

Moto revue

VELOMOTEURS
MOTOS, SIDECARS
CYCLECARS

LA CULASSE A
TRAVERS LES AGES
—
LA POLICE SPORTIVE

Provisoirement
BI-MENSUEL

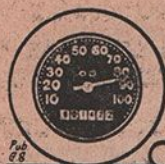
LE NUMERO
10 frs



TELEPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPEES
C.I.C. POSTAL : 297.37

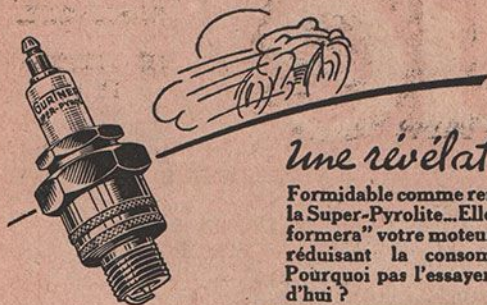
REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

M. l'inspecteur principal VANOT, Président de la section motocycliste
de l'A.S.P.P.



S. COMPTEURS POUR AUTOS MOTOS VÉLOS

ATELIERS SEIGNOL 12, AV. DE MADRID, NEUILLY S/S, SEINE
TÉL. MAILLOT 89 50 A 89-52



une révélation!

Formidable comme rendement la Super-Pyrolite... Elle "transformera" votre moteur tout en réduisant la consommation. Pourquoi pas l'essayer aujourd'hui?

GURTNER

PONTARLIER (Doubs)

M. et V.

Efs. F. DUMONT Dépositaire Gurtner

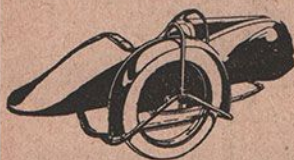
Bougies - Carburateurs - Avertisseurs,
8, rue du Mont — PONTARLIER (Doubs)

REPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

MAILLOT-MOTOS

REALISAGES - REFECTION D'EMBIELLAGES
ACCESSOIRES - EMAILLAGE - CHROMAGE
MOTEURS AUXILIAIRES

31, Avenue de Neuilly, NEUILLY-sur-SEINE — Pte Maillot.



POINARD

Le spécialiste du sidecar léger, breveté S.G.D.G. Carrosserie toutes formes sans peinture.

54, rue Etienne-Dolet,
CACHAN (Seine) ALE 34-41

MOTO-PIECE

87 RUE EDOUARD VAILLANT, LEVALLOIS - PER. 13-86

ECHANGES STANDARD DES EMBIELLAGES ET CYLINDRES

- REALISAGES -

BIELLES - MANETONS - CAGES A GALETS
AXES ET CONES DE MOYEUR
PIGNONS DE CHAINE ET ROUE AR.
PIGNONS DE BOITES DE VITESSES. etc...

MOTO-PIECE
EST UN
FABRICANT
C'EST UNE
GARANTIE

EVIGEZ
DE VOTRE
FOURNISSEUR
LA MARQUE
MOTO-PIECE

- VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS ET REPARATEURS -



DEPANNAGE. MISE AU POINT. TOUJOURS VITE ET BIEN

L. ROY

144 R. DE CRIMEE PARIS XIX. BOT. 34 03

B. M. W.

Toutes réparations Machines récentes
Anglaises — Allemandes

WAGNER, 25, rue de Chabrol, Paris — Taibout 59-87

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)

Téléphone : ETAMPES 497

STOCK IMPORTANT

Pièces de rechange et moteurs complets

B.M.W. — N.S.U. — ZUNDAPP — D.K.W., etc...

STATION SERVICE

83, avenue de la Grande-Armée, 83 — PARIS

Tél. : Passy : 46-25 — 46-45 — 46-70 — 46-79

marcel perrin

50, av. Ed.-Vaillant
BOULOGNE
MOL. 29-62

1^{er} GRANDS PRIX DE NICE 1945

sur 250 cmc.

COUPES de PARIS 1945

O.K. SUPREME

CIRCUIT de SAINT-CLOUD 1946

espère vous livrer bientôt la machine de votre choix
Monet-Goyon — Motobécane — Terrot — O.K. Suprême

MOTO CHAMPERRET

ACHAT — VENTE — CREDIT

-- REPARATIONS --

Motos et Sidecars
de toutes marques

Mise au point de toutes Machines Sport

3, rue Caran d'Ache PARIS 17^e

Tél. : GAL. 48-33

Vente. Achat. Réparations
AGENCES :

Terrot, Monet-Goyon, M.R.

SPECIALISTES :

N.S.U., D.K.W., Zundapp

R. GRAZZINI

16, r. du Marché-Popincourt

PARIS — Tél. Roq. 17-03

Motobécane, Peugeot
Terrot, Monet. Side Carpio

Robert ADNET

Méc. brev. Marine, Aviation

45, Cours de Vincennes

PARIS-20^e - Tél. Did. 12-16

Atelier de réparations

Pièces détachées

VENTE - ACHAT - REPARATION PAR SPECIALISTE
VELOMOTEURS ET MOTOS TOUTES MARQUES

Mise au point - Pièces détachées - Accessoires

Soudure autogène - Alésage - Emallage - Chromage

Station de vulcanisation

MOTOS SPORTS

49, rue Léon-Frot, PARIS (XI^e)

VOL. 08-87

MOTO SPORT

RAY. BONIN

Spécialiste motos Anglaises

et toutes marques

14, rue Collange, 14

LEVALLOIS-PERRET

Téléphone PER. 09-93

Achat - Vente

Echange - Réparation

Avant d'acheter même une
moto neuve, voyez nos oc-
casions. Achat max. motos,
sides, vélom. Rénovation
toutes motos

LA MOTO RENOVEE

58, rue Amelot — Paris



Moto revue

ABONNEMENTS

FRANCE : 24 N°s : 200 fr.
UNION POSTALE : 250 fr.

● Nous conseillons le versement le plus économique : verser à un bureau de poste au compte postal : MOTO-REVUE 297-37 PARIS

● Indiquer bien lisiblement sur le talon vos nom, prénom et adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement.

● Pour tout changement d'adresse, envoyer 10 fr. en timbres avec la dernière bande reçue.

REDACTION,

ADMINISTRATION,

PUBLICITE : 12, Rue de CLERY — (Immeuble Métro Sentier) — PARIS (2^e) — TELEPHONE GUT : 73-32 (4 lignes groupées)

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME

◆ HEUREUX SUISSES

La vente de l'essence est libre en Suisse. L'heureux événement remonte au mois de mars. Serons-nous, comme d'habitude, les derniers ?

◆ PRIORITE A GAUCHE ?

Le fait paraît malheureusement se confirmer. La priorité à gauche serait, dans un proche avenir, imposée aux usagers français de la route. Nous n'en voyons guère les avantages. En revanche, quelques beaux embouteillages et collisions en perspective !

◆ MOTOCYCLETTES ANGLAISES EN RUSSIE

Durant la période 1941-1946, la Grande-Bretagne a fourni à la Russie 1721 motocyclettes à titre de fournitures de guerre.

◆ LA PRODUCTION SUISSE ACTUELLE

Universal produit actuellement deux flat-twin à suspension AR et fourche coulissante dont l'aspect rappelle celui de la B.M.W. Un modèle 600 cmc. à soupapes latérales et un 500 à soupapes en tête.

La nouvelle Condor 513-S comporte un moteur MAG à soupapes opposées. Chez Motosacoche on signale une remarquable 175 cmc. changement de vitesse 4 rapports et sélecteur au pied.

◆ DES BOUGIES ENCORE PLUS PETITES

On commence à utiliser assez largement des bougies de 10 mm. Remplaceront-elles les bougies de 14 mm. comme celles-ci ont remplacé les bougies de 18 mm. ? Il est intéressant d'employer des bougies aussi petites que possible, car elles sont plus faciles à refroidir.

◆ GARAGES

On oublie trop souvent que l'humidité est la pire ennemie de nos machines. Dans les habitations de l'avenir, les garages seront aérés et chauffés.

◆ 1000 CMC. SANS CHANGEMENT DE VITESSE !

Un Américain a gardé précieusement ses premières machines. Parmi elles figurent une Excelsior 1913 et une Pope 1912 à soupapes en tête. Ces deux machines ne possédaient pas de changement de vitesse, mais un embrayage et... un pédalier.

LIBERTÉ

On parle beaucoup de modifier la réglementation du Tourist Trophy. Pour le présent, nos industriels ne peuvent guère envisager une participation à la grande épreuve britannique l'an prochain et par conséquent nous pouvons envisager cette question d'un oeil platonique, mais cependant nous avons le devoir d'envisager le relèvement de notre pays et d'espérer, qu'après la paix et le retour à des conditions économiques normales, nos constructeurs s'intéresseront aux grandes épreuves internationales. Or il y a toutes raisons de croire que le règlement du T.T. deviendra le règlement international. Que sera-t-il ? Il est difficile de le prévoir. Le célèbre Stanley Woods émet à cet égard quelques opinions.

Il envisagerait 1° une limitation du poids qui rendrait les machines maniables (il faut d'ailleurs remarquer que, sans y avoir été contraints par un règlement, les constructeurs avaient fait de grands efforts en ce sens) ; 2° une limitation du bruit qui obligerait à renoncer à certains réglages de distribution anormaux et à certains systèmes d'échappement qui sont de véritables amplificateurs de sons. Mais comment mesurer avec assez de précision la qualité et l'intensité d'un son ? Même en utilisant des audiomètres, il subsiste toujours une part d'appréciation ; 3° Une limitation de la consommation et là nous sommes entièrement d'accord ; 4° une augmentation de la distance qui éprouverait davantage encore la régularité et la sûreté de marche des machines (il y aurait en effet beaucoup à dire en faveur d'une telle formule, à condition que des changements de conducteurs fussent autorisés).

Mais au point de vue technique, Stanley Woods estime qu'il faut laisser aux constructeurs toute liberté et qu'en particulier l'emploi de compresseurs doit être laissé libre. Il considère en effet comme nous qu'il n'est pas plus logique d'interdire le compresseur qu'un changement de vitesse ou une fourche élastique.

A notre avis, c'est sur la consommation que doit reposer le futur règlement. Et rappelons que lorsque l'A.C.F. appliqua dans un de ses Grands Prix un règlement à la consommation, ce fut une voiture à compresseur qui gagna.

FERMETURE ANNUELLE

Nos bureaux et ateliers seront fermés du

Samedi 3 Août au Lundi 19 Août

● Le numéro du 15 août ne paraîtra pas, il sera reporté à la suite des abonnements.

Prenez vos assurances avant la fin juillet !...

N'attendez pas le dernier jour.

◆ LE PRIX DES MOTOS EN BELGIQUE

Voici un extrait du tarif « Gillet d'Herstal » n° 96.
Motos 2 temps. — 125 cmc. : 13.500 francs.

Motos 4 temps à cylindre incliné. — 400 cmc. Confort (soupapes latérales) : 24.750 fr. ; 350 cmc. Supersport (culbutteurs) : 27.250 fr. ; 500 cmc. Supersport (culb.) : 29.250 fr.

Ces prix s'entendent : 125 cmc. : pour moto avec pneus, éclairage électrique par volant magnétique et commande des vitesses par sélecteur.

350 cmc., 400 cmc. et 500 cmc. : pour motos avec pneus, éclairage électrique avec klaxon, commande des vitesses par levier à main.

Supplément pour : 4^e vitesse sur 350 cmc. et 400 cmc. : 300 fr. ; sélecteur sur 350 cmc., 450 fr. et 500 cmc. : 450 fr. ; pneus 27x4 sur 350 cmc., 400 cmc. et 500 cmc. : 250 fr.

◆ A L'AVENTURE

L'essence est actuellement un peu rare pour se livrer à cet amusement. Il consiste à quitter la grand-route et à chaque croisement à s'engager dans le plus petit chemin qui s'offre. C'est un petit jeu auquel nous nous sommes souvent livrés. Avec une moto on se tire toujours d'affaire. Mais un beau jour nous nous y sommes risqués avec une grosse voiture pour aboutir à une impasse où nous nous sommes embourbés. Nous eûmes du mal à nous en sortir.

◆ UNE BONNE AFFAIRE

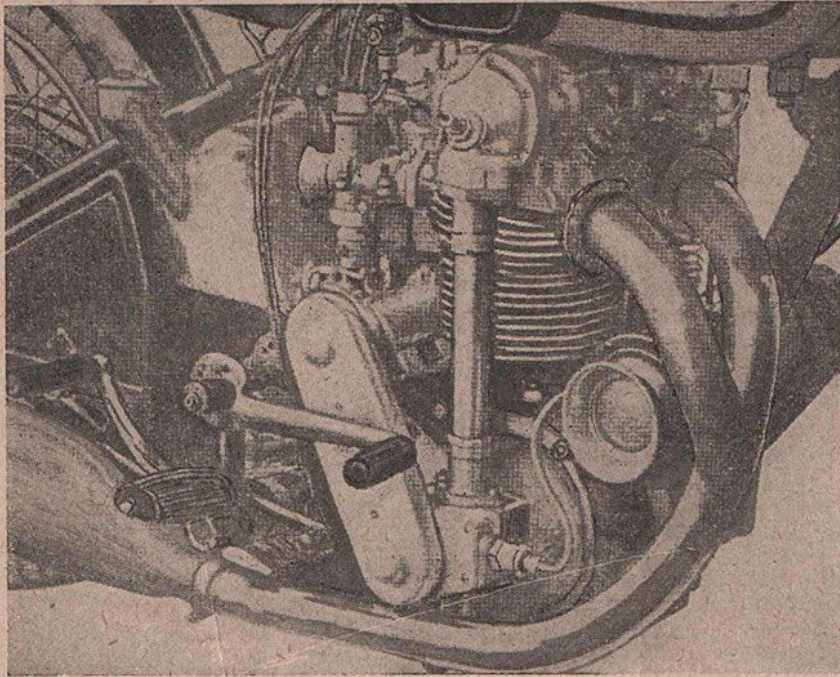
Les motocyclettes achetées entre 40 et 50 £ par l'Armée Britannique ont été revendues à titre de surplus aux environs de 100 £.

◆ UNE ASTUCE

Il s'agit d'un brevet pris par B.S.A. concernant le rayonnage. Les tambours de fixation des rayons sont ondulés. On peut ainsi employer des rayons droits sans extrémité coudée. A vrai dire quand des rayons cassent, c'est généralement au ras des écrous de fixation sur la jante, du moins si nous nous en rapportons à notre expérience personnelle.

◆ BOUGIES ALLEMANDES

Le bruit court que dans certaines épreuves continentales, des bougies allemandes sont offertes aux concurrents.



Ce n'est pas la nouvelle bicylindre Velocette, mais une machine fantaisiste établie par un amateur anglais au moyen de deux moteurs K.S.S. accouplés.

