

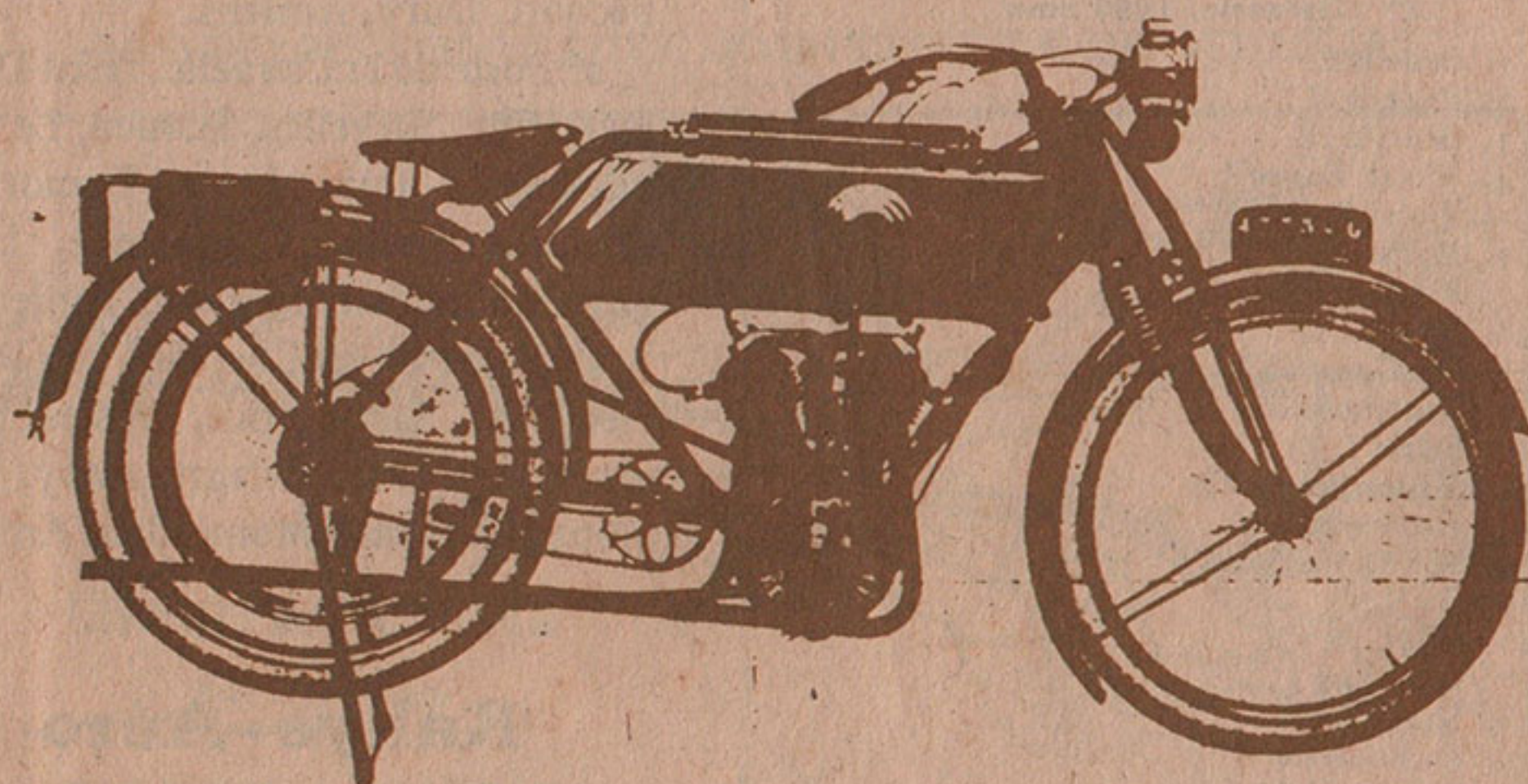
# Motocyclettes "RENÉ GILLET"

## LONG TOURISME

**CIRCUIT DE MELUN : 200 kilomètres**  
**DUBOST, Premier du Classement Général**

Fontainebleau 1912 : 450 kil.  
 4 machines engagées : 4 arrivées

Fontainebleau 1912 : 450 kil.  
 1 de la Catégorie des Side-Cars



Le Mans 1912 : 400 kil.  
 4 Machines engagées : 4 arrivées

Le Mans 1912 : 400 kil.  
 1 de la Catégorie des Side-Cars

Les Motocyclettes René Gillet, en raison de leur sûreté de marche, de leur souplesse et de leur simplicité, sont les véritables MOTOS DE LONG TOURISME. — Leur carburation automatique, leur magnéto, leur absence de manettes font que l'on n'a jamais besoin de lâcher le guidon, leur vaste réservoir (pour 150 kilomètres), leurs poulies spéciales, leur changement de vitesse, en un mot tous leurs avantages font qu'elles ont acquis la faveur des sportsmen soucieux de faire du GRAND ou du PETIT TOURISME avec toutes garanties de SÉCURITÉ.

*Catalogue franco sur demande*

## René GILLET et C<sup>IE</sup>

128, Route d'Orléans, 128  
 MONTROUGE (Seine)

Prière de se recommander de la "Moto-Revue" en écrivant à la Maison René Gillet.

Imprimerie G. CHARLES fils, 26, rue Rambuteau, Paris.

Le Gerant : C. LACOME.

# MOTO-REVUE

REVUE MENSUELLE ILLUSTRÉE DU SPORT MOTOCYCLISTE



BUREAUX  
 5 rue St-Augustin  
 TEL CENTRAL 68-32  
 PARIS

*Cliché "Rapid"*

ISODI sur B. S. A.  
 Vainqueur du Circuit de l'Eure  
 a a Catégorie 500 cmc. a a

