

26^e ANNÉE No 784
12 MARS 1938

La Coupe de Moto-Revue

MOTO REVUE

LE NUMERO

1^{fr.} 50

TOUS LES
VENDREDIS

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS



TELEPHONE

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C/C POSTAL : 287.37

REDACTION

ADMINISTRATION

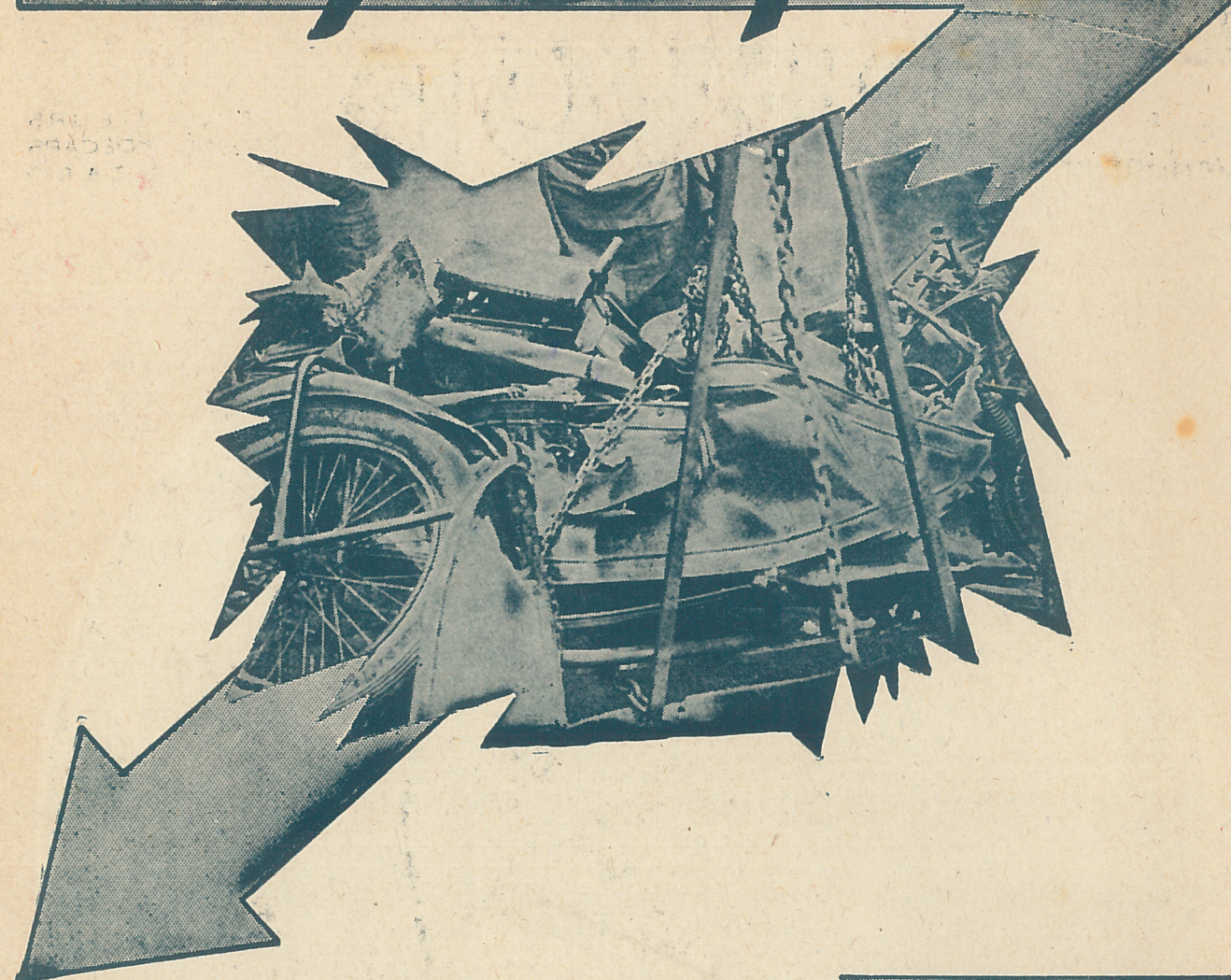
PUBLICITE

12. RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

A MONTLHERY, LA 500 CMC. KÖHLER - ESCOFFIER, PILOTEE PAR
MONNERET, VIENT DE SE RENDRE DETENTRICE DE LA COUPE DE
« MOTO-REVUE ».

Ce qui importe.



C'EST D'ÊTRE ASSURÉ

NOUS INFORMONS NOS ABONNÉS QU'ILS PEUVENT BÉNÉFICIER PAR L'INTERMÉDIAIRE DE NOTRE SERVICE D'ASSURANCE, DE TARIFS INTÉRESSANTS, AUX GRANDES COMPAGNIES DE PREMIER ORDRE. TELLES QUE : L'UNION, L'URBAINE, LE SECOURS, LES LLOYDS DE LONDRES, etc...

EN OUTRE, NOTRE SERVICE D'ASSURANCE ÉTEND SES OPÉRATIONS D'ASSURANCE À TOUTES LES BRANCHES : INCENDIE, ACCIDENTS DU TRAVAIL, MALADIE, VOL, BRIS DE GLACES, DÉGÂTS DES EAUX, etc...

LES ASSURANCES DES ÉDITIONS DE REVUES
PARIS - 12, Rue de Cléry - PARIS

A UNE BONNE

COMPAGNIE

**NOUVELLE
SAISON**

**DEUXIÈME
VICTOIRE**

KOEHLER & ESCOFFIER

pilotée par MONNERET
A MONTLHÉRY le 10 MARS 1938
devient

DETENTEUR DE LA COUPE DE MOTO-REVUE

avec

180 km. 583 à l'heure

DÉPART LANCÉ

sur un tour de la piste de vitesse
avec sa fameuse 500 cc

A SUSPENSION ARRIÈRE



177, r. Rambuteau
M A C O N
(Saône-et-Loire)

Succursale :
P A R I S
49, r. Desrenaudes
(XVII^e)

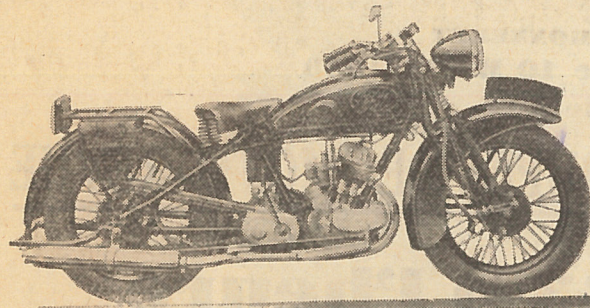
LES NOUVELLES
350-500-750-1000 cc.
MODELES 1938

RENE GILLET

En Solo ou avec Sidecar
SONT TRÈS RAPIDES
ROBUSTES, ÉCONOMIQUES, SURES

LES MODELES AVEC SUSPENSION ARRIÈRE ÉLASTIQUE

En Solo ou avec Sidecar
ASSURENT LE MAXIMUM DE CONFORT



RENÉ GILLET

126^{bis}, Avenue Aristide-Briand, 126^{bis}
(Ancienne Route d'Orléans)
MONTROUGE (Seine)

AGENCES :

LYON : 1, Quai Claude-Bernard
ALGER : 5, Chemin des Crêtes, LA REDOUTE

NEW-MAP

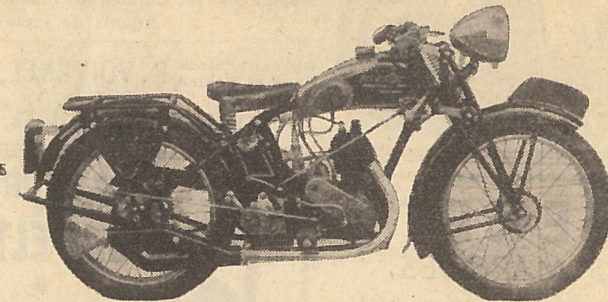
La Motocyclette
de Grand Luxe

DEUX NOUVEAUX MODÈLES A DES PRIX D'AVANT LES HAUSSES

Type J.T.S. 1

2 cv, 175 cmc
moteur JAP 4 temps
soupapes latérales

3.895 fr.



Type J.T.S. 2

3 cv, 4 temps
moteur JAP
soupapes latérales

3.995 fr.

VENTE A CRÉDIT, un tiers au comptant, SOLDE en 10 MOIS

Catalogues et Renseignements sur demande
USINES ET BUREAUX :

122 & 124, Avenue Lacassagne -- LYON

N'achetez pas
votre moto ou
votre voiture
avant d'avoir visité
L'EXPOSITION
PERMANENTE

DUFAYEL

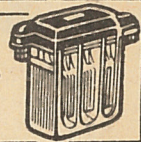
AUTOS -- MOTOS

PALAIS DE LA
NOUVEAUTÉ

24, rue de Clignancourt
PARIS
Tél. Montmartre 41-95

VENTE DES GRANDES MARQUES
NEUVES OU D'OCCASIONS
A CREDIT
CONDITIONS EXCEPTIONNELLES

LA BATTERIE
BAROCLEM
DE QUALITÉ



BARTHELEMY

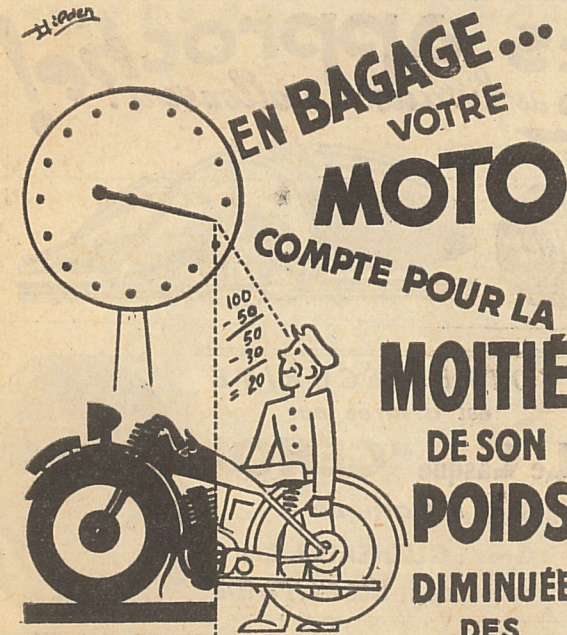
vous fera essayer

LA NOUVELLE
GRAND SPORT

A SUPERCULASSE
MOTOBECANE

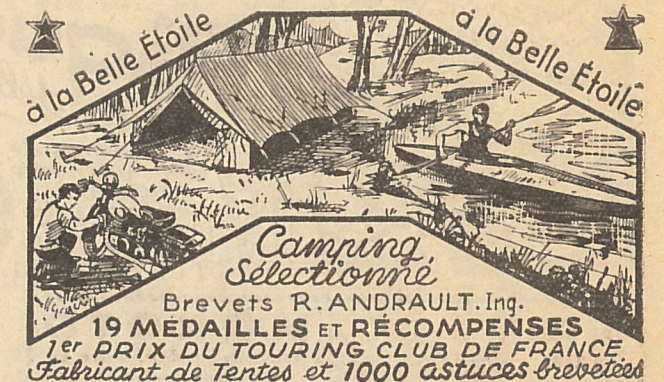
LIVRAISON IMMÉDIATE
18 MOIS DE CRÉDIT

H. Barthélemy
1, Bd. Voltaire, ASNIÈRES



Renseignements:

SN SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS



"MOTORIST SPORTS" 41 AVENUE des TERNES
PARIS 17^e Éto. 22-37

VÊTEMENTS DE CUIR IMPERMÉABLES

Sacs - Sacoques Lunettes - Gants
Bottes - Baches Cuissards

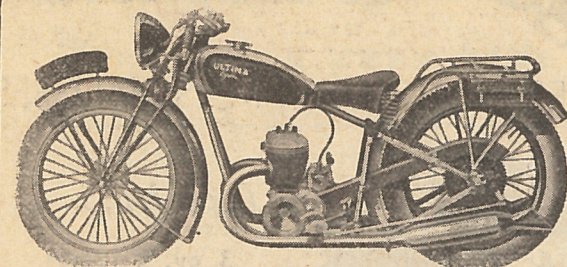


ULTIMA

2 temps
3 vitesses 175 cmc Bloc-Moteur

STANDARD éclair. élec. 3600 fr.

LUXE roues brochées, éclair. élec. 3950 fr.



Demandez le Catalogue illustré des 18 Modèles ULTIMA aux Agents de moto de votre Région.

Agence et Stock Paris et Région R. VOIVENEL, 46, r. des Orteaux, Paris (20^e)

Motocyclettes ULTIMA E. BILLION, constructeur 26, rue du Com.-Faurax LYON (6^e)

MONNERET

VEND TOUTES MARQUES

NEUF & OCCASION
REPRISES

Conditions uniques de Comptant
et de Crédit

Ouvert le Dimanche matin

106, Avenue Aristide-Briand, 106
MONTROUGE

PROPULSEURS AMOVIBLES EVINRUDE ELTO



SILENCIEUX
LÉGERS
RALENTI
MERVEILLEUX
DÉPARTS
INSTANTANÉS

53 MODÈLES
39 SOUS CARTER

Remises aux membres des Clubs.
SALON NAUTIQUE

29 Avenue de la Grande Armée - PARIS - Tel. PASSY 86 40

TOUT POUR LE CAMPING

MIEUX AUX MEILLEURS PRIX



KAYAKS
"PIONIER"
CANOES CANADIENS
ET FRANÇAIS



Pâques approche!

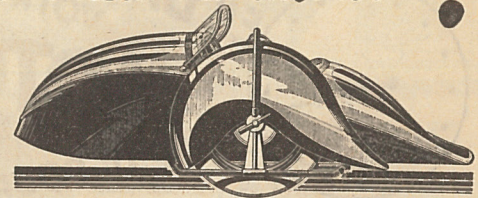
les délais de livraison s'allongent!

Il est temps de
commander votre
Sidecar.

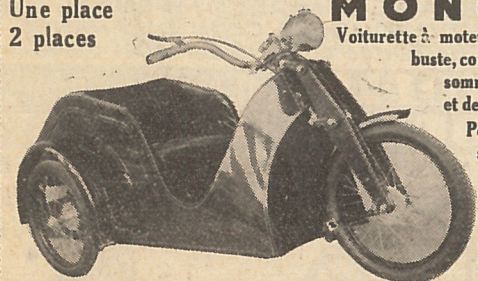
Demandez dès
aujourd'hui le
catalogue 1938.

31 Cr. Emile Zola.

Sidecars
Bullier
Villeurbanne
Rhône



Une place
2 places



MONOTO

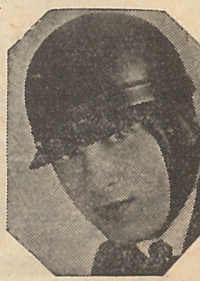
Voiturette à moteur, légère, robuste, confortable. Consommation 2 litres et demi aux 100 km. Peut être livrée sans permis de conduire.

Etablissements
POIRIER
53, Chemin des
Roches, Fondettes
(Indre-et-Loire)

VOTRE SÉCURITÉ
est assurée par

Le Casque "GENO"
métallique

Gros : GUENEAU & Cie
6, Faubourg St-Honoré, Paris-8^e



TERROT

EN TOUTES CYLINDRÉES
18 MOIS DE CRÉDIT

TERROT

MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION DE MILLE METRES CARRES

CHOIX CONSIDÉRABLE
ACCESSOIRES, ACHATS, REPRISES

Et **BONNET** 172, Avenue Edouard-Vaillant

Métro
BILLANCOURT (Seine) BILLANCOURT

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION FRANÇAISE DE CE GENRE

500 fr. à la commande

EXPÉDITION EN TOUTE LA FRANCE

500 fr. à la commande

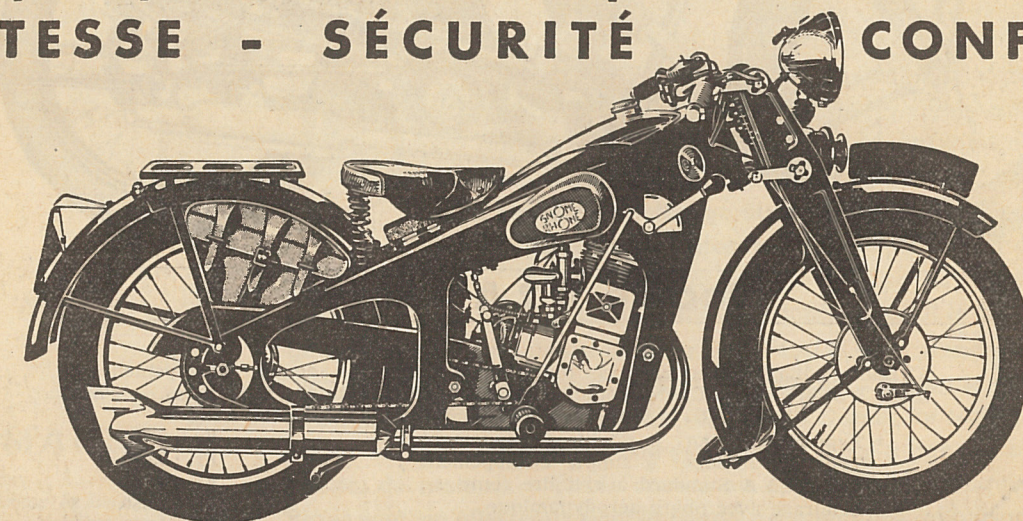
GNOME RHONE

a démontré qu'une moto

doit être traitée comme une automobile et non comme
une bicyclette et doit avoir, obligatoirement, un bloc-
moteur et un châssis en tôle d'acier emboutie.

Vous trouverez le maximum d'agrément dans la
conduite des 350^{cc} GNOME RHONE de tourisme ou
de sport qui réunissent ces 3 qualités fondamentales :

VITESSE - SÉCURITÉ CONFORT



350^{cc} MAJOR

100 km.h.

BLOC-MOTEUR
SOUPAPES LATÉRALES
4 VITESSES

350^{cc} SUPERMAJOR

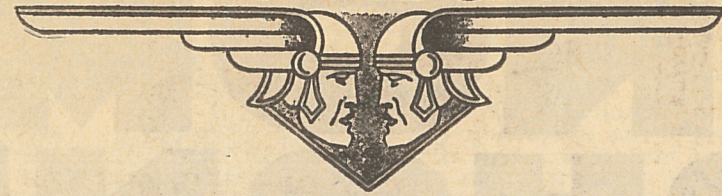
115 km.h.

BLOC-MOTEUR
SOUPAPES EN TÊTE
4 VITESSES
SÉLECTEUR FACULTATIF

SIÈGE SOCIAL : 150, Boulevard Haussmann, PARIS-8^e. — VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée.
SUCCURSALES : LILLE, 140, Rue Nationale. LYON, 25, Avenue Jean Jaurès. — MARSEILLE,
185 bis, Rue de Rome. — NANCY, 5, Rue Saint-Julien. — TOULOUSE, 6, Rue d'Aubuisson.

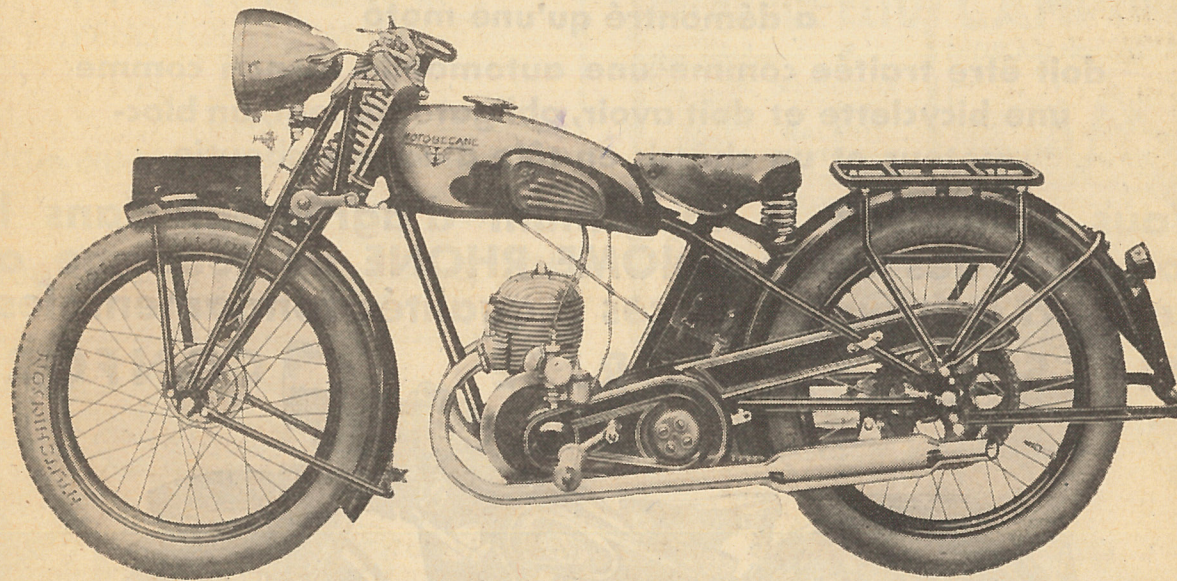
Mentionnez toujours «MOTO-REVUE» en écrivant aux annonceurs

MOTOBÉCANE



Ses célèbres motos 175 cm³

ROBUSTES, PUISSANTES, DURABLES



Modèle B 2 A "Sport"

Cylindre alliage léger chemisé fonte martensitique, à double échappement. — Boîte à 3 vitesses. — Cadre monobloc indéformable. — Réservoir 11 litres. — Pneus de 25 x 3. — Large tambour de frein. — Vitesse 85 kmh.

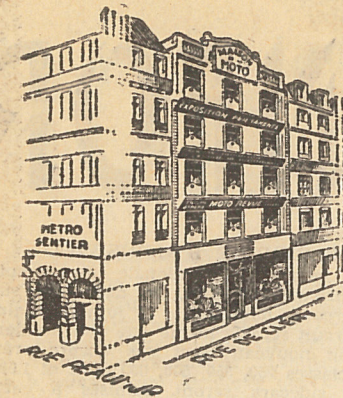
Type B 2 A Sport à double échappement	Fr. 3.800
Type B 2 A Super à simple échappement	Fr. 3.400
Type B 2 A Standard à cylindre fonte	Fr. 3.225
Eclairage avec phare aérodynamique	Fr. 350
Eclairage avec phare ordinaire	Fr. 300

12 MOIS DE CREDIT
UN AN DE GARANTIE

Ateliers de la Motobécane
16, rue Lesault - PANTIN

BON A DECOUPER
Ateliers Motobécane, 16, rue Lesault, PANTIN (Seine)
Veuillez renvoyer gratuitement catalogue et conditions de vente
à l'adresse de l'agent le plus proche de mon domicile.
N° _____
Rue _____
Dcp _____

Mentionnez toujours «MOTO-REVUE» en écrivant aux annonceurs



REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, rue de Cléry PARIS (2^e)
Tél. GUT. 73-32 (4 liq. gr.)
C.C. Postal 297-37

MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI, FONDE EN 1913
DIRECTEUR-FONDATEUR CAMILLE LACOME

ABONNEMENTS

UN AN 6 MOIS 3 MOIS

52 N^{os} 26 N^{os} 13 N^{os}

FRANCE & COLONIES
45 fr. 23 fr. 14 fr.

UNION POSTALE
66 fr. 34 fr. 20 fr.

Allemagne, Argentine, Au-
triche, Belgique, Bulgarie,
Canada, Congo Belge, Es-
pagne, Hongrie, Luxem-
bourg, Maroc, Mexique,
Pays-Bas, Pologne, Portugal,
Roumanie, Serbie, Suisse,
Tchécoslovaquie, Russie.

AUTRES PAYS
84 fr. 43 fr. 25 fr.

MILITAIRES
25 fr. 12 fr. 8 fr.