INFORMATIONS

◆ CONFRATERNITE

Un jeune Anglais avait laissé sa machine en stationnement. On profita de son absence pour voler quelques pièces. La victime qui avait consacré toutes ses économies à l'achat et à la mise en état de sa machine, écrivit son aventure à notre confrère Motorcycling qui publia la lettre. Résultat : plusieurs motocyclistes ont généreusement offert de faire don à leur confrère des pièces nécessaires. Cet esprit est heureusement celui des motocyclistes du monde entier chez qui le vieil esprit sportif continue à vivre.

◆ DES NOUVELLES DE...

...M. Laclau, anciennement établi à Billancourt, reprend son activité. Il est maintenant installé à Issy-les-Moulineaux, 21, Villa Marguerite.

◆ AVANCE AUTOMATIQUE

L'avance à l'allumage automatique n'a pas été accueillie sans méfiance. Les motocyclistes sont en général des connaisseurs qui préfèrent conserver le contrôle intégral de leurs machines. Et effectivement l'avance à l'allumage doit varier non seulement selon le régime, ce que permet de réaliser l'avance automatique, mais encore d'après la quantité de gaz admise dans le cylindre. En fait, lorsqu'on ne cherche pas le fin du fin, l'avance automatique donne de bons résultats. L'allumage par batterie nécessite des variations plus fréquentes et plus exactes du point d'allumage que la magnéto. L'intensité croissante de l'étincelle au fur et à mesure de l'augmentation de régime permet une inflammation plus rapide du mélange et a un effet analogue à celui de l'avance à l'allu-

mage. Au contraire, non seulement l'intensité de l'étincelle d'un allumage par batterie ne croît pas avec le régime, mais elle diminue légèrement.

◆ LES PROJETS SPORTIFS ET COMMERCIAUX DE LOYER

Nous avons rendu à Roger Loyer une courte visite au siège de son entreprise de transports, 17, rue des Bateliers, à Clichy.

Notre champion y adjointra incessamment un fonds de commerce de vente et d'achat de motos. Les formalités sont accomplies. Loyer ne s'intéressera qu'aux bonnes et saines mécaniques, mais de toutes cylindres.

Sa Velocette prend de l'âge et a ten-

Ne dit-on pas que la police française préparerait en ce moment une centaine de redoutables 750 flat-twin étrangères dont seraient pourvus les meilleurs motocyclistes.

Et que les Royal-Enfield provenant des surplus de l'Armée Anglaise font le bonheur également des policiers motocyclistes parisiens :

La Police se modernise, et puisque nos constructeurs français ne peuvent pas livrer, elle ne peut rester démontée... et elle s'équipe en conséquence.

dance à remonter l'huile (on s'en est aperçu au Bois et à Saint-Cloud !). Aussi, c'est probablement avec un « moulin » remis à neuf qu'il terminera la saison. Entre temps, le Grand Prix d'Albi verrait sa rentrée en tant que pilote automobile (ses débuts furent très prometteurs, malgré une malchance persistante). Il serait d'ailleurs au volant d'une des voitures-vedettes du moment, pour les coureurs officielles de l'Ecurie de Courses la plus en vue.

◆ CRITIQUES

Il est intéressant de noter les réactions du public en présence de nouveaux modèles. C'est ainsi que les uns critiquent avec quelque raison la position du carburateur sur le nouveau bicylindre J.A.P. et l'emplacement du distributeur d'allumage, d'autres l'emploi de soupapes latérales, sous prétexte qu'on peut obtenir des performances plus brillantes. Assurément, mais ce nouveau moteur a été établi pour réaliser des performances pratiques, utilisables en service courant, et cela en conservant de précieuses qualités de simplicité, de robustesse, de silence, de facilité d'entretien et de bon marché. On peut croire qu'une vieille marque qui a d'ailleurs construit tant de moteurs de sport, sait ce qu'elle fait.

D'autres critiquent les pneus d'apparence énorme de la Sunbeam. Or en Amérique on n'utilise uniquement que de très gros pneus avec une entière satisfaction, qu'il s'agisse du confort ou de la tenue de route.

D'autres voudraient trois cylindres au lieu de deux. Le trois cylindres en ligne n'est pas intéressant pour le quatre temps. Il fut naguère essayé par Panhard, mais aussitôt abandonné.

◆ EXPORTATIONS

En Angleterre, tout comme chez nous, les exportations absorbent la plus grande partie de la production. Vraiment les pays qui ont la chance de pouvoir importer ne doivent pas manquer de grand chose. Le résultat, c'est qu'on ne trouve pas de machines neuves et que les machines d'occasion atteignent des prix effarants.

◆ PARE-BRISE

Le plus grand nombre des machines utilisées en Amérique soit par la police, soit même par les particuliers, utilisent de gigantesques pare-brise prolongés à la partie inférieure par des tabliers. Cela donne aux machines déjà compactes et d'aspect massif une allure un peu étrange. Il serait curieux de savoir comment tout cela se comporte par gros temps et quelle résistance offre à l'air ce gigantesque édifice. Par surcroît il y a trois phares sur le guidon.

◆ LA FABRICATION TERROT

Notre écho paru dans notre numéro du 1^{er} juin a ému les services motocyclistes de la Police auxquels il était fait allusion. Nous pouvons préciser qu'un certain nombre d'exemplaires de la nouvelle Terrot à cubuteurs, la R.G.A.S., circule déjà. Les Agents de la marque en ont déjà reçu... et vendu... et livré des exemplaires. Mais ce qui a pu laisser croire qu'il s'agissait de l'ancienne Terrot, c'est que l'émail en est vert, type Armée, comme sur les types courants.

On la donne comme faisant le 143 kmh., mais lors de la dernière présentation à la Police, elle n'atteignit que le 123 kmh.

On parle de 80.500 francs comme prix de vente.

◆ A LA FOIRE DE LEIPZIG

On pouvait, paraît-il, voir exposée une B.M.W. monocylindrique. On croyait que cette marque n'avait pas l'autorisation de continuer ses fabrications. Mais elle se trouve en zone d'occupation russe et c'est au titre des réparations, non pour la vente au public, que ces machines sont construites. On sait que dans un autre domaine, les célèbres usines d'optique Zeiss travaillent, elles aussi, pour le compte des Russes.

LA POLICE PARISIENNE et le sport motocycliste

La Police parisienne participe activement aux épreuves sportives les plus diverses et les plus pénibles. C'est le meilleur moyen de parfaire l'entraînement de ce corps d'élite dont l'intervention contribue si efficacement à la sécurité.

La manifestation du 1^{er} juin, organisée à Buffalo sous les auspices du groupement « Victoire » fut l'occasion de splendides performances pour les as du dirt-track. Mais l'exhibition des Agents de la Police Parisienne ne fut pas moins remarquée, ni moins applaudie par les spectateurs. C'est cette police motorisée qui se distingue tout particulièrement, depuis la libération sur le terrain du sport, que nous allons vous présenter aujourd'hui.

A vrai dire, vous connaissez déjà nos agents de la Préfecture de Police de Paris, pour les avoir vu passer dans les rues de la capitale et de la proche banlieue, sur de fougueuses bicylindres 750 ou 1000 cmc. Leur belle tenue, si bien adaptée à la pratique de la moto, bien qu'imprégnée de l'esprit cavalier le plus pur, est devenue familière à tous les usagers de la route. Leur virtuosité, au guidon, est indiscutable, et ils remplissent à merveille le rôle qui leur est imparti. Action préventive et répressive des infractions de la circulation, avec fermeté, mais sans brusquerie inutile et toujours avec courtoisie. On peut observer à ce propos un changement très net de l'état d'esprit de la population vis-à-vis de la police motorisée. Son utilité, son efficacité, ne sont plus contestées par personne. Et tout le monde est d'accord pour souhaiter son extension rapide.

Grâce à l'amabilité de M. le Commissaire Poirier, qui dirige, avec l'autorité d'un motocycliste de la première heure, la Section « Moto » de la Préfecture de la Seine, nous avons pu grouper quelques renseignements sur l'organisation et l'activité actuelle de la Police Parisienne. Ses attributions ne se limitent pas à la surveillance de la circulation. On sait qu'elle est chargée de l'escorte des hautes personnalités, qu'elle assure la protection des transports d'objets précieux ou d'archives officielles, et beaucoup d'autres services qui ne sont pas, loin de là, de tout repos.

Comme il est facile de le supposer, n'est pas agent motocycliste qui veut ! De solides qualités physiques et morales sont exigées, en plus d'une formation motocycliste de premier ordre. Le postulant doit justifier de deux années de service comme gardien de la paix. Il peut alors, s'il a trente ans au plus, présenter sa demande. Un examen technique et pratique des plus sévères assure une sélection rigoureuse parmi les candidats. C'est donc une formation d'élite qui contrôle la circulation routière dans la capitale et le département de la Seine.

Son effectif est d'ailleurs plus réduit qu'on serait tenté de le croire. Une centaine d'hommes, répartis en deux brigades, ayant chacune, à leur tête, un Inspecteur Principal assisté de quatre Brigadiers. Il existe également une brigade de nuit qui se tient à la disposition des divers services (notamment des Commissariats d'Arrondissements), pour toutes opérations de police.

Le matériel consistait presque uniquement, avant la guerre, en deux types de machines : la 1000 cmc. René-Gillet et la 750 Gnome-Rhône type X 46, à culbuteurs. Ces excellentes motos ont dû mal-

heureusement, depuis 1939, assumer un travail intense dans des conditions déplorables. Peu de lubrifiant et de très mauvaise qualité, ainsi que le carburant. Révisions espacées, par suite du manque de pièces détachées et d'accessoires. Aussi, une grande partie du matériel de l'ancien parc a-t-il besoin d'une sérieuse rénovation, et les chefs ont dû momentanément faire appel à la production étrangère. Soixante 350 Royal-Enfield à culbuteurs ont été mises en service et les agents en sont extrêmement satisfaits. D'autres machines d'importation, de cylindrée beaucoup plus forte, leur seront peut-être confiées dans un proche avenir. L'effectif de la Police motorisée du département de la Seine sera d'ailleurs sérieusement augmenté avant longtemps, si les dirigeants obtiennent les crédits nécessaires. Soulignons que l'entretien et la remise en état des motos sont assurés entièrement par les services de la Préfecture.

Parlons maintenant de la Section Motocycliste de l'A.S.P.P. (Association Sportive de la Préfecture de la Seine).

Cette section fut créée par M. Poirier, qui est, nous l'avons déjà dit, un vétéran du motocyclisme, puisqu'il le pratique de façon effective depuis 1913. Elle est aujourd'hui présidée par M. l'Inspecteur Principal Vanot, et se développe rapidement, malgré la routine persistante de quelques-uns, grâce à la compréhension et à l'esprit sportif de M. Maurice, Directeur Général de la Police Municipale et de M. Pellevoizin, Directeur des Services Techniques. Les machines qui disputent des épreuves sont prêtées par

l'Administration, donc strictement de série. Les motocyclistes de l'A.S.P.P. ont remporté avec elles six coupes, au cours d'une année d'activité. C'est un résultat significatif. Voici un bref aperçu de leur palmarès.

Meeting de Buffalo, le 20 octobre 1945 : deux premiers (sur 4). Cross de Piscop : Deshaies termine second du classement général, avec un câble d'embrayage cassé. Cross de Robinson : Premier du classement général, etc...

A l'occasion d'une rencontre amicale à Vincennes, le Brigadier Deshaies a battu le record du tour de la piste municipale avec 19" 1/5 (chronométrage officiel), ancien record : 22". C'est une performance sensationnelle, sur cette piste aux virages à peine relevés.

La participation de la Police aux épreuves motocyclistes ne peut donner que d'heureux résultats. Il convient de féliciter les responsables de cette initiative, ainsi que les agents que nous reverrons le 7 juillet, au Parc des Princes, au cours d'une importante réunion.

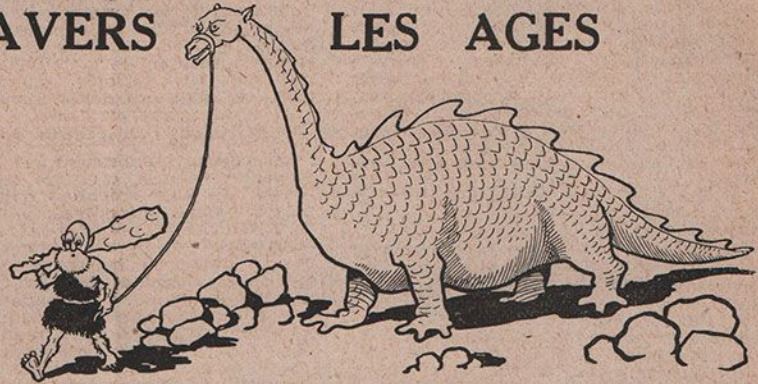
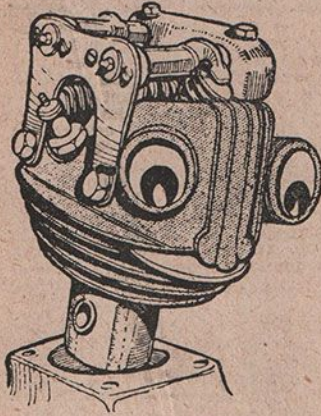
Terminons en soulignant le parfait esprit d'équipe et de camaraderie qui règne au sein de la section motocycliste. Souvent à l'honneur, mais toujours à la tâche, les hommes ne refusent jamais de donner « un coup de collier » en dehors de leurs fonctions normales qui sont cependant assez pénibles. Les chefs et les hommes sont des motocyclistes « professionnels ». Mais ce sont aussi de vrais amateurs, aimant et pratiquant la moto pour elle-même, beaucoup plus que par obligation. Bravo l'A.S.P.P. !



Lors de la dernière manifestation du Groupement « Victoire », à Buffalo, les agents de l'A.S.P.P. firent sur leurs 350 Royal-Enfield une exhibition des plus remarquées.

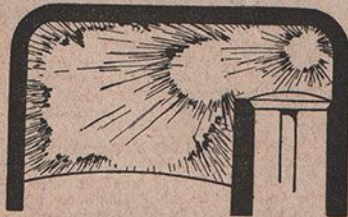
LA CULASSE

A TRAVERS LES AGES



Dans un moteur à quatre temps, la culasse est certainement la partie la plus importante et celle qui exerce le plus d'influence sur la puissance, l'économie, la possibilité de soutenir sans défaillance un effort prolongé. Nous ne voulons pas dire que les autres caractéristiques du moteur soient négligeables et il y a même entre le type de culasse et les autres organes certains rapports, mais par exemple nous pouvons concevoir un même ensemble cylindre, carter, embiellage, piston, système de graissage, etc., et dont les performances seront très différentes selon que nous le coifferons d'une culasse à soupapes en tête ou d'une culasse à soupapes latérales. Quant au dessin des culasses même, il a souvent évolué et dans bien des cas un peu au hasard. Il est arrivé que telle modification adoptée dans un but déterminé, a eu des effets très différents de ceux qu'on escomptait. Mais enfin, on peut dire qu'après cinquante ans d'efforts on commence à savoir ce qu'on fait.