LE NUMÉRO  
 20 cent



# MOTO-REVUE

REVUE ILLUSTRÉE DU SPORT MOTOCYCLISTE

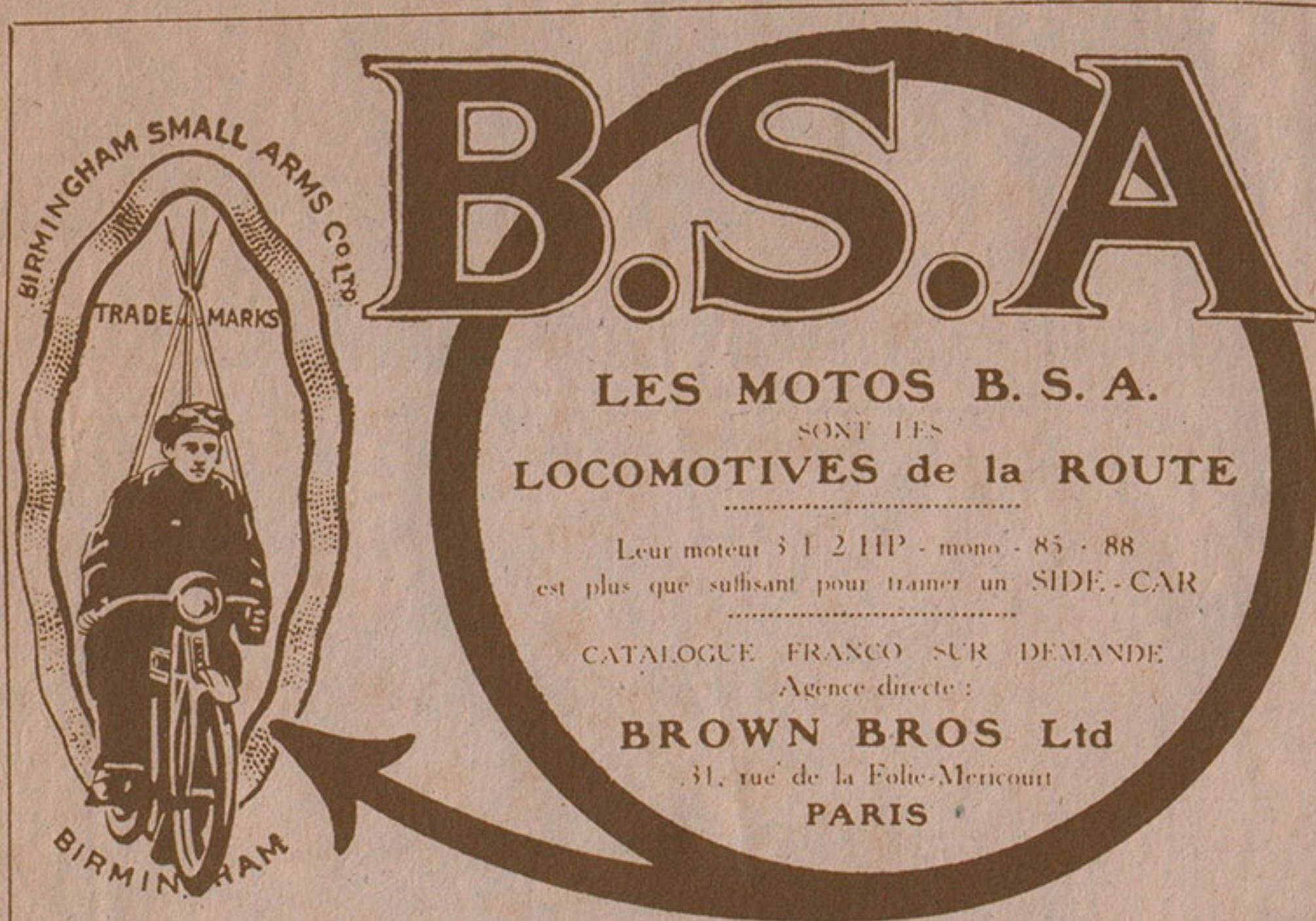
LE NUMÉRO  
**20**  
CENTIMES

RÉDACTEUR en CHEF :  
**C. Lacomé**

Abonnements. . . } France 3 francs par an  
                          } Etranger 4 francs par an

**BUREAUX : 5, rue Saint-Augustin**  
Téléphone : Central 68-32 **PARIS**

**Correspondance :** Toutes communications,  
lettres, chèques et mandats doivent être adressés à  
**M. C. Lacomé, 5, rue Saint-Augustin, Paris.**



**B.S.A.**

LES MOTOS B. S. A.  
SONT LES  
LOCOMOTIVES de la ROUTE

Leur moteur 3 1/2 HP - mono - 85 - 88  
est plus que suffisant pour traîner un SIDE-CAR

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE  
Agence directe :  
**BROWN BROS Ltd**  
31, rue de la Folie-Méricourt  
**PARIS**

## Constructeurs !

**Si** votre PUBLICITÉ  
ÉTAIT ICI  
elle serait lue  
par tous les Motocyclistes !

La "MOTO-REVUE" est adressée  
à tous ceux qui font de la Motocyclette.  
C'est l'organe français du Sport Moto-  
cycliste.

MODÈLES 1913

# MOTOSACOCHÉ

2 3/4, 3, 4 et 6 HP

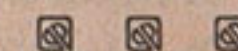
**SIDE-CARS**

Catalogue franco sur demande

**Paul MUNCH, Représentant, 2, avenue Alaphand, PARIS**

*Prière de se recommander de la "Moto-Revue" en écrivant aux annonceurs*

## AUX LECTEURS



Tous les sports, l'Aviation, l'Automobile, etc... possèdent des organes spéciaux traitant des questions techniques et d'actualité se rapportant à chacun d'eux ; seul, le Sport Motocycliste, qui, de jour en jour, attire des fervents de plus en plus nombreux, fait exception à cette règle.

C'est pour combler cette lacune et donner satisfaction à tous les motocyclistes que nous éditons la "MOTO-REVUE".

Nous nous sommes entourés de collaborateurs émérites qui, par des articles documentés, complèteront l'éducation des aînés et initieront les jeunes et les profanes au Sport motocycliste.

Notre but est d'encourager la pratique du tourisme à motocyclette, faire de nouveaux adeptes de la Moto et du Side-Car, et donner à cette "Libellule de la route" le rang qu'elle mérite.

Nous entreprenons, nous le savons, une tâche ardue, mais nous comptons sur tous les amis de la motocyclette pour nous la faciliter.

Nous nous ferons un plaisir d'insérer toutes les communications intéressantes qui nous seront faites, notre publication, étant entièrement indépendante, s'inspirera toujours de l'intérêt commun.

Tout le monde motocycliste a accueilli la nouvelle de la naissance de la "MOTO-REVUE" par des souhaits de bienvenue. Monsieur Polak, Président du Motocycle Club de France, a bien voulu nous faire l'honneur de présenter la "MOTO-REVUE" aux motocyclistes ; avec un tel parrain, nous ne doutons pas du succès.

LA DIRECTION



## PRÉFACE

dédiée aux Motocyclistes en général

et aux Lecteurs de la MOTO-REVUE en particulier

✧ ✧ ✧

*Il est indéniable que l'an de grâce 1913 a vu éclore la motocyclette pratique. Loin de nous l'ancien monstre dévorant l'espace avec un bruit de tonnerre et de ferraille, avec, semblable au cavalier de l'Apocalypse, le coureur cramponné plutôt qu'assis sur une selle minuscule. Tout était disproportionné dans cet engin de mort : le cadre trop frêle, une selle à peine suffisante pour une bicyclette, pas de fourche élastique, des pneumatiques de section infime, un guidon démesurément long et incommode, des moyeux à peine plus gros que ceux des bicyclettes ; pour s'en servir, il fallait se livrer à des acrobaties dangereuses, à un jeu infernal de manettes, inonder le cylindre d'essence, faire trembler le trembleur et, à peine l'explosion produite, sauter en selle et se cramponner bien vite. Qui ne l'a pas vu n'a rien vu.*

*Au lieu de cela, la moto actuelle, la petite reine moderne avec son cadre trapu et bas, sa large selle, sa fourche élastique, son guidon bien proportionné, son moteur de cylindre raisonnable à grand rendement, son carburateur presque automatique, sa magnéto assurant une étincelle chaude et précise ; avec un tel outil on peut encourager la pratique du tourisme à motocyclette et aider au développement du tourisme en général et, enfin, développer davantage les qualités de décision, d'audace et de sang-froid que notre belle race gauloise possède à un si haut degré.*

*La "Moto-Revue", que j'ai le grand honneur de présenter aux pratiquants de ce sport, arrive à son heure : elle tiendra le lecteur au courant de toutes les questions techniques de tous les meetings soit de tourisme, soit de vitesse pure. Elle traitera les questions utilitaires, elle donnera des recettes pratiques, etc..., et, ce qui est un charme de plus, elle le fera non seulement sous la forme documentaire qui est quelquefois un peu aride, mais également sous la forme illustrée plus moderne et plus attrayante.*

*Elle aura son service de reportage photographique... tout comme ses confrères plus anciens. Le seul ennui, car il y en a un : elle ne sera que mensuelle pour commencer, mais, pourvu que le lecteur charmé l'encourage, elle deviendra bientôt bi-mensuelle et peut-être hebdomadaire.*

*Elle naîtra dans un jour d'apothéose pour le sport motocycliste... le 22 juin... jour où se courra le Derby des motocyclettes, le Grand Prix de France des Motocyclettes, organisé par le Motorcycle Club de France à Fontainebleau et, si un parrain peut être fier du nouveau-né qu'il tient sur les fonts baptismaux, je serai fier de la "Moto-Revue" à laquelle, en terminant, je souhaite une longue et heureuse carrière.*

Alex. W. POLACK,

Ingénieur des Arts et Manufactures,

PRÉSIDENT DU MOTOCYCLE CLUB DE FRANCE.