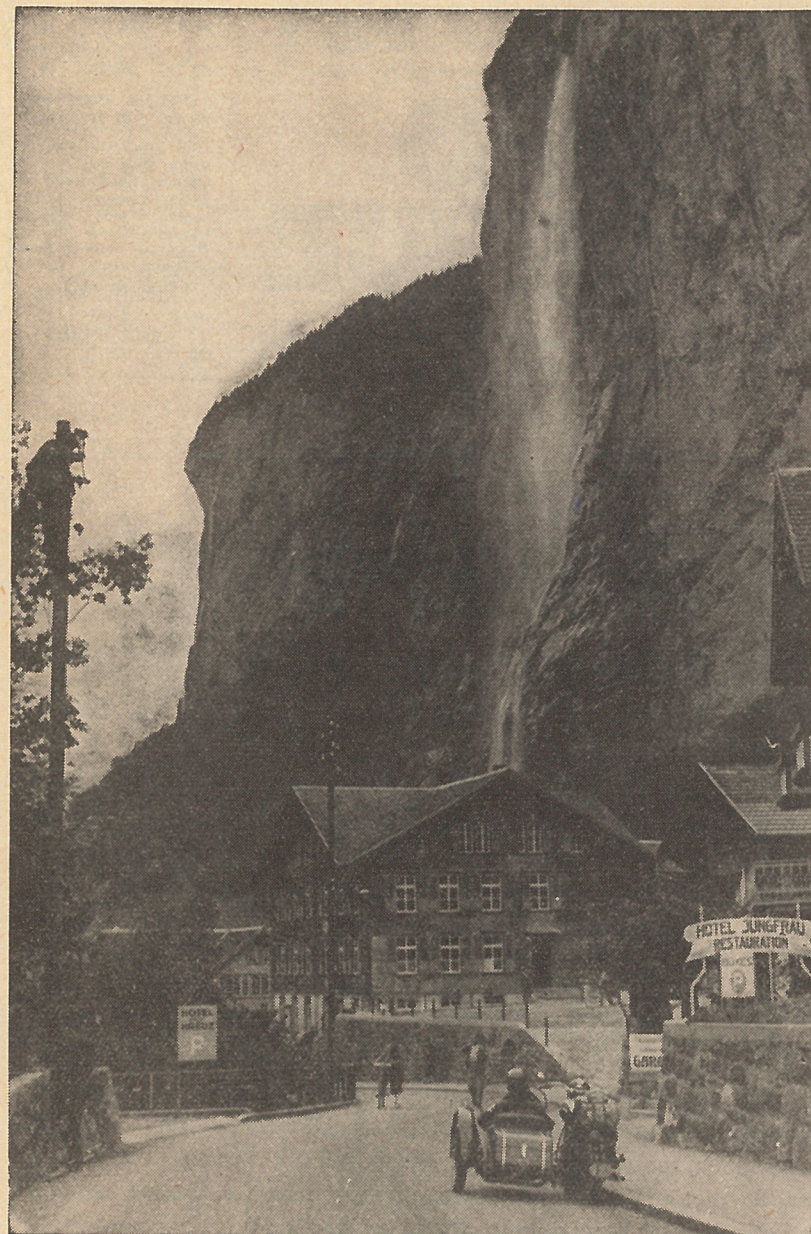
Le rapport de course à alésage

DANS une arme, il y a entre la longueur du canon et le calibre un rapport qui dépend des qualités qu'on veut lui donner. Mais pour un moteur, la question semble à peu près insoluble. Il y eût des courses de voiturettes dans lesquelles l'alésage était limité, mais non la course. On vit alors de gigantesques monocylindres qui dépassaient le capot. Assurément, cette épreuve a fait le plus grand bien, car elle a obligé à faire des moteurs dont le piston atteignait une grande vitesse linéaire et ce fut là une grande conquête technique. Mais ces moteurs étaient des moteurs à longue course par la force des choses ou plutôt du règlement. Depuis ce temps, on s'en est, en somme, tenu à une juste moyenne et il n'y a pas à proprement parler, de moteurs à faible course ou de moteurs à longue course. Rares sont, en effet, ceux dont la course est inférieure à l'alésage, rares sont également ceux dont la course est supérieure à une fois et demie la valeur de l'alésage. Entre ces rapports, on n'est pas arrivé à un accord. Cela n'a d'ailleurs rien de très surprenant. On attribue parfois au moteur à longue course des qualités particulières de grimpeur, on ne voit pas très bien pourquoi. Ce qui compte, c'est la courbe de puissance et il n'y a aucune raison pour qu'un moteur à course relativement faible ait une courbe de puissance différente de celle d'un moteur à course plus longue. D'autres caractéristiques ont beaucoup plus d'importance.

SOMMAIRE :

Informations	250
Le vélomoteur et les services publics, par Roland Tessier	252
La Coupe de « Moto-Revue »	254
Comment se répartit le poids sur les roues d'une moto, par A. Jucquelier.	256
A travers les Balkans, par G. Capliez	258
Motos commerciales d'entraînement ...	260
On remet ça, par Roland Tessier ...	261
Eliminatoire du Bol d'Or	262
Modèles réduits ...	264
La quinzaine de la 175	265
Constructeurs - Fabricants	266
Clubs	268

Moto Revue



Le Staubbach à Lauterbrunn (Oberland Bernois)
(photo de M. Dorée, Vincennes)

♦ LES ECURIES DE COURSE POUR 1938

Voici les équipes des principales marques européennes qui prendront part cette saison aux Grands Prix internationaux :

ALLEMAGNE

Auto-Union-D.K.W. : Kluge, Winkler, Petruschke, Hamelshle, Wünsche, B.M.W. : Gall, Meier, N.S.U. : Fleischmann, Mellmann, Bodmer, Hentze.

ANGLETERRE

Norton : Frith, White, Danniel, event. Rusk.

ITALIE

Benelli : Rossetti, Soprani, Cavaciuti, Martelli.

Bianchi : Cerato, Ascari, Rebuglio, Gilera : Aldrighetti, Fumagalli, Serafini, Taruffi.

Guzzi : Tenni, Sandri, Pagani, Alberti, event. Stanley Woods.

M.M. : Lama, Bonazzi.

♦ UNE INFRACTION PAR 133 METRES DE ROUTE EN ALLEMAGNE

De 9 h. 30 à 10 h. 30 du matin, un journaliste allemand a relevé dans les rues de Berlin 150 infractions au code malgré la circulation relativement calme à cette heure. Cela représente une faute pour 133 mètres de parcours, en moyenne.

INFORMATIONS

♦ LE CIRCUIT D'AMRISWILL

La course internationale du circuit d'Amriswill (Suisse), se déroulera sur le parcours habituel, le 19 juin prochain. Le circuit sera le même que l'an dernier, car le nouveau n'est pas encore prêt. Les classes 250, 350, 500, 600 cmc. et 1.000 cmc. sidecars seront admises à cette épreuve.

QUAND L'ADMINISTRATION SE DEBROUILLE BIEN

Cela arrive, en voici les preuves :

Nous avons déjà signalé à nos lecteurs les facilités accordées par les Compagnies de chemins de fer pour le transport des motocyclettes comme bagages accompagnés. Voici un communiqué qui nous est adressé par la Société Nationale des Chemins de Fer, confirmant ce renseignement :

LE TRANSPORT DE LA MOTOCYCLETTE EN BAGAGE

Vous qui partez en vacances, vous tenez à emmener votre motocyclette, car elle vous permettra de visiter en détail un « beau coin » de la France.

Ne vous croyez pas obligé par cela d'effectuer à motocyclette les longues étapes qui vous séparent de votre lieu de villégiature ; mettez votre machine aux bagages, la S.N.C.F. vous offre des conditions exceptionnelles pour son enregistrement.

Tout d'abord : Franchise de 20 kilos.

Pour le surplus : Taxe calculée sur la moitié du poids.

Et vous prenez le train, vous ferez un voyage confortable... et vous retrouverez votre moto à l'arrivée.

Profitez de cet avantage que vous réserve la Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.).

LE PERMIS A DROITS REDUITS

De nombreux lecteurs nous ont écrit à la suite de notre information à ce sujet.

Précisons que :

La taxe de 20 fr. est appliquée, au lieu de 70 fr. normalement, aux chômeurs ou employés gagnant au maximum 1.500 fr. par mois.

Pour bénéficier de cette réduction, il suffit de joindre à la demande normale de permis un certificat de chômage dans le premier cas, ou, dans le second cas, une attestation patronale légalisée par le commissaire de police.

Assurez-Vous

A LA MAISON DE LA MOTO

Nous informons nos abonnés qu'ils peuvent bénéficier par l'intermédiaire de notre service d'assurances, de tarifs intéressants, aux grandes Compagnies de premier ordre, telles que : L'Union, l'Urbaine, le Secours etc...

En outre, notre service Assurances étend ses opérations d'assurances à toutes les branches Incendie, Individuelles, Responsabilité civile, Accidents du Travail, Vol, Bris de Glaces, Dégâts des eaux, etc...

♦ LE T.T. DE BERNE

Le règlement du T.T. de Berne est maintenant paru. Il se disputera sur le circuit de Bremgarten, près de Berne, le 3 juillet prochain. Les engagements sont reçus maintenant et, jusqu'au 11 juin à minuit sont exonérés des droits d'inscriptions. Jusqu'au 17 juin, ces droits sont portés à 50 francs.

♦ LA MOTO EN AMERIQUE

En Alaska, en Argentine, en Bolivie, à la Guyane, au Paraguay, à l'Uruguay et au Pérou, il n'y a pas une seule motocyclette. Les Etats-Unis viennent en tête de la circulation américaine avec 100.320 unités. Le Canada possède 10.913 motos, le Mexique 1.605, le Brésil 1.655, et les îles Trinité et Tobago 1.000. Dans les autres états, la circulation s'échelonne de 700 à 2.

C'est égal, pour un si grand continent, c'est relativement peu.

♦ STANLEY WOODS SUR D.K.W.

Stanley Woods courrait le prochain T.T. Lightweight au guidon d'une 250 D.K.W.

♦ ON DEMANDE UN ACROBATE

Les vélos de Gervaise, à Brunoy (S. et-O.), recherchent un acrobate motocycliste, solide, ayant déjà accompli son service militaire.

♦ LA NOUVELLE NORTON

Nous relevons dans la presse italienne quelques bruits à propos d'une Norton à compresseur qui se serait montrée parfaitement au point à Brooklands et à Donnington. Cette machine serait la monocylindre bien connue qui aurait ainsi démontré qu'elle était toujours à la hauteur. Cependant, l'information concernant la bicylindre ayant été démentie, il faut accueillir cette nouvelle avec les réserves d'usage.

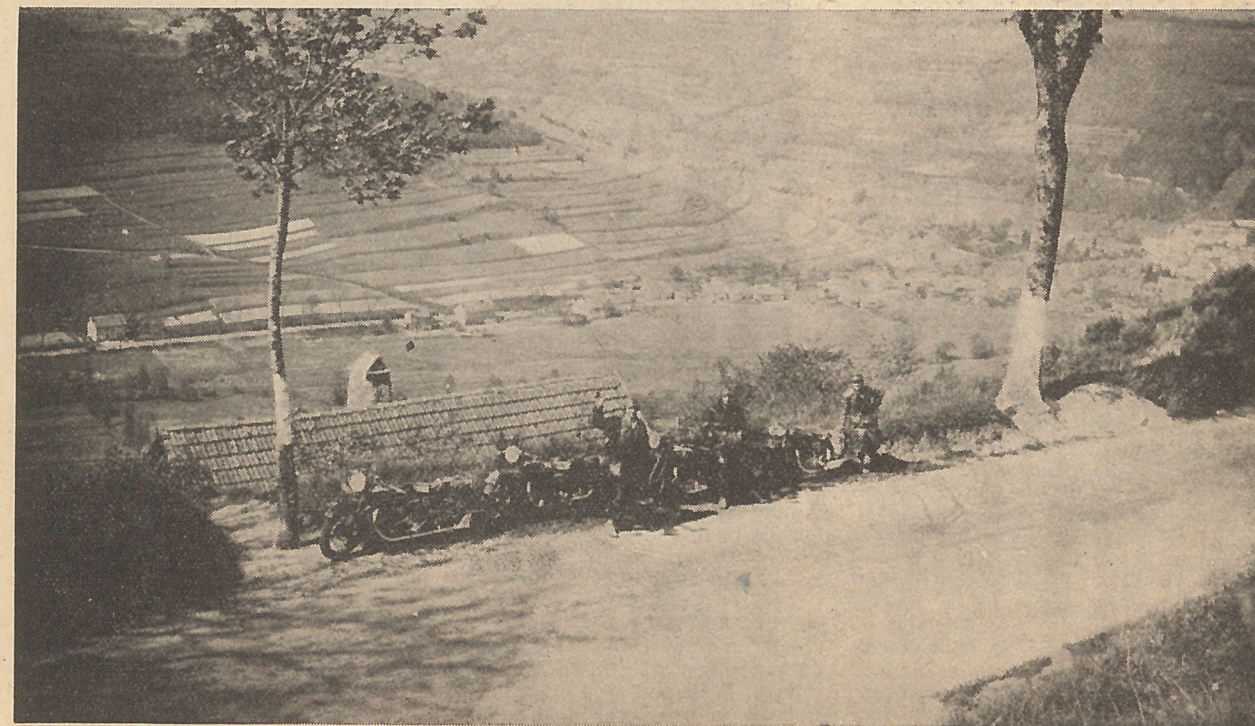
D'autre part, il se confirme que Futh, White, Daniell et Rusk constituent l'équipe Norton.

♦ LA MOTO ET LA FEMME

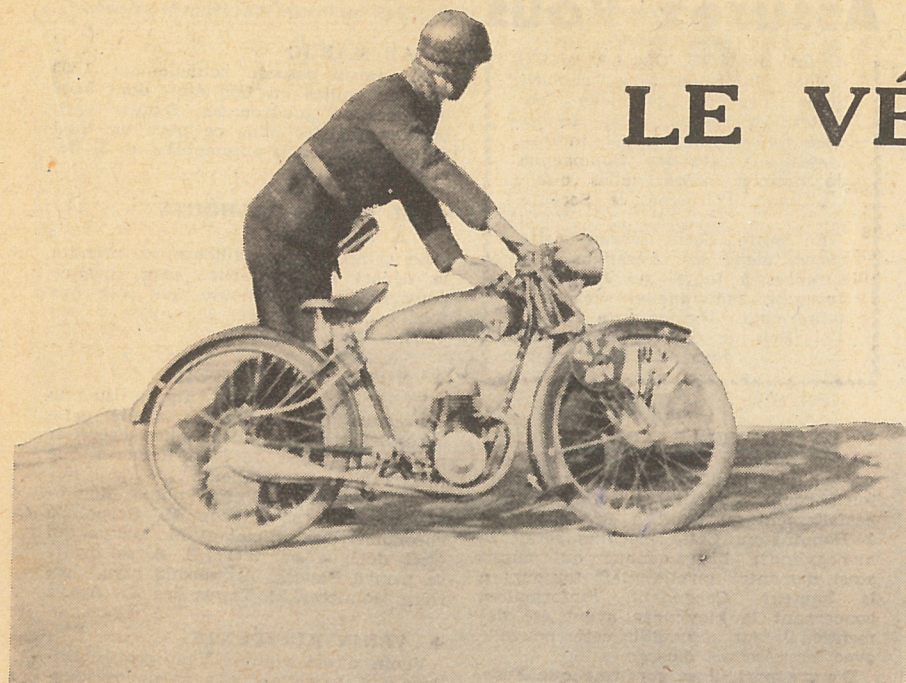
Le nombre des motocyclistes féminins, dans notre pays, s'accroît chaque année. Il était de 28.961 en 1934, et, par

Pendant la montée du Col du Bonhomme.

(photo de M. Carnet, Champagnole)



LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE



Ci-dessus : Le casque de cuir a remplacé la traditionnelle casquette plate du « petit bleu ». Tous les vélomoteurs du service des postes portent la plaque ronde des P.T.T. sur la fourche.

A droite : L'arrivée au bureau de poste.

AU cours de nos précédents articles, nous avons vu que le vélomoteur était l'engin idéal de transport économique et individuel pour tous les travailleurs, qu'il était également apte à parcourir de longues distances sur route, sans défaillance et sans ennui pour son utilisateur.

Dès l'instant où le vélomoteur est un engin particulièrement économique pour les travailleurs, il doit l'être également pour tous ceux qui, actuellement, cherchent à réaliser des économies... et il sont nombreux.

Le vélomoteur peut faire économiser de l'argent à de nombreuses entreprises, c'est-à-dire leur en faire gagner. La première entreprise, la grande entreprise du pays, c'est évidemment l'administration, c'est l'Etat. C'est du reste peut-être, actuellement, la première entreprise qui ait besoin de réaliser les plus sérieuses économies...

Dans cette administration d'Etat, il y a de fort nombreux services extérieurs, des agents dont le but principal, dont le but unique, est de se déplacer, de faire des tournées d'inspection, d'aller de droite et de gauche voir un peu ce qui se passe, voir si les travaux entrepris se poursuivent normalement... Tous ces agents, actuellement, se déplacent par les moyens « du bord », qui par le chemin de fer, qui par le car... Et les frais sont nom-

LE VÉLOMOTEUR

Pour un travail donné, l'Etat doit donc occuper plusieurs agents, alors qu'un seul pourrait suffire s'il avait la possibilité de se déplacer suivant les besoins de son poste, économiquement et rapidement.

En général, un agent du gouvernement n'a pas à s'occuper d'un secteur très étendu, quelques kilomètres à la ronde. Pour cela, pas de parcours bien long, pas de kilomètres à avaler en série, pas de longues heures à passer en selle sur la route.

Partant de ce principe que les randonnées à effectuer sont courtes, il n'est pas besoin d'un véhicule bien rapide.

L'automobile est trop chère, cela personne ne peut le contester, que l'on se place au point de vue prix d'achat



breux, les pertes de temps également. Il faut se conformer à des horaires, il faut partir au moment où l'on a encore à faire, il faut souvent attendre dans un café le plus prochain départ.

C'est ainsi qu'un agent extérieur, qui pourrait faire un travail suivi s'il possédait un moyen de transport individuel avec lequel il pourrait se déplacer suivant les besoins de son travail, n'arrive, en fin de journée, qu'à faire quelques courses.

ou au point de vue frais d'entretien. L'Etat donc, ne peut penser en pourvoir tous ses agents devant se déplacer.

Heureusement, l'Etat disposera pour ses agents, quand il le voudra, d'un engin essentiellement pratique, d'une marche et d'un rendement parfaits, d'un prix d'achat peu coûteux, de frais d'entretien nuls, étonnamment aisés à conduire par n'importe qui. Cet engin idéal, c'est le vélomoteur, ce vélomo-

et les SERVICES PUBLICS

teur qui fait actuellement la joie de beaucoup d'entre nous, qui attire à lui chaque jour de nouveaux adeptes et qui est en passe de devenir, sous très peu de temps, l'engin de transport unique du travailleur et de l'employé.

On me rétorquera que les agents d'Etat qui ont besoin d'un vélomoteur ne sont pas tellement nombreux. Vous êtes-vous quelquefois amusés à les énumérer ?

Déjà, à Paris et dans quelques autres très grandes villes de France, nos petits télégraphistes possèdent leur vélomoteur. Et il faut voir avec quelle maestria ils conduisent leurs petits engins, avec quelle science ils prennent leurs virages, avec quelle adresse ils se faufilent entre les voitures. A ce sujet, et nous ne faisons pas souvent des compliments, l'Administration a pris une très bonne mesure en imposant le port du casque à tous ces jeunes gens.

Mais on peut faire mieux que d'équiper les télégraphistes de vélomoteurs. Ils ne sont pas les seuls auxquels ces engins pourraient rendre des services, et des grands.

Pourquoi nos agents parisiens, qui

font de nuit de longues rondes de surveillance, ne seraient-ils pas équipés de vélomoteurs. De cette façon ils pourraient faire des rondes beaucoup plus étendues et, ce qui est très important, passer plus souvent aux mêmes endroits, de par la rapidité de leurs montures.

Dans les petites bourgades de province comptant quelques centaines ou même quelques dizaines d'habitants, il y a souvent un bureau de poste et, par conséquent, un facteur. Mais les maisons, les fermes, sont dispersées dans la campagne environnante, quelquefois à plusieurs kilomètres, et le facteur, pour faire sa distribution, doit parcourir des dizaines de kilomètres à bicyclette. Cela n'est agréable ni pour lui, ni pour les habitants qui, souvent, ne reçoivent leur courrier que dans l'après-midi.

Pourquoi ne pas fournir des vélomoteurs à ces facteurs de bourgades provinciales ? Ils pourraient ainsi faire leur tournée beaucoup plus rapidement, rester en hiver moins longtemps exposés aux dures intempéries de la campagne, et ce qui ne gâte rien, faire le service de deux bureaux de poste

au lieu de ne faire que celui d'un seul. Cela serait une économie pour l'Etat malgré le prix d'achat du vélomoteur, cela serait aussi un agrément et une moindre fatigue pour les facteurs.

De même, en province, pour les gendarmes qui doivent faire des inspections sur la route, qui doivent aller de droite et de gauche, dans telle ferme ou dans tel petit bourg. Pour cela, ils disposent actuellement de bicyclettes leur appartenant et pour lesquelles ils touchent une indemnité de l'Etat. Si celui-ci voulait les équiper de vélomoteurs, ils pourraient faire de plus nombreuses tournées, plus étendues et avec une moindre fatigue. Surtout, chers lecteurs, ne pensez pas que nous voyions la future police de la route dans les gendarmes équipés de vélomoteurs. A la police de la route digne de ce nom, il faut des motos rapides, de grosses et puissantes machines, par exemple, des 500 très poussées ou mieux, des 750 cmc.

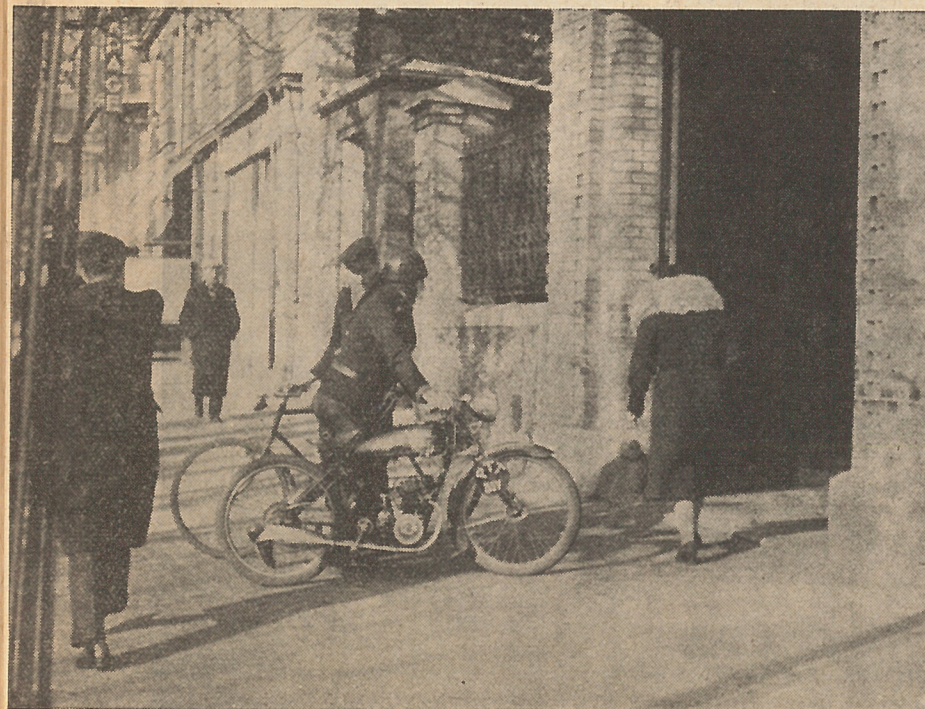
Nous pourrions poursuivre longtemps cette énumération des agents d'Etat susceptibles d'être équipés de vélomoteurs, ils sont nombreux. A quoi bon, nos lecteurs certainement, pensent comme nous.

Quelques centaines de vélomoteurs, ou même quelques milliers, ne comptent pas pour beaucoup dans le budget annuel de l'Etat, d'autant plus que ce ne sera pas pour lui une perte sèche, mais au contraire, une facilité de faire de sérieuses économies. Le capital investi dans l'achat des vélomoteurs sera donc rapidement amorti.

Nous souhaiterions que quelqu'un, en haut lieu, s'occupât un peu de cette question, qui a son importance, croyons-le bien. Pour se décider, l'Etat dispose d'une documentation et d'une expérience que l'on peut considérer comme plus que concluante : celle de nos petits télégraphistes.

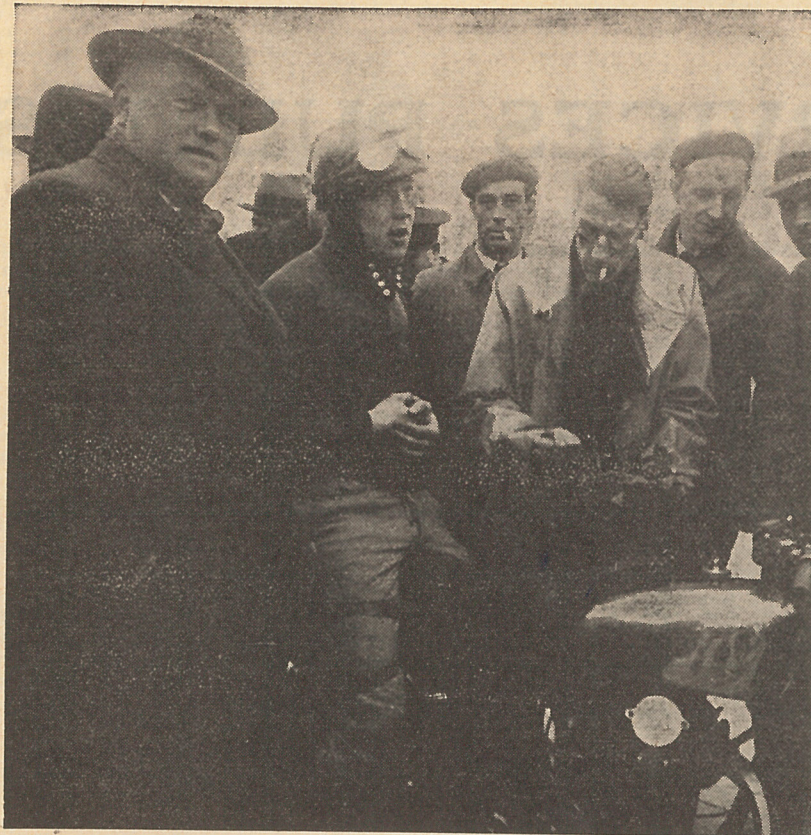
Que les qualités si grandes du vélomoteur reçoivent donc cette consécration définitive de la part de l'Etat.