La culasse du moteur de Dion était, comme les autres parties du père de tous nos moteurs actuels, vraiment admirable. Elle était détachable et ainsi ses déformations restaient sans influence sur le cylindre. La fixation par colonnettes était également moderne et la soupape d'admission montée au-dessus de celle d'échappement permettait une assez grande hauteur de la chapelle. Hélas, elle était automatique et son fonctionnement sur ce moteur qui tournait entre 2 et 3.000 t.-m., manquait quelque peu de précision. Très mince et très légère, elle se déformait et réclamait des soins fréquents. Il est vrai que la monture à bayonnette en rendait le démontage aisé. Chose curieuse, ce montage à bayonnette est encore utilisé pour les sièges de soupapes de certains gros Diesel marins. La culasse était assez défectueuse au point de vue du refroidissement. Elle était insuffisamment épaisse et ses ailettes disposées en étoile n'offraient qu'une sur-



La culasse, vue en coupe, d'un antique moteur à « soupapes en chapelles » (sic). Mauvaise propagation de l'étincelle, auto-allumage, rendement insignifiant.

L'étude de la culasse a une influence prépondérante sur le rendement d'un moteur à explosion.

Le dessin défectueux de la chambre d'explosion des vieux moteurs était la cause essentielle de leur puissance spécifique réduite.

face d'autant plus insuffisante que la vitesse du tricycle ne créait pas un courant d'air bien violent (25 à 30 kmh. environ). En côte c'était bien pis et ce moteur dont la cylindrée n'était guère sur le 2 3/4 CV que de 300 cmc., ne réussissait plus à pousser les 100 kgs du tricycle sans l'aide des jarrets du cavalier. Et la nuit, dans une longue côte, la culasse du moteur prenait une belle teinte rouge cerise bien assortie à celle, écarlate, de son pilote.

SOUPAPES LATÉRALES

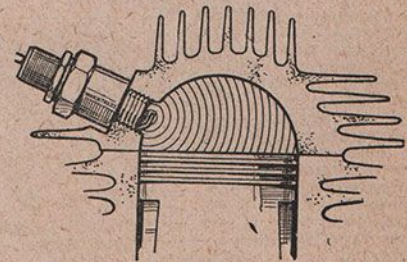
La soupape d'admission commandée fit son apparition sur une machine belge et constitua un important progrès. En général, elle vint se loger à côté de la soupape d'échappement. Quelques rares moteurs, surtout en Amérique, conservèrent la soupape d'admission au-dessus de la soupape d'échappement et la commandèrent par tige et culbuteur. Cette disposition figura longtemps également chez Rudge et chez Motosacoche. Dans une autre marque, aujourd'hui disparue, Martinsyde, c'était la soupape d'échappement qui était au-dessus de la soupape d'admission. Sur les derniers modèles à 4 cylindres que sortit F.N., les soupapes d'admission se trouvaient au-dessus des cylindres. Il y a beaucoup à dire en faveur de cet arrangement sur de petits polycylindres, où l'on n'a que peu de place pour loger les organes de distribution et où il est difficile de leur donner des dimensions suffisantes. Mais en somme cette disposition des soupapes peut être considérée à l'heure actuelle comme abandonnée.

Sur les premiers moteurs à soupapes latérales qui étaient des moteurs à régime assez peu élevé (2.800 t.-m. pour un 500 cmc. par exemple) et à faible rapport volumétrique (environ 4 à 1) on commit un certain nombre d'erreurs qui auraient été graves sur des moteurs plus poussés. Disons tout de suite qu'un moteur à soupapes latérales bien étudié peut avoir des performances extrêmement élevées, mais qu'il est plus difficile à établir qu'un moteur à soupapes en tête permettant d'obtenir un résultat analogue.

Voici les principales erreurs commises. La première, ce fut de renoncer à la culasse détachable, plus par économie

que pour des raisons techniques même discutables. De ce fait les déformations de la culasse se transmettaient au cylindre et aux températures élevées la distorsion du cylindre provoquait le serrement et le grippage du piston et aussi des fuites de gaz le long du piston. L'autre erreur c'était que les pipes des soupapes étaient accolées au cylindre. On se représente les efforts du métal tirailé entre les parages relativement froids de la soupape d'admission et les parages surchauffés de la soupape d'échappement. Non seulement il en résultait, si on demandait au moteur un effort prolongé, de la distorsion qui affectait les sièges de soupapes et le cylindre, mais il arrivait que la mince barrette de métal qui existait entre les sièges des deux soupapes (encore une erreur sur laquelle nous reviendrons) se fendait. Tout cela était aggravé par l'étrange superstition des parois minces qui, pensait-on, favorisait l'évacuation de la chaleur. Nous avons eu avant l'autre guerre une machine à cylindre en acier pour réduire encore l'épaisseur. Or ces parois minces s'opposaient à la circulation de la chaleur et à son évacuation des points chauds vers les points froids, ce qui aurait contribué à rétablir l'équilibre thermique et à éviter la distorsion.

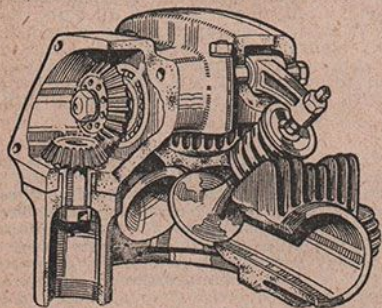
Ce sont là défauts dont sont heureusement exemptés les culasses modernes. Les pipes des soupapes sont détachées, décollées du cylindre, les sièges sont séparés l'un de l'autre par une masse suffisante de métal et les parois sont épaisses. Cet écartement des soupapes et du cylindre a été rendu possible par la nouvelle forme de la chambre d'explosion dont après l'autre guerre l'ingénieur anglais Ricardo a démontré l'intérêt. On peut dire que les formes de culasses modernes sont l'application des principes de Ricardo sur la turbulence qui maintient l'homogénéité du mélange et la propagation régulière de la flamme, et de



La chambre d'explosion d'un moteur moderne. Culasse hémisphérique. Turbulence optimum. Puissance élevée.

ceux de Whatmough qui estime que pour éviter la détonation la flamme doit se propager des points chauds vers les points froids. Dans les moteurs modernes la paroi de la culasse touche presque le piston au point mort haut et se relève au-dessus des soupapes. Avec les anciennes culasses plates où on laissait entre le piston et la culasse une hauteur assez grande, on ne pouvait, sans réduire exagérément le taux de compression, disposer d'un volume assez grand pour élever la paroi au-dessus des soupapes et pour écarter du cylindre les soupapes et leurs pipes.

Il est parfaitement possible de faire une culasse détachable portant les soupapes. Toutefois cette solution n'est que rarement employée et on préfère fondre d'un bloc avec le cylindre les pipes des soupapes et constituer le fond de la cu-



La culasse d'un moteur A.C.T. est une pièce de fonderie assez compliquée, d'un usinage délicat. Les dimensions des passages de gaz sont beaucoup plus importantes que sur un vieux moteur de cylindrée identique.

lasse d'une calotte en alliage à haute perméabilité thermique. Cette disposition n'a que des avantages dès l'instant que la pipe d'échappement est bien refroidie (et on remarque le développement des ailettes à cet endroit). Cette calotte d'aluminium avec ses larges ailettes bien dégagées améliore la circulation et l'évacuation de la chaleur. Elle nous délivre des odieux bouchons de soupapes qui fuyaient, se desserraient. Quant aux soupapes, elles peuvent être protégées par un boîtier venu de fonte avec le cylindre et fermé par un couvercle. Le démontage de la calotte de la culasse est très facile; les moteurs modernes n'ont d'ailleurs besoin d'être décalaminés qu'à de longs intervalles et les rodages de soupapes ne sont pas fréquemment nécessaires.

LES SOUPAPES EN TÊTE

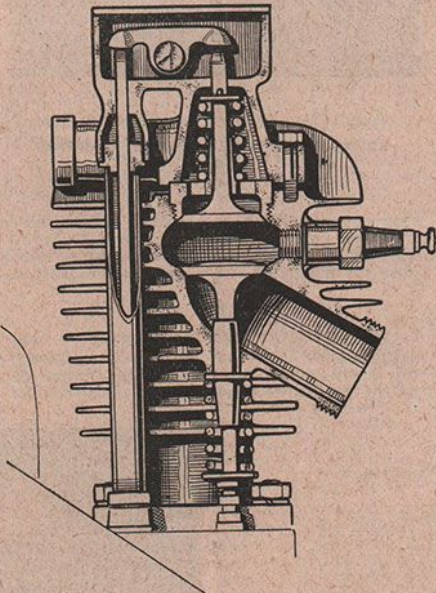
Elles sont vieilles comme le monde motocycliste. Quel vieux motocycliste a oublié les moteurs Buchet et bien d'autres. Plus tard les gros JAP à faible course furent célèbres pendant longtemps. Mais tous ces moteurs avaient des culasses plates et des soupapes verticales. Cette disposition s'est conservée sur les moteurs de voitures où la réalisation de culasses hémisphériques et de soupapes inclinées entraîne des complications. Mais ce type de culasse n'est pas parfait en particulier à cause du faible intervalle entre les soupapes elles-mêmes et du faible écartement des soupapes et des parois verticales de la culasse. On ne peut donner aux soupapes qu'une dimension assez réduite. Mais ce qui s'opposa longtemps à la popularité des soupapes en tête ce fut leur fragilité. Les ruptures de soupapes n'étaient pas rares et elles provoquaient des désastres. Actuellement, les soupapes en tête sont d'un emploi courant et on a en elles une confiance absolue et d'ailleurs entièrement justifiée. Nous n'avons, au cours de bien des années subi qu'une rupture de soupape et ce fut sur un moteur de voiture qui, bien que de grande

marque, était un des plus beaux lous qu'ait réalisés l'industrie automobile. Jamais sur des moteurs de motos nous n'avons eu d'accident de ce genre. La parfaite sécurité des soupapes en tête vient de l'emploi d'acier au chrome nickel (ce qui par surcroît leur évite de se piquer) et de la fixation de la coupelle de ressort non par clavette transversale et mortaise, mais par demi clavettes coniques et par gorge circulaire.

CULASSE HÉMISPHERIQUE

La culasse hémisphérique avec des soupapes inclinées constitua un énorme progrès. La forme régulière évite les poches et permet une propagation régulière de la flamme. Par rapport à son volume, sa surface est la plus réduite possible, ce qui limite les pertes de calories et facilite le refroidissement. On peut donner aux soupapes un plus grand diamètre, tout en réservant entre les deux soupapes une masse suffisante de métal. Et, du point de vue pratique, la commande des soupapes inclinées ne présente sur nos monocylindres aucune difficulté. Cela explique que la puissance spécifique est plus élevée pour les moteurs de motos que pour les moteurs de voitures. Ainsi un moteur de moto à soupapes en tête, d'un type courant, développe aisément de 50 à 60 CV au litre, alors que beaucoup de moteurs de voitures à soupapes verticales en tête et à culasses plates ne développent guère, au litre, qu'une trentaine de CV. Sans compresseur un mono de course donne 100 CV au litre, chiffre bien supérieur à celui de moteurs de voitures de course sans suralimentation.

Nous ne pouvons, dans les limites d'un article, étudier à fond la question très complexe des culasses à soupapes en tête, mais nous voudrions néanmoins examiner les points essentiels.

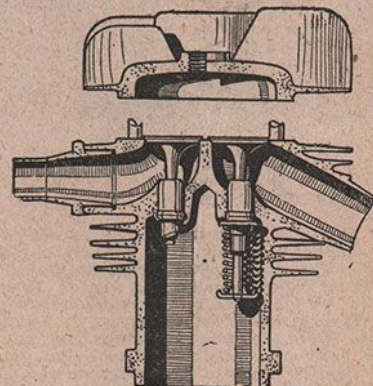


Soupapes opposées : admission commandée par soupape en tête et culbuteur, échappement réglé par soupape latérale. Cette disposition existe notamment sur le M.A.G. La culasse est venue de fonderie avec le cylindre.

PROTECTION de la DISTRIBUTION

Les premières distributions par soupapes en tête étaient rudimentaires. Les axes des culbuteurs tourillaient sur des roulements lisses. Tout le mécanisme était exposé à la poussière. Les grippages étaient fréquents, il fallait s'arrêter fré-

quemment pour graisser, et l'usure rapide des axes, des rotules et des guides obligeait à des réglages incessants. Il fallait souvent remplacer les pièces usées. On a commencé par enclore les tiges de commandes et les axes de culbuteurs, mais les soupapes restaient exposées à l'air. On craignait en les protégeant qu'elles devinssent moins accessibles et on redoutait aussi leur échauffement. Mais les culasses ont pris un énorme volume et les ailettes une grande surface, surtout du côté de l'échappement. L'épaisseur des parois est considérable. Et enfin une abondante circulation d'huile contribue au refroidissement. Toutefois, surtout quand on emploie des culasses en fonte, le ou les boîtiers de distribution



Pour les moteurs à soupapes latérales, la culasse détachable présente des avantages nombreux. Elle simplifie l'opération du décalaminage, et surtout du rodage, et du remplacement des soupapes. Les vieux motards ont gardé des « bouchons » de soupapes des souvenirs plutôt... amers.

sont séparés par un espace qui permet la circulation de l'air.

Nous n'avons pas ici à étudier et à comparer les distributions par tiges et par culbuteurs et celles par arbre ou arbres à cames en tête, ni les distributions à arbres à cames surélevés, très populaires avant la guerre et qui constituent une solution intermédiaire entre les deux premiers. On vise à réduire l'inertie des distributions et à éviter l'affleurement de la distribution aux régimes élevés. Occupons-nous donc seulement des culasses.

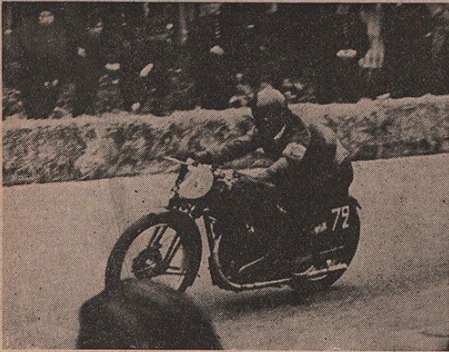
DISPOSITION DES TUBULURES

On n'utilise plus guère que deux soupapes par cylindre et souvent la soupape d'admission est plus grande que la soupape d'échappement. Comme celle-ci est fréquemment en acier spécial, on évite ainsi une erreur de montage, tout en offrant aux gaz d'admission un plus large passage. Il est en effet beaucoup plus difficile d'assurer l'entrée des gaz frais que la sortie des résidus de combustion. On a renoncé aux distributions à quatre soupapes pour lesquelles on doit utiliser une culasse en forme de V moins satisfaisante que la culasse hémisphérique, ou bien recourir à des distributions très compliquées, bien que de bons résultats aient été obtenus en particulier par Rudge.