## La Motocyclette et le Side-Car

✧ ✧ ✧

C'est à une vingtaine d'années que remontent les premiers essais qui furent faits, en France, de la motocyclette. Presque au début de l'industrie automobile, dès que le moteur léger à ailettes fut créé, on songea à l'adapter à la bicyclette. Les premiers essais, timides encore, furent faits par MM. Millet de Persan-Beaumont, continués par Wolfuller, mais ce n'est que depuis une dizaine d'années que l'on peut dire vraiment que la motocyclette existe.

Ce furent les Frères Werner qui donnèrent l'appellation de "Motocyclette" à la première bicyclette à moteur qu'ils construisirent. L'industrie de la motocyclette était née.

De nombreux fabricants se mirent au travail ; une tendance générale les poussa à construire des machines très fortes. Ces engins étaient de véritables mastodontes, motocyclettes bruyantes, difficiles à manier et à faire obéir. Il y avait des pannes continues ; les accumulateurs se déchargeaient, les liquides des piles se renversaient, etc...

En peu de temps, les premiers motocyclistes se lassèrent de leurs machines, puis finirent par les prendre en horreur ; l'industrie de la motocyclette périclita. Beaucoup de constructeurs abandonnèrent la partie pour se vouer entièrement à la voiture, d'autres se mirent à fabriquer des bicyclettes, enfin, ceux qui restèrent, les plus courageux, se mirent résolument au travail ; ils cherchèrent à donner plus de souplesse au moteur à ailettes, puis modifièrent l'allumage, adaptèrent des petites magnétos sur des moteurs moins puissants, diminuèrent encore le poids de ce dernier.

Dès lors, petit à petit, les chances de pannes se firent de moins en moins nombreuses ; les pannes d'allumage furent surtout considérablement réduites. On commença à revoir quelques motocyclistes, la motocyclette commençait à renaître.

Néanmoins, cet assemblage hétéroclite manquait encore d'élégance. C'est alors que quelques constructeurs français tels que René Gillet et Peugeot cherchèrent à rendre la motocyclette plus élégante. Le cadre fut construit plus soigneusement, on lui donna une forme allongée et plus basse ; ils rendirent la position de selle plus confortable.

Une certaine vogue reprit. C'était hier que cela se passait.

Aujourd'hui, on est arrivé à faire une motocyclette simple et économique. Elle est devenue vraiment pratique. Grâce à son débrayage et à son changement de vitesse, elle permet l'adaptation d'un Side-Car, solutionnant ainsi de façon heureuse le problème du tourisme à deux qui, depuis quelques années, a pris une grande extension en Angleterre.

La Motocyclette et le Side-Car, sont des engins d'un prix d'achat relativement minime et d'un entretien peu coûteux qui permettent de se transporter très vite et très loin.

Une motocyclette de bonne construction coûte de 1.000 à 1.800 francs, un side-car, coûte de 150 à 300 francs. Pour un prix relativement supérieur, il est vrai, on peut se procurer une voiturette, mais une mauvaise voiturette, avec laquelle on aura beaucoup plus d'ennuis qu'avec une bonne motocyclette.



Si l'on compte les frais inhérents à une voiturette de 8 HP à 2 places, on arrive à constater que le budget est écorné de cent francs tous les ans (cent quatre-vingts francs pour le percepteur et trois cents francs pour le garage; ces frais se réduisent à deux cent cinquante francs pour la province).

Pour une motocyclette, l'impôt annuel est de douze francs. D'autre part, le garage pour une motocyclette se trouve beaucoup plus facilement que pour une voiturette. Un dessous d'escalier, un corridor, suffisent.

### Sur le Choix d'une Motocyclette

En France, jusqu'à présent, on a eu le choix entre une grosse motocyclette et une motocyclette légère (les deux se faisant à un, deux et quatre cylindres).

Les uns sont très partisans de la première, les autres préfèrent la seconde. Pour moi et pour beaucoup de motocyclistes, il est un fait incontesté : c'est que la grosse motocyclette est de beaucoup supérieure à la motocyclette légère pour le grand tourisme, pour faire vite de longues randonnées sans fatigue. La moto légère est très agréable dans les agglomérations et chaque fois qu'il faut circuler dans les villes. Avec elle, on fait assez facilement son 35 à l'heure, mais si l'on veut aller plus vite, on fatigue son moteur, on le force, et celui-ci a vite fait de prendre du jeu par suite d'une usure anormale.

La grosse motocyclette (monocylindrique ou polycylindrique), la 3 1/2 à 5 HP est la machine idéale du véritable amateur de grand tourisme. Avec une telle machine on ne sent pas les cahots de la route et on grimpe très facilement toutes les côtes.

(A suivre.)

C. L.

## MOTO-REVUE



*Sous ce titre nous ferons paraître régulièrement dans chaque numéro de la Moto-Revue des études détaillées et impartiales de tous les types de motocyclettes actuellement sur le marché français.*

*Tout motocycliste, nous n'en doutons pas, suivra avec intérêt et profit cette suite d'articles que nous nous efforcerons de rendre plus expressifs par des photographures.*

*Après une étude générale de toutes les marques de motocyclettes nous analyserons les divers types de moteurs (les mono et les polycylindriques), les carburateurs, les divers appareils de graissage, les transmissions, débrayages, changements de vitesse, suspensions, le Side-Car, les pneumatiques, les divers types de phares, les accessoires l'équipement de la machine, du touriste motocycliste, les pannes et le moyen d'y remédier, etc... A la fin de l'année, cette suite d'articles "Moto-Revuistes" formera en quelque sorte le "Manuel du parfait Motocycliste".*

RACER.



### COURSE MOTO

#### Marseille - Ste-Beaume

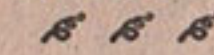
(18 mai)



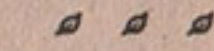
Dans cette épreuve, la marque Debeaume, de Lyon, s'affirme une fois de plus comme fabricant des machines d'un excellent rendement.

Loubier, sur moto Debeaume, se classe premier au classement général, devant 12 concurrents.

## Circuit de Trets



### Coupe des Petites Motos et Coupe du M. C. F.



Organisé par le Moto Club de Marseille



Les classiques épreuves du circuit de Trets; organisées par l'actif Moto Club de Marseille ont eu lieu le Dimanche 1<sup>er</sup> Juin.

Malgré un temps pluvieux, l'épreuve a remporté un très grand succès.

La Coupe des Petites Motos s'est disputée sur un parcours de 130 kilomètres et a été un nouveau triomphe pour Cuzeau pilotant une moto Terrot: il effectua le parcours en 1 h. 30 m., soit à une moyenne de 79 kilomètres à l'heure.

La Coupe du Moto-Club (170 kil.) a été remportée par Ducreux, également sur moto Terrot, avec une moyenne de 76 kilomètres à l'heure.

