

Les Championnats de France...

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

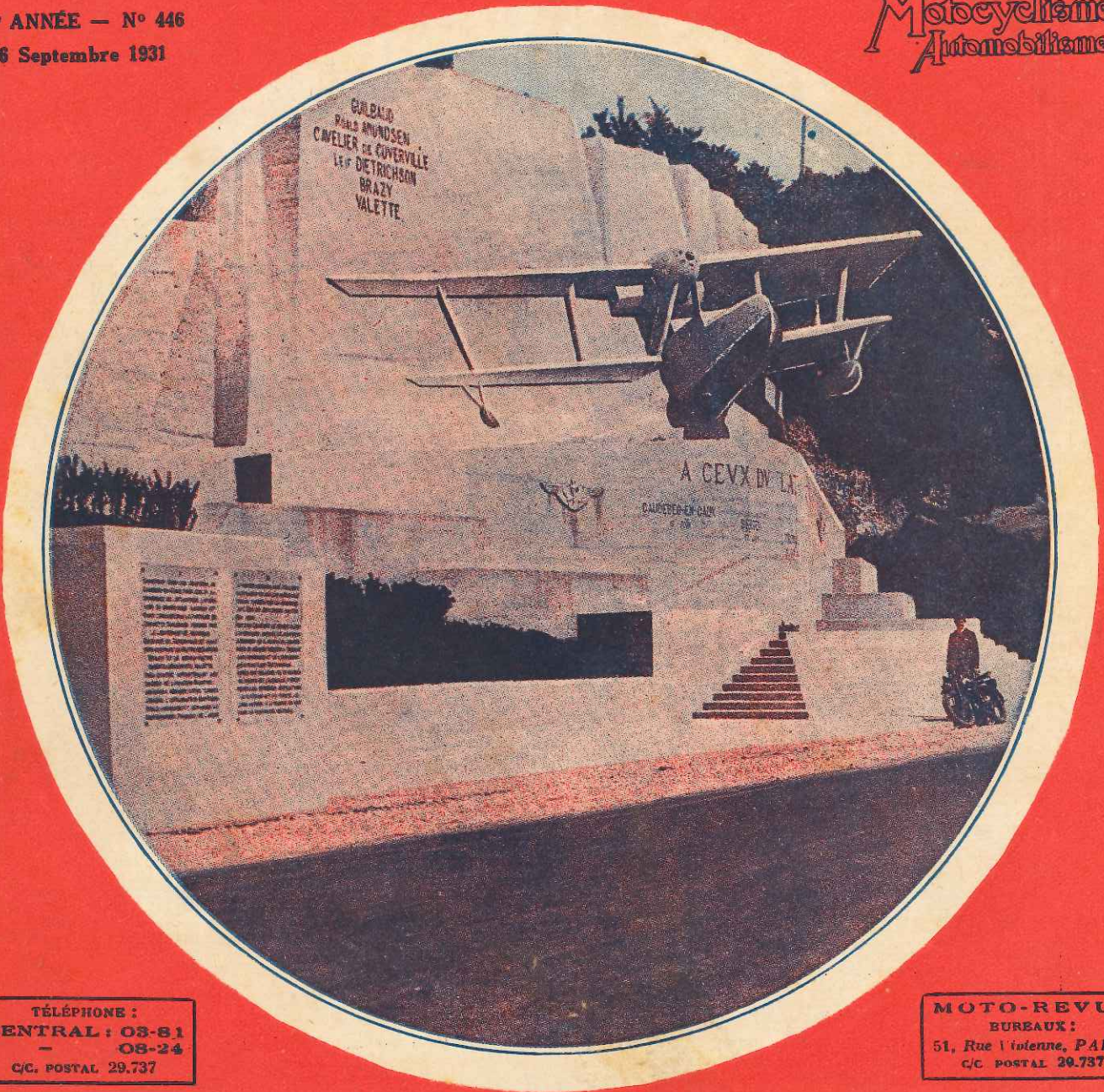
MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

et
Motocyclisme
Automobilisme

19^e ANNÉE — N° 446

26 Septembre 1931



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 08-81
- 08-24
C/C. POSTAL 29.737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue l'Intenne, PARIS
C/C. POSTAL 29.737

Devant le monument de Guilbaud, du Latham 47 érigé à Caudebec-en-Caux, un motocycliste s'est arrêté. Rapprochement saisissant de deux exemples du progrès mécanique moderne ; Malheureusement la sûreté de marche des avions est encore loin de celle de nos modestes motos.