Les tubulures sont généralement désaxées pour améliorer la turbulence, mais il ne faut pas exagérer, sinon on constate une perte de puissance aux régimes élevés. On a essayé deux tubulures et deux carburateurs alimentant une seule soupape, mais les résultats n'ont pas été encourageants. Même avec deux soupapes d'admission, une seule tubulure bifurquée et un seul carburateur ne sont pas inférieures à deux tubulures et deux carburateurs.

REGATRAZ.
(à suivre)

DERNIERS ECHOS de Saint-Cloud



Le grand vainqueur de la journée fut le pilote avignonnais Berthier, sur sa 500 Sarcoléa « Grégoire ». Sa course, à la fois vite et régulière, fut conduite avec l'autorité et la maîtrise d'un grand champion.

LA DISTRIBUTION DES PRIX

Il faut le constater. Les faits se suivent et s'enchaînent avec une logique implacable. On retrouvait, ce jeudi 19 juin, dans la petite salle du 2, rue de Presbourg, le même état d'esprit qui régnait dix jours plus tôt sur le circuit de Saint-Cloud. Détail pliquant : Les coureurs motocyclistes avaient reçu la veille ou l'avant-veille, la petite enveloppe contenant un chèque avec une gentille lettre, les informant que le budget déficitaire de l'organisation ne permettait pas de remplir de façon totale les engagements pris à leur égard. M. le Maire de Saint-Cloud et M. Mauve devaient d'ailleurs insister sur ce résultat financier négatif. Le président de l'A.M.C.F. exprima le vœu d'« une équitable répartition des fonds entre les automobilistes et les motos », ce qui mit peut-être beaucoup d'espérance au cœur de nos champions. Quant à leur portefeuille, c'est une autre histoire.

La présence des Charrier, François, Cauchy, Perrin, Maucourant, Adnet, Beauvais, etc... n'avait d'ailleurs qu'un caractère purement symbolique, puisqu'on avait jugé préférable de distribuer prix et coupes les jours précédents « à la bonne franquette », sans autre cérémonie. Au fond, cela nous éparpilla peut-être des spectateurs d'un goût douteux, comme celui donné par un « maestro » du volant, qui s'empara d'autorité, sur la table du trophée qu'on lui remettait sans doute trop lentement à son gré. Ajoutons que chaque participant automobile avait une prime de départ à toucher, laquelle fut son classement. En était-il de même pour vous, MM. les amateurs ?

Trois discours (l'un d'eux nous apprenant qu'on espère ériger le prochain circuit de Saint-Cloud en Grand Prix de l'A.C.F., pas moins !), et on passa à la projection des films de la course. Deux petites bandes muettes pour lesquelles les présidents de la cérémonie s'étaient excusés avec raison des déficiosités techniques.

Ce n'est cependant pas le reproche que nous leur ferons. Si toutes deux donnaient un vague aperçu de la course des 350 et 500, les concurrents des petites cylindrées et des sidecars n'eurent pas la satisfaction de se voir sur un écran exigü. Il fallut deux bonnes minutes de feu de lumières du plus déplorable effet (alors que la projection était commencée), avant d'obtenir l'obscurité de la salle. Les deux bandes d'acteurs officielles ont eu nous gratifia, en conclusion, n'étaient pas plus intéressantes, ni mieux réussies.

A l'année prochaine ! nous a-t-on dit.

Sous de meilleurs augures ! répondrons-nous, en guise de souhaits.

ERRATUM

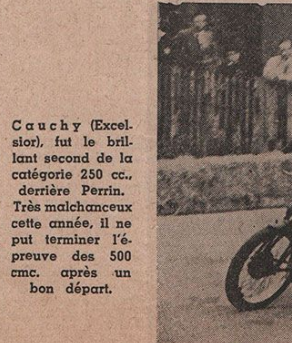
Une erreur technique nous a fait omettre, dans le classement des sidecars 600 cmc., le nom de Jean, le motoriste de Sannois bien connu, vieil habitué de notre Paris-les Pyrénées-Paris. Précisons



Jean (Motobécane), termine 3^e des sidecars 600 cmc., malgré un arrêt forcé.

que cet excellent conducteur s'est classé troisième de sa catégorie, sur Motobécane et qu'il aurait fait beaucoup mieux sans un arrêt dû à un serrage de piston.

La 100 cmc. de Maucourant a été établie avec la collaboration de Leclercq, un autre spécialiste du deux temps de petite cylindrée. Le moteur a été établi



Cauchy (Excellent), sur le brillant second de la catégorie 250 cc., derrière Perrin. Très malchanceux cette année, il ne put terminer l'épreuve des 500 cmc. après un bon départ.

de toutes pièces par les surnommés, et nous avons vu qu'il était à la hauteur, puisque Maucourant gagna sans être inquiété et sans pousser.

Avez-vous remarqué que certains coureurs engagés pour une marque française prennent le départ et gagnent avec une machine étrangère ? Le plus grave, c'est que les journaux du lendemain reproduisent seriemment le nom du constructeur français, en regard de celui du vainqueur de la course. Le français est par tradition fort ignorant de sa géographie. Mais de là à lui faire prendre Birmingham pour Pantin ou Dijon, il y a loin ! Et la Fédération aurait peut-être son mot à dire !

Est-il nécessaire de préciser que les quatre principaux clubs participant à l'épreuve ne furent pas précisément satisfaits de l'Organisation des dernières épreuves parisiennes. Il est d'ailleurs vraisemblable que les coureurs provinciaux s'abstiendront, à l'avenir, de participer à des manifestations similaires. Quant aux coureurs Belges, inutile d'en parler. Nous avons dit pourquoi dans le numéro précédent.

XXX

UNE 500 CMC. A COMPRESSEUR EN FRANCE

L'apparition dans les épreuves françaises d'une 500 cmc. B.M.W. à compresseur a soulevé pas mal de réflexions et de commentaires très variés. Nous tenons à mettre les choses au point et à donner toutes les explications nécessaires à ce sujet.

Le pilote de cette B.M.W., Charrier, a travaillé au titre du S.T.O., en 1942-1943, aux usines de la Bayerische Motor Werke, à Munich, puis à Varsovie. De Varsovie, Charrier est revenu en France, et réussit, au moyen de faux papiers, à passer la frontière Espagnole. Il fit en Espagne six mois de prison, en compagnie de tous les évadés de France, parmi lesquels se trouvait le Général de Latre de Tassigny. L'intervention de la Croix Rouge d'Alger leur permit de quitter l'Espagne, avec le contingent habituel et mensuel de 4 à 5.000 évadés, en direction de Casablanca.

A leur arrivée au Maroc, les évadés de France s'engagèrent dans l'armée (no-

tamment dans la 2^e D.B.). Charrier se rendit au premier commando de France, formé par le Général de Latre de Tassigny et composé uniquement d'évadés de France (600 hommes). Leur entraînement se déroula aux environs d'Alger, avec l'armée américaine, pour l'entraînement des parachutistes, et l'armée anglaise, pour celui des commandos.

Après six mois d'un travail exceptionnellement dur, les hommes de cette formation furent parachutés aux environs de Toulon avec des missions de commandos. Charrier continua la guerre jusqu'à la victoire. A cette date, il se trouvait au Tyrol. C'est pour ces raisons que le général de Latre de Tassigny, lui-même premier évadé de France et capitaine d'honneur de cette unité de Commandos, embrassa Charrier à l'issue de la course motocycliste de Saint-Cloud, ayant su qu'il faisait partie de la Première Armée Française (Rhin et Danube), et qu'il courrait avec l'insigne du commando créé par lui-même, trois ans environ. Nous avons d'ailleurs reçu la visite de Charrier après la course. Au cours de la conversation, il a précisé qu'il avait pris le départ avec une fracture (et non une foulure) au poignet droit. Il tenait absolument à participer à l'épreuve, faisant partie du club local dont il tenait à relever le fanion. Il n'avait pu s'entraîner sérieusement, étant de retour d'Allemagne depuis le vendredi soir et très fatigué. Il passait à la radio le samedi matin, et, malgré l'interdiction du docteur, disputait la dernière partie de la course.

La fatigue et la douleur ne lui permirent bientôt plus de tenir ferme la poignée tournante des gaz et dans un virage, il alla dans les dénivelés.

Voici quelques précisions sur la manière dont il mena sa course. Sa machine était montée avec le petit braquet. Il passa le tunnel à 190-200 kmh. et arriva à 205 au chronomètre électrique. 300 mètres avant la chicane (il roulait

A l'arrivée, le Général de Latre de Tassigny vient de donner l'accroche à Charrier. Rappelons que Charrier, sur sa B. M. W. 500 à compresseur, a accompli le meilleur tour général à la moyenne de : 106 kmh. 930.



alors à 200), Charrier coupait les gaz, freinait, descendant en première, passait les 2^e et 4^e vitesses et se retrouvait de vitesse à 200 kmh. trois cent mètres avant la sortie du tunnel. Il rétrogradait et descendait l'avenue du Palais à 90 kmh. (en 2^e vitesse), coupait place Georges-Clémenteau, et franchissait en deuxième la montée de la rue de Dailly. Il passait la deuxième à la passerelle et continuait son parcours en première et deuxième, jusqu'à la ligne droite.

Le nouveau couple conique qu'il a pu se procurer en Allemagne donnera à sa machine une vitesse de 215-220 kmh. Avec la démultiplication actuelle, les possibilités de la B.M.W. sont les suivantes : En première 110-120 ; en deuxième 140-150 ; en troisième 170-180 ; en quatrième 200-210. Ajoutons que Charrier n'a aucune prétention. Ce jeune conducteur de 25 ans s'occupe de parfaire son entraînement, afin d'avoir bien en main son splendide racer. Il n'a l'intention de donner aucune leçon à quiconque, comme certains ragots inspirés par la jalousie ont bien voulu le laisser croire.

Il nous a également recueilli, grâce à l'amabilité de M. Charrier, des nouvelles des champions allemands :

Meier, que l'on disait à Monte-Carlo, n'y a jamais mis les pieds, et il est encore à Munich, où il est chef d'atelier à la B.M.W. Pendant la guerre, il fut chauffeur en France et en Allemagne dans les transports.

Krauss a été deux ans prisonnier civil en Roumanie et il est actuellement rentré à Munich, à la B.M.W. Hennis, recordman du monde à moto, était comme Meier et Krauss un farouche anti-nazi. Il continue aux portes de Munich à s'occuper de son garage modèle. Il y a 6 mois environ, il réparait une moto B.M.W. R 71 de l'armée française.

Rappelons, pour finir, que la B.M.W. de course a une curieuse distribution par double arbre à cames en tête, qui comporte cependant un renvoi par deux culbuteurs très courts. A part le compresseur, elle ne présente aucun détail interne extraordinaire, et ne diffère de la machine de série que par les matériaux, les réglages et les particularités ci-dessus.

C. L.

Le tableau de marche des concurrents, tour par tour (les dixième de seconde ne fléchant pas)

COUPE DE LA VILLE DE SAINT-CLOUD																
MOTOS 350 CMC.																
Tours	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
54. BEHRA (Terrot)	3:53	3:37	3:35	3:35	3:35	3:35	3:42	3:38	3:40	3:38	3:41	3:43	3:44	3:35	4:06	
55. LOYER (Vélocette)	3:41	3:29	3:30	3:30	3:33	3:28	3:29	3:28								
56. PERRIN (Benetton)	4:31	3:54	3:52	3:50	3:50	3:50	3:57	3:51	3:52	3:50	3:52	3:51				
58. LHERITIER (Vélocette)	3:57	3:37	3:32	3:35	3:35											
60. BOIRE (Vélocette)	4:15	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40
63. BOICRY (M.C.C.)	4:20	4:13	4:00	4:18	4:15	4:17	4:17	4:25	4:17	4:27	4:17	4:24	4:27			
64. BEAUVILLARD (A.M.C.F.)	4:28	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22	4:22
65. LAMONTAGNE (M.C.C.)	4:39	4:10	4:12	4:09	4:11	4:05	4:06	4:08	4:01	4:00	4:00	4:00	4:00	4:00	4:00	4:00
66. GAUDRE (Moto-C)	4:31	4:07	4:08	4:09	4:16	4:11	4:13	4:07	4:07	4:05	4:02	4:08	4:05			

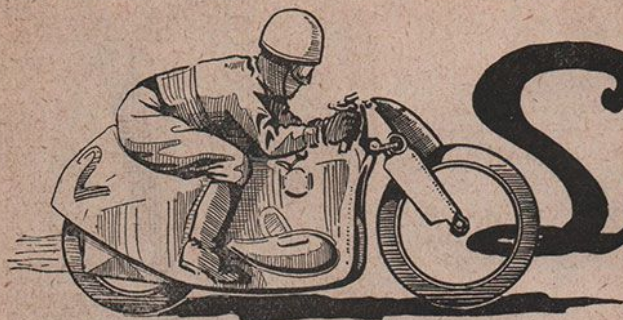
MOTOS 500 CMC.																
Tours	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
68. LEFFEVRE (Benetton)	5:42	5:23	5:23	5:24	5:22	5:23	5:24	5:19	5:28	5:22	5:23	5:22	5:23	5:23	5:20	5:20
70. CHARRIER (M.C.C.)	5:31	5:21	5:27	5:28	5:22	5:21	5:29	5:23	5:24	5:24	5:23	5:23	5:23	5:23	5:23	5:23
72. BERTRAND (Benetton)	5:50	5:30	5:34	5:38	5:32	5:32	5:32	5:32	5:31	5:35	5:33	5:34	5:37	5:37	5:43	
76. STURMANN (Terrot)	6:13	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23
77. AUDOUR (Benetton)	6:13	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23	6:23
78. VEININ (Benetton)	6:31	6:35	6:34	6:34	6:36	6:33	6:33	6:36								
80. BERLIE (Vélocette)	6:52	7:44	7:42	7:27	6:51	6:47	6:10	6:28	6:01	6:00	6:02	6:03	6:28			
83. LAPON (Benetton)	6:52	7:41	7:29	6:27	6:38	6:41	6:45	6:42	6:41	6:44	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48
85. LAFON (Benetton)	6:12	6:47	6:46	6:43	6:40	6:39	6:41	6:41	6:41	6:41	6:41	6:41	6:41	6:41	6:41	6:41
86. QUIGNY (Moto-C)	6:50	6:27	6:53	6:53	6:49	6:47	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48
88. VERONICA (M.C.)	7:40	6:40	6:50	6:55	6:47	6:49	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48	6:48
89. BANGHEVAL (M.C.C.)	6:59	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54
94. BELLET (A.M.F.)	6:53	6:52	6:58	6:48	6:56	6:52	6:51	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54
96. BOIRE (A.M.F.)	6:58	6:50	6:56	6:53												
97. FARVIZ (A.M.F.)	7:35															
98. PIEDO (A.M.F.)	5:18	4:55	4:47	4:36	5:05	5:05	4:48	5:23	5:33							
98. GUERIN (Moto-C)	5:30	4:20	4:21	4:25	4:20	4:21	4:18	4:13	4:20	4:18	4:20	4:18	4:20	4:18	4:20	4:18
99. GORRE (Moto-C)	4:10	4:00	3:58	4:01	3:55	3:56	3:55	3:56	3:56	4:00	4:02	4:00	4:00	4:00	4:00	4:00
101. TONJALIN (M.C.)	4:40															
102. BOICRY (M.C.)	4:41	4:40														

Les meilleurs tours : 500 cmc. à compresseur : Charrier, en 3'22", moy. 106 kmh. 930 (tour le plus vite absolu) ; 500 cmc. : Lefèvre, en 3'22" 7/10, moy. 106 kmh. ; 350 cmc. : Loyer, en 3'21" 4/10, moy. 104 kmh. ; 250 cmc. : Perrin, en 3'52" 4/10, moy. 102 kmh. 500 : 175 cmc. : Chancel, en 4'07" 5/10 ; 125 cmc. : Mathieu, en 4'41" 2/10 ; Sidecars : 800 cmc. : Moschetto, en 4'03" ; Sidecars 350 cc. : Française, en 4'25".