En voici d'ailleurs le classement :

#### COUPE DES PETITES MOTOS

130 Kilomètres

1. CUZEAU (Terrot), en 1 h. 39 s.
2. A. Ducreux (Terrot), 1 h. 39 m. 40 s.
3. Slow (Magnat-Debon), 1 h. 42 m. 45 s.
4. Verpault (Terrot), 1 h. 44 m.
5. G. Ducreux (Terrot), 1 h. 53 m.
6. Perrin (Peugeot), 1 h. 54 m.
7. Desvaux (Peugeot), 1 h. 55 m.
8. Franquebalme (Terrot), 1 h. 57 m. 45 s.
9. Nicolas (Magnat-Debon), 2 h. 18 m.

#### COUPE DU MOTO CLUB

172 Kilomètres

1. DUCREUX (Terrot), 2 h. 14 m. 10 s.
2. Cuzeau (Terrot), 2 h. 14 m. 50 s.
3. Charrière (Magnat-Debon), 2 h. 36 m. 10 s.
4. Arnaud (Indian), 2 h. 53 m. 35 s.
5. Court (Buchet), 2 h. 57 m.

## Grand Critérium DE MOTOCYCLETTES

de la Côte d'Azur

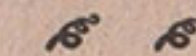
8 JUIN



Cette épreuve s'est courue par un temps des plus agréables qui a permis aux concurrents de faire rendre le maximum à leurs machines.

Les départs furent donnés à 6 heures du matin à une ou deux minutes d'intervalle. Le contrôle d'arrivée fut ouvert à 11 heures.

A 11 h. 52 m. 37 s., Charrière, sur Magnat-Debon, franchit le 1<sup>er</sup> la ligne d'arrivée, ayant accompli les 300 kilomètres du parcours en 5 h. 36 m. 37 s. 2/5, ce qui fait une moyenne de 55 kil. 865 à l'heure.



### CLASSEMENT

#### Motocyclettes

Première catégorie 250 cmc.

1. Larippe (Moto Réve), 6 h. 39 m. 3 s.
2. Gillet (Terrot).

Deuxième catégorie 350 cmc.

1. Charrière (Magnat-Debon), 5 h. 36 m. 37 s. 2/5.
2. Espanet (V), 6 h. 48 m. 52 s. 2/5.
3. Bange (Terrot), 7 h. 3 m. 14 s. 3/5.
4. Unia (Magnat-Debon), 7 h. 8 m. 36 s. 4/5.

Troisième catégorie 500 cmc.

1. Mairac (Magnat-Debon), en 6 h 8 m. 3 s.
2. Camoin (Magnat-Debon), 6 h. 15 m. 53 s.
3. Closs (N.S.U.), 6 h. 36 m. 42 s. 4/5.
4. Muraire (Moto Réve), 6 h. 49 m. 57 s.
5. Assam (Magnat-Debon), 7 h. 12 m. 35 s.

#### Side-Cars

Catégorie 500 cmc.

1. Rolly (Motosacoche et side-car), 11 h.



# Le Tourist Trophy

ILE DE MAN (Angleterre)

4 et 6 Juin

## Historique

Le Tourist Trophy, l'épreuve de motocyclettes la plus importante de l'année, organisée par l'Autocycle Union d'Angleterre, vient de se courir les 4 et 6 juin sur le Circuit habituel de l'île de Man.

Cette épreuve, créée en 1906 par l'éditeur du journal anglais *The Auto-Car*, Mr. H. W. Staner, fut disputée pour la première fois, le 30 mai 1907, sur un circuit de 23 kilomètres 630 mètres de tour.

Les règlements furent d'abord basés sur une consommation d'essence maxima déterminée.

En 1909, on adopta le règlement à la cylindrée (500 cmc. pour les monos et 750 cmc. pour les deux-cylindres),

L'année suivante, la cylindrée fut réduite à 700 cmc.

En 1912, les règlements autorisèrent une plus longue course de cylindre et réduisirent encore à 585 cmc. la capacité des deux cylindres.

Enfin, cette année, l'Autocycle Union a décidé que les motocyclettes à deux cylindres courront sur la même base que les motocyclettes à un cylindre. Toutefois, en ce qui concerne la cylindrée, les règlements ont fait la distinction entre les catégories « juniors » (motos de 350 cmc. de cylindrée) et la catégorie « seniors » (500 cmc.)

## Le Tourist Trophy 1913

Le circuit, de 37 milles 1/2 de tour, passe par Bellacraigne, Kirckmachae Ballaugh, Sulby, Ramsey, Snaeffel et Woodlands.

Les « juniors » doivent couvrir six tours (225 milles); les « seniors », sept tours (262 milles 1/2).

Les prix affectés à cette épreuve sont :

Le Tourist Trophy « Junior ».

Le Tourist Trophy « Senior ».

En outre, les vainqueurs recevront cette année :

« Seniors » :

Le 1<sup>er</sup>, 1.250 fr.; le 2<sup>e</sup>, 625 fr.; le 3<sup>e</sup>, 375 fr.

« Juniors » :

Le 1<sup>er</sup>, 1.000 fr.; le 2<sup>e</sup>, 500 fr.; le 3<sup>e</sup>, 250 fr.

Tous les concurrents dont les temps ne seront pas supérieurs de une demi-heure à ceux accomplis par les trois premiers recevront une médaille d'or.

A part ces prix intéressants, les constructeurs et fabricants d'accessoires offrent des primes nombreuses pour le changement de vitesse classé, la magnéto, le carburateur, l'huile et l'essence, les bougies, les pneus, etc.

A la clôture des engagements, on comptait 103 engagés « seniors » et 44 engagés « juniors ».

## La Course

La première journée du T. T. fut favorisée par un temps splendide : elle fut émouvante au possible et fertile en déceptions.

J. Bashall, sur moto Douglas, fit une chute à Bellacraigne et fut obligé d'abandonner. D'autres favoris furent victimes de pannes diverses et abandonnèrent.

Au premier tour, Mason, sur moto N. U. T. passa en tête ayant accompli son parcours en 50 m. 56 s. Aubray Bashatt, puis Newsome arrivèrent ensuite sur Douglas.

Le départ de la course « senior » fut donné à 12 h. 30 m.

Au premier tour, Sheard passa en tête, sur Rudge, en 44 m. 23 s., puis Modonagh, sur Rudge également.

Voici d'ailleurs les classements :

### Juniors

1. MASON (2 3/4 HP N. U. T.), en 1 h. 41 m. 58 s.
2. Aubrey Bashall (2 3/4 HP Douglas), en 1 h. 41 m. 13 s.
3. Newsome WF (2 3/4 HP Douglas), en 1 h. 42 m. 30 s.
4. Heaton W (2 3/4 HP A. J. S.), en 1 h. 41 m. 33 s.
5. Martin H. (2 3/4 HP. Martin), en 1 h. 47 m. 14 s.
6. Fletcher (2 3/4 HP Douglas), en 1 h. 47 m. 40 s.
7. Shakespeare Franc (2 3/4 HP Precision), en 1 h. 48 m. 7 s.
8. Poberts (2 1/2 HP Jap), en 1 h. 48 m. 54 s.
9. Ball. F-G (2 3/4 HP Douglas), en 1 h. 49 m. 2 s.
10. Stanley (2 3/4 HP Rudge), en 1 h. 50 m. 24 s.
11. Colver (3 HP Enfield), en 1 h. 50 m. 30 s.
12. Moore (2 3/4 HP Humber), en 1 h. 51 m. 10 s.
13. Wright Sam (2 3/4 HP Humbert), en 1 h. 51 m. 14 s.