Roland TESSIER.



A gauche : Le cycliste paraît envier le vélomoteur de son camarade.

UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE



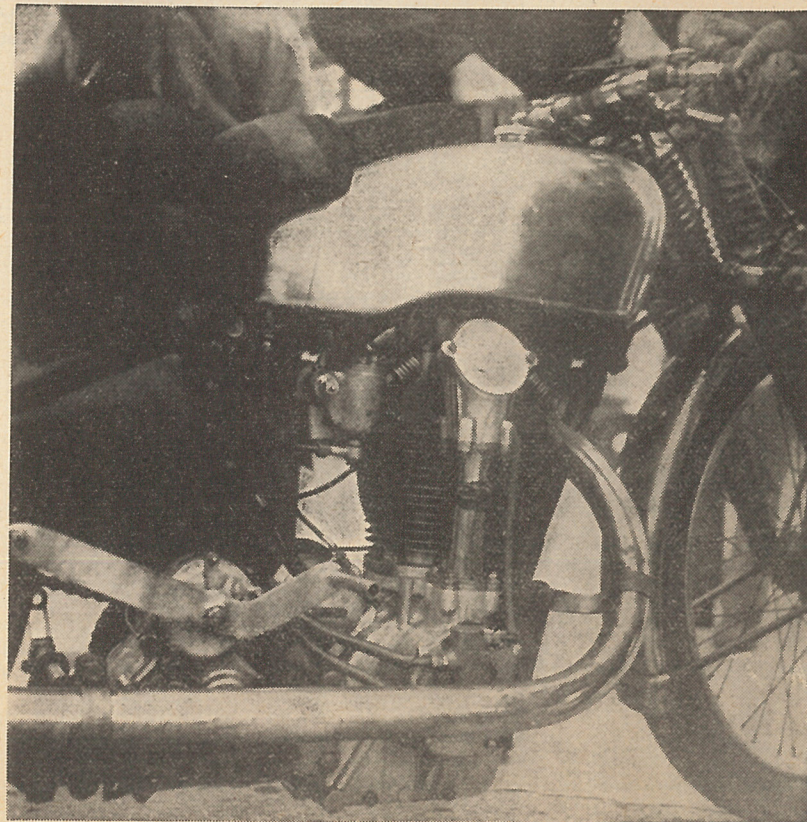
A l'arrivée, Monneret sur la 500 Kœhler-Escoffier. Dans l'angle gauche, M. Guiguet qui a mis au point la machine.

troisième, le chronométrateur annonçait 180,583. La première manche de la Coupe était gagnée.

Le départ arrêté était infiniment plus difficile. En réalité, il est douteux que dans l'état actuel de la technique et avec les conditions qu'impose le règlement très strict de la coupe de « Moto-Revue », 160 kmh., départ arrêté soient possibles à réaliser sur une distance aussi courte que celle de la piste de vitesse de Montlhéry (2,548 mètres).

Aussi, dès son premier tour, réalisé à 153,920 kmh., Monneret abandonne la tentative sur les conseils de M. Gui-

La 500 Kœhler-Escoffier à suspension arrière, vue du côté distribution.



NOS lecteurs se souviennent que la première Coupe de « Moto-Revue », restée en compétition pendant plus de deux ans sans pouvoir être décrochée, était gagnée le 24 avril dernier par Monneret, pilotant une Monet-Goyon 500 cmc. à suspension arrière.

Il s'agissait alors de réaliser 170 kmh., départ lancé et 150 kmh., départ arrêté sur un tour de piste de vitesse de Montlhéry.

La performance accomplie à cette époque permit d'atteindre les moyennes de 173,743 kmh. et 151,380.

Immédiatement après, « Moto-Revue » mettait une nouvelle Coupe en compétition, en augmentant les temps de 10 kmh. soit : 180 pour le départ lancé et 160 pour le départ arrêté.

Les difficultés devenaient encore beaucoup plus sérieuses, mais M. Guiguet, ingénieur en chef de Monet-Goyon et de Kœhler-Escoffier, se mettait immédiatement au travail et le jeudi 10 mars, il lançait sur la piste de Montlhéry une Kœhler-Escoffier, toujours à suspension arrière, pilotée également par Georges Monneret, et tentait de conquérir la seconde Coupe de « Moto-Revue ».

Après trois tours de piste, le résultat était acquis en ce qui concerne le départ lancé ; le premier tour à 166, 189, le second à 168,633 et enfin, le

SOYEZ BON AVEC VOTRE MACHINE : ELLE VOUS LE RENDRA AU CENTUPLE

LA COUPE DE MOTO-REVUE

Kœhler-Escoffier devient détenteur de la Coupe. — Modification du règlement — La Coupe de « Moto-Revue » devient internationale.

guet qui considère qu'il ne pourra pas faire mieux.

En effet, M. Guiguet nous a exposé qu'il fallait déjà 17 secondes pour parcourir les premiers 500 mètres et pouvoir passer la quatrième vitesse. Le temps restant pour parcourir les derniers 2 km. de la piste est insuffisant pour atteindre la moyenne de 160, moyenne que l'on ne pourrait établir qu'en arrivant à 200 à l'heure sur la ligne d'arrivée.

Nos lecteurs trouveront plus loin le rappel des conditions de la coupe de « Moto-Revue » et pourront se rendre compte que les arguments de M. Guiguet sont parfaitement sérieux, et qu'une machine du type imposé a très peu de chance d'arriver à ce résultat.

L'effort considérable de la firme Kœhler-Escoffier et de ses collaborateurs exigeait une récompense et c'est pourquoi « Moto-Revue » s'est vu amené à modifier les conditions d'attribution de sa Coupe.

La firme Kœhler-Escoffier devient donc « détentrice » de la coupe de « Moto-Revue », jusqu'à ce qu'une autre marque réalise une performance meilleure que la sienne. La base est donc à l'heure actuelle de 180,583 dé-

part lancé et 153 kmh. 920. départ arrêté.

La « Kœhler-Escoffier » qui a établi ce temps a été étudiée d'une façon très sérieuse, elle est tout à fait au point et il paraît difficile de faire mieux dans ce domaine ; d'un autre côté Monneret est un pilote dont nous n'avons pas à faire l'éloge, il a su tirer de sa machine le maximum. Nous serions curieux de voir de quelle manière il serait possible d'améliorer leur performance.

La Coupe de « Moto-Revue » a atteint à l'heure actuelle, une difficulté telle que les détenteurs actuels n'hésitent pas à la mettre en compétition internationale. Ce ne seraient donc plus uniquement une machine française et un pilote français qui pourront tenter de se l'approprier, mais les étrangers, aussi bien constructeurs que conducteurs, peuvent essayer de battre le record actuellement détenu par Kœhler-Escoffier.

Nous aurons ainsi la possibilité de voir si les motocyclettes étrangères, qui prétendent à une suprématie marquée sur les motos françaises dans les courses internationales, pourront, étant placées dans les conditions exactement similaires à celle de la Kœhler-Escof-

fier de Monneret, obtenir un meilleur résultat.

Nous espérons que les étrangers ne se désintéresseront pas de cette question et viendront nous montrer à Montlhéry ce qu'ils sont capables de faire.

REGLEMENT DE LA COUPE DE « MOTO-REVUE »

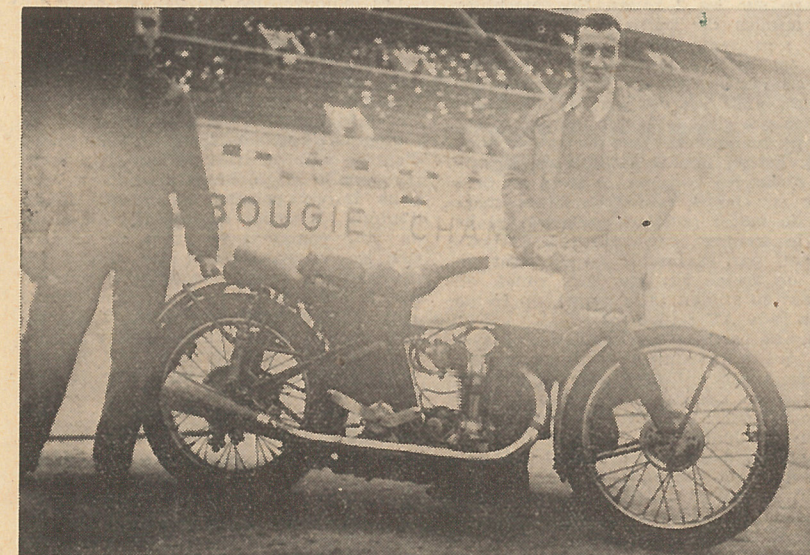
- 1° Etre de construction française, exception faite pour les pneus, le carburateur, la boîte vitesses et les divers leviers de commande.
- 2° Etre grée en machine de circuit, c'est-à-dire avoir des garde-boue réglementaires, un frein efficace sur chaque roue, une boîte de vitesses à 4 rapports, un réservoir d'essence d'une capacité minimum de 12 litres, n'être munie d'aucun profilage, hormis pour les haubans de la fourche.
- 3° Fonctionner avec un mélange ordinaire d'essence du commerce et de benzol, en deux parties égales en volume, à l'exclusion de tout autre produit anti-détonant, quel qu'il soit.
- 4° Une fois la performance faite, la machine devra pouvoir être remise en marche sans aucune autre intervention qu'un changement de bougie, si besoin est, et effectuer un nouveau tour de la piste de vitesse de Montlhéry, ou une distance équivalente, départ arrêté à 160 à l'heure.
- 5° Avoir une cylindrée maximum de 500 cmc.
- 6° Etre montée par un pilote français ou naturalisé français.

ADDITIF : La Coupe de « Moto-Revue » détenue depuis le 10 mars 1938 par la maison Kœhler-Escoffier est mise en compétition internationale.

Elle pourra donc être attribuée à une machine française ou étrangère, montée par un pilote français ou étranger. La performance à battre est la suivante :

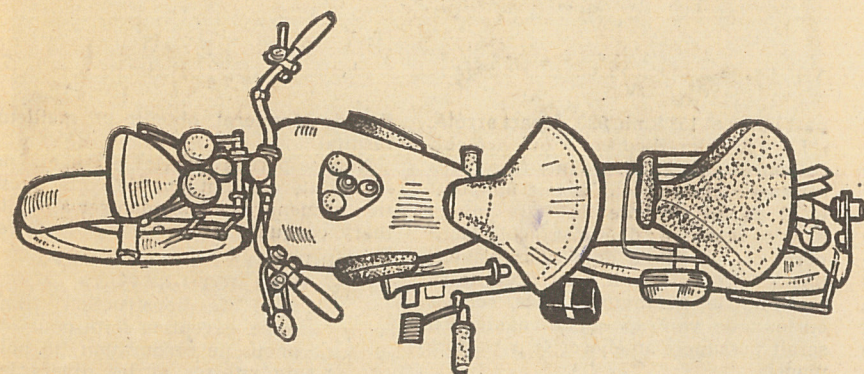
Départ lancé, 180 kmh. 583.
Départ arrêté, 153 kmh. 920.

A gauche : La machine du record.



Pesée de la moto seule. On retrouve sur la roue avant env. 43 % du poids total, et 57 % sur la roue arrière.

COMMENT SE RÉPARTIT LE POIDS SUR LES ROUES D'UNE



Après cette petite digression sur la suspension AR, qui nous a entraîné un peu loin, revenons-en à la question de la pression de gonflage des pneus. Comme je le disais, à défaut de suspension AR, nous devons observer une pression de gonflage adéquate et l'étude de la répartition des charges nous donne des indications extrêmement intéressantes.

Nous avons vu que le poids supporté par la roue AV reste invariable avec conducteur seul et avec passager et conducteur. Il est donc parfaitement inutile de donner un coup de pompe de plus au pneu AV. Il n'en est pas de même pour le pneu AR, qui, lui, supporte toute la charge supplémentaire constituée par votre passager. Il faudra donc faire varier la pression en conséquence. Nous ne voulons pas dire que l'on doive à chaque instant gonfler ou dégonfler son pneu AR suivant que l'on prend quelqu'un en tan-sad ou que l'on roule en solo. Il y aurait de quoi être dégoûté de la moto ! Mais pour un parcours sensiblement long effectué soit à deux, soit tout seul, il sera très recommandable de faire varier la pression. En effet, si on roule à deux avec la pression solo, on risque d'enfoncer sa jante (le cas m'est arrivé) contre une proéminence dépassant la chaussée ou un trou à angle vif. D'autre part, si on roule en solo avec la pression pour deux personnes, ce qui est évidemment une solution, on sera secoué comme un prunier et on peut risquer même une embardée dans un rebondissement de la roue arrière (ce qu'évite justement la suspension AR puisqu'elle maintient constamment le pneu en contact avec le sol). Je disais plus haut que la suspension AR nous fera faire des économies de pneus. Comment cela ? diront certains. Eh bien ! avec le cadre rigide classique, on ne peut pas éviter que la roue AR quitte le sol un tant soit peu, quand nous roulons en solo. Au moment où la roue se trouve ainsi suspendue en l'air pendant une fraction de seconde, le moteur tourne à vide et prend un régime supérieur à celui qu'il avait quand la roue était encore en contact avec le sol.

Quand la roue retombe, il se produit un rabotage du pneu contre le sol puisque la roue a une vitesse supérieure à l'allure correspondant à la vitesse de la machine. C'est ce rabotage qui est, avec le freinage, une des principales causes de l'usure plus grande des pneus à l'arrière.

Donc, nécessité absolue, aussi bien pour sa sécurité que pour son confort de maintenir ses 2 pneus à une pression correcte ; ce qui ne peut être obtenu, je le répète, qu'avec un contrôleur de pression.

Remarquons encore que lorsqu'on est deux sur la moto, il faut se méfier du freinage à l'avant lorsque le terrain est un peu gras ou glissant (gardez-vous du freinage sur pavé de bois mouillé comme de la peste). En effet, la roue avant ne supporte que 1/3 du poids total, ce qui est maigre. Nous sommes cependant partisans de répartir toujours l'effort de freinage sur les 2 roues. Nos machines sont munies de freins AV, c'est pour qu'on s'en serve. Chez nous, c'est devenu un réflexe automatique, nous ne freinons jamais avec un seul frein, mais toujours avec les deux à la fois. Nous pensons que c'est la bonne manière. Certains ne manqueront pas de dire le contraire. Est-on jamais à l'abri de la critique ? Sur les voitures, le frein au pied freine sur les 4 roues. Certaines marques de motos (surtout anglaises) réalisent le freinage conjugué (en France : Peugeot, par exemple). En freinant au pied, on freine sur les deux roues, en freinant au guidon (à la main), on freine sur la roue AV seulement.

Nous ne sommes pas hostiles à ce système qui a l'avantage de répartir l'effort sans apprentissage du conducteur, de plus, en cas de « coup dur », nous freinons instinctivement au pied, même si l'on est habitué à se servir simultanément des deux freins. Mais le réglage des freins est évidemment plus délicat. Il faut mettre la machine sur ses deux béquilles et observer avec attention comment et à quel instant les freins attaquent. De plus, cela introduit de la

« câblerie » supplémentaire. Néanmoins, les freins conjugués sont extrêmement intéressants. Mais nous ne voulons pas étudier dans cet article le problème complexe du freinage, ce qui nous entraînerait trop loin. Contentons-nous de remarquer que les freins conjugués évitent partiellement le blocage des roues, cause redoutable de dérapage.

Pour terminer cette étude de la répartition des charges sur une moto solo, notons encore que 118 kgs (poids sur la roue AV avec conducteur et passager) et 241 kgs (mêmes conditions) ont un total égal à 359 kgs, ce qui reproduit à 1 kg près le poids total noté plus haut (358 kgs). Voici maintenant un petit tableau des pressions qui est le fruit de mes expériences et que je crois juste, contrairement aux tableaux que vous délivrent certaines marques de pneus où les pressions indiquées sont trop fortes ou trop faibles.

Tableau des pressions pour pneus

PNEUS DU CALIBRE 3,5	
Charge par roue	Pression corresp. en kgs
80 kgs	0,8
100 kgs	0,9
120 kgs	1,0
140 kgs	1,1
160 kgs	1,2
180 kgs	1,3
200 kgs	1,4
220 kgs	1,5
240 kgs	1,6
260 kgs	1,7

Les motocyclistes qui veulent atteindre la perfection en matière de gonflage pourront « peser » leurs roues dans une petite gare, comme nous l'avons fait nous-mêmes, et munis d'un indicateur de pression, se reporter au tableau indiqué. J'attends que d'avisés motards me communiquent des tableaux pour pneus d'autres calibres, fruit de leur expérience personnelle et de leurs « pesées », que nous ferons paraître s'ils sont dignes d'intérêt. Il serait également intéressant de voir comment le poids se répartit sur les roues, suivant les différentes marques de moto ; mais nous pensons que le résultats indiqués en « pour cent » sont à peu près généraux. Toutefois, nous accueillerons et nous publierons les résultats des mesures que nos lecteurs voudront bien nous adresser, afin de confirmer notre point de vue.

Pesées effectuées avec un sidecar Peugeot «515» Bernardet

Enhardi par les résultats obtenus par notre première série d'expériences, nous décidâmes d'effectuer des mesures sur

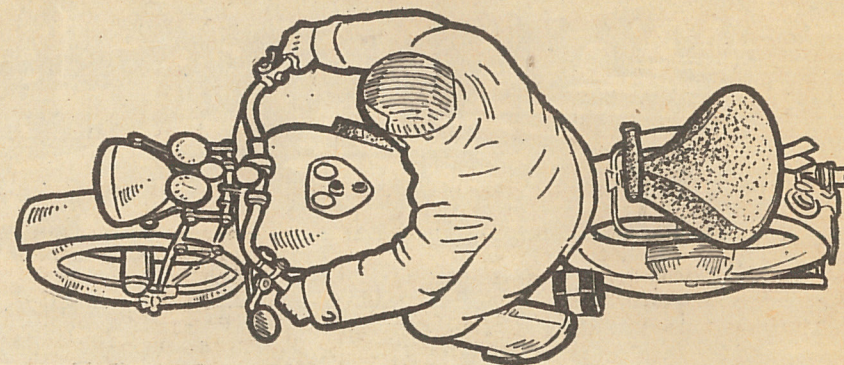
REPARTIT LE POIDS MOTO OU D'UN SIDECAR

(numéros 775 et 781)

(Suite, voir le

les 3 roues d'un sidecar, en gare de Bécon-les-Bruyères. Mais malgré la bonne volonté évidente de la « 515 », des représentants de Moto-Revue et des employés qui nous avaient donné la permission d'entrer, il fut impossible de faire franchir au side le portail ouvert à deux battants (sûrement que celui-ci devait être motophobe !). Nous en fûmes réduits à nous diriger vers la gare des marchandises, où comble de malchance, la bascule publique était détériorée. Mais on nous indiqua la bascule pour wagons et c'est entre les deux rails que le sidecar fit une « entrée » plutôt imprévue. Comme on lui expliquait qu'on ne voulait peser qu'une seule roue à la fois, le brave employé, complètement affolé, demanda si on voulait démonter le sidecar sur-le-champ. Il finit par comprendre ce que l'on attendait de lui (il faut manœuvrer les curseurs à chaque pesée) et au bout de près d'une heure d'efforts et quelques photos très amusantes, nous enlevâmes l'affaire. Naturellement, cette bascule étant destinée à peser plusieurs tonnes, il ne fallait pas compter obtenir une précision supérieure à environ 10-15 kgs ; toutefois, nous avons obtenu les résultats intéressants ci-dessous :

Abréviations : p.t. = poids total.
 Poids moto-side à vide : 300 kgs.
 Poids total moto-side avec conducteur : 360 kgs.
 Poids total moto-side avec conducteur et passager : 420 kgs.
 Poids total sur les deux roues à vide : 200 kgs, — 66 % du p.t.
 Poids total sur les deux roues, moto avec conducteur assis sur la selle : 260 kgs, — 71 % du p.t.
 Poids total sur les deux roues, moto avec conducteur et passager (dans le side) : 315 kgs, — 75 % du p.t.
 Poids sur roue AR moto à vide : 100 kgs — 34 % du p.t.
 Poids sur roue AR moto avec conducteur : 160 kgs — 44 % du p.t.
 Poids sur roue AR moto avec conducteur et passager (dans le side) : 215 kgs — 51 % du p.t.
 Poids sur roue AV moto (à vide) : 90 kgs — 30 % du p.t.
 Poids sur roue AV moto avec conducteur : 160 kgs — 44 % du p.t.
 Poids sur roue AV moto avec conducteur et passager (dans le side) : 110 kgs — 25 % du p.t.
 Poids sur roue du side seul (à vide) : 90 kgs — 34 % du p.t.
 Poids sur roue du side seul avec conducteur (assis sur la selle) : 90 kgs — 20 % du p.t.
 Poids sur roue du side seul avec conducteur et passager (dans le side) : 110 kgs — 25 % du p.t.
 Les remarques que nous avons faites pour la moto solo s'appliquent également



dans le cas du side : roue AR moto + roue AV + roue du side = poids total. S'il y a des variations, cela provient uniquement des erreurs de mesures, car mathématiquement, la somme des 3 roues doit donner exactement le poids total à un gramme près, qu'il y ait 2 roues (moto solo), 3 roues (sidecar ou cyclecar), ou 4 roues (auto).

Il est à remarquer que dans le cas où le side est occupé, la charge sur la roue du side n'est que de 25 % environ, soit le 1/4 du poids total de l'ensemble. Le poids total d'un sidecar étant de l'ordre de 420 kgs avec 2 personnes légères, on voit qu'il n'est pas trop de 5 C.V. pour tirer un side lourdement chargé. Pour notre part, nous croyons que 500 cmc. est un minimum pour un sidecar assez lourd. Lorsque le side est vide, la roue du side ne supporte que 20 %, soit 1/5 seulement du poids total (moto-side + conducteur). De même qu'avec la moto solo, tout ceci n'a rien de bien mystérieux, nous n'avons affaire qu'à des forces parallèles et de même sens qu'on étudie parfaitement en physique.

La charge supplémentaire constituée par le conducteur peut être calculée :

Soit : P le poids du conducteur.
 a : distance approximative entre centre de la selle et axe AV.
 b : distance approximative entre centre de la selle et axe AR.
 Le poids P se répartit sur les 2 roues de telle façon que la somme des deux charges supplémentaires x et y est égale à P (voir figure 3). Ceci est l'inverse du théorème de la composition de deux forces parallèles et de même sens, qui s'énonce ainsi (voir figure 4) :
 La résultante R de deux forces parallèles et de même sens F1 et F2 appliquées en A et B est égale à leur somme

Pesée de la moto avec son pilote. 40 % du poids se porte sur la roue avant. Lorsqu'un passager se trouve sur le tan-sad, la roue AV ne supporte plus que 32 % du poids total.

et appliquée en un point C tel que AB soit partagé par C en deux segments additifs inversement proportionnels à F1 et F2 :

$$\frac{F1}{F2} = \frac{BC}{AC} \text{ ou } F1 \times AC = F2 \times BC$$

Revenant à notre moto solo, on peut donc dire que la charge totale supplémentaire appliquée aux deux roues est égale au poids total du conducteur, d'où $x + y = P$. Mais d'autre part, d'après le théorème précédent on a : $ax = by$.

On peut donc écrire l'équation à 2 inconnues :

$$x + y = P$$

$$ax = by$$

qui se résoud facilement. On trouve :

$$x = \frac{bP}{a+b} \text{ et } y = \frac{aP}{a+b}$$

$$x = \frac{bP}{a+b} \text{ et } y = \frac{aP}{a+b}$$

Vérifions ces résultats :

Sur la 750 B.S.A. que nous avons pris comme exemple, l'empattement (distance entre axes) est de 1 m. 46 et le centre de la selle est approximativement à 1 m. de l'axe AV (distance horizontale). Supposons le poids du conducteur égal à 63 kgs. On aura :

$$a = 1 \text{ m. } b = 0 \text{ m. } 46. P = 63.$$

d'où x (charge supplémentaire à la roue AV) =

$$x = \frac{bP}{a+b} = \frac{0,46 \times 63}{1,46} = 19 \text{ kgs.}$$

Ceci est vérifié par la pesée. Nous avions, en effet :
 Charge sur roue AV avec pilote seul : 118
 Charge sur roue AV avec moto seule : 99

Différence : 19

De même ayant $x = 19$, on en déduit immédiatement y puisque $x + y = 63$, $y = 63 - x = 63 - 19 = 44$.