Championnats de France de l'U.M.F. 1931

LA GRANDE MARQUE FRANÇAISE

TERROT

ENLÈVE LES **3** CATÉGORIES DANS LESQUELLES ELLE ÉTAIT ENGAGÉE

C'est la première fois qu'une même Marque gagne **3** Championnats de France la même année

- Cat. 250 cmc. **1**^{er} **COULON** (moyenne 92 km. 960)
- Cat. 350 cmc. **1**^{er} **BOETSCH** (moyenne 101 km. 912)
- Cat. 500 cmc. **1**^{er} **GILLOT** (moyenne 107 km. 083)

Pneus **DUNLOP** - Chaînes **BRAMPTON** - Huile **TERROT**

La machine gagnant la catégorie 500 cmc. est la nouvelle Moto **TERROT 500 cmc.**, moteur **TERROT** à culbuteurs, engagée en course pour la première fois.

Demandez à **TERROT**, Dijon, le catalogue général des Cycles et Motos **TERROT** et la notice spéciale concernant la nouvelle moto 175 cmc. mise en vente à.....

1.995 fr.

Succursale de Paris : 30, avenue de la Grande-Armée

Tous les coureurs officiels de Terrot utilisent les

HUILES TERROT

Agent général : **TACHARD**, 7, rue Montrosier — Neuilly-sur-Seine

Les deux succès de la bougie

LISSEN

Grand Prix Motocycliste des ROUTES PAVÉES

- 1^{er} Classement Général
- Cat. 500 cmc. **GRÉGOIRE** sur Saroléa.
 - 2^e **DEMEUTER** sur Saroléa.
 - Cat. 350 cmc. 1^{er} **DEBAISIEUX** sur Monet-Goyon.
 - Cat. 250 cmc. 1^{er} **GUINET** sur Magnat-Debon.
 - Sidecar 600 cmc. 1^{er} **HENGER** sur Norton.

Championnats de France de l'U. M. F.

Toutes les catégories reviennent à la Bougie **LISSEN**.

- Cat. 500 cmc. 1^{er} **GILLOT** sur Terrot.
- Cat. 350 cmc. 1^{er} **BOETSCH** sur Terrot.
- Cat. 250 cmc. 1^{er} **COULON** sur Terrot.
- Cat. 175 cmc. 1^{er} **MEUNIER** sur Alcyon.

TOUS AVEC BOUGIES LISSEN

Saroléa

"LA MOTO DE QUALITÉ"

TOUJOURS EN TÊTE

GRAND PRIX INTERNATIONAL DES ROUTES PAVÉES

(CIRCUIT DE PONT-A-MARCO)

Catégorie 500 cmc.

1^{ER}

GRÉGOIRE

2^E

DEMEUTER

GRÉGOIRE, rééditant ses victoires de 1929 et de 1930, enlève la

COUPE DU M. C. N. F.

(Motocycle Club du Nord de la France)

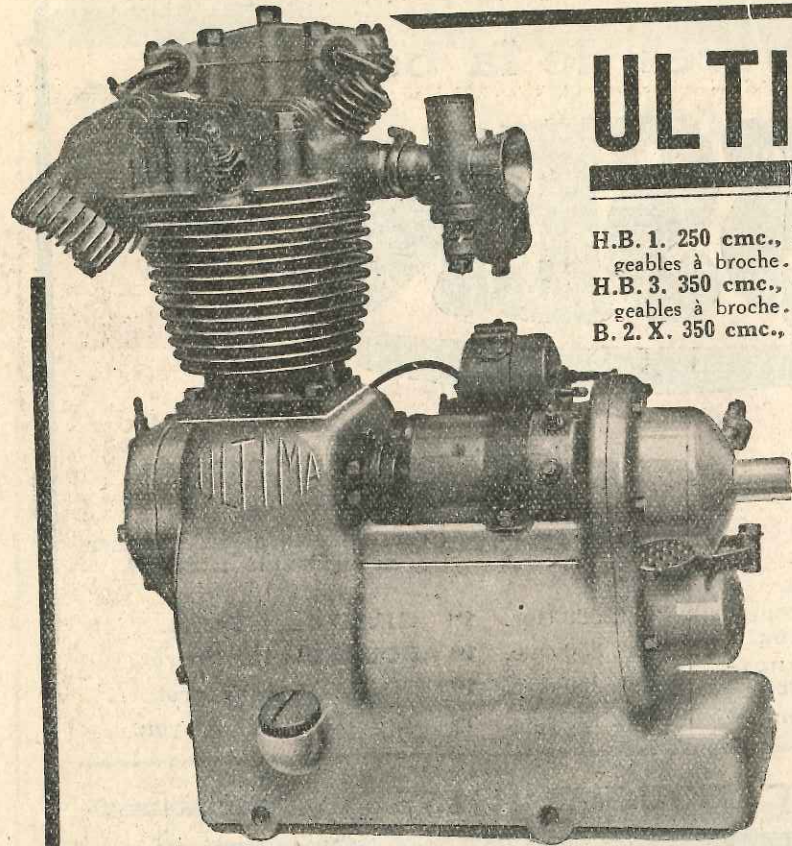
attribuée au concurrent réalisant le meilleur tour.