14. Natteson, en 1 h. 51 m. 14 s.
15. Greaves (3 HP Enfield), en 1 h. 51 m. 26 s.

### Seniors

1. WOOD (3 1/2 HP Scott), en 2 h. 14 m. 9 s.
  2. Bateman (3 1/2 HP Rudge), en 2 h. 18 m. 15 s.
  3. Alexander (3 1/2 HP Indian), en 2 h. 18 m. 34 s.
  4. Franklin (3 1/2 HP Indian), en 2 h. 19 m. 8 s.
  5. Abbot (3 1/2 HP Rudge), en 2 h. 19 m. 14 s.
  6. Surett (3 1/2 HP Rudge), en 2 h. 20 m. 32 s.
  7. Sheard (3 1/2 HP Rudgeen), 2 h. 20 m. 38 s.
  8. Reed (3 1/2 HP Dot), en 2 h. 21 m. 42 s.
  9. Newsome (3 1/2 HP Rover) en 2 h. 23 m. 12 s.
  10. Shemans (3 1/2 HP Triumph), en 2 h. 23 m. 23 s.
- La moyenne du dernier tour de Wood a été de 83 kilomètres 700 à l'heure.

## LE CLASSEMENT FINAL

### Juniors, 6 tours

1. Mason (NUT), en 5 h 8 m 34 s
2. Newsome (Douglas), 5 09 20.
3. Newmann (Ivy), 5 23 06.
4. O Donovan (NSU), 5 32 36.
5. Ball (Douglas), 5 39 22.
6. Wright (Humber), 5 39 52.
7. Bell (NSU), 5 49 56.
8. Roberts (JAP), 6 02 04.

### Seniors, 7 tours

1. Wood (Scott), en 5 h. 26 m. 23 s.
3. Abbott (Rudge), 5 26 23.
4. Franklin (Indian), 5 32 04.
5. Cocker (Singer), 5 32 13.
6. Sheard (Rudge), 5 42 27.
7. Moxey (Zénith), 5 45 42.
8. Garret (Regal Green), 5 50 49.
9. Busby (Ariel), 5 53 51.
10. Tessier (Bat), 5 59 18.
11. North (Ariel), 5 59 48.
12. Adamson (Triumph), 6 00 13.
13. Georges S. (Indian), 6 04 21.
14. Evans (Reve), 6 04 48.
15. Sirrett (Indian), 6 07 49.
16. Holloway (Premier), 6 39 27.



## Grand Prix de France des Motocyclettes

\* \* \*

Organisé par la M.C.F. d'après les règlements de l'U.M.F.  
sur le **Circuit de Fontainebleau.**

\* \* \*

Le Circuit de Fontainebleau va permettre à tous les motocyclistes d'assister à un match étonnant. Nous retrouverons au départ, en effet, les audacieux coureurs du Circuit de l'Eure, et, s'ils sont favorisés par le temps, nous espérons les voir donner toute leur valeur.

D'ailleurs, l'organisation de cette épreuve ne laissera rien à désirer, et, si nous allons assister, le 22 juin, à une aussi belle course, c'est grâce aux grands sacrifices que s'est imposés le M. C. F. et aux bonnes volontés spontanées que l'on trouve chez tous les membres de ce Club motocycliste.

Une mention toute particulière doit être faite pour M. Steibel, membre du Comité, auquel a incombé la lourde tâche d'assurer l'organisation pratique du Circuit et s'en est tiré tout à son honneur.

Voici d'ailleurs quelques détails sur l'organisation du Circuit :

Dès 4 heures du matin, la route sera gardée par les gendarmes, sous la direction du capitaine de gendarmerie de Fontainebleau.

L'accès du boulevard Collinet, où doit s'effectuer le départ, ne sera possible que par la rue Royale, pendant toute la durée de l'épreuve.

Deux enceintes seront réservées au public, un promenoir et une tribune dont les prix d'accès sont fixés comme suit : 0 fr. 25 pour le promenoir où il ne sera pas délivré de sortie et 1 fr. pour la tribune donnant droit à une carte valable pendant toute la durée de l'épreuve.

Sur le bord de la route de la Fourche à l'Obélisque seront installés le contrôle général, les tentes des chronomètres, de la presse, des officiels, de l'ambulance, les services de ravitaillement, etc.

Un clairon annoncera l'arrivée des coureurs aux spectateurs.

Le tableau d'affichage sera tenu par des "boys-scouts".

### Service médical

Le service médical sera assuré par de nombreux médecins; un médecin américain fort connu s'occupera spécialement des équipes américaines.

Deux automobiles seront mises à la disposition des ambulanciers, ainsi qu'un brancard side-car, offert par M. Münch, représentant à Paris de la Motosacoche.

En cas de pluie, les virages dangereux seront marnés pour éviter les chutes.

### Service d'incendie

Un poste d'incendie avec extincteurs sera aménagé aux abords des postes de ravitaillement. Etc., etc...

## LES PRIX

Les nombreux prix affectés à cette course dépassent la somme de Sept Mille francs.

En voici d'ailleurs la liste :

### Prix individuels.

*Prix des Catégories.* — 1 médaille d'or, 1 médaille de vermeil et une médaille d'argent aux 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> de chaque catégorie : une plaquette de bronze à tous les concurrents classés.

*Prix de la Ville de Fontainebleau.* — 100, 60 et 40 fr. aux 3 coureurs du M. C. F. les mieux classés dans la 3<sup>e</sup> catégorie moto.

*Prix Polack.* — 100 fr. pour le tour le plus vite (machine classée).

*Prix Plaudet.* — 100 fr. à la machine française la mieux classée, 3<sup>e</sup> catégorie motos.

*Prix Steibel.* — 25 fr. pour la machine ayant ses roues le plus facilement démontables.

*Prix Hutchinson.* — 500 fr. à chacun des premiers des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories s'ils montent les pneus de la marque.

*Prix Macquaire.* — 75, 45 et 25 fr. aux 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> de la 3<sup>e</sup> catégorie motos.

*Prix du Motosacoche Club de Paris.* — 150 et 100 fr. aux deux side-cars obtenant la meilleure régularité dans les 4/5 du temps du premier de leur catégorie.

*Prix Mestre et Blatgé.* — 1 Speedometer Watford Magister (150 fr.) au 1<sup>er</sup> de la 4<sup>e</sup> catégorie side-cars.

*Prix Mestre et Giuppone.* — 150 et 100 fr. aux deux coureurs de chacune des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories

motos obtenant le meilleur classement dans l'ensemble du Circuit de l'Eure et du Grand Prix de France.

### Prix par Équipes.

*Challenge du Grand Prix de France des Motocyclettes* (objet d'art valeur 2.000 fr.) à l'équipe de 3 motos établissant le meilleur temps total.

*Challenge du Grand Prix de France des Side-cars* (objet d'art valeur 500 fr.) à l'équipe de 3 side-cars établissant le meilleur temps total.

*Coupe de régularité B. S. A.* — (Objet d'art valeur 750 fr.) à l'équipe de 3 machines, solo ou deux solos et un side-car, établissant la meilleure régularité dans un temps ne pouvant être inférieur pour chaque équipier aux 4/5 de celui du premier de la catégorie respective.

*Prix aux vainqueurs des challenges.* — 200 fr. à chacune de ces équipes victorieuses.