Nous vérifions encore par la pesée que :

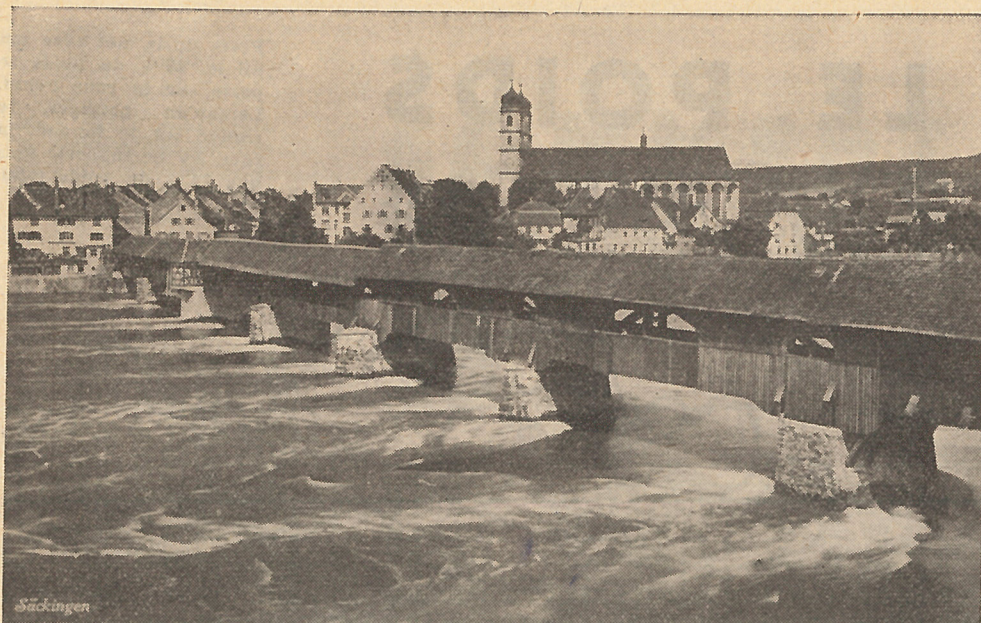
Charge sur roue AR avec pilote seul : 172
 Charge sur roue AR avec moto seule : 123

Différence : 44

FIN

A. JUCQUELIER.

A TRAVERS LES BALKANS



A gauche :
Le curieux pont couvert
de Sackingen, sur le Rhin.

Ci-dessous :
Les pittoresques vieilles
maisons de Bavière.

I. - Inquiétude des départs

Dans ce petit café d'Alkirch où nous venons d'« atterrir », après une courte promenade dans les vieilles rues de la ville, mon ami Maurice et moi récapitulons la situation.

Venant d'arriver de Paris d'où nous sommes partis ce matin sur ma bonne vieille 515, nous ne nous sommes cependant pas encore évadés de notre mentalité quotidienne. Nous n'avons pas cette belle insouciance des motoristes partis pour la longue randonnée; nous raisonnons, calculons, appréhendons, en un mot, nous hésitons devant les mille difficultés, avatars et autres désagréments qui peuvent survenir dans le voyage de 8.000 kms que nous allons entreprendre vers Istanbul, à travers les pays balkaniques.

C'est que cette année, il y a de quoi réfléchir un peu. D'abord cette baisse du Franc qui risque de nous valoir des prix prohibitifs à l'étranger et puis, autre facteur, d'importance celui-là, ma brave 500 cmc. Peugeot commence à se faire vieille. Ce n'est pas que je n'aie confiance en elle qui a prouvé sa valeur au cours de nos voyages à Budapest et en Norvège, dont la relation a paru dans ces colonnes, mais enfin, partir pour un tel voyage avec cinquante-deux mille kilomètres au compteur, partir pour des pays dont les routes sont particulièrement dures, avec un barda qui représente au total (passager, conducteur, bagages et machine) un poids de 400 kgs, n'est-ce pas un peu imprudent? Bah! une moto, ça tient le coup.

Et puis, ne nous tracassons pas d'avance, dinons d'abord. Un petit coup de vin d'Alsace, suivi d'un bon kirsch du pays vont nous procurer cette euphorie, cette douce philosophie qui font rentrer dans l'ombre l'inquiétude des départs.

Aussi, le lendemain, le beau temps aidant, c'est avec désinvolture que nous reprenons la route en direction de Bâle, où nous arrivons peu après, ayant accompli en un tournemain les opérations de douane.

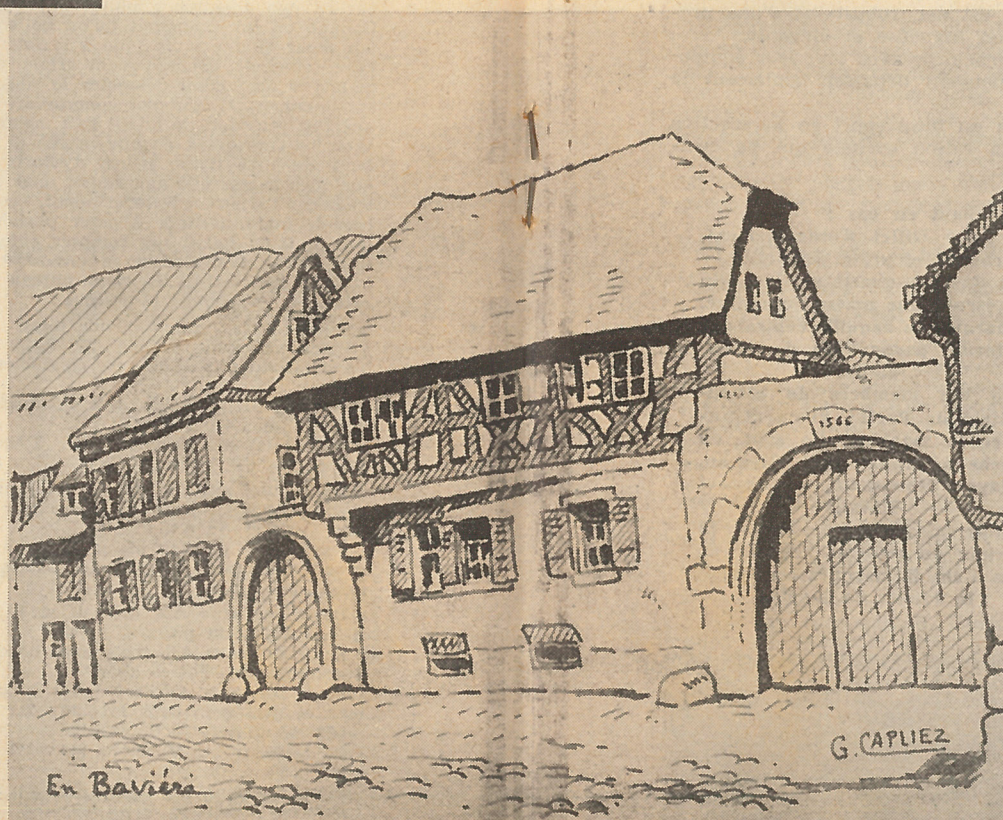
Les Balkans, on verra ça plus tard. Je les ai déjà en partie traversés avec Sexé il y a quelques années; je me rappelle bien certains dérapages, certaines routes épouvantables, mais après tout, s'il n'y avait pas quelques difficultés, il n'y aurait pas de mérite, ni le plaisir de les surmonter.

II. - Traversée rapide de la Suisse et de l'Allemagne

Plutôt à la Suisse, où nous venons d'entrer. Regardons de tous nos yeux ce beau pays. A première vue, il nous donne l'impression d'une de ces bergeries d'enfant où le petit mouton bien frisé, fiché sur ses quatre pattes en bouts d'allumettes, voisine avec l'arbre bien vert et la petite maison fraîchement ripolinée, dans un décor de pâturages alpestres collés dans le fond de la boîte. Eh oui, ce petit pays, d'une propreté, d'une netteté incomparables vous fait songer d'abord à cela. Tout y est aligné au cordeau, lessivé, rangé dans un ordre parfait: c'est presque trop propre pour nous, Français, habitués à une campagne plus rustique, à nous pour qui « un beau désordre est un effet de l'art ».

Mais, cependant, en y réfléchissant, on ne peut qu'être plein d'admiration pour ce petit peuple qui, d'un pays montagneux, tourmenté, a su faire à force de travail, d'ordre, de bonne organisation, non seulement une sorte de parc national à l'usage des touristes européens, mais aussi un pays où toutes les forces de la nature, domestiquées par un équipement industriel de premier ordre, rendent à ses habitants, sous forme d'électricité, de force motrice, etc., la vie la plus douce et la plus confortable.

La Suisse, cependant, ce n'est pas seulement un pays où il n'y aurait à voir, à côté de ses usines et de ses fermes modèles, que ses grandioses paysages de lacs ou de montagnes; c'est aussi un pays qui, tout en s'adaptant aux idées modernes, a su garder intactes dans ses campagnes les coutumes les plus anciennes et les vestiges de son passé.



En Bavière

Aussi le touriste peut-il y trouver au hasard de ses pérégrinations maints témoins soigneusement entretenus des siècles révolus. Ici, une vieille porte médiévale se dresse fièrement, là une fontaine monumentale fait entendre son bruit cristallin au pied de la statue d'un saint tutélaire, ailleurs, c'est un vieux pont couvert, tout en bois, enjambant hardiment la rivière, tel celui de Sackingen,

sur le Rhin, qui sert de frontière et dont l'aspect imposant nous retient un moment en admiration.

Cré nom! c'est la panne d'essence; à force de zigzaguer pour aller ici voir cette tour, là ce vieux pont et partout où mon passager qui veut tout voir me susurre qu'on pourrait bien « y aller jeter un coup d'œil », on oublie le kilométrage et nous voilà à sec. Heureusement, dans cette plaine où nous sommes, les fermes ne manquent pas; toutes possèdent tracteurs ou moteurs et c'est le plus gentiment du monde qu'un fermier me verse les cinq litres contenus dans un grand broc de fer étamé.

Adieu, Suisse, te voilà traversée déjà. Constance et son beau lac s'annoncent

à l'horizon; de Bâle à cette dernière ville, par Winterthur, le temps n'a pas semblé long; le Rhin, que nous avons souvent côtoyé, nous a offert ses jolies perspectives. Pourquoi faut-il, ô beau pays, que tu sois si cher pour les modestes touristes français? C'est à regret que nous te quittons, mais vraiment, tes prix sont inabordablement.

Voici donc, une fois de plus, l'Allemagne. Vite un ravitaillement en essence synthétique que digère parfaitement notre carburateur et après un tour rapide dans la riche Constance, filons à l'embarcadere où un ferry-boat très coquet nous attend. Vingt minutes de traversée, c'en est assez pour être déjà complètement plongé dans l'ambiance allemande. Ce n'est pas dimanche aujourd'hui, pourtant quelle foule de touristes, que de jeunes femmes nues et sac au dos; déjà une foule de motocyclistes nous croise sur la rive où nous venons d'aborder. Moi qui suis venu souvent en Allemagne, je ne devrais plus en être étonné, mais cette multitude d'engins à deux roues, de tous modèles, me surprend toujours un peu.

Nous nous laissons tenter par un arrêt à Merssburg, petite ville moyennâgeuse avec château, vieux moulin, maisons à pignon, type de cite amusant où tout l'air si ancien et si bien entretenu à la fois. Ils en ont comme cela des centaines en Allemagne, mais celle-ci est tellement bondée de visiteurs que nous la quittons rapidement.

Voilà maintenant que le passager veut absolument se tremper dans l'eau du lac; il est de fait qu'elle est assez attirante, si claire et si bleue. Tant pis si on arrive tard à l'étape.

Enfin, voici Friedrichshofen, puis Lindau. Impossible d'y trouver la moindre chambre, c'est la période des vacances et tout est pris; un office de logement consulté nous indique un hôtel situé à huit kilomètres. La nuit tombe et nous voilà égarés à sa recherche; c'est un instant critique, mais le Dieu des voyageurs veille sur nous. La brave femme à qui nous demandons notre chemin nous fait comprendre qu'elle a une chambre à louer; adopté, l'expédition pourra se reposer, mais la moto couchera en plein air.

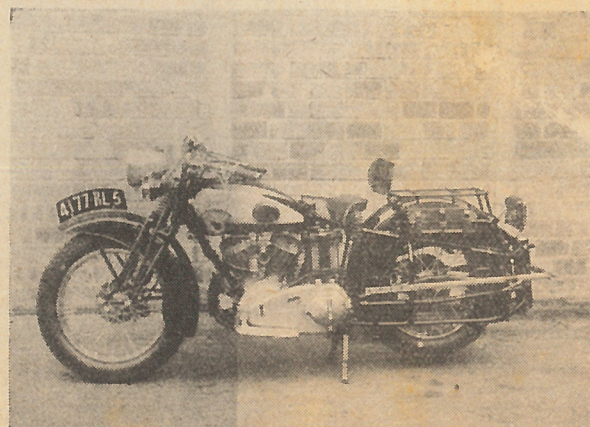
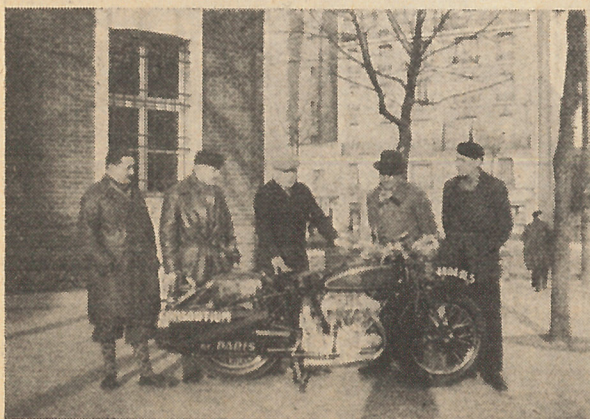
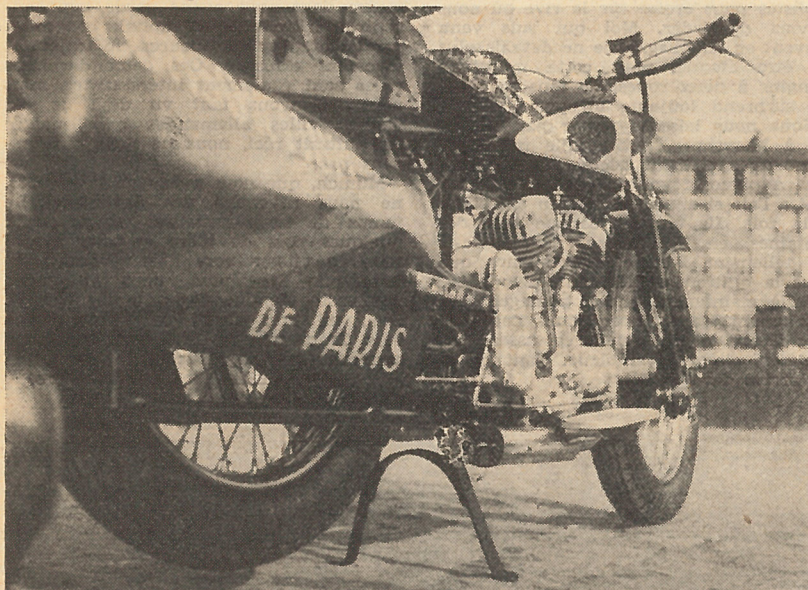
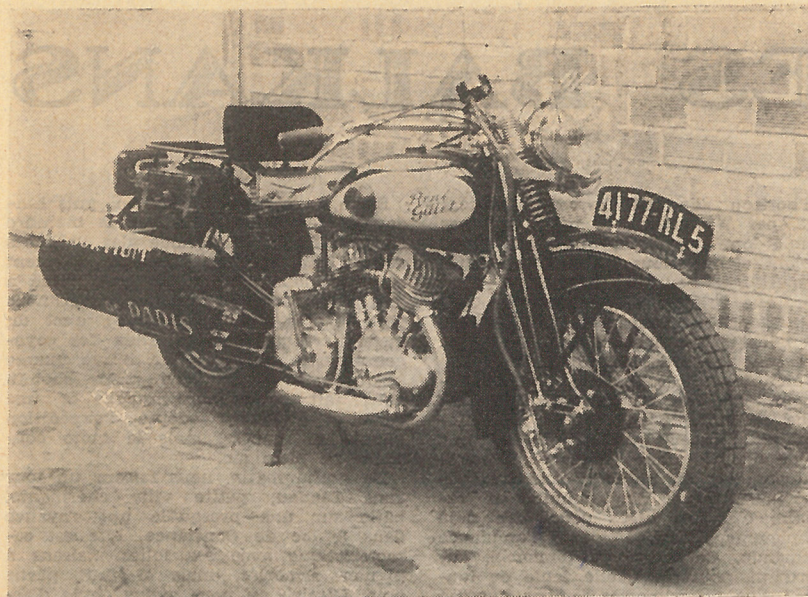
De grand matin, nous faisons un tour dans Lindau, petite ville charmante, bâtie sur une presqu'île qui s'avance dans le lac de Constance. Elle est caractéristique avec ses jolies maisons à pignon armoriés, mais il faut partir pour Munich où nous avons envie d'arriver le déjeuner avec cette bière fameuse dont nous avons gardé bon souvenir. De Lindau à la capitale bavaroise, par Kemten et Kaufbeuren, le trajet est vivement effectué. Ces deux dernières villes sont également intéressantes, mais nous en avons tant vu déjà de ces vieilles villes allemandes que, malgré leur attrait réel, nous ne nous y attardons pas.

Munich, que nous avons visité en 1935, ne nous retiendra pas davantage. Le temps de nous restaurer et de vider quelques pots de bière et nous repartons en vitesse vers l'Est. Passant ensuite par Rosenheim, nous atteignons une vaste étendue d'eau, le lac Chiem-See; un bref arrêt, puis nous filons vers Traunstein et Salzbourg, où nous arrivons dans l'après-midi.

G. CAPLIEZ. (à suivre)



A droite :
Salzbourg, dominée par les
Alpes.



VERIFIEZ DEUX FOIS PAR MOIS LA PRESSION DE VOS PNEUS ET LA TENSION DE VOS CHAINES

Motos commerciales d'Entraînement

TOUS les habitués des vélodromes connaissent la sympathique association des 6 entraîneurs: Roux, Moreau, J. Paillard, Delaye, Laval, Rouquette, qui forment le « Consortium de Paris ».

Ils vont sortir, dans quelques jours, leur nouveau matériel construit et mis au point par René Gillet.

Aucun rapport avec les ordinaires « motos commerciales » connues jusqu'à maintenant. Leurs 9 CV, 1.000 cmc., sont dérivées de celle qui entraîna Paillard, pilotée par Guérin, à 90 de moyenne, sur Chartres-Paris.

Elles comportent tous les derniers perfectionnements de la construction René-Gillet: suspension arrière élastique, moteur puissant, boîte 4 vitesses, etc...

Le rouleau d'entraînement réglable de 5 en 5 cm. est monté d'une façon ingénieuse et pratique.

Tout est net, robuste et d'une présentation luxueuse et élégante.

Ces machines avec tout leur équipement peuvent dépasser facilement le 130...

Voilà du beau sport en perspective pour la saison cycliste qui va commencer.

De haut en bas :

La René Gillet d'entraînement, complète, prête à partir.

Vue de trois-quarts arrière, elle représente une masse imposante. Remarquez la béquille centrale et la forme particulière du silencieux.

Cinq des membres du « Consortium de Paris » viennent admirer la machine. Ce sont, de gauche à droite: MM. Moreau, Delaye, Rouquette, Roux et Laval.

La tôle enlevée permet de voir la fixation du rouleau, réglable de 5 en 5 cm. Remarquez également le dossier de la selle.

Vers la Mort complète de l'Automobile et de la Motocyclette

ON REMET ÇA...

LA lecture journalière des grands quotidiens n'est pas toujours des plus intéressante et des plus réjouissante. Ce ne sont que complications internationales, menaces de guerre, bouleversements intérieurs, découvertes sensationnelles, crimes passionnels, etc... Le tout accompagné, bien entendu, des derniers potins d'Hollywood, de la relation du ... ième mariage de la star la plus belle et la plus blonde...

Cependant, entre la rubrique de la mode et la chronique des chiens écaillés, j'ai trouvé un article sensationnel pour nous, motocyclistes, une véritable perle. Je ne puis résister au désir de la publier intégralement afin que vous tous, amis motocyclistes, jugiez de la bienveillance témoignée à notre égard par certaines notabilités :

Le Contrôle médical des Conducteurs de l'Automobile et de la Motocyclette

« A la demande de Messieurs Parisot et Richard, l'Académie de Médecine est revenue sur une vieille question qui a figuré bien des fois à son ordre du jour depuis 1922 : celle de l'examen médical des conducteurs d'automobiles et de motocyclettes. On peut dire que c'est à sa suggestion que le Gouvernement a fini par imposer cet examen à tous les conducteurs d'autocars et de poids lourds. Mais le nombre croissant des accidents n'exige-t-il pas que l'on étende cette mesure aux voitures de tourisme et aux motocyclettes ?

« Sur le rapport de M. Tanon, l'Académie est invitée à poser la question aux Pouvoirs Publics. Le vœu qu'elle adoptera vraisemblablement dans quinze jours renouvelle ses délibérations antérieures et demande qu'on réunisse une Commission qui proposera des mesures étudiées. Comme l'a remarqué le professeur Claude dans la discussion, la matière est délicate. Il y a à l'heure actuelle près de six millions de personnes qui possèdent leur permis de conduire. Leur fera-t-on subir l'examen médical ou se bornera-t-on aux nouveaux postulants ? Dans tous les cas, comment les médecins suffiront-ils à cette tâche énorme ?

« D'autre part, M. Claude a avoué, et l'aveu est précieux de la part d'un aliéniste, que la quasi-totalité des accidents de motos et d'autos étaient causés par des conducteurs imprudents et téméraires. D'après les dernières statistiques, il n'y en a pas cinq pour mille qui auraient été éliminés à l'examen médical. La protection que donnerait cette mesure ne serait-elle donc pas illusoire ?

Malgré ces objections, l'Académie de Médecine n'en votera pas moins l'avertissement qu'on la sollicite d'adresser, une fois de plus, au Gouvernement ».

L'Académie de Médecine est une bien gentille vieille dame, pleine de prévenances pour nous autres les routiers. Mais ne pourrait-elle donc s'occuper d'autre chose de plus sérieux et de plus urgent ? Il ne doit pourtant pas manquer de problèmes à résoudre dans le domaine médical et chirurgical ?

Ainsi donc, MM. Parisot et Richard demandent à nouveau, comme ils le font depuis 1921, qu'on envisage l'opportunité de l'examen médical des conducteurs d'automobiles et de motocyclettes. Ils n'ont pas encore compris...

C'est grâce à l'Académie de Médecine, paraît-il, que l'examen médical est obligatoire pour les conducteurs d'autocars et de poids lourds. Belle référence... Je ne critiquerai pas cet examen qui pourrait encore se défendre s'il n'était pas passé une fois pour toutes, mais périodique, par exemple semestriel comme pour les pilotes d'avions. Mais, dans son application actuelle, il n'apporte aucune sécurité car, au fond, on peut être en parfaite santé le jour où on le passe et sourd ou à moitié aveugle trois mois, six mois, un ou deux ans après. C'est à ce moment que l'on devient un danger routier...

Donc, l'Académie de Médecine a discuté de ce projet sur le rapport de M. Tanon et elle va poser la question aux Pouvoirs publics. Il paraît que le nombre d'accidents de la route augmentant sans cesse, cette mesure s'imposait.

Assurez-Vous

A LA MAISON DE LA MOTO
Nous informons nos abonnés qu'ils peuvent bénéficier par l'intermédiaire de notre service d'assurances, de tarifs intéressants, aux grandes Compagnies de premier ordre, telles que : L'Union, l'Urbaine, le Secours, etc...

En outre, notre service Assurances étend ses opérations d'assurances à toutes les branches : Incendie, Individuelles, Responsabilité civile, Accidents du Travail, Vol, Bris de Glaces, Dégâts des eaux, etc...

Que vont faire les Pouvoirs publics ?

Bien malin qui pourrait pronostiquer à coup sûr. Mais, et je ne voudrais faire de peine à personne, il faut bien avouer que les Pouvoirs publics n'ont pas toujours des décisions bien heureuses dans le sens que nous souhaiterions, c'est-à-dire l'encouragement à la pratique de l'automobile et de la motocyclette. On leur propose là une mesure dite « de sécurité », pourvu qu'ils ne l'adoptent pas...

Nous avons demandé la suppression du permis de conduire pour les 175 cmc., on nous l'a refusée (j'y reviens), et maintenant on nous parle de l'examen médical. Si celui-ci devient obligatoire, nos constructeurs n'ont plus qu'à mettre la clé sous la porte et à partir se reposer à la campagne en attendant des jours meilleurs. A moins, évidemment, qu'ils ne désirent manger la ferme...