COUPE DE L'A.M.C.F. ET DU M.C.C.																
MOTOS 125 CMC.																
Tours	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
1. MAUCOURANT (M.C.)	5:44	4:43	4:41	4:43	4:40	4:45	4:46	4:46	4:46	4:46	4:46	4:46	4:46	4:46	4:46	4:46
2. MATHIEU (M.C.)	5:44	4:28	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31
3. LEBORE (M.C.C.)	5:24	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28	4:28
4. GODFREY (M.C.C.)	5:19															

MOTOS 175 CMC.																
Tours	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
1. PAICE (Terrot)	6:20	4:18	4:21	4:12	4:12	4:12	4:12	4:12	4:12	4:12	4:12	4:12	4:12	4:12	4:12	4:12
11. BAIDE (M.C.)	6:20	4:33	4:32	4:32	4:34	4:31	4:32	4:32	4:32	4:32	4:32	4:32	4:32	4:32	4:32	4:32
14. POCE (Terrot)	5:14	5:04	5:03													
14. CHEVILLON (A.M.C.F.)	4:22	4:28	4:28	4:27	4:11	4:12	4:11	4:12	4:11	4:12	4:11	4:12	4:11	4:12	4:11	4:12
17. POWERS (M.C.C.)	5:07	4:46	4:45	4:38	4:36	4:36	4:34	4:34	4:34	4:34	4:34	4:34	4:34	4:34	4:34	4:34
18. CHANCEL (M.C.)	4:44	4:36	4:34	4:35	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31	4:31

MOTOS 250 CMC.																
Tours	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
16. LAUREN (Vélocette)	5:23	4:31	4:28	4:27	4:33	4:32										
20. LEBORE (New-Insipide)	4:18	4:09	4:05	4:04	4:04	4:10	4:11	4:10	4:10	4:10	4:10	4:10	4:10	4:10	4:10	4:10
21. MARIANI (M.C.)	6:17	4:57														



Le Sport

FRANCE

EPREUVES A VENIR

Grand Prix du Roussillon à Perpignan, 30 juin (M.C. du Roussillon).

Grand Prix d'Albi, le 14 juillet (U.M. Midi).

Circuit Nantais, le 28 juillet (A.C.O.).

Le Grand Prix de Strasbourg, prévu pour le 4 août, serait supprimé.

★

COURSE DE COTE DU BOULEVARD CARNOT A CANES (1 km. départ arrêté)

Catégorie 125 cmc.

1. Jeanneret (D.K.W.), 50" 2/5; 2. Schultz (M.C. Cannes), 54" 3/5, 1^{er} amateur; 3. Carrara (Motobécane), 55" 3/5; 4. Riboldi (Prester Jonghi), 58" 2/5.

Catégorie 175 cmc.

1. Schultz (M.C. Cannes), 51" 4/5; 2. Bellingeri (M.C.C. Nice), 57" 3/5; 3. Souiri (A.M. Niçoise), 1' 03" 4/5.

Catégorie 250 cmc.

1. Jeanneret (Rudge), 39" 4/5; 1^{er} amateur, 2. Brossin (M.C. Cannes), 44" 2/5; 3. Bellingeri (M.C. C. Nice), 50".

Catégorie 350 cmc.

1. Behra J. (Terrot), 32" 3/5; 2. Berlié P. (Velocette), 32" 2/5; ex-æquo Miliani (Magnat-Debon), 32" 2/5; 4. Romieu (Motosacoche), 37" 3/5; 1^{er} amateur, Scotto (M.C. Cannes), 41".

Catégorie 500 cmc.

1. Onda (Magnat-Debon), 29" 2/5, moy. 122 kmh. 400. Meilleur temps professionnels; 2. Jeanneret (B.M.W.), 33" 3/5; 3. Oliva (X), 33" 4/5; 4. Bruno (Terrot), 34" 2/5; 1^{er} amateur, Polodori (A.M. Niçoise), 37" 1/5, moyenne 97 kmh. Meilleur temps amateurs; 2^e amateur, Haefner (A.M. Niçoise), 42" 1/5.

Catégorie 750 cmc.

1. Lovisone (Saroléa), 33" 2/5; 1^{er} amateur, De Quay (M.C. Cannes), 39".

Sidecars 600 cmc.

1. Lovisone (Saroléa), 37" 4/5, moyenne 94 kmh. Meilleur temps sidecars professionnels; 2. Jeanneret (B.M.W.), 38" 2/5; 1^{er} amateur, Anfosso (M.C.C. Nice), 58".

Sidecars 1000 cmc.

1. Marvaldi (A.M. Niçoise), 45" 4/5, moyenne 78 kmh. Meilleur temps sidecars amateurs.

Si vous désirez UNE REPONSE...

N'oubliez pas de joindre à votre lettre, UNE ENVELOPPE TIMBRE, et portant VOTRE ADRESSE complète.

Nous regrettons de ne pouvoir répondre actuellement aux trop nombreuses demandes qui ne comportent pas cette enveloppe. Ne nous compliquez pas la tâche. Merci.

ANGLETERRE

LA VICTOIRE D'UNE POLYCYLINDRE

On considère généralement, en Angleterre, qu'une polycylindre convient mal à ces épreuves intitulées Reliability Trials et qui, à cause du caractère acrobatique des parcours, mettent plus en valeur les qualités des concurrents que celles des machines. Ce sont plutôt des cross countries. Or voici qu'une deux cylindres 350 cmc. Triumph vient de gagner le Costwold Cups Trial.

ITALIE

DES NOUVELLES DE COUREURS ITALIENS

Guglielmo Sandri reprendra prochainement son activité sportive. Il pilotera vraisemblablement la nouvelle Guzzi à compresseur.

Emilio Soprani a été victime d'un grave accident au Circuit de Reggio-Emilia. Il a été transporté à l'hôpital, la jambe droite fracturée en trois endroits, notamment au genoux et le tibia de la jambe gauche brisé. Aux dernières nouvelles, son état n'inspirait plus d'inquiétude, mais nécessitera, de toute façon, une immobilisation prolongée.

BELGIQUE

LES COURSES MOTOCYCLISTES DE METTET

Ces épreuves furent contrariées par la pluie, mais très animées. Voici les résultats dans chaque catégorie :

1^{er} COURSE

Juniors

350 cmc. : 1. Verlot A., les 85 kms en 51'32", moyenne 98 kmh, 965; 2. Dauwe F., en 54'44"; 3. Guy, en 55'23".

500 cmc. : 1. Thomas, les 85 kms en 48' moyenne 104 kmh. 615; 2. Becquevort, en 50'16".

2^e COURSE

Seniors et Internationaux

Sidecars 600. — 1. Vanderschrik, sur « Norton », les 68 kms (8 tours), en 39'19" 3/10, à la moyenne de 103 kmh. 746; 2. Puttemans, sur Saroléa, les 68 kms en 39'33".

3^e COURSE

Seniors et Internationaux

1. Van Ryswick (Hollandais), sur Velocette, les 119 kms en 1 h. 8'34", soit à la moyenne de 104 kmh 142; 2. Van Doren (Hollandais), sur Velocette, en 1 h. 9'34"; 3. Anderson (Anglais), sur Velocette, en 1 h. 10'5"; 4. Martin (M.U. Wavrien), sur Velocette, en 1 h. 10'28".

Le meilleur tour est réalisé par Anderson, au 1^{er} tour, en 4'27", moyenne 114 kmh. 606.

250 cmc. — 1. Simons (Hollandais), sur Excelsior, les 119 kms en 1 h. 10'7", soit à la moyenne de 101 kmh. 830; 2. Huysbrecht (Hollandais).

Meilleur tour, Simons, 12^e tour en 4'51", moyenne : 105 kmh. 154.

4^e COURSE

500 cmc. seniors. — 1. Tacheny, sur F.N., les 119 kms en 1 h. 1'52", soit à la moyenne de 115 kmh. 409.

500 cmc. internationaux. — 1. Lorent, sur Norton, les 119 kms en 1 h. 3'39", soit à la moyenne de 112 kmh. 175.

2. Grizzly, sur 350 Velocette, 119 kms en 1 h. 4'53", soit à la moyenne de 110 kmh. 043.

Tour le plus rapide par Tacheny, en 4'16", moyenne : 119 kmh. 531.

SUISSE

AU PROCHAIN GRAND PRIX DE SUISSE

Voici la liste définitive des coureurs engagés pour cette grandiose manifestation qui se disputera le dimanche 14 juillet sur le circuit des Nations à Genève :

Classe 250 cmc. — Schorta (Motosacoche), Ruggeri Luigi (D.K.W.), Rubli (Guzzi), Perrin (O.K. Suprême), Lauer (New-impérial), Laederach (Excelsior), Blatter (D.K.W.), Laederach E. (D.K.W.), Forster (Rudge), Alberti (Guzzi), Lorenzetti (Guzzi), Simons Ch. (D.K.W.), Milani Albino (Rudge), Milani Alfredo (Guzzi), X. (Erfim), Maserini (Gileria I), Simons L. (Excelsior), Taraschi (Benelli), Cavaciuti (Guzzi), Francis (Guzzi).

Classe 350 cmc. — Peraldi (Norton), Ruggeri Jader (D.K.W.), Cauchy (Velocette), Lhéritier (Velocette), Musy (Norton), Kaufmann Hans (Velocette), Lips (Norton), Hess (Velocette), Gibson (Velocette I), Spiegler (Jap), Grieco (Norton), Stemann (Velocette), Vanrywyk (Velocette), Houel (Velocette), Braccini (Norton).

Classe 500 cmc. — Taveri (Universal), Beevers (Norton), Perraz (Norton), Lefèvre (Norton), Charrier (B.M.W.), Blatter (B.M.W.), Bivort B.M.W.), Hostettler (Universal), Meier (Norton), Lorenzetti (Guzzi), Fortune Brendan (Rudge), Grieco (X.), Milani Alfredo (Guzzi), Milani Albino (Ganna), Maserini (Gileria II), Pagani (Gileria III), Braccini (Terrot), Léoni (Guzzi), Kaufmann Ernest (Norton), Bizzozero (Blanchi), Stamm (Norton).
Sidecars 600 cmc. — Aubert (Norton), Schwarz (N.S.U.), Lovisone (Saroléa), Benz (D.K.W.), Vanderschrick (Norton), Masuy (B.M.W.), Haldemann (Norton), Meuwly (X.), Colombo (Guzzi), Gellera (Gileria IV), Mauhlemann (F.N.), Hordelalay (Motobécane), Jeanneret (B.M.W.), Puttemans (Saroléa), Wagner (Norton), Chevalier (Norton).

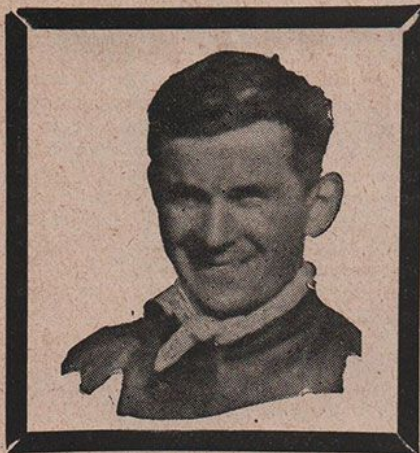
AMATEURS PHOTOGRAPHES !...

Lors des épreuves sportives au cours desquelles vous prenez des photos, rappelez-vous que vous pouvez récupérer tout ou partie de vos frais si vous avez la chance de vous trouver à un endroit où vous pouvez faire un cliché original ou sensationnel.

Mais donnez à développer dès le lendemain matin même à nos Services de Photogravure, 12, rue de Cléry, Paris (2^e).

NOS DISPARUS

CORA



La chose ne nous a été confirmée que tout dernièrement. Léon Corand, dit Cora, l'as incontesté que sa classe extraordinaire et sa virtuosité sans égale avaient fait surnommer « l'homme serpent de la motocyclette » a trouvé la mort l'an passé dans un stupide accident d'automobile. Sa

veuve ne devait lui survivre que peu de temps. Madame Léon Corand est décédée des suites de maladie, voici quelques semaines.

Sa perte creuse un vide irréparable dans les rangs du sport motocycliste français. Cora était un sujet d'admiration pour tous et un exemple pour la jeune génération de coureurs. Ses innombrables victoires, il ne les devait qu'à ses qualités transcendantes et à son habileté de metteur au point. Il s'imposa dès l'extrême début de son activité en compétition et remporta la majorité de ses succès sur des machines personnelles. Au guidon de la petite Rudge 250 ou à celui de puissants racers frisant ou dépassant le 200 kmh., il était également à son aise. Vous souvenez-vous de ce Grand Prix où il inquiéta Mellors et sa Velocette officielle ?

Conducteur de la plus haute classe internationale, mal secondé dans ses efforts par ses compatriotes, Cora restera dans l'esprit de tous une extraordinaire figure du sport motocycliste et du sport... tout court, n'en déplaise à certains. Les motocyclistes se joindront à nous, dans un douloureux et respectueux hommage à la mémoire du grand champion disparu.