## LES ENGAGÉS

### Motocyclettes

#### Première catégorie : 250 cmc.

1. Motosacoche (Pellissier).
2. Austral (Dacier).
3. Premier (Robba).
4. Terrot (Bange).

#### Deuxième catégorie : 350 cmc.

5. Royal Enfields (Colver).
6. Alcyon (Stoffel).
7. Royal Enfields (Greaves).
8. Automoto (Lombard).
9. Douglas I (Camille).
10. Peugeot (Desvaux).
11. Terrot (Lambert).
12. Peugeot (Pean).
13. Peugeot (Lacroix).
14. Clément (Woodhouse).
15. Douglas (Beer).
16. Terrot (Verpault).
17. Alcyon (Lehmann).
18. Centaure (Colombel).
19. New Hudson (Rousseau).
20. Terrot (Cuzeau).
21. Douglas (Ash).
22. Clément (Sproston).
23. Regal Green (Smith).
24. Magnat-Debon (Naas).

#### Troisième catégorie : 500 cmc.

25. Zénith (Darmont).
26. Peugeot (Perrin).
27. Magnat-Debon (Courtin).
28. Magnat-Debon (Espanet).

29. Zénith (Darmont).
30. Escoffier-Koehler (Escoffier).
31. Triumph (Rex Mundy).
32. B. S. A. (Fay).
33. Triumph (Gabriel).
34. Motosacoche (Lavanchy).
35. Indian (Steibel).
36. Indian (Godfrey).
37. New Hudson (Joe).
38. Griffon (Viala).
39. Clément (G. Fenton).
40. René Gillet (Plaudet).
41. B. S. A. (Fenn).
42. Motosacoche (Wuillamy).
43. Premier (Pernette).
44. René Gillet (Bloch).
45. René Gillet (Dubost).
46. Triumph (Allemand).
47. B. S. A. (Isodi).

### Side-Cars

#### Première catégorie : 350 cmc.

48. Douglas (Davis).

#### Deuxième catégorie : 500 cmc.

49. Gladiator (Honel).
50. B. S. A. (Berger).
51. Regal Green (Mangin).
52. B. S. A. (Delauné).
53. Motosacoche (Oblin).
54. Rover (Psalty).
55. B. S. A. (Dotin).
56. Regal Green (Touchet).



Troisième catégorie : 750 cmc.

57. Motosacoche (Millaud).

Quatrième catégorie : 1.000 cmc.

- 58. Indian (Treffet).
- 59. Indian (Chartier-Desvarenes).
- 60. René Gillet (Meuriot).
- 61. René Gillet (Vanella).
- 62. Premier (Besnier).
- 63. Zénith (R. Darmont).

Les équipes devant disputer les trophées du Grand Prix de France, du Grand Prix des Side-Cars et 10 Coupe de régularité sont les suivantes :

Grand Prix de France

- Equipe B. S. A. : Fenn, Isodi, Fay.
- Equipe Peugeot : Péau, Desvaux, Lacroix.
- Equipe Terrot : Cuzeau, Verpault, Bange.
- Equipe René Gillet : Dubost, Plaudet, Bloch.
- Equipe Clément : Greame Fenton, Sproston, Woodhouse.
- Equipe Douglas : Ash, Beer, Camille.
- Equipe Triumph : Martinez, Allemann, Gabriel.
- Equipe Motosacoche : Pellissier, Lavanchy, Wuillamy.
- Equipe Magnat Debon : Nass, Courtin, D' Espanet.

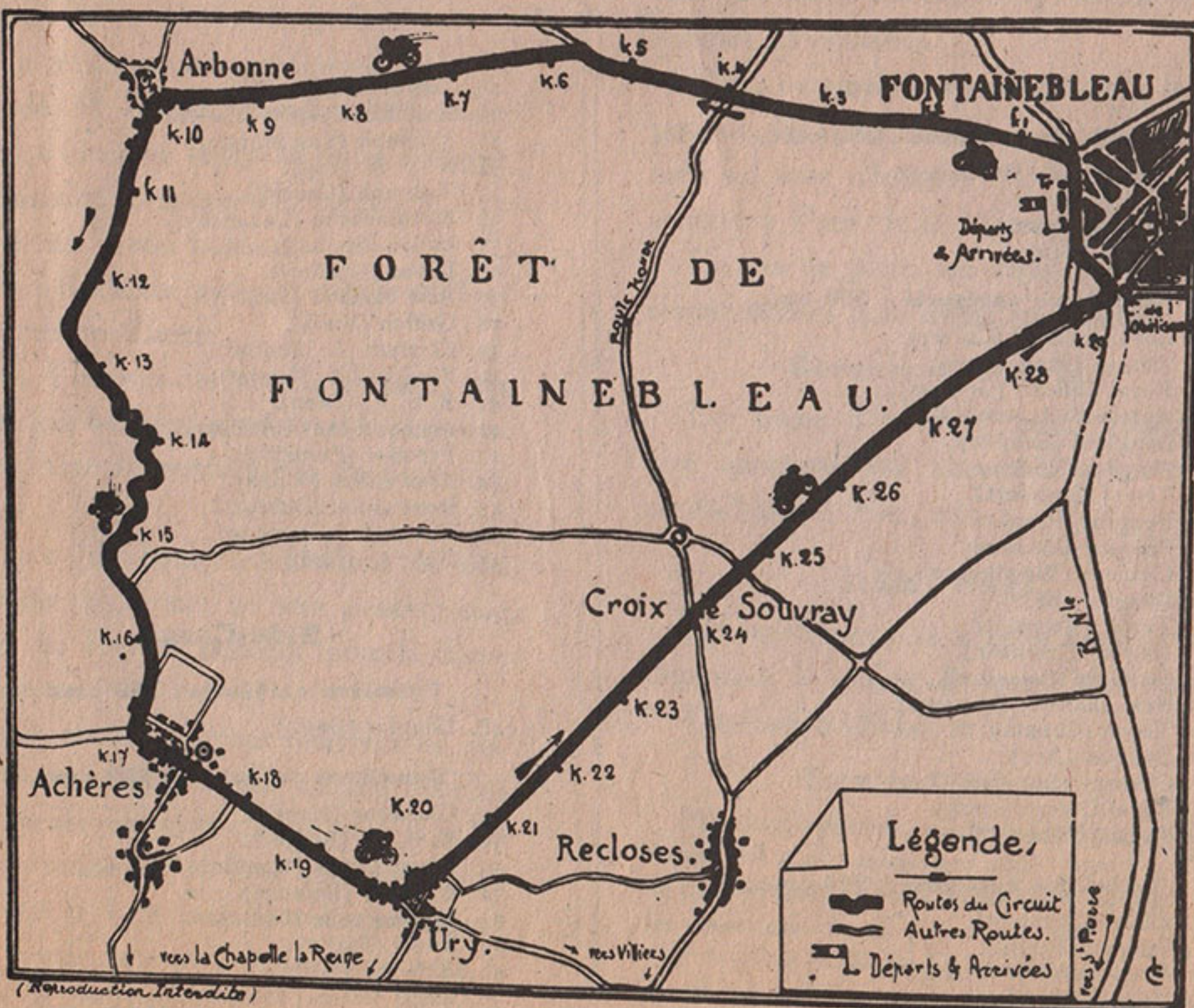
Grand Prix des Side-Cars

- Equipe B. S. A. : Delauné-Berger.
- Equipe René Gillet : Vanella-Meuriot.
- Equipe Motosacoche : Oblin-Millaud.
- Equipe Regal Green : Touchet-Mangin.
- Equipe Indian : Chartier-Desvarenes-Treffet.