Qu'on ne s'y trompe pas. Les motos sont relativement d'un prix élevé pour nos bourses plates, parce que les matières premières coûtent cher, parce que les frais généraux sont énormes, parce que les impôts sont lourds aux épaules de nos constructeurs. La puissance d'achat de l'ouvrier et de l'employé diminue sans cesse devant l'augmentation toujours croissante du coût de la vie.

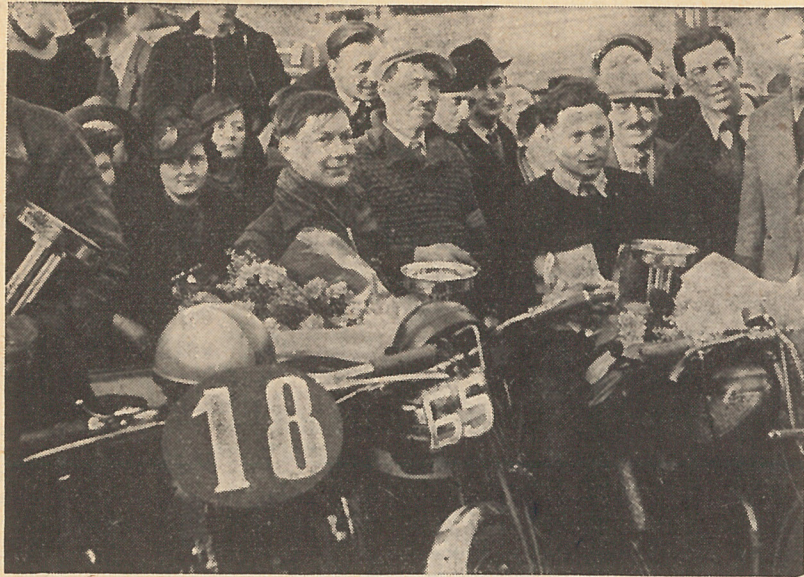
La grande raison au non-développement de la moto est actuellement l'examen du permis de conduire. Si on nous impose en plus l'examen médical, c'en est fait de notre industrie...

Quel but poursuit donc l'Académie de Médecine en soumettant un tel projet aux Pouvoirs publics ? Nous n'osons croire qu'elle recherche là une nouvelle et abondante clientèle. Et pourtant...

Mais à l'Académie, comme en toute assemblée qui se respecte, l'unanimité ne se fait pas toujours. C'est ainsi que M. le docteur Claude, aliéniste bien connu, fit remarquer, avec le concours des dernières statistiques, que sur 1.000 conducteurs ayant causé des accidents, 5 seulement auraient été refusés à l'examen médical.

Cette constatation de la part d'un membre de l'Académie de Médecine a pour nous une grande importance, elle est « notre » arme parce qu'elle est l'aveu autorisé de l'inefficacité totale de l'examen médical.

(Voir suite page 267)



Ci-dessus : La distribution des coupes Terrot. On reconnaît à gauche Chavanel, vainqueur en 125 cmc., et Guérin, vainqueur en 500.

Ci-dessous : Dubré arrive aux 4-bornes.

Propos du flâneur

L'autodrome avait retrouvé, dimanche 6 mars, un air de fête qu'il avait perdu depuis longtemps. Il a fait une journée splendide ensoleillée et le ciel était tout bleu. Dès le matin, en arrivant, on entend à côté de la petite route en mauvais état qui monte à l'autodrome, le ronflement rageur des moteurs. En approchant du virage Est de la piste de vitesse, on entend le bruit d'un concurrent qui s'entraîne. Le son de l'échappement croit très vite, arrive près de l'endroit où l'on se trouve, comme une flèche, puis décroît rapidement. Avant même que de voir la machine, on « sent » la vitesse derrière cette paroi de ciment.

Si certains stands sont bien installés et bien ordonnés, d'autres, par contre, donnent l'impression d'un désordre rigoureux : le vin voisin avec les bidons d'huile, le saucisson avec les clés anglaises... et sont encombrés d'une foule de personnes portant le petit carton blanc sacré qui leur donne accès à la piste, mais qui ne font que gêner le travail des aides. A ce propos, le flâneur a remarqué pas mal de personnes du sexe féminin et même un enfant en bas âge (authentique), portant ledit carton, tandis que des motards expérimentés et à la page, faisant partie d'un club, sont contraints de demeurer derrière les barrières.

Mise au point hâtive de la dernière minute. Tandis que dans certains stands on bricole carburateur, bougie ou chaînes peu avant le départ, dans d'autres, on voit le concurrent assis sur sa selle, l'air très calme, écoutant les dernières recommandations.

Il paraît que le barème du circuit de 5 kms, que nous avons publié dans le précédent numéro, a été très apprécié, puisque le flâneur a remarqué qu'il se trouvait à peu près dans tous les stands et en mains de pas mal de spectateurs. Signalons toutefois une erreur d'impression qui s'est glissée à la vitesse corres-

pondant à 3 min. 1 sec. C'est 99,4 kma. qu'il faut lire, à la place de 98,4.

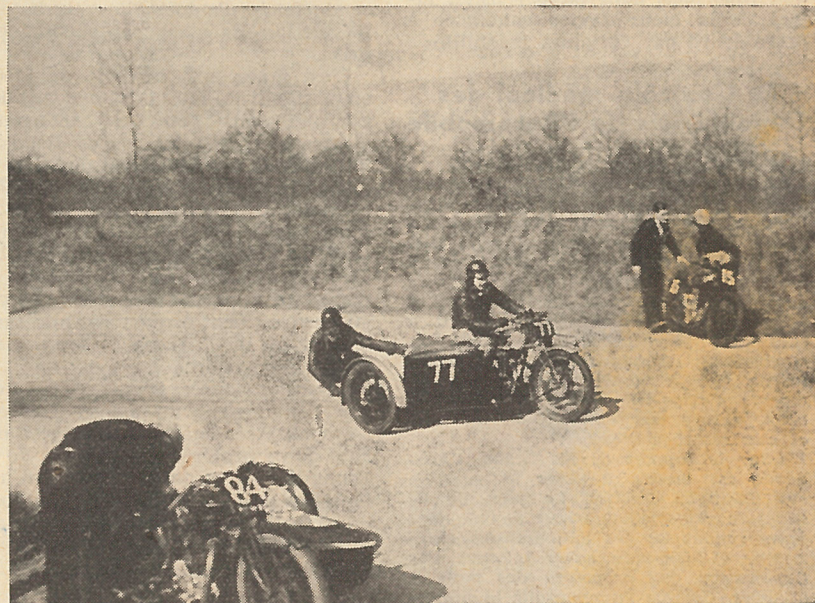
Un bon point à l'organisation qui fait distribuer le programme de la course et a maintenu le prix de l'entrée de l'autodrome à 5 fr.

Tinoco, du Sidecar-Club de France, virait remarquablement au virage de la Ferme, servi par le side à droite de sa 1000 bicylindre en V, à culbuteurs. Il s'approchait en trombe, tenait la corde à droite avant le virage, ralentissait à peine et faisait chanter ses trois pneus en frôlant la corde gauche. Mais dans l'épingle du Faye, il était obligé d'y

aller « mollo » à cause de son absence de passager. Si sa vitesse n'était pas formidable dans les lignes droites, il n'a pas cassé, a fait la course de bout en bout, et a fourni le vainqueur des sidecars 1000.

Certains concurrents « cafouillaient un peu dans le virage de la Ferme, où le flâneur s'est tenu un long moment pour observer le style des concurrents. Il en a remarqué un qui suivait toujours la corde à droite et qui risquait, de ce fait, d'être « embarqué ». Il eut fallu que Monneret ou Leroy fussent là pour lui apprendre à virer. Par contre, certain concurrent qui portait un chandail vert virait remarquablement ben.

Le virage de l'épingle du Faye est très difficile, peut-être le plus difficile du



circuit de 5 kms, et il ne faut pas songer à le prendre trop vite pour épater la galerie. Certain pilote d'une 500 double tube aux tuyaux relevés ne risquait sûrement pas la bûche, car il le prenait à environ 30 kmh. en serrant la corde à droite.

Fin de course : Il y a pas mal de déchets. Le drapeau à damiers noirs est agité à 4 h. 1/4 pour arrêter les concurrents rescapés. Mlle Defer, du M.C.P., la seule concurrente, a fait toute la course, jusqu'à la dernière minute. Un petit bravo bien mérité vient la récompenser.

APRES LES ÉLIMINATOIRES DU BOL D'OR

Mentionnons la sportivité du public, qui, malgré quelques traversées de piste et envahissement de la piste de vitesse quelques instants avant que le dernier concurrent fut arrêté, s'est montré en général très docile et a très bien compris que la tâche des organisateurs n'était pas de tout repos.

M. Mauve, le directeur de la course, s'est dépensé sans compter pour une organisation parfaite. On le voyait partout à la fois.

Halhoute, l'agent parisien bien connu, avait amené sur la piste, derrière les stands, une superbe 500 Motobécane, culasse spéciale, qui faisait l'admiration des connaisseurs. Remarquons la fourche haubannée intérieurement, formant un arceau passant au-dessus du garde-boue et servant d'attache à ce dernier.

Peu de spectateurs avaient songé à monter sur la passerelle qui se trouve entre le virage de la Ferme et l'épingle du Faye. L'effet y est assez curieux et l'impression de vitesse vous donne le frisson. Dommage que les concurrents ralentissent déjà à cet endroit à cause de l'épingle du Faye.

En somme, remarquable journée pour le sport motocycliste, qui restera un certain temps dans le souvenir de ceux qui ont pris la peine de grimper à l'autodrome pour encourager nos sympathiques amateurs.

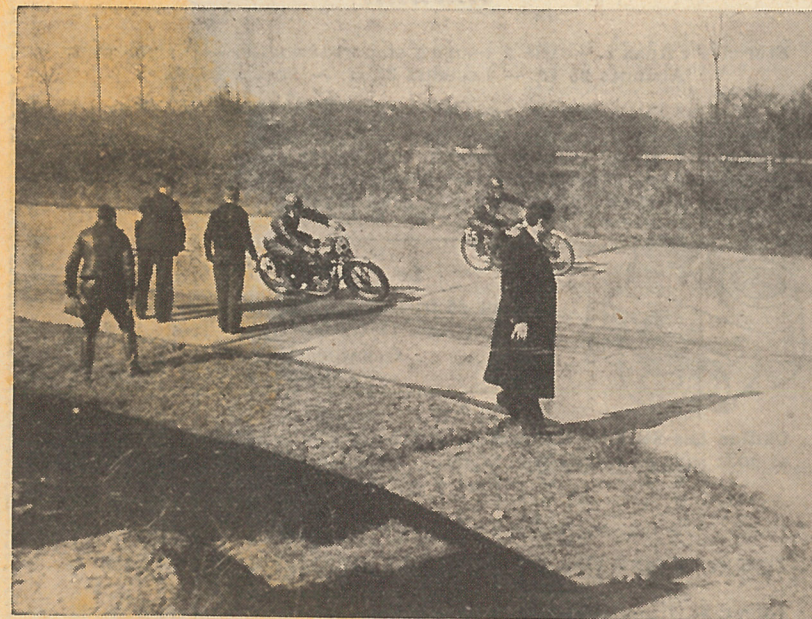
Les engagements sont ouverts pour les rondes de 24 heures du « Bol d'Or »

CLOTURE DES INSCRIPTIONS A DROITS REDUITS LE 31 MARS PROCHAIN

A trois mois d'être couru, « Le Bol d'Or », la classique course de grand fond et de vitesse des 24 heures de la région parisienne rentre dans son organisation pratique, les règlements à la simplicité connue comportent comme formule claire et bien compréhensible, le devoir pour le conducteur de rouler seul à bord pendant la durée de l'épreuve, bien entendu, il a le droit d'être aidé, mais seulement au stand, où là il peut se faire ravitailler et éventuellement effectuer une réparation nécessaire.

Point n'est besoin de revenir sur le succès populaire qu'obtient chaque année « Le Bol d'Or », organisé pour la dix-septième année en 1938, « Le Bol d'Or » Motocycliste et le « Bol d'Or » Automobile seront les plus grands « Evénements » des sports mécaniques à l'autodrome de Linas-Montlhéry. (Rappelons que le Grand Prix de l'A.C.F. a émigré à Reims).

L'organisation en sera assurée comme à l'accoutumée par l'Association Moto-Cyclocariste de France et l'Automobile-Club



Un passage de Schneider et Chavanel (A. M. C. F.).

VERIFIEZ DEUX FOIS PAR MOIS LA PRESSION DE VOS PNEUS ET LA TENSION DE VOS CHAINES

de l'Ile de France, sous le patronage de l'Auto. La direction étant centralisée dans les mains de Mauve, fondateur du « Bol d'Or » dès 1922, c'est dire que l'expérience indiscutable de celui-ci permet de penser que cette édition de 1938 dépassera en succès celles pourtant déjà brillantes des précédentes années.

Disputé à Vaujours en 1922, à St-Germain, de 1923 à 1926, Fontainebleau en 1927, sur le nouveau circuit de St-Germain de 1928 à 1936, puis enfin à l'Autodrome de Linas-Montlhéry en 1937. C'est dans ce merveilleux endroit que « Le Bol d'Or 1938 » se déroulera les 4, 5 et 6 juin prochain, pendant les fêtes de la Pentecôte, avec une organisation matérielle particulièrement soignée, sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir. Des fêtes se dérouleront dans l'Autodrome, des campings seront installés et ce laboratoire unique en France sera ces jours là le temple du sport motocycliste et automobile.

Le fameux circuit de 5 kilomètres déjà emprunté l'an dernier et encore dimanche 6 mars par les motocyclistes amateurs avec le succès que l'on connaît, sera celui du « Bol d'Or 1938 ».

« Le Bol d'Or Motocycliste », qui groupera les motos 125, 175, 250, 350 et 500 cmc., et les sidecars 350, 600 et 1000 cmc., se déroulera du samedi 4 juin 15 heures au dimanche 5 juin 15 heures.

Les amateurs auront leur classement séparé des professionnels.

« Le Bol d'Or Automobile » inscrit au calendrier international réunira les voitures de course et de sport de 500, 750 et 1100 cmc., les voitures « sport » 1500 cmc. sont aussi admises et cela nous assure d'une grande activité si l'on tient compte des résultats obtenus par les 1100 cmc., détentrices du record général du « Bol d'Or », avec Gordini et son fameux kilométrage de 1936, de 2.179 kilomètres, sur le difficile circuit de St-Germain.

Précisons aussi que le carburant est libre et que le concurrent peut employer le mélange qu'il désire.

Des primes en espèces

L'organisation, grâce aux concours généreux d'amis au Bol d'Or et pour laquelle l'Automobile-Club de l'Ile de France, a bien voulu apporter son important concours, est en mesure d'annoncer déjà officiellement la création d'un fond permettant à l'attribution d'une somme de 20.000 francs, destinée à récompenser les lauréats du « Bol d'Or Motocycliste » (10.000 fr.) et pour la même somme ceux du « Bol d'Or Automobile ».

Ajoutons que le vainqueur de chaque cylindrée sera récompensé séparément et aussi les principaux arrivants au classement général. Précisons également que les « Amateurs » motocyclistes participeront logiquement à ces primes, qui sont basées sur les kilométrages accomplis.

Comme nous l'avons indiqué plus haut et comme les autres années une période d'engagements à droits réduits de 50 % est prévue jusqu'au 31 mars prochain. Dans ces conditions qui restent modestes sont compris l'assurance aux tiers pour un million, le stand de ravitaillement, les entrées, etc...

Les règlements, du reste, sont parus, et ils sont à la disposition des intéressés, en faire la demande à M. E. Mauve, directeur du « Bol d'Or », 29, bd du Havre, à Colombes (Seine).



Calendrier de Concours de Modèles réduits pour 1938

De nombreux lecteurs ont construit notre modèle d'avion M.R. 10. Tous ceux qui ont suivi les indications du plan contenu dans la boîte de construction et les détails donnés dans nos articles sont arrivés à des résultats appréciables puisqu'ils possèdent aujourd'hui un appareil volant parfaitement et qui peut figurer en bonne place dans tous les concours.

Il nous a semblé intéressant de donner ci-dessous le calendrier des concours de modèles réduits pour la saison 1938. Disons de suite que ce calendrier, publié par le Comité français des modèles réduits, ne concerne que les grandes manifestations nationales et internationales. En dehors des grandes épreuves portées sur ce programme, d'autres, très nombreuses, se dérouleront un peu partout en France chaque dimanche, et qui seront organisées par les Aéro-Clubs provinciaux.

Dans les journaux locaux et régionaux, nos lecteurs trouveront toutes indications à ce sujet. Ils pourront prendre part à ces concours avec leur appareil M.R. 10, que nous avons spécialement étudié pour eux.

Voici donc le calendrier des grandes manifestations pour 1938 :

3 juillet. — Éliminatoires en province, par régions, pour la Coupe Wakefield et le Grand Prix de France des modèles réduits.

14 juillet. — Grand Prix de France des modèles réduits, organisé par le Comité des modèles réduits d'avions, dans la région parisienne (ce grand prix aura pour objet de désigner les représentants de la France pour l'année et qui participeront aux déplacements qui auront lieu à l'étranger).

17 juillet. — Formation de l'équipe de France pour la Coupe Wakefield à Guyancourt, par le Comité.

31 juillet. — Coupe Wakefield à Guyancourt.

Entre le 15 juillet et le 15 août, à Belgrade. Coupe Pierre II de Yougoslavie.

7 août à Anvers. — Grand concours

international pour les équipes ayant participé à la Coupe Wakefield.

14 et 15 août. — Grand concours international d'avions et planeurs à la Banne d'Ordanache.

4 septembre à Frasnes. — Grand prix des planeurs par la Fédération de la petite aviation belge.

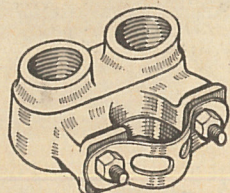
9 octobre. — Coupe du Comité français des modèles réduits d'avions.

Répetons à nos lecteurs que ces manifestations sont loin de représenter l'ensemble des compétitions françaises durant la saison 1938. On peut dire que celui qui possède un appareil peut participer chaque dimanche à un concours se disputant dans sa région. Et cela n'est déjà pas si mal...

PRIMES A NOS LECTEURS & ABONNÉS

Etui-clés « Apax ». — Clé à bougies et porte-bougies. — Valeur 40 fr. Abonnés 28 fr. — Lecteurs 35 fr. — Port 6 fr. 50.

Lustrolac Liquide. — Spécial pour enlever les taches de goudron ou de cambouis. — Valeur 15 fr. — Abonnés 8 fr. — Lecteurs 12 fr. — (Cette prime doit être prise à nos bureaux)



Le Porte-Bougie moto
Valeur 15 fr. — Abonnés 8 fr., franco 9 fr. 75.
Lecteurs 11 francs, franco 12 fr. 75.
Quantités limitées.

Chiffon Las-Stick. — Ce chiffon, imprégné d'un produit spécial, nettoie et polit sans effort. Valeur 18 fr. — Abonnés 10 fr. — Lecteurs 16 fr. — Port 1 fr. 50.

Trousse « Apax » pour le nettoyage des bougies, décalamine sans détériorer les électrodes.
Valeur 25 fr. — Abonnés 18 fr. — Lecteurs 23 fr. — Port 1 fr. 75.

La boîte de construction de l'avion modèle réduit M.R. 10 (modèle exclusif à Moto-Revue), contient tout les matériaux nécessaires à son montage, ainsi qu'un plan détaillé.

LE M.R. 10
est en vente à nos bureaux :

Abonnés 45 fr.
Lecteurs 50 fr.

Envoi par poste recommandé :
48 et 53 fr.

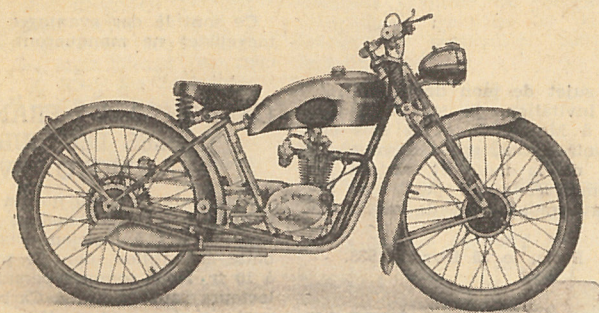
Que nos lecteurs-constructeurs n'hésitent pas à engager leur M.R. 10 dans les concours régionaux. Ils trouveront là la satisfaction de voir voler et se bien classer leur appareil, ils passeront d'agréables moments dans ce milieu aviation si sympathique et si franc... et ils récolteront quelques prix intéressants.

Dans notre prochain article, nous étudierons le nouveau règlement pour modèles réduits d'avions, mis en vigueur par la Fédération internationale aéronautique. Nos lecteurs y trouveront des renseignements très intéressants et verront que cette branche de l'aviation, que certains esprits chagrins considèrent comme un jeu, est prise en haute estime par l'organisme européen le plus sérieux.

Roland TESSIER.

NE DEBRAYEZ JAMAIS. SI CE N'EST POUR VOUS ARRÊTER OU CHANGER DE VITESSE

Le vélomoteur Sphinx



Le vélomoteur Sphinx à moteur Gem.

Les Etablissements Sphinx présentent à la clientèle un vélomoteur traité comme une moto légère dont les caractéristiques méritent d'être rappelées ici.

Le moteur est un petit bloc Sphinx-Gem quatre temps à culbuteurs et à distribution variable en synchronisme avec l'avance à l'allumage. La maison Sphinx a repris la fabrication de ce petit bloc en y apportant quelques améliorations : piston en alliage spécial comportant un

Ce moteur existe également en monovitesse.

Le débrayage, placé dans le moyeu AR permet le départ au point fixe. Le grais-

sage, séparé évidemment, s'effectue par pulvérisation dans le carter. La consommation de carburant est extraordinairement basse (1 l. 1/4 d'essence pure, sans mélange).

Le gros réservoir de 8 ou 12 litres, la large selle, le double échappement, les freins à tambours de 130 mm. donnent au vélomoteur Sphinx l'allure d'une véritable moto. Sa ligne des plus réussies est très remarquée des connaisseurs.

L'équipement électrique (gros phare aérodynamique chromé), les garde-boue très larges à bavolets de protection et les pédales en repose-pied complètent heureusement l'équipement de la machine.

Cette B.M.A. est dotée d'un moteur puissant et d'un cadre double berceau très rigide. Aussi, les Etablissements Sphinx n'ont pas hésité à prévoir l'atelage d'un sidecar ultra léger à leur vélomoteur. L'ensemble, parfaitement harmonieux, retiendra l'attention de plus d'un amateur.

Rappelons que Sphinx, un des premiers, eut l'idée de construire un vélomoteur plus étoffé, plus moto que les modèles classiques d'alors, et qu'il le présenta au Salon 1935.

Cette maison fut également des promoteurs de l'ensemble sidecar vélomoteur et du 100 cmc. quatre temps.

La Quinzaine de la 175

Du 1^{er} au 15 Avril, il y aura des expositions partout

La préparation de la manifestation que nous avons péconisée se poursuit.

Les agents de Paris et de Province continuent à nous adresser des lettres nous assurant de leur concours. Nous sommes heureux et fiers de voir combien notre initiative est appréciée. Si les bonnes volontés continuent ainsi à se grouper autour de nous, il y aura encore de beaux jours pour la moto en France. Ce n'est que par la réunion de tous les concours que l'on pourra faire sortir notre industrie et notre commerce de la torpeur dans laquelle ils risquent de sombrer.

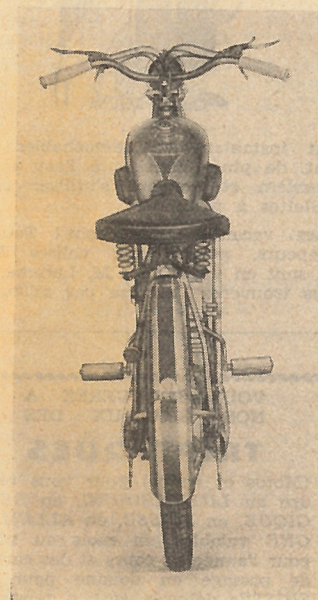
Il faut agir rapidement. La quinzaine de la 175 sera l'une des premières manifestations d'activité dans ce but. Colaborez tous avec nous.

Un effort comme celui-ci ne peut jamais être perdu et ses conséquences commerciales peuvent avoir une importance considérable.

Tous nos lecteurs savent combien nous nous sommes attachés à obtenir, dans tous les domaines, des résultats susceptibles d'intensifier l'usage de la moto. Nous continuons à travailler dans ce sens, mais cette fois, il faut que ceux qui sont les premiers intéressés nous aident de tous leurs moyens.

× × ×

Afin de faciliter la préparation et le classement du concours que nous avons organisé entre les agents, nous prions tous ceux d'entre eux qui préparent une exposition de remplir et de nous retourner le coupon ci-dessous.



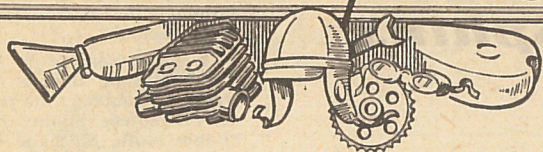
Le vélomoteur Sphinx
vu de l'arrière.

segment râcleur à la jupe : soupapes SOS en forme de tulipe. Le cylindre est en alu chemisé et la culasse en fonte spéciale. La boîte deux vitesses est commandée par un petit basculeur au pied.