Cora, au départ d'un kilomètre lancé où il fit le meilleur temps sur une méchante 1.000 cmc. réglée à l'alcool.

Edward.A. MELLORS

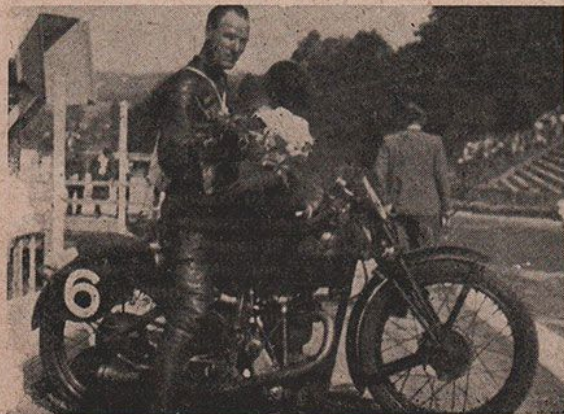
Mellors occupait une place de premier plan dans le domaine du sport motocycliste anglais. Il eut tout jeune la passion de la vitesse, et put se hisser à la force des poignets jusqu'aux premières places. Il gagna les victoires dans l'Europe entière, et put réaliser en 1939 le rêve de sa vie, gagner le T.T. de l'Île de Man. Cette année-là il surclassa toutes les 250 avec une Benelli sans compresseur.

Coureur officiel de Velocette, c'était un habitué de nos Grands Prix Nationaux, (qu'il remporta d'ailleurs en 1936 et 1937), et peut-être le meilleur spécialiste

européen de la catégorie 350. Il savait conduire ses courses avec méthode et pondération, faisant fi des démonstrations tapageuses plus spectaculaires qu'utiles.

Il conduisit des A.J.S., des N.S.U., une F.N. bicylindre à compresseur et une Benelli 250, mais c'est surtout pour la marque Velocette, dont il devint en dernier lieu un des plus fidèles supporters, qu'il remporta la majorité de ses victoires. Chose curieuse, il fut longtemps ennemi du cadre souple, mais finit par s'y rallier à son tour, et nous le vîmes après 1936 sur des machines à suspension arrière.

Sa disparition sera vivement ressentie, dans son pays et à l'étranger.



E.A. Mellors à l'arrivée du Grand Prix du Comminges 1936, qu'il gagna en catégorie 350 cmc. Il remporta en 1937, les Grands Prix de France, catégorie 350 cmc. et 500 cmc. C'est en 1938 et 1939, que ses succès furent les plus nombreux.

Parti au T.T. Lighthweigh en 1939, avec la ferme intention de vaincre, il parvint à son but. Le brouillard l'empêcha toutefois de battre le record de la cylindrée 250 cmc.

GARREAU

Garreau, du G.S.I.F., était un des jeunes gens qui promettaient le plus, peut-être le meilleur espoir de l'école de pilotage créée par Georges Monneret avant la guerre. Il faisait partie d'un réseau de résistance. Pris comme otage et fusillé par les allemands sous l'occupation, il laisse d'unanimes regrets parmi ses camarades de l'A.M.F.



LES ESTAFETTES DES HOULLERES NATIONALES

Douai, neuf heures du matin. Par cette belle journée d'hiver (nous sommes en février), l'air sec pince terriblement et les passants se hâtent frileusement vers leur logis. Soudain, dans le ronflement de son puissant flat-twin, un sidecar surgit d'un porche, aussitôt suivi d'une solo à culbuteurs au claquement sec. Après un signe amical, les deux motards casqués et bardés de cuir se séparent au bout de la rue et, dans le grondement de leurs moteurs lancés en deuxième, s'éloignent rapidement dans des directions opposées : Ce sont les estafettes motocyclistes des Houllères Nationales qui parvient faire leur service.

Suivons-les : Chargés de la liaison entre les Services Centraux et les différentes compagnies, ils empruntent, pour ce faire, un parcours capricieux, serpentant dans le bassin minier, sur les mauvais pavés du Nord et les petites routes du Pas-de-Calais, et comportant parfois 20 à 25 arrêts pour 140 kilomètres de route. Si l'on songe que ce service doit être assuré tous les jours, quel que soit le temps, et que des missions spéciales s'ajoutent bien souvent au kilométrage ordinaire, on peut se rendre compte de l'endurance des hommes et de la robustesse du matériel.

L'après-midi, à leur garage où nous retrouvons nos motards affairés autour des machines qu'ils préparent pour le lendemain, nous avons le plaisir de discuter avec eux.

Tous les deux jeunes, aimant le sport et la moto, ils totalisent déjà, et ceci uniquement dans leur travail (ils ont également des motos personnelles « pour leur plaisir ») un kilométrage impressionnant ; pour l'un, près de 300.000 kilomètres en 5 ans ; l'autre, environ 140.000 en 2 ans 1/2. Des accidents ? Un seul, assez grave, causé par un tiers, et quelques bûches sans gravité. Le matériel ? Du vieux matériel et surtout, toutes machines différentes, ce qui est un lourd et même dangereux handicap au point de vue entretien et conduite. Des 500 culbutées dont une date de 1930 (ce qui est tout à l'honneur de la technique motocycliste en ce qui concerne la solidité et la longévité), mais aussi deux engins récents, une 1000 bicylindre en V Matchless et une 800 flat-twin Gnome.

Ils nous disent leurs espoirs : avoir bientôt de puissantes et identiques machines neuves, pouvant éventuellement être attelées à des sides, qui leur assureront plus de sécurité en hiver sur les routes, souvent grasses, de leur parcours.

Alors que le grand public ne voit dans la moto qu'un engin de sport réservé aux casse-cous, ces travailleurs méconnus assurent d'une manière économique, sûre et rapide, grâce à la moto, les liaisons indispensables dans la branche la plus importante de la production française, contribuant ainsi, activement, au redressement économique de notre pays.

Léo BIGERELLE,
6, rue Merlin-de-Douai, Douai.

RAPPEL

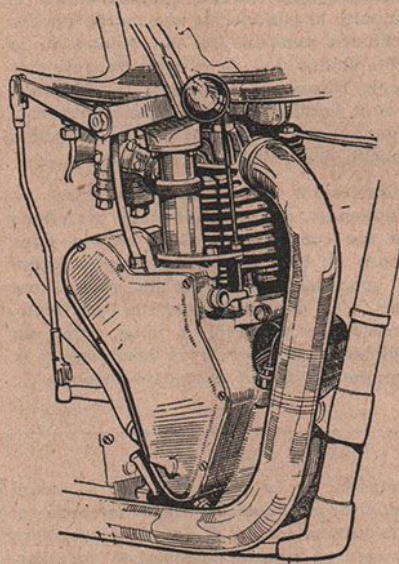
Pour tout changement d'adresse, envoyez 10 frs en timbres pour confection de nouvelles bandes et recherches : Joignez la dernière bande pour éviter toute erreur, ou toute perte de temps. Merci.

LE COIN DU DÉBUTANT - 7

VIII

QUELQUES PARTICULARITES DU DEUX TEMPS

L'aspiration des gaz frais dans le carter n'est pas très énergique. Il faudrait que le volume du carter fut nul pour que la dépression atteignit son maximum. C'est évidemment impossible. De plus, il faut ajouter au volume du carter celui de l'intérieur du piston. Tout ce qu'on peut

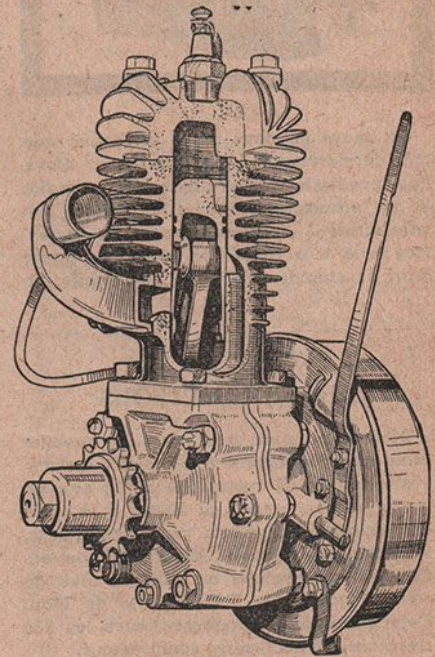


Aspect extérieur d'un moteur à quatre temps : Carter moteur assez important, orifices d'admission et d'échappement au haut du cylindre, organes de distribution plus ou moins apparents.

faire, c'est de réduire au minimum le volume du carter. C'est pourquoi les carters des deux temps sont de dimensions aussi réduites que possible en diamètre et en largeur, pourquoi aussi le volant est monté à faux à l'extérieur du carter. On a l'avantage de pouvoir ainsi employer un volant léger de grand diamètre au lieu de volants lourds de petit diamètre comme dans les quatre temps. Par contre, dans un deux temps, la bielle est courte et son obliquité est plus grande que celle d'une bielle longue quand le piston est au milieu de sa course. Il en résulte une pression latérale plus forte du piston sur les parois. Il est vrai qu'un autre avantage compense cet inconvénient : c'est que la bielle est plus rigide et que sa plus grande légèreté réduit les efforts auxquels les organes sont soumis.

On remarquera que l'orifice d'échappement, étant démasqué le premier quand le piston descend, se ferme le dernier

quand le piston remonte. Ce retard à la fermeture, conséquence d'une avance à l'ouverture, est regrettable, car elle permet à une partie des gaz frais de s'échapper, d'où une augmentation de la consommation. On serait tenté de remédier partiellement à cet inconvénient en utilisant des orifices de faible hauteur, mais très larges. Mais cette solution n'est guère possible, car les segments s'accrocheraient dans l'orifice, et si on ménageait des barrettes elles seraient portées à une température excessive. Aussi préfère-t-on prévoir deux orifices d'échappement, ce qui n'est pas non plus sans inconvénient.



Aspect d'un deux temps classique. Carter moteur de petit diamètre, volant extérieur de grand diamètre. Les orifices d'admission et d'échappement se trouvent à la base du cylindre. Aucun organe de distribution (à l'exception des lumières, bien entendu).

On voit par ces quelques indications combien l'étude d'un deux temps peut être délicate et combien il faut se garder de se laisser abuser par son apparente simplicité. Et pourtant bien des constructeurs s'y sont laissés prendre aux environs de 1919. Le malheur c'est que la popularité du deux temps s'en est trouvée compromise pendant un certain nombre d'années. Il a su depuis reconquérir ses positions.

(à suivre)

Tribune Libre

Cette rubrique est ouverte à tous nos abonnés et nous y faisons figurer toute communication d'intérêt général. Bien entendu, nous demandons à nos correspondants de rester dans les limites de la correction la plus absolue. Nous refuserons de publier toute lettre ne répondant pas à cette règle. Enfin, les textes figurant dans notre « Tribune Libre » sont insérés sous la responsabilité de leurs auteurs.

QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

Cette question nous vaut un courrier de plus en plus abondant. Aussi avons-nous décidé de lui consacrer aujourd'hui la totalité de notre « Tribune libre ».

EN FAVEUR DU DEUX TEMPS

Les articles de Roger Guérin et de Maillol sont dans la note de ce que je préconise, mais ce dernier ne doute de rien et la machine dont il donne les caractéristiques irait aujourd'hui chercher dans les 120.000 francs...

Or, je viens d'essayer une D.K.W. 500, 2 temps, 2 cylindres, eh bien, depuis cet essai concluant, j'avoue que je ne comprends plus pourquoi les constructeurs s'obstinent à faire des monocylindriques à 4 temps, alors que ce genre de moteur est idéalement souple, silencieux, puissant et permet une machine qui bondit littéralement à la reprise, tout autant que n'importe quelle 350 ou 500 à soupapes en tête. Et quelle simplicité ! D'ailleurs, la Scott n'est-elle pas considérée par les connaisseurs comme une machine idéale ?

Je souhaite que les constructeurs français s'intéressent à ce type de moteur et qu'ils le montent avec une transmission acatène et un graissage séparé comme la Triumph Allemande, et alors nous aurions une machine beaucoup moins dure, beaucoup plus simple, plus silencieuse et sur laquelle on pourrait mettre une grande partie des accessoires préconisés par M. Maillol.

Que nos constructeurs s'inspirent donc comme machine populaire de la Zundapp 350 à 2 temps, transmission à cardan, qu'ils méconnaissent totalement et qu'ils se mettent bien dans la tête qu'ils ont 15 ans de retard sur les machines allemandes : les plus cotées actuellement en France !

Le pilonnement pendant plusieurs heures d'un monocylindre 4 temps, qui n'a aucune souplesse en ville, est vraiment fatiguant à la longue et je défie qui que ce soit de me contredire au point de vue du tourisme. Par contre, le doux ronronnement d'une Scott ou d'une D.K.W. bicylindre est quelque chose d'idéal et donne, ne l'oublions pas, le couple du luxueux 4 cylindres... à moitié prix.

Sport et tourisme sont deux choses différentes et qu'il importe de distinguer et je regrette vivement que nous ayons si peu de machines, en France, conçues pour le vrai tourisme, dans l'esprit de vos deux correspondants (qui est le mien) et qui réunissent tous les agréments et perfectionnements qu'on est en droit d'exiger en 1946 d'un modèle réellement moderne, étudié par des motocyclistes pour le maximum d'agrément avec le minimum d'aléas.

Je suis motocycliste depuis 30 ans, je connais l'industrie et je sais parfaitement que tout ce que je demande est possible, puisqu'il y a des marques étrangères qui réunissent à peu près tous les avantages que je préconise et que je défendrai avec acharnement jusqu'à mon dernier souffle.

Je me permets en tant que spécialiste de la question phares de signaler à M. Maillol une grave erreur : la lumière blanche ! Surtout pour un anti-brouillard comme j'en possède d'ailleurs sur ma machine ; il faut obligatoirement un faisceau lumineux diffusé et teinté en jaune-orangé. D'ailleurs les ampoules blanches sont interdites et avec juste raison.

M. CHERPITEL,
du T.C.F., à Clamart.

REVETEMENT PROTECTEUR ET CARTER POUR LA CHAÎNE SECONDAIRE

● Fervent motocycliste de la première heure (ma première machine était une Minerva 1 CV 1/2 à carburation par bobotage, courroie ronde en cuir tordu. Elle n'était pas neuve et nous étions en 1905 !), je me risque à donner mon humble avis dans votre Tribune Libre, sur ce que je souhaiterais que soit la moto de demain.