Coupe de Régularité B. S. A.

- Equipe B. S. A. I : Fenn, Isodi, Fay.
- Equipe B. S. A. II : Berger, Delauné, Dotin.
- Equipe Motosacoche : Pellissier, Lavanchy, Wuillamy.
- Equipe Peugeot : Péau, Perrin, Lacroix.
- Equipe Terrot : Cuzeau, Verpault, Lamberto.
- Equipe Douglas : Ash, Camille, Beer.
- Equipe Triumph : Gabriel, Martinez, Allemann.
- Equipe Indian : Godfrey, Chartier, Treffet.
- Equipe Regal Green : Touchet, Mangin, Smith.
- Equipe Clément : Greame Fenton, Sproston, Woodhouse.
- Equipe René Gillet : Dubost, Plaudet, Bloch.

Le N° 2 de la "MOTO-REVUE", qui paraîtra vers le 10 du mois prochain, contiendra un grand nombre de vues du Circuit de Fontainebleau.



BARÈME DES VITESSES

Dressé par M. R. STEIBEL

Donnant la vitesse à l'heure des coureurs sur un circuit de 30 kilomètres

Le tour fait en 60 minutes correspond à une vitesse de 30 kilomètres à l'heure

| Min. | Sec. | Kil. | Mètr. | Min. | Sec. | Kil. | Mètr. | Min. | Sec. | Kil. | Mètr. |    |    |    |   |     |     |
|------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|-------|----|----|----|---|-----|-----|
| En   | 56   | 30   | =     | 30   | 252  | En   | 41    | 30   | =    | 40   | 449   | En | 28 | 30 | = | 63  | 157 |
|      | 56   |      |       | 30   | 508  |      | 41    |      |      | 40   | 909   |    | 28 |    |   | 64  | 285 |
|      | 55   | 30   |       | 30   | 769  |      | 40    | 30   |      | 41   | 379   |    | 27 | 30 |   | 65  | 454 |
|      | 55   |      |       | 31   | 034  |      | 40    |      |      | 41   | 860   |    | 27 |    |   | 66  | 666 |
|      | 54   | 30   |       | 31   | 304  |      | 39    | 30   |      | 42   | 352   |    | 26 | 30 |   | 67  | 924 |
|      | 54   |      |       | 31   | 573  |      | 39    |      |      | 42   | 857   |    | 26 |    |   | 69  | 230 |
|      | 53   | 30   |       | 31   | 858  |      | 38    | 30   |      | 43   | 373   |    | 25 | 30 |   | 70  | 580 |
|      | 53   |      |       | 32   | 142  |      | 38    |      |      | 43   | 902   |    | 25 |    |   | 72  | 000 |
|      | 52   | 30   |       | 32   | 432  |      | 37    | 30   |      | 44   | 444   |    | 24 | 30 |   | 73  | 469 |
|      | 52   |      |       | 32   | 727  |      | 37    |      |      | 45   | 000   |    | 24 |    |   | 75  | 000 |
|      | 51   | 30   |       | 32   | 027  |      | 38    | 30   |      | 45   | 569   |    | 23 | 30 |   | 76  | 595 |
|      | 51   |      |       | 33   | 333  |      | 38    |      |      | 56   | 153   |    | 23 |    |   | 78  | 260 |
|      | 50   | 30   |       | 33   | 644  |      | 37    | 30   |      | 46   | 753   |    | 22 | 30 |   | 80  | 000 |
|      | 50   |      |       | 33   | 962  |      | 37    |      |      | 47   | 368   |    | 22 |    |   | 81  | 818 |
|      | 49   | 30   |       | 34   | 285  |      | 36    | 30   |      | 48   | 648   |    | 21 | 30 |   | 83  | 720 |
|      | 49   |      |       | 34   | 615  |      | 36    |      |      | 49   | 315   |    | 21 |    |   | 85  | 714 |
|      | 48   | 30   |       | 34   | 951  |      | 35    | 30   |      | 50   | 704   |    | 20 | 30 |   | 87  | 804 |
|      | 48   |      |       | 35   | 294  |      | 35    |      |      | 51   | 428   |    | 20 |    |   | 90  | 000 |
|      | 47   | 30   |       | 35   | 643  |      | 34    | 30   |      | 52   | 173   |    | 19 | 30 |   | 93  | 307 |
|      | 47   |      |       | 36   | 000  |      | 34    |      |      | 52   | 941   |    | 19 |    |   | 94  | 736 |
|      | 46   | 30   |       | 36   | 363  |      | 33    | 30   |      | 53   | 731   |    | 18 | 30 |   | 97  | 297 |
|      | 46   |      |       | 36   | 734  |      | 33    |      |      | 54   | 545   |    | 18 |    |   | 100 | 000 |
|      | 45   | 30   |       | 37   | 113  |      | 32    | 30   |      | 55   | 384   |    | 17 | 30 |   | 102 | 857 |
|      | 45   |      |       | 37   | 500  |      | 32    |      |      | 56   | 250   |    | 17 |    |   | 105 | 882 |
|      | 44   | 30   |       | 37   | 894  |      | 31    | 30   |      | 57   | 142   |    | 16 | 30 |   | 109 | 090 |
|      | 44   |      |       | 38   | 297  |      | 31    |      |      | 58   | 064   |    | 16 |    |   | 112 | 500 |
|      | 43   | 30   |       | 38   | 709  |      | 30    | 30   |      | 59   | 016   |    | 15 | 30 |   | 116 | 629 |
|      | 43   |      |       | 39   | 120  |      | 30    |      |      | 60   | 000   |    | 15 |    |   | 120 | 000 |
|      | 42   | 30   |       | 39   | 560  |      | 29    | 30   |      | 61   | 016   |    |    |    |   |     |     |
|      | 42   |      |       | 40   | 000  |      | 29    |      |      | 62   | 068   |    |    |    |   |     |     |

R. STEIBEL.



# Grand Prix des Motocyclettes

Organisé sous les règlements de l'Automobile Club de France et de l'Union Motocycliste Française