NOM :
RAISON SOCIALE :
MOTORISTE à :
ADRESSE :
à l'honneur d'informer l'administration de « Moto-Revue » qu'il organise une exposition de 175 cmc. dans son magasin. Dès le début de cette exposition, il adressera une photographie de son magasin, destinée au classement pour le concours entre agents.

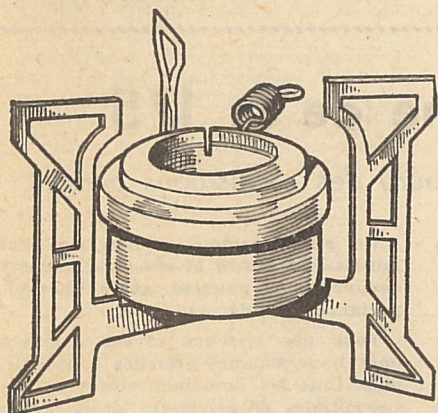
SOYEZ BON AVEC VOTRE MACHINE . ELLE VOUS LE RENDRA AU CENTUPLE

CONSTRUCTEURS FABRICANTS



PIQUE-NIQUEZ CHAUD

Voici le soleil, bientôt les pique-nique. Ceux qui se contentent de quelques sandwiches rapidement avalés ignorent toutes les joies d'un bon et vrai repas savouré en plein air. Mais ce repas, il faut pouvoir le faire cuire ou tout au moins le réchauffer et, dans l'opinion de beaucoup, cela nécessite un matériel encombrant et onéreux. Ceux-là ignorent donc les accessoires réduits et si pratiques qui ont été réalisés pour le tourisme à pied ou en vélo. Plus de bouteilles suintantes et fragiles d'alcool, d'essence ou de pétrole, plus de réchauds volumineux et compliqués, mais dans un réchaud minuscule, une pastille sans odeur, résistant au vent le plus violent et grâce à laquelle on peut réchauffer et à la bonne cuisine. C'est le matériel « Méta ».



Les pastilles « Méta » sont généralement connues, mais ce qu'on sait moins, c'est que Méta fabrique également toute une série d'accessoires simples et de prix modiques, remarquablement adaptés au motocyclisme; par exemple, le réchaud Méta N° 20 se met dans la poche et ne coûte qu'une quinzaine de francs. La Société Méta nous a promis d'adresser gratuitement ses catalogues illustrés à ceux de nos lecteurs qui lui en feront la demande par l'entremise de *Moto-Revue*. Demandez-nous cette intéressante brochure, nous vous la ferons parvenir bien volontiers et vous verrez que ça en valait la peine.

CHEZ HABERT : BON TRAVAIL
ET PRIX HONNETES
EXTRAIT D'UNE LETTRE
DE M. FATIGUE, PARIS

« Laissez-moi vous remercier tout d'abord du renseignement reçu de vous

par lettre au sujet de mon débrayage; sur votre invitation, je suis allé voir M. Habert à Moto-Hall, et je suis enchanté d'avoir connu, grâce à vous, un connaisseur de la moto et surtout un honnête commerçant qui peut être assuré de ma sympathie et de ma clientèle ».

Paris, le 25 février 1938.

LATSCHA, AGENT DE TERROT

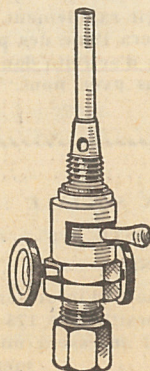
Latscha vient de prendre l'agence Terrot, c'est là une nouvelle d'importance et qui sera certainement bien accueillie des motocyclistes de la région d'Asnières; beaucoup d'entre eux connaissent, en effet, l'excellente réputation de cet actif agent, mais regrettaient qu'il n'ait pas de machines à leur portée, car les B.M.W. et les Zundapp ne sont pas accessibles à tout le monde. C'est pour satisfaire cette importante clientèle locale que Latscha a décidé de représenter également une marque française de haute réputation, d'où son choix de Terrot. Du vélomoteur à la puissante 750 flat-twin, on peut donc désormais trouver aux magasins de la rue Auguste-Bailly une gamme complète de motos de grande classe.

CARBOHYD EN BELGIQUE

Les qualités de Carbohyd sont appréciées dans la plupart des pays motocyclistes, entre autres en Belgique. Nous croyons donc utile d'informer nos nombreux lecteurs belges que M. Estasse, 34, rue des Croisiers, à Namur, a pris la représentation de Carbohyd et qu'il fournira bien volontiers tous renseignements aux motocyclistes de son pays.

LE ROBINET-RESERVE ALGY

Nous avons annoncé à nos lecteurs que la maison Algy étudiait un modèle



de robinet-réserve différent de celui que nous avons déjà présenté.

Le voici créé. Ainsi que vous pourrez le voir par le dessin ci-dessus, le robinet est maintenant incorporé à la réserve, assurant ainsi une parfaite étanchéité. D'autre part, l'ensemble, sensiblement moins long que le précédent, est d'une pose plus facile.

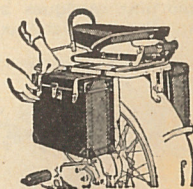
Ce sont là des avantages que les motocyclistes ne manqueront pas d'apprécier.

CARBOHYD A 7 FRANCS POUR
LES LECTEURS
DE « MOTO-REVUE »

Nous avons obtenu que la Maison Carbohyd, malgré les hausses, ramène pour nos lecteurs à l'ancien prix de 7 fr. la boîte échantillon, dont le prix avait été à 10 fr. Nous sommes persuadés que nos lecteurs sauront gré à Carbohyd de son geste généreux et continueront d'utiliser avec satisfaction cet excellent produit, au sujet duquel nous recevons d'ailleurs toujours de nombreuses lettres d'éloges.

LES VALISES FRAMO

Pour le transport des bagages à moto au cours de longues randonnées, les valises amovibles Framo sont plus pratiques et plus élégantes que la fixation directe tant bien que mal des bagages sur la moto. Les valises Framo s'adaptent instantanément sur toutes motos et



sont instantanément détachables. Elles sont, de plus, étanches à l'eau et à la poussière et peuvent s'utiliser comme mallettes à main.

Les vacances approchent! Touristes, campeurs, pensez aux valises Framo qui sont en vente chez M. Latscha, dont vous trouverez l'adresse par ailleurs.

VOUS TROUVerez A NOS BUREAUX DES

TRIPTYQUES

(Motos et Autos) pour vous rendre au LUXEMBOURG, en BELGIQUE, en SUISSE, en ALLEMAGNE valables un mois ou bien pour l'année en cours et des cartes de passage en douane pour la SUISSE, délivrés séance tenante. Pour les triptyques allemands, la demande doit être faite 4 jours d'avance.

Tous renseignements à notre
«Service Touristique»

A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.

Concours d'estafettes
motocyclistes de Dijon

CLASSEMENT INDIVIDUEL
DES EQUIPIERS

1. Sergent Baumont (27^{me} R.I.), 259 pts;
2. Sergent chef Cotelte (27^{me} R.I.), 256;
3. Sergent Magnin (27^{me} R.I.), 244;
4. Mar. des logis chef Chatenet (1^{er} R.A.D.), 241;
5. Sergent Ravet (27^{me} R.I.), 238;
6. Mar. des logis Prost (1^{er} R.A.D.), 234,5;
7. Mar. des logis Girard (8^{me} T.E.), 233 (side);
8. Mar. des logis Peschaud (8^{me} T.E.), 228 (side);
9. Cap. Vinninger (27^{me} R.I.), 227,5;
10. Adjudant Pequignot (27^{me} R.I.), 222;
11. Soldat Kiefer (134^{me} R.I.), 217;
12. Adjud. Traineau (4^{me} R.I.), 206;
13. Mar. des logis Perroud (8^{me} T.E.), 180,5 (side);
14. Brig. chef Durand (1^{er} R.A.D.), 180 (side);
15. 2^{me} cl. Ballage (4^{me} R.I.), 167,5;
16. Soldat Cayuera (134^{me} R.I.), 162,5;
17. Serg. ch. Guéreau (134^{me} R.I.), 144;
18. Sergent Annosse (4^{me} R.I.), 137.

CLASSEMENT PAR EQUIPE

- 1^{re} équipe A du 27^{me} R.I.: Sergent Baumont, 259, Adjudant Cotelte, 257, (516 pts).
 - 2^{me} équipe A du 1^{er} R.A.D.: Mar. des Logis chef Chatenet, 241, Mar. des Logis chef Pros, 234,5 (475,5 pts).
 - 3^{me} équipe B du 27^{me} R.I.: Sergent Ravet, 238, 2^{me} classe Vinninger, 227,5 (465,5 pts).
 - 4^{me} équipe A du 8^{me} T.E.: Mar. des Logis Girard, 233, Mar. des Logis Peschaud, 228 (461 pts).
 - 5^{me} équipe A du 134^{me} R.I.: Soldat Cayuera, 162,5, Sergent chef Guéreau, 144 (306,5 pts);
 - 6^{me} équipe du 4^{me} R.I.: 2^{me} classe Ballage, 167,5, Serg. Annosse, 137 304,5 pts).
- La Coupe du Progrès de la Côte d'Or est attribuée à l'équipe A du 27^{me} R.I.
- La Coupe Robert Houdart est attribuée au premier classé des motocyclistes civils M. Henri Martin, de l'U.M.A.D.
- Le président et les membres de l'U.M.A.D. remercient vivement les commerçants et industriels qui ont bien voulu offrir de jolis cadeaux aux concurrents

Le concours de l'estafette
20 mars 1938

Le Concours de l'Estafette Motocycliste aura lieu le 20 mars. L'ensemble des épreuves qui auront lieu en forêt de Fontainebleau porte sur une lecture de carte, un croquis panoramique, un relevé d'itinéraire, un parcours routier (80 kms environ divisé en trois « boucles ») et un parcours en terrain varié (4 kms environ en forêt).

Douard a réussi sa
traversée du désert
sur vélomoteur Prester

Nos lecteurs sont au courant du raid entrepris par M. Douard à travers le Sahara. Les Ets Prester nous communiquent le télégramme qu'ils ont reçu du courageux vélomotoriste:
« Arrêté définitivement 250 kms sud Béchar, après avoir surmonté difficul-

tés sans nombre au passage Sagardette. Moteur parfait état, mais jante arrière trop bosselée pour pouvoir maintenir pneu. Impossible aller plus avant malgré tout mon désir.

DOUARD ».

Malgré cet arrêt à 250 kms du but, la performance de Douard est remarquable. Elle prouve une fois de plus les merveilleuses qualités du vélomotoriste. La construction française et la marque Prester en particulier, peuvent être fiers du résultat.

Moto-Revue Belge

Forest-La Baraque
Fraiture-Forest

La grande épreuve nationale d'hiver Forest-Baraque, Fraiture-Forest, organisée par l'Auto-Moto-Club de Forest n'a pu se terminer par suite de la neige accumulée à proximité de la Baraque-Fraiture. Elle forma une obstacle vraiment infranchissable qui força les concurrents à faire demi-tour.

Ne voulant pas priver les meilleurs d'un effort méritoire, le club organisateur établit un classement qu'il transmit à la Commission sportive fédérale. Celle-ci n'a pas estimé devoir prendre en considération cette suggestion. Le Comité sportif de l'Auto-Moto-Club de Forest ajoute: « réflexion faite, nous devons reconnaître que cette décision s'imposait. Car, si la plupart des 26 concurrents ayant atteint Houffalize étaient d'accord pour réclamer un classement, ils étaient par contre en plein désaccord quant à la façon de l'établir.

C'est la raison pour laquelle notre Comité a estimé plus sage, sinon plus équitable de se borner à récompenser indifféremment les 44 partants en leur attribuant une plaquette artistique qui rappellera leur participation à l'une des plus sensationnelles épreuves du sport motocycliste national. »

En présence de quoi, les concurrents se sont donné rendez-vous pour l'an prochain.

La Bibliothèque
du Motard

A notre époque de vie chère et de loisirs, combien il est agréable de rêver à une petite maison spacieuse et confortable que l'on pourrait avoir à soi et que l'on pourrait transporter avec soi, et cela que l'on voyageât en automobile ou en chemin de fer, le tout en ne dépensant que 500 francs (sous sa forme la plus simple), pour la construire soi-même.

Or, ce rêve a été réalisé par un vétéran du Touring-Club de France et s'est vu récompensé par le premier prix des deux derniers concours organisés en ce genre par notre grand club touristique.

L'auteur, au lieu de mettre dans le commerce sa création, fruit de plusieurs années de travail et d'expérience, a

préféré enseigner à tous le moyen de construire semblable maison et cela avec un outillage que tout le monde possède et sans aucune connaissance de menuiserie.

Les éditions « Camping » viennent de lancer cette publication sous le titre « Une maison pliante pour 500 francs », par A. Marcou, Prix 15 fr. — Franco 16 fr. 50.

Voilà un ouvrage que le touriste, le campeur, l'entrepreneur, l'ouvrier ou l'hôtelier voudront avoir; car il leur enseignera, outre le moyen de construire cette maison (qui n'est pas une simple tente, mais peut être construite en matériaux plus protecteurs) les procédés économiques pour la meubler, la transporter avec ou sans auto et se procurer enfin le terrain nécessaire pour la planter.

Vous trouverez à notre Service Librairie une brochure: « Petits Moteurs pour Modèles Réduits », éditée par Gens Suzor, vice-président du Modèle Air-Club de France, 128 pages, 26 illustrations, dont: 36 photographures, 57 dessins, 3 plans de modèles à moteur. — L'époque héroïque. — Vulgarisation des modèles réduits. — Les moteurs à air comprimé. — Les moteurs à explosions. — L'après-guerre. — Le moteur à explosions en Angleterre et en France. — Les moteurs de l'industrie spécialisée. — Un mauvais exemple. — Méthodes de construction. — Réalisation des parties hautes. — Les parties basses. — Prix franco: 24 francs.

ON REMET ÇA...

(Suite de la page 261)

Ce n'est pas à des gens en mauvaise santé ou perclus d'infirmités que l'on doit 995 pour mille des accidents. C'est au contraire à des imprudents, à des téméraires, aux fous de la route... Croit-on, à l'Académie de Médecine, que l'examen médical va les assagir? De cet examen, ils se moqueront comme de leur première culotte... Mais c'est nous qui hériterons des ennuis... et de la note à payer. Car je n'ose espérer que l'examen médical serait gratuit...

Pour diminuer le nombre des accidents, il n'est qu'une solution: une police de la route... et une vraie. C'est un sujet que nous avons souvent développé dans ces colonnes, et il nous semble inutile d'y revenir à nouveau.

A cette police de la route, nous demanderons de prendre des mesures très énergiques contre les fous que, malheureusement, nous rencontrons à chaque kilomètre. Il ne lui faudra rien pardonner dans cette lutte pour la sécurité, puisque les hommes ne sont pas assez raisonnables pour s'assurer eux-mêmes cette sécurité.

Le respect du code de la route. on l'obtiendra par une police de route, et uniquement par elle. Mais que l'on ne vienne pas nous parler d'un examen médical, c'est une vaste plaisanterie...

Roland TESSIER.

Clubs

Nous nous excusons auprès des clubs dont les communiqués n'ont pu passer la semaine dernière, faute de place. C'est la conséquence des communiqués trop longs qui continuent à nous être adressés. Condensez S.V.P., c'est votre intérêt à tous.

■ **MOTO-CLUB MANOLA.** — Au cours de la réunion générale du jeudi 3 mars présidée par notre ami Viard, mise au point de la sortie de Pâques à Autin pour deux et trois jours. Ensuite, élaboration du calendrier des sorties du mois :

20 mars : Circuit dans la Brie par Tournant. Retour par Brie-Comte-Robert, porte de Vincennes 8 heures.

Après l'exposé de notre président sur la fête organisée par l'Entente Motocycliste de la Région Parisienne, nous informons nos sociétaires que nos réunions se font désormais tous les jeudis à notre siège, à la Torpille, 9, faubourg du Temple. Le Moto-Club Manola, essentiellement touristique, invite cordialement les isolés à nos réunions et sorties.



SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — Sport-tourisme-Camping. — Dimanche dernier, la section camping a inauguré sa saison, à Ermenonville, ou un grand nombre de touristes sont venus les rejoindre. Pour cette première sortie camping de l'année, ce fut un succès, en effet. M. le Maire du village S.M.C.P., c'est-à-dire notre camarade Tigner, directeur de la dite section, avait groupé une dizaine de tentes, ce résultat laisse prévoir pour la saison une grande activité des amateurs de cette vie saine et joyeuse du camp. Le matin, quel plaisir de s'éveiller parmi la nature avec le chant des oiseaux, le soir, la veillée autour du feu de camp ou chacun pousse sa petite romance. Il suffit de vivre cette vie une fois, pour en apprécier tous les charmes. Aussi, engageons-nous les futurs campeurs motivés à adhérer à notre section, pour obtenir une licence qui leur donnera le droit de camper dans les forêts domai-

nales et camps divers.

Dimanche 20 mars : sortie touristique et camping à Verneuil. Rendez-vous porte de Champerret à 7 h. 30. Direction Bezons, Maisons-Lafitte, Poissy, traverser la Seine, suivre la N. 13 jusqu'à Triel, en ville prendre à gauche la G.C. 154 jusqu'à Verneuil. Ensuite à 1 km. tourner à gauche (route des Pins) et arrêter à l'auberge de la Galette. Fléchage jusqu'au village S.M.C.P.

Pour les campeurs, départ individuel le samedi.

Dans Paris-Nice, le Sporting sera représenté par notre camarade Bénézet.

Isolés cordialement invités à nos sorties. Renseignements et réunions tous les mercredis, à 21 heures, au siège social, 1, place de la Bastille. Tél. Arc. 16-39.

■ **CAMPING-CLUB DE FRANCE.** — Le Camp de la Section Motocycliste du Camping-Club de France aura lieu, les 19 et 20 mars, à Orveau. Départs séparés le 19. Pour les motos rejoignant le 20, rendez-vous à 8 heures, porte d'Italie.

Les isolés campeurs sont cordialement invités à toutes nos sorties.

Renseignements au siège, 218, bd Saint-Germain, Paris, 7^{me}.

■ **LA FLECHE, MOTO-CLUB DE VINCENNES ET SA REGION.** — Aux motocyclistes de Saint-Maur. — Les motocyclistes de Joinville, Saint-Maur, Créteil, Bonneuil, Champigny-sur-Marne, sont informés que, sur la demande de plusieurs de ses sociétaires habitant cette région, le Moto-Club « La Flèche » envisage la création d'une section du club à Saint-Maur-des-Fossés.

Dans ce but, une réunion se tiendra le mercredi 23 mars, à 21 heures précises, à la Maison Pierre, 11, avenue du Bois-Guimier, à St-Maur. Les motocyclistes intéressés sont priés de bien vouloir y assister.

■ **AUTOMOBILE-CLUB DU FINISTERE. — SECTION MOTOCYCLISTE.** — Conformément à ses statuts, la section motocycliste de l'A.C. du Finistère s'est réunie, mercredi soir, 9 mars, en assemblée générale ordinaire pour 1938.

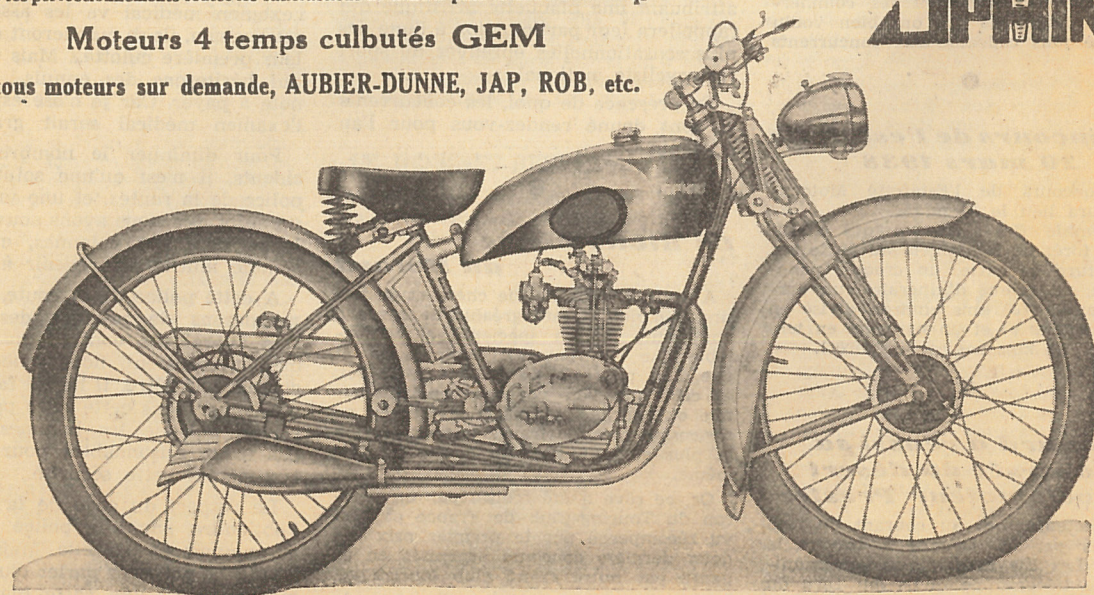
La séance est ouverte à 21 heures. C'est d'abord le compte rendu moral qui retrace la vie de la société depuis sa fondation, il y a juste un an. Puis le compte rendu financier, présenté par le trésorier, est adopté à l'unanimité. Le budget du club alimenté uniquement par les cotisations, est, en effet, en parfait équilibre et accuse même une plus-value intéressante.

UNE BELLE RÉALISATION !!! LE VÉLOMOTEUR

Tous les perfectionnements toutes les satisfactions de la moto pour le minimum de frais

Moteurs 4 temps culbutés GEM

et tous moteurs sur demande, AUBIER-DUNNE, JAP, ROB, etc.



POUR TOUS RENSEIGNEMENTS :

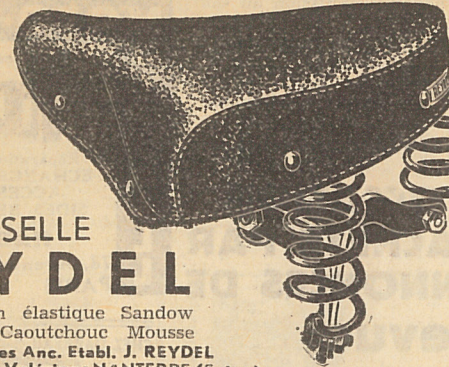
Vélocycleurs SPHINX 139, Rue du Château - PARIS (14^e) - Tél. Suffren 45-43



Pour le
Vélocycleur
pour la Mo-
tocycclette
LA SELLE
vraiment
SOUPLE

C'EST LA SELLE
REYDEL

A suspension élastique Sandow
et matelas Caoutchouc Mousse
Société des Anc. Etabl. J. REYDEL
7, rue du Mont-Valérien - NANTERRE (Seine)



TERROT
MONET GOYON
MOTOCONFORT
Achat - Echanges
Crédit - Reprises

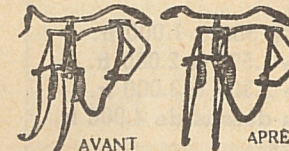
DESSIN 73, Quai du Point
du Jour (Seine)
Pont de Billancourt

DEPREZ
187 Rue Armand Silvestre
COURBEVOIE
Téléph. DÉFENSE 07-01
- Métro Pont-de-Levallois -
PEUGEOT - TERROT
Gnome-Rhône, Motoconfort,
Sidecars Bufflier, etc.
Comptant, Crédit, Reprises, Oc-
casions, Répar., Pièces détachées
Succur.: 7, Rue Meslay, PARIS
Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à midi



PLUS de PANNES
D'ESSENCE

La réserve ALGY
vous met à l'abri
de ce désagrément.
S'adapte à
tous les robinets.
Prix : 20 fr.
avec robinet 30 fr.
Notice s. demande
ALGY - 12, rue
de Villeneuve
ALFORTVILLE



CLINIQUE DES CADRES
Réservoirs et Roues
Téléphone Péreire 20-68
MARCHEMÉRIE - 16, rue Danton, Levallois
Ne pas confondre, bien noter n° 16

LA
TRIUMPH

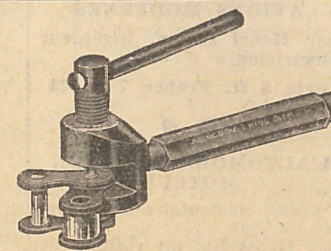
Chez HALHOUTE
Agent général pour Paris
Reprise en compte
toutes motos.
Réparations. Mise au point
19, r. Chales-V, Paris (4^{me})

B. S. A.
EXPOSITION - VENTE - ACHAT
La gamme complète
MOTOCONFORT
Crédit - Reprises
aux meilleures conditions
MOTO-BASTILLE
6, Boul. Richard-Lenoir, PARIS
Téléphone: ROQUETTE 29-28

LES SPÉCIALITÉS
ROLEO - KING - DICK

Dérive-chaîne
« KING-DICK »
Corps en acier, man-
che métallique hexa-
gonal, facile à tenir
vis-poinçon munie d'un
levier de grande di-
mension. Sûr - Rapide.