Ayant eu des motos de tous genres et de toutes puissances (j'ai roulé sur Sarroléa, moteur 2 Cyl. en V, sur 4 cylindres F.N. (je suis belge), sur Rudge-Multi 500 cmc., laquelle resta dans la guerre 14-18, puis après sur Phélon et Moore 2 vitesses 500 cmc., puis sur 4 cylindres Henderson 1350 cmc., 3 vitesses, puis sur Scott 2 temps, 2 cylindres, refroidissement par eau et puis... et puis sur différentes Terrot), je pourrais vous aligner une liste impressionnante de caractéristiques techniques pour la moto moderne. Je n'en ferai rien. De quoi souffre-t-on en moto sur la route ? 1^o Des secousses de la route, donc, suspension arrière bien étudiée ; 2^o du manque de souplesse du moteur, donc 2 cylindres, de préférence flat-twin ; 3^o de ce qu'il est impossible de rester propre en moto. Ne pourrait-on cesser de voyager tripes au soleil au moyen d'une tôle qui, partant du réservoir descendrait de chaque côté du moteur, plus bas que le marche-pied wagon. Cette tôle devrait être fixée solidement, ne pas vibrer et s'enlever instantanément et aussi facilement que l'on soulève le capot d'une voiture. On souffre aussi, si l'on roule par tous les temps, de recevoir la pluie dans la figure et d'avoir les jambes gelées. Donc un petit pare-brise en matière moulée transparente s'impose. Bien étudié, il n'augmenterait pas sensiblement la résistance à l'air. Des, protège-jambes achèveraient de vous mettre à l'aise. Il serait en outre souhaitable que la surveillance du graissage du moteur se résume à la vidange et au remplacement de l'huile tous les 2.000 kms, comme pour une voiture ; que la machine comporte une solide béquille à roulette qui permettrait, lors d'un arrêt, de laisser reposer la moto appuyée sur elle, sans être obligé chaque fois de mettre sur pied ; les motos actuelles sont lourdes et c'est un effort appréciable pour les y mettre. Les 4 roues devraient être interchangeables, par conséquent, moyeux à broche. Pour ce qui est de la transmission, l'arbre à cardan est évidemment l'idéal, mais c'est très coûteux, la chaîne munie d'un bon carter étanche, tournant dans l'huile, donnerait peut-être un meilleur rendement, tout en étant

moins chère (j'ai eu sur une Phélon et Moore un carter de ce genre et jamais je n'ai eu le moindre ennui de chaîne, et elle en fut jamais remplacée). Pour ce qui est de la puissance de l'engin, je laisse cela à l'appréciation de l'usager, suivant le service qu'il veut en faire, mais pour moi, la vraie moto universelle et durable est en solo la 350 cmc. ou 500 cmc. et en 2 places 500 cmc. et 1000 cmc. Le sidecar est à mon avis pour le conducteur quelque chose d'afreux, cela vous gâche tout le plaisir de piloter, ce qui est pour un « pur » la raison même du motocyclisme. A quand la réalisation de ces simples et raisonnables souhaits ?

Albert ROBETTE, à Fongrave.

PERFORMANCES LIMITEES, MAIS PLUS D'AGREMENT DE CONDUITE

● Il y a deux catégories de motos, la moto de grand luxe (cardan, suspension AR) et la belle moto classique. Je vous dirai de suite que je suis partisan de la machine classique, mais améliorée. La moto des jours proches doit posséder les caractéristiques suivantes : il y a deux questions bien séparées :

1^o Ce que toute moto moderne doit avoir :

— Bloc moteur, mais embrayage très doux et efficace sans avoir besoin de l'embrayage au pied.

— Culbute ou arbre à cames, le tout enfermé et graissé sous pression par la pompe du moteur ou à bain d'huile.

— Commande de la dynamo et de la magnéto par pignons.

— Boîte 4 vitesses sélecteur au pied avec retour automatique au point mort par commande spéciale.

— Poignée tournante, gaz, avance automatique, commande de frein AV et embrayage classique (ne pas revenir aux commandes au bout du guidon, n'en déplaie à Sunbeam), etc...

2^o Ce que toute moto moderne devrait avoir et qu'il n'y a pas souvent :

— Un départ, très étudié (kick, rapports, volants) et très facile quelle que soit la température... on me dira que c'est une question de réglage, mais bien des motos réglées au mieux ont ou bien des retours ou alors des départs difficiles à froid.

— Roue AR à broche.

— Chaîne AR sous carter complet et réellement graissée automatiquement sans pertes d'huile. Tension rapide et aisée. Il n'y a pas, à mon avis, nécessité de cardan.

— Fourche télescopique.

— Vitesse 120 suffisante, mais allure de route 80-95.

— Réservoir 14 litres au moins.

— Silence de fonctionnement.

Quant à la suspension AR, elle renchérit la moto, il est difficile de transporter un graissage et je n'en vois pas l'absolue nécessité sur des routes courantes.

Ch. SOUBEIRAN, à Junas (Gard).

POUR LA STANDARDISATION

● Une chose m'a toujours sauté aux yeux qui n'est réclamée par personne. C'est le sélecteur. Au temps du levier à main, la très grande majorité des leviers était à droite, tandis qu'à l'heure actuelle, aucune marque n'a les mêmes principes. Exemple : j'ai à l'heure actuelle trois machines différentes, sous quelques petits aspects insignifiants. Mais vu la position du sélecteur, j'ai failli avoir un accident, croyant freiner alors qu'au contraire je changeais de vitesse. Aussi je trouve que les machines que l'on fabrique devraient être (sur certains points) standardisées. Cela a bien toujours été à peu près pour les gaz, le débrayage, le frein à main.

Marius LAUGIER,
Vincennes.

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 60 francs

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).

Et écrivez très lisiblement (en caractères imprimerie au besoin). Envoyez 8 jours avant la parution.

FONDE EN 1878 BREVETS MARQUES MODELES
CABINET FABER
 34, rue de Petrograd - PARIS
 EUR 34-34
 DOCUMENTATION n° 54-509 SIMPLE DEMANDE

DEMANDES D'EMPLOIS

CHAUFFEUR mécanicien 48 ans, célibat. Cherche place. SCHLIM, 10, rue Saussier-Leroy, Paris, 17^e.

OFFRES D'EMPLOIS

ARSENAL de l'Aéronautique, 12, rue Béranget, à Châtillon-s.-Bagneux. Recherche ajusteurs d'étude aviation. Ecrire en vue convocation.

DESSINATEURS d'études 2^e échelon et projecteurs. Se présenter Société FERODO, 15, r. Etienne-Dolet, Saint-Ouen.

CHEF Magasinier connaissant outillage automobile fabrication. Ecrire HACHE, 6, rue de Madrid, Paris (8^e).

CHERCHONS gérant pour une boutique motos, vélos, porte de Paris, références exigées. PAUL MOTOS, 41, rue Paul-Bert, St-Ouen. Tél. CLI. 12-51.

MOTOS A VENDRE

LIQUIDATION d'un grand stock de pièces de motos et épaves 40 motos dernier modèle, prêtes à rouler, toutes marques. Voyez PAUL MOTOS, 41, rue Paul-Bert, Saint-Ouen. Tél. : CLI. 12-51.

PARTIC. vend pour mi-juillet Motobécane 500 Superculasse monotube, sélecteur, dernier modèle. Etat neuf. S'adresser à M. D'HOUT, 2, rue Saint-Charles, Versailles (S.-et-O.).

PART. vend Zundapp 600 culb. mod. 39 fl.-twin 4 V, card. sél. Imp. Pièc. B.M.W. Zundapp. Magn. France. 2 cyl. LAROSE M. 8 St-Julien, Les Villas (Aube)

CADRE et mot. 350 lat. Saroléa. Mot. Terrot 350 cul. type HSSE. Moteur Mag. 350 semi culb. L. FRANOUX, St-Laurent (Vosg.)

MARQUE N.S.U. 250 cc. arbre à cames en tête. Sélecteur, 4 vitesses. Tout chrome, état entièrement neuf. FERUT, 87, rue Marinville, Parc Saint-Maur (Seine). — Grav. 45-59.

MOTOS — DANTON ACCESSOIRES - REPARATIONS MOTOS ET VELOMOTEURS TOUTES MARQUES — ACHAT — VENTE 14, Rue Danton, Levallois — Per. 19-11

500 cmc, culbut. Motosacoche. Parfait état. Pneus neufs. Téléphone : CHA. 21-87. 57, rue Médéric, La Garenne (Seine).

RENE-GILLET 750 impeccable. Velocette 350, arbre en tête, cot. Pièces détachées, dont cadres suspension AR. B.M.W. et Motobécane 500 cmc. culbut. à remonter. TRAN-SACT-MOTO, 104, rue Haxo, Paris (19^e). Tél. : Mén. 99-86.

A VENDRE pièce Terrot type L.S.T. 175 cmc. et pièce moteur 250 cmc. Zurich culbut. Moteur Norton 5 CV Imp. HUBERT, 6, r. Berzelius (17^e).

MOTO Side 500 culbut. Moto-confort, bloc moteur, sélecteur, 4 vit. neuf. PICHON, 46 bis, r. des Maraîchers, Paris (20^e).

CENT. motos toutes marques et stock pièces détachées, moteurs, boîtes de vitesses. Terrot, Motob., Triumph, B.S.A., etc. LACLAU, 21, Villa Marguerite, Issy-les-Moulineaux (S.).

B.M.W. 250 culb. 1939, c. neuve. D.K.W. 350 cmc. 1942, 4 vitesses, comme neuve.

Terrot 350 état neuf absolu. Monet-Goyon 500 culb. M.A.G. Magnat-Debon culbutée, 1939 Superculasse 500 cmc.

Terrot 250 culb. 4 vit. sélecteur. N.S.U. épave avec papiers, à remonter. Plusieurs sidecars neufs, Disponibles. FAURIE, 8, avenue de Saint-Ouen, Paris.

500 culb. superc. N.S.U. Vélo. ét. nf. F.N. 3 CV 2 T. LASCOUX, 10, r. Rouvray, Neuilly

MOTO Terrot 350 comp. tr. b. état, MASSON, 7, r. Pasteur, Pantin (Seine). Vis. 18 heures.

VENDS pneu vélo. 650x65 bien réchappé. JOUANNET, Saint - Nom. La Bretèche.

SPLENDIDE Matchless 350 cmc. Superculasse, sélecteur 4 vitesses, 3.000 kms, à peine rodée, M. ROHNER 5, cité Falguière, Paris (15^e).

MOTOBECANE Bernardet Super. cul. 500 4 vit. abs. neuf. Voir 46, r. de l'Ermitage (20^e).

PART. vend Jack Sport 4 HP culb. Revisée ou échange contre tour parallèle. POULIN, 7, rue Sainte-Lucence, Provins.

PART. vend Norton 500 culb. av. side Bernardet nf. Visible Garage, 84, rue Blomet.

350 culb. pn. et mot. nfs. GALL, 9, r. Fr.-Villon, 18 h. à 19 h.

UNE B.S.A. 500 cc. culbuteurs. Une F.N. 350 cmc. latérale. LESAGE, 15, rue Hélène.

D.K.W. 350 cmc. état neuf. M. LENGLET, 129, boulevard Masséna. Téléph. GOB. 56-85.

MOTO Terrot 250 cmc. neuve. B. M. W. Très belle R.51. HURNI, 3, passage Lathuille, Place Clichy.

A VEND. 5 CV Citroën démontée av. roues. Pns b. ét. J.M., 13, r. Tiébault, Charenton (S.)

MAGNAT-DEBON 250 lat. nve. MOMBELLI, 8, r. du Moulin-Saint - Etienne, Senlis (Oise).

250 lat. Peugeot P. 108, bon état, bons pneus. LAHURE, 110, bd Lozère, Palaiseau.

INDIAN avec side. Saroléa 500 cmc. Victoria 250 cc. B.M.W. type R.12 N.S.U. 250 cc. Mag. 500 culb. voiture B.M.W. Carrosserie grand sport, 29, avenue du Parc Montsouris (14^e).

PART. vend Soyler lat. sid. Bernard. b.ét. TOULY, 12, r. Taylor

ZUNDAPP 600 cmc. culbut. Sport. Ecrire à M. NAIGEON, 33, rue Malar, Paris (7^e).

MOTO SIDE Henderson 4 cyl. révisé, pn. 11x45. b. ét. LILLE, 101, aven. Saint-Mandé, Paris.

B.M.W. Modèle 1940 2 cyl. 7 CV, parfait état. Papiers gouvernementaux. Carte grise, volets C. J. HILBERT, 39, r. de la République, Knutange (Mosel.)

JEUNES! apprenez un métier d'avenir
 Faites-vous une situation intéressante dans Industrie et Commerce Auto en suivant nos cours par correspondance qui feront de vous techniciens et mécaniciens de 1^{er} ordre. Prépar. brevet automob. militaire (Armée motorisée) COURS TECHNIQUES AUTO, St-Quentin (Aisne). Rens. grat. sur dem.

TIGER 100 impc. Zundapp civil 1^{ère} main. Présentation d'origine, à roder. RENDLA, 12, Cité Bisson, Paris (XX^e).

MOTEURS, boîtes, pièces détachées toutes marques. RENDLA, 12, rue de Belleville, Paris (XX^e).

PARTICULIER vend F.N. 350 cmc. état mécanique et pneus impeccables. Tél. : CEN. 88-51.

PART. vend Zundapp 198 cmc. Parfait état. Tél. CEN. 88-51.

500 NORTON course cul. double cuve. 3 vitesses. Sélecteur. 35.000. Motosacoche 350 cul. 2.000. GIVARCHE, 15, avenue des Primevères, Sevran.

VEND Sandford 6 CV parfait état, pneus nfs. LEMONNIER, 54, rue Boileau, Montrouge.

SUPERBES New-impérial 500 cul. Royal-Enfield 150 cul. Ray, 2, rue de Marselle, 10^e.

F.N. 350 culb. 4 vit. Sélect au pied, 39. Etat neuf. 8 heures à 18 h. 30. Tél. : MEN. 87-89.

TERROT type H.D. 350 cmc. LEMOINE, 9, rue Frémicourt.

VENDS ou échange 1000 cmc. Harley-Davidson avec side Précision contre cabriolet Simca ou Peugeot. ERB Marcel, Molsheim (Bas-Rhin).

CYCLOTRACT. 4 temps avec ou sans vélo. NOEL, 10, rue Gide, Levallois. PER. 19-10.

350 Terrot compèt. boîte Burmann, 4V, sél. susp AR, mod. 38. Uniq. ent. chrom. Sup. abs. nve. 350 Terrot lat. b. ét. b.pn. réc. 350 Automoto b.ét. Moteur Bernard 5 CV, ét.nf. Castelmos, Savy-Berlette, près Arras.

VELOCAR à moteur neuf absolu, dernier modèle, visible ou rendez-vous. JOLIOT, 19, rue de Sévigné Paris.