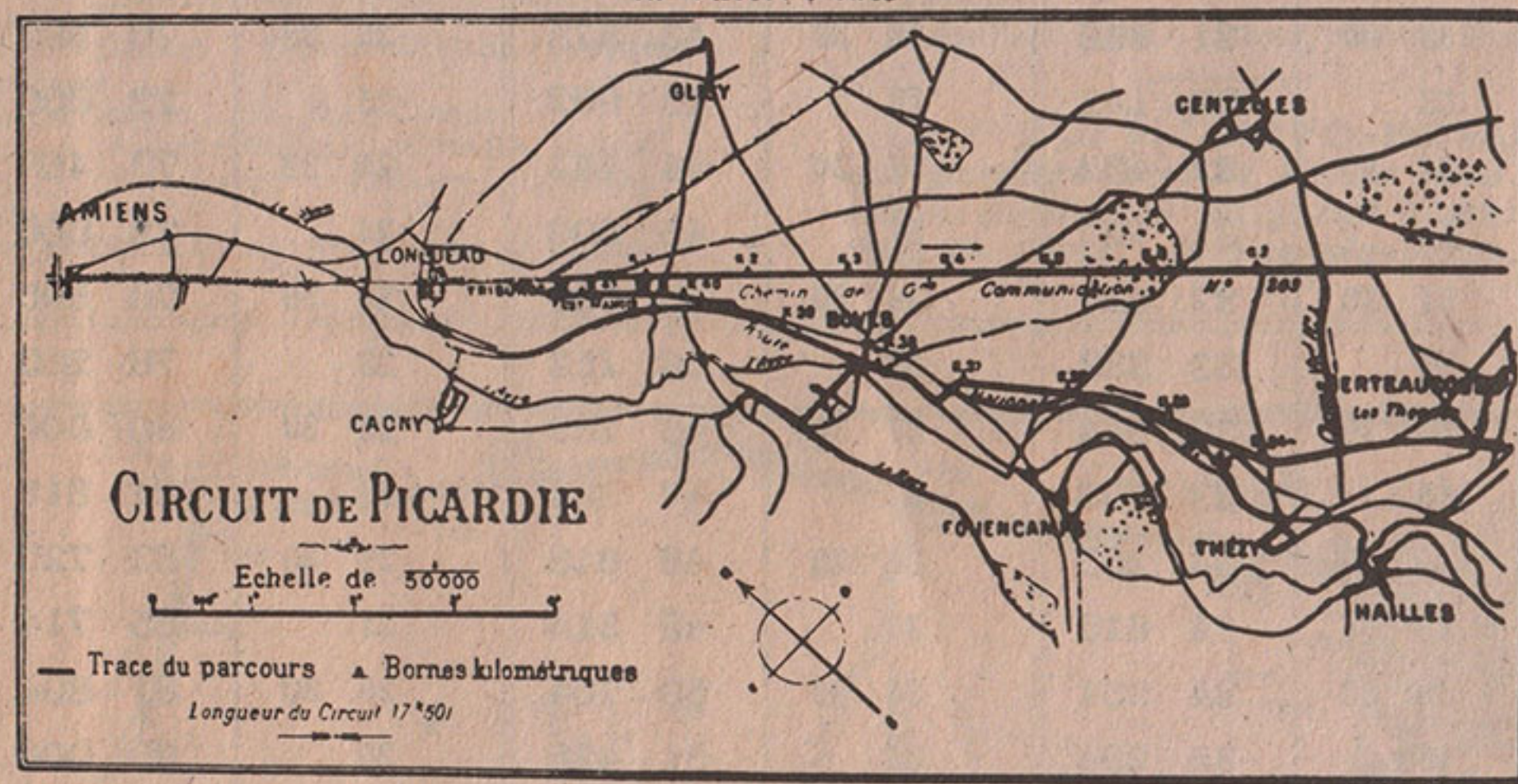
## CIRCUIT DE PICARDIE (13 JUILLET)

L'Automobile Club de France organise pour le 13 juillet prochain, une course internationale de motocyclettes, intitulée "Grand Prix des Motocyclettes".

La course aura lieu sur le circuit de Picardie et sur la distance de 349 kilom., soit 20 tours de Circuit.

La liste des engagements a été arrêtée au chiffre de 61.

### GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES - GRAND PRIX DES SIDE-CARS & CYCLECARS (13 Juillet 1913)



### LISTE DES ENGAGÉS

#### 1<sup>re</sup> Catégorie, 350 cmc.

1. Clément I.
2. Gladiator I.
3. Peugeot I.
4. Peugeot II.
5. Terrot I.
6. Terrot II.
7. Alcyon I.
8. Alcyon II.
9. Alcyon III.
10. Alcyon IV.
11. Douglas I.
12. Douglas II.
13. Douglas III.
14. Motosacoche I.
15. Motosacoche II.

#### 2<sup>me</sup> Catégorie, 500 cmc.

1. B. S. A. I.
2. B. S. A. II.

#### 3. B. S. A. III.

4. Clément I.
5. Gladiator I.
6. Peugeot III.
7. Peugeot IV.
8. Terrot III.
9. Terrot IV.
10. Triumph I.
11. Triumph II.
12. Triumph III.
13. Motosacoche III.
14. Motosacoche IV.

#### SIDECARS

#### 1<sup>re</sup> Catégorie, 500 cmc.

1. B. S. A. IV.
2. Regal Green I.

#### 2<sup>me</sup> Catégorie, 750 cmc.

1. Clino I.

#### 3<sup>me</sup> Catégorie, 1000 cmc.

1. Morgan I.
2. Morgan II.
3. Morgan III.
4. Morgan IV.
5. René Gillet IV.
6. N. S. U. III.
7. René Gillet V.

#### CYCLECARS

#### 1<sup>re</sup> Catégorie, 750 cmc.

1. Bedelia IV.

#### 2<sup>me</sup> Catégorie, 1000 cmc.

1. Bedelia I.
2. Bedelia II.
3. Bedelia III.
4. Violet Bogey I.
5. Violet Bogey II.
6. Mathis I.
7. Ronteix I.
8. Noel I.
9. Du Guesclin I.
10. Automobilette I.
11. Super I.
12. Violet Bogey III.
13. La Roulette I.
14. Bolton Precision I.
15. G. N. I.
16. G. N. II.
17. Duo Cars I.
18. Duo Cars II.
19. La Roulette II.
20. Sphinx-Globe I.
21. Automobilette II.
22. Malborough I. (Samelson).
23. Ronteix II.
24. D. E. W. I.
25. Sphinx-Globe II.

#### PRIX DES PLACES :

#### Tribunes Officielles (13 Juillet)

|   |        |
|---|--------|
| LOGES (6 places) . . . . .                      | 30 fr. |
| TRIBUNES (la place numérotée) . . . . .         | 3 fr.  |
| ENCEINTE des TRIBUNES, (par personne) . . . . . | 2 fr.  |

#### Pesage des Motocyclettes

(11 Juillet)

ENTRÉE par PERSONNE . . . . . 2 fr.

#### Garage Officiel

Les 11 et 13 Juillet, (par motocyclette) . . . . . 2 fr.

On peut se procurer, dès à présent, des cartes à l'Auto, sans augmentation de prix.

#### Pour se rendre au Circuit

MM. les Motocyclistes qui désiraient se rendre au Circuit par la route, ont le choix entre ces trois routes :

1<sup>o</sup>. Sortie de Paris par la porte de la Chapelle, Saint-Denis, Pierrefitte, Presles, Beaumont-sur-Oise, Puisseaux, Nouilles, Pont-d'Alonne, Beauvais, Breteuil, Esquennoy, Flers, Hébecourt, Dury, Amiens.

2<sup>o</sup> Porte de la Chapelle, Saint-Denis, Pierrefitte, Sarvelles, Ecoen, Le Mesnil-Auby, Luzarches, Damorlaye, Chantilly, Senlis, Compiègne, Lassigny, Montdidier, Moreuil, Amiens.

3<sup>o</sup> Porte de la Chapelle, St-Denis, Pierrefitte, Sainte-Brice, Presles, Beaumont-sur-l'Oise, Balagny, Moy, Clermont, Saint-Just, Montdidier, Amiens.

## Rallye-Aéro

4<sup>e</sup> journée -- 8 juin

### Paris-Thillières-sur-Avre-Paris

Épreuves de Tourisme  
organisées par l'AÉRO

Notre confrère l'AÉRO a donné, le dimanche 8 juin sa 4<sup>e</sup> sortie sur le Circuit Paris-Mantes-Thillières-sur-Avre-Dreux-Paris.

De nombreux motocyclistes étaient présents au départ malgré le temps brumeux.

La promenade fut charmante. Les motocyclistes furent fêtés sur tout le parcours et firent leur entrée à Thillières entre une double haie de spectateurs enthousiastes.

Le 5<sup>e</sup> rallye : Paris-Amiens-Paris, a été fixé au 29 juin.