Réclamez-le à votre fournisseur habituel ou à défaut aux
Etablissements **ROLLET** 64, rue de la Folie-Méricourt - PARIS (XI^e)
Catalogue accessoires, genouillères, amortisseurs, repose-pieds,
courroies, outillage « King Dick », clés à molette, clés à tubes,
pignons tournantes, pompes et raccords « Bluemels », etc.
adressés sur demande.



Puis on passe à l'ordre du jour. Le morceau de résistance est la discussion publique... et parfois contradictoire du calendrier 1938 des sorties et manifestations sportives. Après de nombreux amendements dus aux suggestions de chacun, le tableau suivant recueille l'unanimité des suffrages :

Dimanche 20 mars : Sortie sur Roscoff et St-Pol-de-Léon, par Morlaix à l'aller et Lesneven au retour. — Dimanche 3 avril : Cucillette des dernières jonquilles en forêt du Cranou. (La suite du calendrier des sorties sera publiée dans le prochain numéro de « Moto-Revue ».)

L'assemblée adopte ensuite une résolution accordant le remboursement de la cotisation à tout membre qui fera inscrire deux adhérents nouveaux et admet la création d'une prime d'assiduité en nature aux membres totalisant le plus grand nombre de sorties dans l'année.

Puis la fondation d'une section camping est décidée, section qui admettra tous les campeurs sans distinction de véhicule.

Diverses idées sur la propagande à faire près des motocyclistes encore non affiliés sont adoptées. L'ordre du jour étant épuisé, on passe au renouvellement du bureau. Après vote aux bulletins secrets, le bureau 1938 est ainsi constitué :

Président : M. Guivarch ; secrétaire-trésorier : M. Rolland ; commissaire au camping : M. Colin ; chef de route : M. Mevel.

Avant de se séparer, les nouveaux élus tiennent à adresser leurs remerciements à M. Kuntz, démissionnaire du bureau pour raisons de santé, qui, toute l'année écoulée, se dévoua sans compter au club dont il fut l'un des principaux fondateurs. Il demeure néanmoins membre actif et a promis de participer au plus grand nombre de sorties compatibles avec le repos qui lui est nécessaire.

Encore une fois, nous renouvelons l'appel déjà lancé aux motocyclistes isolés en leur répétant qu'adhérer à un club est pour eux un devoir, un intérêt et un agrément.

La création de section camping permettra également aux campeurs cyclistes, tandémistes, motocyclistes et automobilistes de se grouper en camps parfaitement organisés et de goûter loin des hôtels, tout le charme d'une vie saine en pleine nature, pour un prix de revient incroyablement bas. Les néophytes hésitants trouveront près de M. Colin, campeur endurci, les conseils les plus éclairés.

Tous renseignements et inscriptions au siège social, 38, rue Colbert, et au domicile du président, Ker-Simone, rue Jules-Ferry, Paillet-Rouge.

M.C. DE PARIS. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Dimanche dernier, la sortie sur Soissons a réuni 39 participants. Sortie des plus agréables, agrémentée de jeux divers, visites touristiques et d'un excellent déjeuner en plein air. Le retour s'effectuait groupé avec dislocation, et apéritif à la Patte d'Oie de Gonesse.

Dimanche prochain : sortie sur la Roche-Guyon. Rendez-vous porte Maillot, 7 h. 15. Départ 7 h. 30 précises. Itinéraire : La Défense, Chatou, St-Germain et Poissy. Passé le pont du chemin de fer, prendre à gauche le G.C. 154 vers Villenne (regroupement chez Charlot, près du P.N. (avant la gare, bord de la Seine), puis Verneuil, Meulan, à la sortie, prendre à droite la N. 313 vers Ainvillie, Brueil, ensuite à gauche toujours 313 vers Sully et Vertheuil, puis à droite, Hte-Isle et la Roche-Guyon. Ce parcours détourné et très touristique. Regroupement sur la place. Le restaurant sera fléché.

D'autre part, les membres disponibles samedi sont invités à se rendre au départ des Paris-Nice, encourager l'équipe du club, et l'ami Halhoute, président sportif du M.C. Paris, engagé comme professionnel.

Renseignements : le mercredi à 21 heures, au siège, 52, rue de Bondy, à la réunion hebdomadaire, et tous les jours à la permanence, chez Halhoute, 19, rue Charles-V. Arch. 87-51.

■ **MOTOR-CLUB.** — Rendons à César... et admirons avec quelle précision Messieurs les Journalistes ont donné les gagnants de l'Éliminatoire du Bol d'Or. N'en tirons pour notre part aucune vanité, nous avons fait le maximum pour arriver à un résultat. De leur première course, menée à toute allure, nos « Juniors » retireront certainement des conseils profitables, aussi bien pour la préparation que pour la course elle-même.

En mécanique on n'improvise pas, des lois existent qui, sans être immuables, régissent pourtant les complexités d'un réglage de moteur. Seuls l'entraînement, la persévérance, beaucoup de doigté amènent un résultat sérieux, et avec un peu de chance, tous les espoirs sont permis.

Dans tout spectacle, un entr'acte est prévu. Nous délaierons donc notre bon Montlhéry pour... mais venons tous mardi et nous déciderons ensemble de cette sortie-détente et amicale ; beaucoup de sympathie ne demandent qu'à naître sur le terrain délicieux d'un déjeuner champêtre.

Les réunions du Motor-Club sont ouvertes à tous. Venez nous voir en voisins ou en curieux, vous serez regus cordia-

Agence Officielle
SAROLÉA
STOCK complet de
Pièces détachées

NEUF - OCCASIONS
COMPTANT-CRÉDIT
Reprise toutes motos

Atelier spécial de
réparations

SIDECARS
BELGIAN
Tous modèles en magasin
POSE GRATUITE

Distributeur
des bougies **K.L.G.**

Pneus
Dunlop - Michelin
Carburateur A.M.A.C.
Chaînes RENOLD

F. DELAUNAY
62, r. Rochechouart
PARIS - Trudaine 15-95

lement sans pression aucune quant à votre admission au sein même du club. Vous y rencontrerez sûrement et par hasard un ami, une figure connue qui, comme vous, nous rendra visite en toute simplicité.
Tous les mardis à 21 heures, 15, place de la République, salle du 1^{er} étage réservée, brasserie « le Savoie » (stationnement des véhicules, 4, rue Meslay).

**UNE MOTO D'OCCASION
SE VEND OU S'ACHÈTE PAR
LES PETITES ANNONCES DE
Moto-Revue**

C'est un fait qu'acheteurs et vendeurs ont constaté depuis longtemps. Les petites annonces de « Moto-Revue » constituent véritablement le marché le plus important de motos d'occasion.

Afin de faciliter encore à nos lecteurs l'usage de ces petites annonces, « Moto-Revue » fait, dans son numéro du 1^{er} avril, une innovation :

Au lieu de la présentation habituelle, les annonces seront classées par prix, sous les rubriques suivantes :

- Moins de 500 fr. — De 500 à 1.000 fr. —
- De 1.000 à 1.500 fr. — De 1.500 à 2.000 fr. —
- De 2.000 à 2.500 fr. — De 2.500 à 3.000 fr. —
- De 3.000 à 4.000 fr. — Au-dessus de 4.000 fr. et Divers.

Ne manquez pas, en envoyant vos petites annonces, d'indiquer d'une façon apparente, la rubrique dans laquelle elle devra être insérée.

Lecteurs, abonnés, acheteurs, n'oubliez pas :

**Consultez le numéro
du premier avril
de MOTO-REVUE**

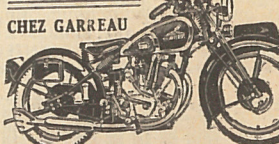
il vous faut des cartes !

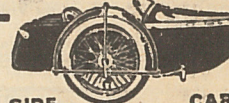
vous les trouverez toutes :

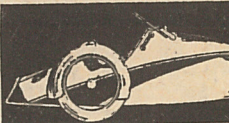
**MICHELIN - SHELL
FOLDEX - BLONDEL**

à la Maison de la Moto
12, Rue de Cléry - Paris

MOTO-HALL
Tous les modèles
TERROT
Réparations - Pièces
ECHANGE - CRÉDIT
ACCESSOIRES
SIDES BERNARDET
HABERT
78, Avenue des Ternes
PARIS Galvani 78-95

CHEZ GARREAU

EXCELSIOR - NEW - IMPÉRIAL
Motobécane - Terrot Scott.
Toutes pièces et accessoires anglais
Achat Echange
22, Rue Robert-Lindet PARIS
Métro : Convention Vaugirard 07-09
Toutes motos récentes d'occasion


SIDE CARS
FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, PARIS - 13^e
SPORT et TOURISME
MODÈLES 1938 dep. 1795 Frs
Catalogue sur demande
MÉTRO : Porte d'Italie
Téléph. : Gobelins 25-00


Side-Cars IMPÉRIAL. Les
plus beaux side-cars du
monde.
Agence : R. VOIVENEL
46, r. des Orteaux, Paris-20^e
CRÉDIT - REPRISES

Notre Librairie

**L'EQUIPEMENT
ELECTRIQUE**
et la T.S.F. A BORD DES
AVIONS MODERNES
par Henri Lanoy, Ingénieur
électricien.
Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

**LA PHYSIQUE
DE L'AUTOMOBILE**
Par F. Navez et F. Jaussens.
Prix : 30 fr.
Franco : 32 fr. 50

LE CARBURATEUR
Fonctionnement. Divers types.
Réglage. Pannes. Par René
Bardin.
Problème de la carburation.
Différents types de carbura-
teurs. Réservoir et alimenta-
tion d'essence. Montage du car-
burateur. Réglage des carbu-
rateurs. Insuccès et pannes de
carburation.
Prix : 9 fr.

**L'AUTOMOBILE ET SON
MOTEUR**
Etude élémentaire à la por-
tée de tous.
par Grosselein, un volume de
124 pages, 60 figures.
Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

CHAQUE COUP DE FREIN VOUS COUTE QUELQUES CENTIMES

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces 10 Frs
Une bonification de 20 %, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes : 1^o Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 % ; 2^o Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ; 3^o Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées : aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

**service permanen-
des occasions**

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

TERROT
Pour vendre, acheter, échanger
consulter d'abord
A. DUBOIS
ex-chef Service
Réparation Monet-Goyon
Recordman Bol d'Or 175 cmc.
66, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS
Tél. Péreire 19-73

MOTOCYCLISTES !
Pour commander votre
**TERROT
B.S.A.
MOTOBECANE**
Consultez A. DUBOIS, qui
vous fera vos reprises aux
meilleures conditions.
LIVRAISON IMMEDIATE
DE TOUS LES MODELES
5 CV Terrot RSSE en stock
Le plus grand choix de mo-
tos d'occasion de Paris ; ven-
dus avec garanties :
SOLDES DE LA SEMAINE
Véloc. Monet-Goyon ég. ét.
neuf 2.200 fr.
Moto Terrot 350 culb. Mono-
bloc HR grd luxe, ég. 4 vit.
sél. val. 8.000 fr. sold. 6.500 fr.
Motobécane 350 super club 4
vit. sélect. ég. 7.000 fr.
750 B.S.A. Y13 val. 13.825 fr.
soldée 12.000 fr.

OCCASIONS
Motobéc. 4 C.V. ég. 1.800 fr.
Terrot 4 C.V. lat. ég. 2.000 f.
Peugeot culb. latér. équi-
pée 3.000 fr.
175 Terrot cul. ég. 3.000 fr.
350 culb. Motobécane équi-
pée 3.800 fr.
Terrot 4 C.V. culb. équip.
sélec. ét. imp. 3.800 fr.
F.N. 5 C.V. culb. équip. état
neuf 4.500 fr.
Gillet-Herstal 5 C.V. équip.
tr. pr. 4.200 fr.
Peugeot 5 C.V. 503 ég. rélé
6.000 kms 4.500 fr.
C.V. 2 Gnome-Rhône 4 vit.
ét. imp. 6.500 fr.

SIDECARS
500 cmc. Terrot RSS 4 vit.
sélect. side Vannod très bon
état 7.200 fr.
500 cmc. Terrot RSS 4 vit.
sélect. gros réservoir. side Précision
éta. imp. 7.500 fr.
750 Terrot side Vannod t. b.
ét. 4 vit. ég. 7.500 fr.
750 Terrot side Bernardet
grd rout. ég. ét. nf 8.000 fr.
**A. DUBOIS, 56, rue Aristide-
Briand, Levallois (Seine)**


**LES
MEILLEURS !!**
S.A. Fr. PISTON BORG 34, Av. du Roule, Neuilly
Téléphone : MAILLOT 55-55

Tand-Sad MÉRAT
type porte-bagages,
se fait pour garde-
boue.
Réglable de l'avant.
PRIX : 290 fr.
En vente chez tous
les agents. - Rens. :
MÉRAT
30 r. de la Procession
SURESNES (Seine)
Tél. Longch. : 18-86

**Le carburateur a besoin d'essence
Le moteur d'huile**

TUBOTOM ne se bouche pas

F. TOUTIN
149, bd Jean-Jaurès, 14, r. du Port
CLICHY (Seine)
Tél.: Péreire 10-41
Concessionnaire de
**PRESTER - JONGHI - BMW
GNOME-RHONE - TERROT
MONET-GOYON - B. S. A.
TRIUMPH - SAROLÉA - F.N.
MOTOBECANE - ZUNDAPP
GILLET-HERSTAL - DAX
SIDES : BELGIAN, PRÉCISION**
Comptant, crédit, reprises, occasions
Ateliers avec outillage moderne
Réparations toutes marques
20 années d'expérience.
Dépannage gratuit
Stock pièces détachées, accessoires

MOTOCYCLISTES,
Ne décalassez plus votre
moteur pour décalaminer.
Ajoutez à l'essence :
CARBOHYD
SUPPRESSION COMPLÈTE de la
CALAMINE et du CLIQUETAGE
Départs instantanés, meil-
leures reprises et tenue en
côte, 10 à 20 % d'économie
d'essence garantie.
Contre ce bon d'essai M.R.
38 et 7 fr. en timbres ou
mandat c/ch. 1662-40 Paris,
vous recevrez deux boîtes
de tablettes pour cent li-
tres de carburant et une
documentation complète.
CARBOHYD
111, Bd Magenta, Paris (10^e)
M. Istasse, 34, rue des Croi-
siers, NAMUR (Belgique)

**MOTOBECANE
B. S. A.**
Pour vendre, acheter, échanger,
consulter d'abord
A. DUBOIS
ex-Chef de Serv. Rép. Monet-Goyon
Recordman Bol d'Or 175 cmc
56, rue Aristide-Briand
Levallois
Tél. : Péreire 19-73

Pièces détachées pour Motos
HARLEY-DAVIDSON Indian
Établi M. FILLIAT
8, r. Victor-Hugo, Levallois. Tél. Péreire 06-27
Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

**AGENCE GÉNÉRALE
ZUNDAPP**
16, RUE AUGUSTE BAILLY
ASNIÈRES

**AGENCE GÉNÉRALE
B.M.W.**
16, RUE AUGUSTE BAILLY
ASNIÈRES

MOTOS A VENDRE
A.J.S. 350 culb. écl. klaxon,
compt. vit. sélec. grand sport,
125 kmh., pneu, chaîne mot.
impec. R. Cartigny, 54, fbg St-
Martin, Paris.

175 Benelli compétition arb.
à came en t., pièce de rech.
et 125 compétition à mot. Aub-
Dunne, le tout ét. neuf. Re-
prendrai 3 ou 4 C.V. occasion,
j'enverrai photos et palmarès
des machines sur demande. Si-
gala, Garage, Bergerac (Dor-
dogne).

B.M.W. 750 R. 11 av. dével.
sol. et sid. b. état, 5.000 fr.
Gallien, 47, r. des Archives,
Paris.

Sup. 3 C.V. Dollar culb. out.
rev. mot. et pneu nfs gar. à
enl. 1.700 fr., sacr. 6 h. 1/2.
Dim. lun. mat. part. Mon
Large, 106, r. du Théâtre, 15^{me}.

Dresch 500 culb. 2 cyl. card.
tout. équip. vis. apr. midi.
Maestri, 28, r. Rivay, Levallois.

Gnome-Rhône Major 350 cc.
état abs. neuf, roul. 500 kms,
à vendre 4.500 fr. Van Assche
Alb., rue E. Basly, Wingles,
(P.-de-C.).

Gillet HERSTAL

VENTE A CRÉDIT en 13 mensualités

Renseignements chez les Agents de Gillet-Herstal et au Magasin d'exposition : 46, BOULEVARD MAGENTA — PARIS (X^{me})

Gnome-Rhône 5 C.V. D. 3, b. état, 1.800 fr. Blanchard, 67, r. Alfred-Labrière, Argenteuil.

1.950 fr. Monet-Goyon 250 culb., 17, r. Jouvenet.

350 Motobécane bloc mot. lat. équip. éclair. parf. ét. 1.600 fr. J. Dhont, 9, r. Lafontaine, Arcueil.

500 lat. Motobécane neuve, 4.300 fr., vis. sam. dim. Dany, 17, av. de la Saussaye, Drancy.

Le plus grand choix de Paris, motos d'occasion garanties vendues à crédit. Facilités d'échange.

SIDECARS

Les plus beaux sides d'occasion Echange. Crédit.

ECHANGES

Aux meilleures conditions toutes motos ou sides.

ACHAT TOUTES MOTOS

Révil, ex-Palais de la Moto, 82, av. des Ternes. angle bd Péreire, Paris. Ouvert le dimanche matin.

Avant d'acheter même une moto nve, voyez nos occasions garanties 6 mois, sans aucun frais pour le client. Entretien gratuit les dimanches, de 9 à 12 h. Cadeau à tout acheteur. Crédit à volonté. La Moto Rénovée, 58, rue Amelot, Paris.

Vélocette 3 vit. Motobécane nvs et d'occas. à part. de 800 fr. Achetez vélocettes oc. ttes marques. Barthélemy, 1, bd Voltaire, Asnières (Seine).

Grand choix motos compétition :

175 cmc. Terrot Brooklyn M.M., Jap, O.M.B. — 250 cmc. Terrot, Rudge, Guzzi. — 350 Velocette, K.T.T., Rudge. — 500 Jap, cyl. alu. culas. bronze et Norton. Reprise motos, voitures en compte. Facilités de paiement, 33, rue de Gergovie, Paris (ouv. le dim.).

A vend. cause auto véloc. Prester-Jonghy, dern. mod. 3 vit. au pied, kick, route 200 k. État neuf, 2.600 fr. Avril, Chalais (Charente).

VÉLOMOTEUR SANS PERMIS DE CONDUIRE

CHOIX CONSIDÉRABLE ACCESSOIRES, ACHATS, REPRIS

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION FRANÇAISE DE CE GENRE 300 fr. à la commande

2.000 SACOCHES CUIR la paire dep: 39 F. MOTORIST. 41 Av. des Ternes PARIS.

MOTOBÉCANÉ Tous Modèles en Magasin

Pièces détachées d'origine CRÉDIT - REPRIS

Norbert BONDU Agent exclusif 22, r. J.-Jaurès NANTES

MOTOBÉCANÉ

PNEUS

600x55 tringle 25x3,00 — 26x3,50 — 27x4,00 —

PNEUS SPECIAUX pour DIRT-TRACK et MOTO-BALL DEMANDEZ NOS TARIFS

Les Docks du Pneu 387, Rue de Vaugirard. 387 PARIS (XV^e) Vaugirard 41-42



Les PROTEGE-JAMBES VetW & les PROTEGE-MAINS VetW En vente chez tous bons agents de motos Pour le gros : Etabl. V. & W. 5, Rue Franklin, PRE-SAINTE-GERVAISE

MOTOBÉCANÉ

Tous Modèles en Magasin

Pièces détachées d'origine CRÉDIT - REPRIS

Norbert BONDU Agent exclusif 22, r. J.-Jaurès NANTES

MOTOBÉCANÉ

2.000 SACOCHES CUIR la paire dep: 39 F. MOTORIST. 41 Av. des Ternes PARIS.

SILENCIEUX WILMAN

Tromblon perfectionné Spirale démontable Emaillé 100 fr. Chromé 125 fr. 6 à 8 rue de Dieppe à COURBAVOIS (Seine) TEL : OEF. 19-65

Oildag Colloidal Graphite (in Oil)

MANUF. PAR E. G. ACHESON L^{re} Graphite Colloidal dans l'huile 30 ANS D'EXPERIENCE Rodage sûr et précis Longévité des moteurs Docum. Techn. gratuits sur demande Anc. Ets Paul MAURY 48, r. de la Bienfaisance. PARIS

TERROT CHARRIER

ex-coureur des Ets Terrot Vente - Crédit - Reprise Toutes marques 28, Rue Davoust, 28 (angle bd Ed.-Vaillant) PANTIN

NAVILLE FRÈRES

Construction de ROUES pour motos, autos, avions, canoës, etc. Roues caoutchoutées pour tous chariots Réparations - Transformations. Expéditions en province. 25, Rue BEZOUT PARIS - 14. GODELINS 72-98 METRO: ALESIA

Souvenez-vous que LIPTON à DIJON est le spécialiste des pièces moteurs, réparations, soupapes, axes, etc.

René-Gillet 1.000 cmc. type police, trs rap. parf. ét. essai volonté, prix int. Repr. moins fort. René, 23, r. Beauregard, apr. 18 h.

1^o Moto 6 C.V. René-Gillet, ay. roul. moins de 10.000 kms. 2^o Moto 500 cmc. mot. Blackburne (culb.), ét. neuf, J. Romain, r. d'Hermon, St-Michel (Aisne).

250 Terrot 4 tps, écl. par batter. parf. ét. 1.600 fr. André, 105, bd du Port-Royal, dimanche matin.

Moto Terrot L.S.T. 2 C.V. 2 tubes, b. état, 1.500 fr., 5, allée de la Concorde, Bondy (S.).

5 C.V. M. side, g. malle coq. p. roul. 3.000 fr., ét. nf, 81, r. L.-Carnot, Clamart.

Cause départ particul. vend. access. moto, bas prix: Tenor Cicca 100 fr., tan-sad 25 fr. sacc. caval. 20 fr. écl. Alter-novi neuf, 150 fr. Huile, bougies, etc., vis. le soir ap. 18 h. et le samedi et dimanche, Bobier, 11, r. Victor-Hugo, Châtillon-s.-Bagneux (Seine).

Velocette 5.000. Saro. Greg. 3.500. Side surb. 500 Richard-son, 86, r. La Fédération, 15^{me}.

B.S.A. 5 C.V. EtoileBleue. — B.S.A. 5 C.V. 2 cylindrées. — B.S.A. 3 C.V. Etoile Empire. Impeccables, cme nf, av. garan. Imbernotte, 1, r. des Acacias.

Motobécane 2 C.V. 3 vites. équip. 1.000 fr. Peugeot P 110 c. nve 1.800 fr. Terrot 4 C.V. et Gnome-Rhône 1.900 fr. Saroléa 500 cmc. équip. cul-but. 3.800 fr. Rally spéc. roadster 7.200 fr. Moto Terrot R.S.S.E. en stock Crédit. Reprise. Gros, 33, rue de Gergovie, Ouv. le dimanche.

B.S.A. LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE EXPOSITION DES MODÈLES 1938

Catalogue franco sur demande

B.S.A. dispose toujours de belles occasions RÉVISÉES ET GARANTIES 6 MOIS

750 Montgometry Jap culb. eq. tr. b. état, 7.500 fr. side Buffler compl. 2.000 fr. Philippe, 47, r. Bernard-Palissy, Tours (I.-et-L.).

Jolie Motosacoche 350 culb. en parf. état, équip. complet, tan-sad, 3.500 fr. Vis. le soir. Peeters, 33, rue Marcadet, Paris, 18^{me}.

350 Stylson Jap lat. parf. ét. t. équip. tan-sad et enl. 2.000 fr., cause dble emploi, visit. l'après-midi, Lallan, 33, grde Rue, Savigny-s.-Orge (S.-et-O.).

GILLET HERSTAL CREDIT BONNET Gnome-Rhône TERROT PRESTER M.R. ET TOUTES MARQUES ETABLISSEMENTS BONNET 172, AV. ED. VAILLANT BILLANCOURT (SEINE) METRO BILLANCOURT CREDIT BONNET LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION FRANÇAISE DE CE GENRE CREDIT BONNET SALON D'EXPOSITION DE MILLE M2 CHOIX CONSIDÉRABLE ACHAT, REPRIS, ACCESSOIRES CREDIT BONNET 172, AV. ED. VAILLANT BILLANCOURT (SEINE)

Terrot 250 3 C.V. 2 tps, ét. parf. t.-sad, 1.200 fr. Pimoull, 3 bis, r. Roll.-Garros. Le Bourget.