DIFERENTS sides march. comp. Moteurs, cadres, réservoirs Dollar, Heyliett, Dresch, Jap, Motobécane, Peugeot 515, pièces Gillet-Herstal. MOTO SPORTS, 20, rue Thiers, Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne)

CAUSE d. emp. vend 750 cmc. Gnome-Rhône type X, reconstruite, entier. neuve, jamais roulé ou sidecar Terrot 500 cmc. type R.G.A.S. sortant d'usine. M. ROGER, 46, rue Mirebeau, Bourges.

ARRIVÉE
 TELEPHONE
 BOT. 2017
CYCLES et MOTOS
M. BENNEZON
 30, F^o ST MARTIN - PARIS X^e
 Vente-Achat-Vulcanisation-Réparation-Mise au point

ASSUREZ-VOUS CONTRE LES ACCIDENTS	CONTRE L'INCENDIE	NOS SERVICES VOUS RENDRONT SERVICE	CONTRE LE VOL	ASSUREZ-VOUS CONTRE LES ACCIDENTS
--	----------------------	---	---------------------	--

ASSURÉS, attention! Vous qui étiez assurés en 1939 et qui, du fait de la mobilisation générale, avez eu votre police d'assurance suspendue pour la durée des hostilités... Ces polices seront automatiquement remises en cours au 1^{er} juillet 1946.

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

TOUS LES ACCESSOIRES « MOTOCYCLISTES »

MOTO-BASTILLE

Lunettes - Pare-figure
Siège AR - Belles sacoches
spéciales motos - Pièces
Motobécane - Terrot

Beaux sidecars disponibles
tous modèles sous 15 jours
Bernardet - Terrot - Carpio
de 13.500 frs à 23.600 frs

6, boulevard Richard-Lenoir — PARIS (11^e)

MONET 500 culb. susp. AR
mod. 39, cme nve, tte équipée.
Monet 175 2 tps 3 vit. tout. eq.
cme neuve. — F.N. 500 culb.
mod. grand Prix, tr. propre,
vit. 160. — B.M.A. Saxonnette
neuve très intéressante. Peut
fournir sidecar Bernardet pour
toute machine sous q.d. jours
ou ensemble complet à voir.
BEAUVAIS, 11, rue Emile-
Level, Paris. Tél. MAR. 57-81.

VEND 2 pn. nfs 18x4. Mol. 09-49

ROVIN RL35 350 lat. parfait ét.
mécanique, bons pneus. M.
Leguëzec, 48, rue de Paris,
Clichy, de 12 h. 30 à 14 h. ou
à partir de 19 heures.

ZUNDAPP 4 cylindres parfait
état, avec side Précision,
bons pneus. MARECHAL
SERPOLET, 28, Place Saint-
Ferdinand, Paris.

VENDRAIS ou échang. Norton
internation. 350 contre
moto récente. M. CAGNEAU,
77, fbg Bonnefoy, Toulouse.
250 culb. Sup. Sport. Terrot.
CAILLAUD, 17, r. Bourdonnais,
Versailles. Midi et soir.

EPAVES Ariel 350. 58, bd G. de
Gaulle, Colombes (Seine).

DOLLAR 350 culb. c. nve. Prix
raison. MAFOREL, Ely. 99-31.

RUDGE compétition 500 cmc.
Excelsior 500 cmc. A.C.T.
BERLIE, Avignon (Vaucluse).

ON DESIRE ACHETER

ACHETEUR BONS PRIX TOU-
TES MACHINES ANGLAISES,
ALLEMANDES OU FRANÇAISES,
FABRICATION ANTE-
RIEURE A 1938. STATION-
SERVICE, 83, AVENUE DE LA
GRANDE - ARMEE, PARIS.

ROUES et fourche Puch.
Roues, cylindres, culas. Benel-
li 250. BERLIE, Avignon.

ACH. mém. cher BMW ou Zund-
app 500, 600, asp. indiv. si mot.
b. ét. Rohner, 5, Cité Faiguier

CH. MOTOBEC. 500 mot. Black-
burn. m. mauv. ét. CHEDMAIL
168, r. du 5-Mars, Colombes.

J'ACHETE sur place toutes
motos, FAURIE, 8, avenue de
Saint-Ouen, Paris.

PART. ach. moto bicylindre
alem. M. LARUE, Péronne.

500 à 750 culb. bloc mot. réc.
(38-39). Préf. cardan et sus-
pension AR, me déplacera,
DELDALLE, 102, rue de Rou-
baix, Mouvaux (Nord).

ACHET. Norton ou autres sans
roues. LEGROUX, 132, avenue
Chéron, à Venoix (Calvados).

SUIS acheteur 250 cmc. course,
préférence Excelsior Manx-
man, ROSSIGNOL, 17, r. Châ-
teaudun, Nanterre. Mal. 10-65.

L'actualité Automobile

le prochain numéro de l'Actualité Automobile (et dans « Moto-Revue »). Le compte courant postal de l'Actualité Automobile est : Paris 5488-59.

Nous n'acceptons plus d'abonnements pour le moment. Vous serez informés de la reprise des abonnements dans

Agence officielle

B.M.W. - ZUNDAPP

ACHAT - VENTE
Motos, pièces détachées

LATSCHA

16, rue Auguste-Bailly, 16
ASNIERES — Gré. 17-93
Fermé le lundi

JORI — Téléphone : CHARLEBOURG 05-12 —
AGENT TERROT — MOTOBECANE
58, boulevard Charles-de-Gaulle — COLOMBES (Seine)
NOMBREUSES PIÈCES DÉTACHÉES DE TOUTES
MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Trimoteur Ninon ou sem. GI-
QUEL, 23, r. Terre-Neuve (20^e)

DESIRERAI ach. Zundapp 4
cyl. bon état. Faire offre à
COSSON, 40, av. Jean-Jaurès,
Vaires-sur-Marne (S.-et-M.).

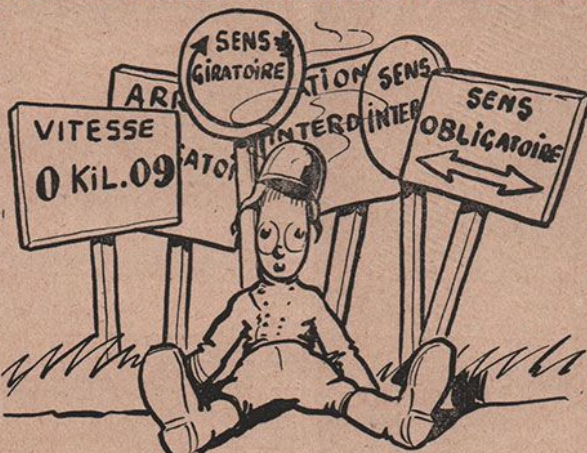
DIVERS

CYCLES et Motos, Achat,
Vente, Réparations, J. JANIN,
ancien coureur, 180, rue des
Pyrénées, Autobus 26. Tél. :
ROQ. 06-78.

BATTERIES 6 volts moto
neuves. Chaînes motos toutes
dimensions, phares et tan-sad
réglables, neufs. Sidecars Bern-
ardet neufs, disponibles.
FAURIE, 8, avenue de Saint-
Ouen, Paris (18^e).

CHERCHE 1 pneu 3,00x20 I C,
à air 3,50x19. Ecrire SCHMITT
F., Cirey (Meurthe-et-Moselle)

Menuisier pouvant faire qq.
heures par semaine à l'entre-
tien à Moto-Revue. URGENT



Le CODE de la ROUTE

Dernière Edition officielle 1946

Cette édition vient de paraître et nous sommes à la disposition de nos lecteurs pour leur en envoyer les exemplaires qu'ils désirent.

Le prix de vente est de 20 francs l'exemplaire.

Les commandes doivent être accompagnées de leur montant, soit par chèque banque, ou mieux par versement postal, ou virement postal, au compte MOTO-REVUE 297-37 Paris.

Il suffira d'indiquer au dos du talon le nombre d'exemplaires demandés ainsi que votre nom et votre adresse bien lisiblement.

MOTOCYCLISTES, pour toutes pièces spéciales pour machines supersport et compétition, consultez

L. ROSSIGNOL et Cie
17, rue de Châteaudun — Nanterre MAL. 10-65

AMATEURS

PHOTOGRAPHES

Savez-vous que nos ateliers vous développeront et vous feront les tirages et agrandissements de tous vos films et pellicules photographiques? Et nous vous garantissons un travail impeccable. Notre atelier est dirigé par un des meilleurs spécialistes du film. Ayez une confiance totale dans le résultat que nous obtiendrons. Et ceci dans le minimum de temps.

Même si vous habitez en province, envoyez vos pellicules par paquet clos recommandé, joignez-y un mandat, ou mieux, versez une somme selon l'importance de vos travaux, de 100, 300, 1.000 francs, qui sera portée à votre crédit sur un compte spécial et dont vous serez débité au fur et à mesure de vos travaux, et informé lors de chaque expédition et sans aucune surprise.

Quoi de plus pratique?

Faites de votre passe-temps un plaisir et non une corvée.

Voici nos tarifs :

Développements des pellicules :

Formats courants : 10 fr. 60
Leica, Contax, 36 vues :
23 fr. 25

Tirages sur papier glacé,
bords déchiquetés :

formats : l'épreuve :
4x5 3 fr. 50
5x8, 6x6, 6x9 4 fr.
7x11, 45x107 4 fr. 50
8x10 1/2, 9x9, 9x12 5 fr. 50
6x13, 9x14, 10x15 6 fr.

(sur chamois, major. 0,15)

Agrandissement Standard

I. - (d'après films Leica non coupés et selon le papier blanc ou chamois).

formats : l'épreuve :
6x9, 7x11 6.75 à 7.50
9x13 7.50 à 8.15
10x15 8.15 à 8.40

II. - (d'après films coupés)
6x9, 7x11 .. 9.75 à 11.25
9x12, C.P. .. 11.25 à 12.25
13x18 18.40 à 19.40
18x24 29.00 à 31.00
24x30 44.50 à 48.50

Pour agrandissement sépia
majoration de 25 %

Reproductions photostat
motocopie de tous docum.
Travaux en couleurs
(prix sur demande)

Photogravure C. Lacomme
(Sté S. à R.L.)

12, rue de Cléry, Paris-2^e
Cpte Ct Postal Paris 1442-28
Ces prix homologués sont
susceptibles d'une petite
majoration assez prochainement : ils ne sauraient nous engager ; l'application du nouveau tarif sera faite automatiquement en son temps.

RÉPARATION
REDRESSAGE

Fabrication de
Fourches et Cadres
H. DERCHE
8, rue Labat, 8, Paris
MON. 56-89

LISEZ la
REVUE
Aéronautique

ACHAT ET VENTE

Toutes Motos

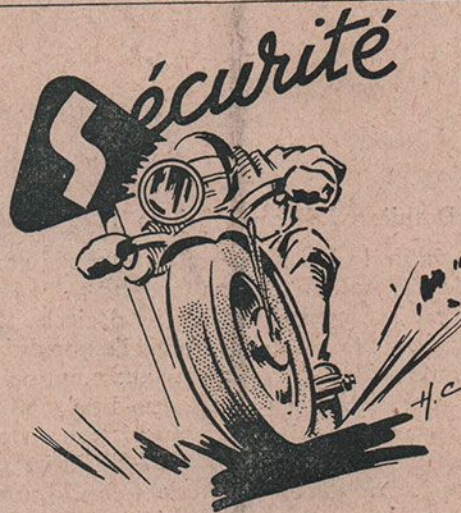
Pièces détachées — Mise au point — Spécialiste Terrot et Motobécane

BARRE — MOTOS123, avenue Foch, 123
LE PARC SAINT-MAURAchat - Vente - Echange
Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées**PAUL MOTOS**34, rue Lécuyer, ST-OUEN
Pte Clichy - Pte Montmart
Cl. 12-51**TOUS SPORTS**changement de propriétaire
Reprises - Réparations
VENTE ACHAT ECHANGE
Toutes Motos - Toutes marques
Chromage — Emaillage
Cycles route et course**NOTARI FRES**44, rue des Poissonniers, 44
PARIS (18*) Mon. 58-99**Marc PIAULET**Spécialiste de la rénovation
Va toujours dépanner et
chercher votre moto, vélo-
moteur ou sidecar, si vous
ne pouvez l'amener
62, av. de Choisy, Paris-13^e
GOB. 80-70**Vve H. BARTHELEMY**1, Bd Voltaire, ASNIERES
GRE. 15-97 et 34-12Agence exclusive
MOTOBECANEPièces détachées
Réparations par Spécialistes
Achats - Ventes - Echanges**MOTO SPORT**Toujours un choix de belles
machines Françaises, Etran-
gères — Pièces Jonghi
Achat, Révisions, Mise au
Point, Chromage, Emaillage**Robert GUIGNABODET**20, avenue Thiers, 20
Brie-Comte-Robert (S.-M.)Une Bicyclette idéale
est signée ACTUALRéparation cycles et motos
Equiptif sportif**Actual - Sports**25, rue N.-D.-de-Nazareth
PARIS (3^e) Tél. ARC. 61-66**MILLAND**Un des plus réputés des
anciens coureurs
motocyclistes, spécialiste**MOTOSACOCHE**et Moteurs MAG
et Toutes Réparations
61, rue de Villiers, 61
NEUILLY-sur-SEINE**ACCESSOIRES
SAKER
LEVALLOIS**POIGNÉES TOURNANTES
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS CYCLES
GUIDONS DE 22 et 25Moteurs et pièces d'occasion
Atelier RéparationVente - Achat - Echange
de Motos et VéloMOTEURS
Etabliss. SCURBECQ
138, av. Parmentier, PARIS**SILENCIEUX
WILMAN**1^{ER} PRIX au dernier concours
de T.C.F

3 Rue d'Evreux, Courbevoie, Seine

Achat. Vente. Réparation
toutes les bonnes et belles
marques**BEAUVAIS**spécialiste Moto et Sidecar
magasin et ateliers:
11, rue Emile-Level, PARIS
MAR. 57-81

Ateliers

GENTY et GAILLARD14, rue Abel, Paris (12^e)
Concessionnaires exclusifs
RENE GILLET
VéloMOTEURS-Motocyclettes
Réparations. Achats. VentesPIECES DETACHEES
Réfections d'embellages
Réalésage de cylindres
Fourniture de pistons
complets
Travaux exécutés par
spécialistesMaison
fondée
en
1906**PERTUISOT**23, r. des Acacias, Paris-17^e
Tél.: ETO. 12-45

468

Vous roulez en toute sécurité grâce aux
RUSTINES à bord mince et à languette de
pose, qui assurent comme autrefois la répa-
ration sûre et définitive des chambres à air,
rapidement et économiquement.Ets RUSTIN
7 bis,
r. Castères
CLICHY (S)