Fourel, 26, r. des Bernardins, Paris, 5^{me}. 250 cmc. 4 vitesses, rapide.

Gillet-d'Herstal 500 culb. c. nve, 3.800 fr., t. les apr. midi et lundi t. la journée, Riamon, 54, fbg Montmartre, Paris, 9^{me}.

Grand choix petites voitures ttes marques occ. garant. rep. ttes motos, crédit sous 48 h. Turenne Automobile, 10, rue Dieu. Bot 29-20.

Gnome-Rhône 350 cmc. culb. rect. toute équip. écl. bon et. except. 2.900 fr. Motobécane 350 nouv. bloc 1036 3.000 fr. Terrot 500 très récent. Monobloc, avec side 4.800 fr. Paul, 50, r. Pernety, Crédit. Reprise. Ouvert dimanche.

Grand choix motos et side-cars provenant de nos reprises. Crédit facile. Reprise. Echanges. Duriez, spécialiste Rosengart, 66, av. Emile-Zola, Paris, 15^{me}.

Grand choix motos et side-cars provenant de nos reprises. Crédit facile. Reprise. Echanges. Duriez, spécialiste Rosengart, 66, av. Emile-Zola, Paris, 15^{me}.

Part. vend 350 culb. Jap mot. état neuf, 2.000 fr. Hinault, 60, av. du Maine, 14^{me}.

SIDECARS

B.M.W. 750 2 carb. side Précision, parf. état, dim. ou lundi mat. Marti, 131, rue Championnet, 18^{me}.

Harley-Davidson 12 C.V. 1927 side bipl. rev. avril 37, 6 l. 1/2 factures, essais, 3.500 fr. Durieux, 72, bd Flandrin, Paris, 16^{me}.

Terrot 500 R.S.S. culb. side Roy grd sport, affaire à saisir, 5.800 fr. Jouanel, 6, r. Aristide - Briand, Issy-les-Moulineaux.

Achete carrosserie bipl. Bernardet, faire offre à Neka, 19, r. Portefoin, Paris, 3^{me}.

Saroléa 6 C.V. culb. avec Belgian, impec. Imbernotte, 1, rue des Acacias, Paris.

IL EST DE VOTRE INTÉRÊT de ne rien acheter sans avoir consulté

25, Rue Duret, Paris 16^e B.S.A.

B.S.A. 25, Rue Duret, Paris 16^e

met en vente quelques modèles 1937 dans des conditions avantageuses

OCCASION UNIQUE DANS L'ANNÉE

VOITURES

Amilcar sport 7 C.V. M2 spéc. 1931, 4 vit. sup. Torpédo sport, T.S.F., 110 kmh., état neuf, 7.000 fr. tel. excep. sam. dim. Ric. 65-96. Martin, 34 bis, quai de Boulogne, Boulogne (Seine).

Amilcar M2 fx cab. 7 C.V. cme neuf, 5.200 fr. Repr. moto Boucherie, 40, r. C.-Desmoulin, Cachan (Tél. Alésia 23-90).

Darmont Morgan écl. élec. fr. AV, peu rlié, 3.000 fr. Guyon, 12, r. des Solitaires, Paris, 19^{me}.

20 petites voitures d'occasion de 5 à 8 C.V., de 5 à 10.000 fr. révisées et garanties. Reprises toutes motos et sidecars en compte. Crédit 18 mois. Concessionnaire Simca, 71, rue de Dunkerque, Paris, 9^{me} Trud 83-96.

Licorne 5 C.V. cond. int. 4 pl. 4 ptes, tte-tôle, 5 pns nfs. 6.500 fr. Reprise Moto, 50, rue Pernety, Paris.

Roadster 6 C.V. Fiat parf. ét. Imbernotte, 1, rue des Acacias, Paris.

50 Rosengart nves et occas. révisées gar. 20.000 kms, chez Duriez, spécialiste Rosengart, 66, av. Emile-Zola, Paris, 15^{me}.

Grd choix petites voitures d'occasion, ttes marq. révisées et garanties. Reprises ttes motos et sidecars en compte. Crédit. Esure, 12, rue de Patay, Paris, 13^{me}.

ECHANGES

Bugatti 10 C.V. 4 vit. sport, 4.900 fr. — Peugeot cabr. 5 C.V. 1.900 fr. Fait repr. 15, rue Haxo, Paris, 20^{me}.

San-Sou-Pap mot. Jap compétition 3 C.V. 2 tubes sélec. au pied, éclair. Novi compt. ttes pièces chromées ctre moto 350 ou 500 av side à droite. Paumard, 7, pl. V.-Hugo, Joues-les-Tours (I.-et-L.).

OCCASIONS Visibles au Service des Occasions de TOUTES GNOME ET RHONE 49, Avenue Grande-Armée - PARIS MARQUES Sur demande la liste des occasions disponibles

N'oubliez pas que AUBIER & DUNNE AVEC SES 50 RECORDS DU MONDE ses innombrables victoires dans toutes les épreuves est le seul moteur de vélomoteur ayant indiscutablement fait ses preuves. ST-AMAND-LES-EAUX (Nord)

Tous les Segments, Soupapes, Pistons pour MOTOS Spec. de Réajustage moteurs toutes Marques Délais 24 h. Prix imbattables A.AUPIC & R. SANN, 9, Rue Waldeck-Rousseau, PARIS (17^e)

MOTOBÉCANÉ Tous les modèles chez PERRIN Recordman du Monde Reprise aux meilleures conditions 50, Avenue Edouard-Vaillant BOULOGNE-BILLANCOURT (Seine) Mét. Pte St-Cloud Mol. 29 62 TERROT MONET-GOYON SAINT-DENIS MOTOS VÉLOMOTEURS Toutes Marques Prester — M.R. — Terrot New-Map Accessoires - Réparations Crédit - Reprises Émile PINOY 26, Rue Ernest-Renan, 26 SAINT-DENIS (Seine) Tél.: Plaine 16-76

ACHETEZ VOTRE TERROT
 Chez **LEGER** Concessionnaire exclusif
 4, Grande-Rue, St-Maurice
 Ent. 20-59
 Toutes pièces détachées.
 Réparations
 Vélo. Moto. Sidecar. Crédit.



CHROME-CUIR

38, Rue du Château-d'Eau, 38
 PARIS (10^{me})
 Téléph. : BOTZaris 73-37
 Magasins et atelier au 1^{er} étage
 ouv. tous les jours sauf dimanche
 Tout l'équipement motocycliste
 pour hommes et dames.
 Fabrique de vêtements de cuir
 Tous modèles sur demande
 Vêtements sur mesures.
 Catalogue illustré adressé gra-
 tuitement sur demande.

Saint-Denis Motos

TERROT
 NEUF - OCCASION
 Echange et réparations toutes marques
 Tous Accessoires et pièces détachées
Emile PINOY
 26, rue Ernest-Renan, 26
 SAINT-DENIS (Seine)
 Tél. Plaine 16-76

Meuble I. 32-66-46 che. sculp.
 T.S.F. 9 lamp. gar. ttes ond.
 P.U. tourn. disq. écl. 2 dif.
 écout. ctre mod. side ou 4.000
 Thomassin, Tél. Charl. 04-04.

Ech. cab. Amilcar 31 3 pl.
 M. 2, bien équip. 2 roues sec.
 c. Rally B.N.C. Derby ou autr.
 vis. apr. 6 h. Rossetto, 45,
 bd de Charonne, Paris, 11^{me}.

Reprises motos et sidecars en
 compte sur voitures d'occasion
 revisées et garanties. Escure,
 12, rue de Patay, Paris, 13^{me}.

Reprises toutes motos et si-
 des en échang. de Rosengart,
 Simca - Cinq, Georges - Irat,
 Amilcar nves et occasions, 18
 mois de crédit. Gros, 33, rue
 Gergovie. Tél. Ségur 51-67.

Plusieurs petites voit. sport
 et autres à vend. ou échang.
 ctre motos crédit, rep. ouv.
 dim. Paul, 50, r. Pernety, 14^{me}.
 Métro Pernety.

Reprises motos et sidecars en
 compte sur Simca - Cinq,
 (13.900) et Rosengart (12.900),
 ou toutes autres voitures de
 petite puissance neuves et oc-
 casions. Rien à payer compt.
 Crédit 18 mois. Conces-
 sionnaire Simca, 71, rue de
 Dunkerque, Paris, 9^{me} (Trud
 83-96).

ON DESIRE ACHETER

Cherche d'occasion vélomo-
 teur. Ecrire Marcel Ch., 48, r.
 Gardenat-Lapostol, Suresnes.

Ch. sidecar 500 side touris.
 à dr. Ecr. Bouvier, 11, r. des
 Solitaires, 19^{me}.

J'achète ttes motos et voit.
 sport même accident. Paul,
 50, r. Pernety, 14^{me}. Ség. 26-67.

J'achète toutes motos, sides,
 cyclecars, voit. même accident.
 Delaire, 33, rue Gergovie, 14^{me}
 Ségur 51-67.

Achat maximum motos réc.
 sides, vélomoteurs. La Moto
 Rénovée, 58, r. Amelot, Paris.

Achète Peugeot 515 type S.
 P. ou H.L., ét. nf, Det. Gal-
 tier, P.A.R. Annecy.

Cherche 350 cmc. culb. réc.
 et moderne en parf. état, de
 préf. Dollar ou échangerai moy.
 suppl. ctre 350 Dollar (mod.
 1930), écr. Leclere A., 7, av.
 Secretan, Paris, 19^{me}.

J'achète compt. ttes motos
 sides et voit. modernes. Des-
 sin, 73, quai du Point-du-Jour,
 Pont de Billancourt (Seine).

DIVERS

Compt. Jaeger bi total 160
 fr., chaîne moto 12.7 30 fr.
 Bouvard, 4, r. Lord-Byron, 8^e.

125 fr. comp. Jaeger b. état.
 tan-sad E.N. 95 fr. Cicca De-
 près 50 fr. Clairon 6 VDT 60
 fr. Bala, 19, r. J.-J.-Rousseau,
 Issy (Seine).

DERNIERE HEURE

Carrosserie de side moderne
 bipl. touriste capote, OT, 6, r.
 Rottembourg, Paris, 12^{me}.

Gnome-Rhône 500 cmc. culb.
 side Bernardet grd tour. prêt
 à prendre la route, 21, rue de
 Tlemcen.

SOLDES
 Peugeot bloc 175 cc. — Dol-
 lar 250 Jap. — Dollar 350 culb.
 — Soyer 350 A.C.T. — Terrot
 250 350, 500 lat. et culb.
 Royal-Enfield 350 tube relevé.
 — Excelsior 350 culb. carter
 sec. — Terrot 500 semi bloc
 cme nve, etc... Chez Doridant.
 Crédit. Achat. Echange. Neuf
 et occasion, 92, rue de Paris,
 Romainville (Seine).

2.350 Terrot culb. sélect tte
 chrom. gar. nve et plus. autr.
 à part. de 800 fr. Sofil, 5, rue
 des Cordelières, Paris.

Peugeot 4 C.V. chromée ét.
 parf. bas prix. André, 6, rue
 Rottembourg, Paris, 12^{me}.

Norton 500 arb. à came 4.500
 fr. — F.N. lat. 4.200 fr. — Styl-
 son 350 culb Blackburne 3.500
 fr. — Terrot 350 lat. 2.000 fr.
 — Terrot 250 lat. 1.900 fr. —
 Motoconfort 250 lat. 2.200 fr.
 — Side sport Bernardet 1.600
 fr. — Stock complet F.N. Du-
 chène 28, rue Pixéricourt, Pa-
 ris, 20^{me}. Mémil 98-34.

Jonghi 350 cmc. culb. type
 course 150 kmh. culas. bronze,
 sélect. éclair. cme neuve. —
 Gnome-Rhône Junior parf. ét.
 à enlever. Lormeau, 21, rue de
 Tlemcen, Paris.

B.S.A. nve av. feuilles des
 Mines ét. gar. type Y 13, 750
 cmc. 10.000 fr. Latscha, 16, rue
 Auguste-Bailly, Asnières (S.)
 Mét. Levallois. Tél. Gré. 17-93.

Gnome-Rhône D. 4 5 C.V.
 culb., éq. compt. 3.000 fr.
 Alcyon 4 C.V. culb. comme
 nve, éq. 3.800 fr.
 Kœhler-Escoffier grd sport 5
 C.V. culb. 5.500 fr.
 Terrot 5 C.V. lat. bloc équi-
 pée 3.500 fr.
 Terrot 4 C.V. lat. équip. ét.
 neuf 2.500 fr.
 R. Grazzini, 16, rue du Mar-
 ché Popincourt, Paris, 11^{me}.

Echang. Tenor Cicca moto c.
 casque moto. Quenin, 4, rue
 Versigny, Paris, 18^{me}.

Terrot 350 écl. compt. pns
 nfs, éq. 2.400 fr.

Sunbeam 350 OHV cart. bain
 d'huile parf. ét. 3.800 fr.
 Excelsior Manxman 150 cmc.
 culb. 4 vit. écl. klax. abs. cme
 nve 4.500 fr.
 Excels 350 Manxman compt.
 abs. cme nve 7.500 fr
 Norton 500 culb. 1937, écl.
 compt. guid. soupl. compens.
 jantes chrom. réelle occasion.
 Garreau, 22, rue Robert-Lin-
 det. Tél. Vaug. 07-09.

Moteurs 175 Peugeot bloc
 compl., 250 fr. — 350 Pauvert
 distribut. 2 tubes, 350 fr. —
 Gros. boîtes 3 vit. et marche
 AR, 350 fr. — 125 cmc. 2 tps,
 125 fr. — 250 cmc. 200 fr. —
 Complots, etc... Sofil, 5, rue
 des Cordelières, Paris.

Lunettes masques anglaises
 cuir doubl. fourrure, verres
 Triplex. Ttes pièces et accs.
 pour motos Norton, Rudge, Ex-
 celsior, New-Imperial, Scott,
 Douglas, Terrot, Motobécane,
 Prester. Garreau, 22, rue Ro-
 bert-Lindet, Paris. Vaug. 07-09.

New-Imperial 250 et 500 bloc
 mot. susp. AR, 7.900 fr. Gar-
 reau, 22, rue Robert-Lindet,
 Paris. Vaug. 07-09.

Sidecar Harley - Davidson
 18, t. b. état de marche, cons.
 5 l. 5, écl. Magondeau 500 LTS,
 magnéto Marelli nve, carburat.
 Solex, 900 fr. Chevillard, 5, r.
 Cambon. Opéra 05-62.

9 C.V. Harley exc. état, écl.
 élect. roues 710 x 90, side bipl.,
 essai à vol. 1.200 fr. Giard, 97,
 av. Pasteur, Montreuil-s.-Bois.

Vélomoteur Motobécane ét.
 parf. 550 fr. Ecr. Faivre, 68, r.
 de Bellevue, Boulogne-sur-S.

Automoto 350 soup. lat. tt éq.
 b. état. — Peugeot 350 cmc. P.
 112 luxe ét. nf. Ganivet, 50, r.
 Moureaux, Paris, 20^{me}.

R.-Gillet moteurs, boîtes, ca-
 dres, fourches, r. sec., carb.,
 magn. et ttes pièces détach.
 d'origine. Motos dep. 600 fr.
 Châss. susp. Tél. Nord 73-11.
 Ouv. jusq. 9 h. 2, r. Duvergier.

Motobécane Bernardet 500,
 1937, avec éclair. compt. réel.
 occas. Garreau, 22, rue Robert-
 Lindet, Paris.

Mathis 5 C.V. 1934 cabriolet
 sous garantie vend. ou échang.
 ctre sidecar sans argent. Le-
 clai, 56, rue de la Chapelle,
 Paris, 18^{me}.

Amilcar cabriolet décapota-
 ble 3 pl. 7 C.V. à l'état neuf,
 mot. neuf à roder, 6.200 fr. Re-
 prendrai beau sidecar. Leclai,
 56, rue de la Chapelle, Paris,
 18^{me}.

5 C.V. Blackburne Burman 4
 vit. sélect. incorpor. équipe.
 Bosch, side Bernardet, grand
 routier, malle, 1 pl. 1/2. Le-
 clai, 56, rue de la Chapelle,
 Paris, 18^{me}.

Achetez-le...!

**indispensable
 pour bien connaître
 la moto**



**VADE-MECUM
 DU MOTOCYCLISTE**

à nos
 bureaux :

Abonnés : 12 frs
 Lecteurs : 14 frs

Franco :
 14 et 16 frs

revu, corrigé avec
 des illustrations
 modernes

Longévité, de votre moteur?...
SEGMENTS D'ÉTANCHEITÉ
SEGMENTS RACLEURS :
ARDAX, R.L. ou R.T.
SEGMENTS ARDAX
VINCENT-PIOTTI
MAGASINS : 12, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET.

Notre Service de Librairie

A.B.C. DE L'AUTO par Razaud

C'est le petit Vade Mecum du débutant pour la conduite, le fonctionnement et l'entretien du moteur.

Prix 4 fr. Franco 5 fr. 75

TRAITE PRATIQUE sur le Fonctionnement du Moteur à Explosion par R. Bardin

Le moteur à quatre temps et à deux temps. Principe. Fonctionnement. Réglage. Entretien. Pannes.

1 vol. in-8 de 153 pages. Broché, 94 figures.

Prix 30 fr. Franco 31 fr. 75

LA MAGNETO

par Percheron, Ingénieur E. N.S.A., 15^{me} édition. Un vol. broché de 154 pages. Donnant le fonctionnement des divers types de magnétos. Les pannes. Les réparations.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

COMMENT INSTALLER LA T.S.F.

DANS LES AUTOMOBILES
par L. Chrétien, Ingénieur E.S.E.

Pour construire soi-même son poste, le brancher et le régler.

Prix 8 fr. Franco 9 fr. 75

L'ALLUMAGE DELCO par Rosaldy et Touvy

Explication de l'allumage des moteurs. Fonctionnement de l'allumage par la batterie. Les bobines. Les condensateurs. Vérification. Entretien. Pannes.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

POUR POSER SOI-MEME LA LUMIERE ELECTRIQUE par Michel, 68 schémas et figures.

Renseignements utiles pour les débutants. Quelques conseils. Le tableau du compteur et les réglages.

Prix 7 fr. 50 Franco 9 fr. 25

POUR POSER SOI-MEME LES SONNERIES et TABLEAUX INDICATEURS par Michel, un vol. broché, de 72 schémas et 71 figures.

Contenant des indications utiles et l'emploi des appareils de contrôle de l'installation.

Prix 7 fr. 50. Franco 9 fr. 25

TABLEAU UNIVERSEL DE FILETAGE

Permettant de trouver les roues pour faire tous les pas sur tous les tours, suivant une formule simple.

par A. Roland, ancien élève de l'Ecole Pratique de Commerce et d'Industrie d'Evreux. 3^e édition, 1 vol. in-16 broché de 160 pages, avec figures et un tableau hors texte 1937.

Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

LA METHODE FRANÇAISE D'EDUCATION PHYSIQUE par H. de Bellefon et Gabriel Marul, 10^{me} édition.

Manuel pratique et conforme aux règlements en vigueur. Plan et Principes. Exercices. Organisation du travail des muscles. Développement des sens en acuité et en finesse. Education de la vue. Le travail physique.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

LES CARBURATEURS MODERNES

par M. Apolit, 1 vol. de 164 pages, 105 figures.

Ouvrage très complet parlant des carburateurs en général. Description. Problème de la carburation. Mélange proportion. Carburateurs à compensateurs. Suralimentation, etc..

Prix 20 fr. Franco 21 fr. 75

LE MOTEUR D'AUTOMOBILE

Ce petit ouvrage renferme tout ce qu'il faut connaître du moteur automobile pour en assurer le fonctionnement et l'entretien.

par E. Champly, 5^e édition, revue et augmentée. 1 vol. in-16, broché, avec 51 fig.

Prix 4 fr. Franco 5 fr. 75

MANUEL PRATIQUE DE JIU-JITSU

La défense du faible contre l'agresseur. Comment porter secours. Comment faire tomber quelqu'un. Les coups et leurs paradés. Comment se défendre contre une arme à feu.

par M. Feldenkrais, 1 vol. de 168 pages et 67 figures.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

COMMENT ON DEVIEN1 AJUSTEUR ET MONTEUR MECAN'CIEN

Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître le dessin industriel, les mesures, le tracé, l'ajustage, le montage et le démontage des machines.

par E. Champly, Ingénieur mécanicien. 1 vol. broché. in-8, de 266 pages.

Prix 31 fr. 50 Franco 3 fr. 25

MILLE ET UN SECRETS D'ATELIERS

par M. Bourdais, 15^e édition. 1 vol. in-16 broché, de 424 pages.

Ouvrage indispensable à tous ceux qui s'occupent de réparations. Recettes et secrets d'ateliers pour la dorure, l'argenture, le nickelage, le bronzage, le vernissage. Bijouterie, horlogerie, l'optique, l'électricité, l'armurerie. L'automobile, etc..

Prix 25 fr. Franco 26 fr. 75

A.B.C. DE L'ALLUMAGE DELCO

par A.M. Touvy. Explication de tout l'allumage en 48 p. Broché.

Prix 10 fr. Franco 11 fr. 75

TRAITE DE SOUDAGE par Ch. Gros. 1 vol. in-8 de

115 pages avec 123 figures. Définition et mise au point. Métaux, alliages. Composition et emploi des soudures. Lampes, chalumeaux, acides, etc..

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

GUIDE THEORIQUE

Formulaire pratique pour ouvriers, contremaîtres, par A. Roland. 1 vol. in-16 de 248 pages.

Tour, filetage, emploi de la règle à calculs pour déterminer les pas. Fraisage. Trigonométrie. Chronométrage. Points de fusion. Poids des métaux. Caractéristique des aciers. Précision mécanique. Renseignements divers.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

LE PETIT CONSTRUCTEUR MECANICIEN

Outillage et apprentissage. Renseignements pour amateurs. Dessin mécanique. Dressage,amage, ajustage. Les jouets mécaniques.

1 vol. in-16 de 245 pages, avec 243 figures, par H. de Graffigny, Ingénieur civil.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

L'AUTO SANS CHAUFFEUR petit manuel de 188 pages, par L. Picard.

Contenant des tuyaux suivis de conseils pour faire soi-même les réparations, la mise au point et l'entretien. Comment réduire les dépenses.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

COMMENT ON DEVIEN1 TOURNEUR SUR METAUX

Description et installation des tours. Montage des pièces à tourner et exécution du travail. Divers travaux sur tours à faire soi-même et sans maître par R. Champly, 1 vol. in-8, 240 pages, avec 174 figures. Broché.

Prix 31 fr. 50 Franco 33 fr. 25

LES DIVERSES APPLICATIONS DES ACCUMULATEURS ELECTRIQUES

par H. Lanoy, Ingénieur électricien I.P.G. 1 vol. in-16 broché de 96 pages, avec figures. Tous les accumulateurs.

Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

POUR RECHARGER SES ACCUS SUR LE SECTEUR

Comment construire soi-même le meilleur des redresseurs de courants alternatifs. par C. Rialland, un vol. in-16 broché de 48 pages avec 20 fig. pour amateurs.

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

LE MECANICIEN D'AUTOMOBILES

Réglage. Mise au point des moteurs. Vérification. Entretien général de la voiture. Les pannes.

par R. Bardin, Ingénieur E.D.A. 1 vol. de 72 pages, avec 37 figures.

Prix 10 fr. Franco 11 fr. 75

A.B.C. DES MOTEURS ELECTRIQUES par Bardin

Généralité. Montage des moteurs. Entretien. Pannes et remèdes.

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

GUIDE DE LA REPARATION AUTOMOBILE

Livre indispensable aux mécaniciens d'automobiles. Les jeux et tolérances dans les réparations du moteur, des pistons, des chaînes, du vilebrequin, des bielles. Instruments de précision utilisés. Rectifications sur tour, etc..

1 vol. in-16 broché de 50 pag avec 17 figures, par J.M. C. Vaché, Ingénieur I.M.P.

Prix 7 fr. 50. Franco 8 fr. 75

LE MOTEUR DIESEL

expliqué par Percheron, un volume de 188 pages, 87 figures.

Fonctionnement du moteur et réponses.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

LE PETIT CONSTRUCTEUR ELECTRICIEN

Manuel pratique pour construire soi-même piles, accus, électro-aimants, bobines d'induction, rhéostats, magnétos, dynamos, téléphones, condensateurs, etc..

1 vol. in-16 broché de 232 pages et 118 fig 1933, par H. de Graffigny, Ingénieur civil.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE AUTOMOBILE

expliqué par G. Gory et H. Gelfrich.

Dans cet ouvrage, les auteurs s'adressent surtout au raisonnement et à l'intelligence du lecteur en lui exposant clairement les principes de fonctionnement, les causes des pannes.

Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

COURS PRATIQUE D'ELECTRICITE

Manuel à l'usage des ouvriers et conducteurs électriciens, ainsi qu'à toute personne désirent obtenir des connaissances pratiques en électricité.

par A. Podevyn, Ingénieur. 1 vol. in-16 broché de 336 pages, avec 365 figures.

Prix 24 fr. Franco 25 fr. 75