Pneus **ENGLEBERT** - Huile **CASTROL** - Magnétos **BOSCH** - Selles **TERRY** - Bougies **LISSEN** - Chaînes **D.P.K.** - Carburateurs **AMAL**

AGENTS PARTOUT EN FRANCE

MAISON SAROLÉA, S^{té} A^{me} — **HERSTAL-LIÈGE** (Belgique)

Mentionnez toujours « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs



ULTIMA

7 modèles de grande
sécurité...
livraison immédiate...

- H.B. 1. 250 cmc., 3 CV, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche. 3.700 fr.
- H.B. 3. 350 cmc., 4 CV, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche. 3.950 fr.
- B. 2. X. 350 cmc., luxe, 4 CV, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche. 4.350 fr.
- C. 2. 500 cmc., 5 CV, 2 cylindres, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche. 5.150 fr.
- D. 1. 350 cmc., 4 CV, 4 temps, transmission par cardan, roues interchangeables à broche. 6.500 fr.
- D. 2. 350 cmc., 4 CV, 4 temps, soupapes en tête, transmission par cardan, roues interchangeables à broche. 7.200 fr.
- D. 3. 500 cmc., 5 CV, 4 temps, soupapes en tête, transmission par cardan, roues interchangeables à broche. 7.850 fr.
- Sidecar, châssis entièrement brasé, carrosserie bordino tout acier. 1.750 fr.
- Vélocoteur, type B.M.A., 100 cmc., moteur Aubier et Dunne, cadre brasé, réservoir, guidon chromés, etc. livré à 1.650 fr.

CATALOGUE SUR DEMANDE
Éts ULTIMA 24 à 24 ter, rue C^e Faurax
— LYON (6^e) —

DOLLAR
DRESCH
GNOME
F.N. —

Achat au comptant
et reprises de
toutes motos
Crédit 12 et
18 mois
sans
intérêt

LA MOTO POUR TOUS

Pas d'assurance
Livraison à crédit
en 24 heures
Permis de
conduire
gratuit

PEUGEOT
TERROT
HARLEY
ETC....

MOTOS NEUVES
137, Avenue de Choisy
PARIS (13^e)
Téléph. : GOB. 07-76
— Ouvert même le Dimanche matin —

MOTOS D'OCCASION
GARANTIE 6 MOIS
3, Rue Aumont - PARIS (13^e)
Téléph. GOB. 07-76
— Ouvert même le Dimanche matin —

DÉFENSE GRATUITE DEVANT LES TRIBUNAUX
PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

POUR que votre moteur fonctionne mieux et plus longtemps, pour éviter le gommage, une consommation et un encrassement excessifs, utilisez :

La Spidoléine T,
pour votre "2 temps"

La Spidoléine AR,
pour votre "4 temps"

La mise au point de votre moto

Quelques conseils de Maurice Krebs

RODAGE à petite vitesse, vidanges fréquentes au début. Choses connues. En voici d'autres :

J'insiste sur la nécessité d'assurer le graissage des soupapes, sur une moto neuve principalement. Le demi-grippage de la soupape d'admission est un incident fréquent, surtout en course. Très difficile à repérer quand il s'agit d'un simple "dur", car à l'examen la soupape est déjà redescendue sur son poussoir. Nombre de ratés, de fréquentes mises en marche pénibles proviennent de là. Un verre à bordeaux d'huile minérale dans chaque bidon d'essence, c'est toujours utile. C'est absolument nécessaire au début.

(Extrait du "Guide Spidoléine" pour Motos — Edition 1931 — envoi gratuit sur demande.)

SPIDOLÉINE

l'huile de sécurité

Société Anonyme A. ANDRÉ FILS, 8, Rue de la Tour-des-Dames, PARIS

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE
 (Belgique)
 4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27
LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX

ACCUMULATEURS HUITRIC

La 350 cmc. - 1931. La 500 cmc., Touristo-Luxe 1931

Rodage

1° Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à l'HERMETIC-RODEX
 2° Pour obtenir un joint parfait employez l'HERMETIC

En vente chez votre fournisseur habituel, ou à défaut remplissez le bon ci-dessous

L'Hermetic-Rodex

L'HERMETIC, 19, rue Lucie LE PARC-SAINT-MAUR (Seine)

Veuillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus votre nécessaire comprenant :

- 1 boîte Hermetic-Rodex mixte
- 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____
 Rue : _____
 Ville : _____

POUR TOUS LES MOTEURS
 POUR TOUS LES RÉGIMES
 L'HUILE

Castrol

EST SUPÉRIEURE ET RÉALISE MEILLEUR RENDEMENT - ÉCONOMIE

EN VENTE DANS TOUS LES BONS GARAGES

SOCIÉTÉ DES HUILES
CASTROL
 50, Ave du Moulin des Bruyères
COURBEVOIE
 Seine

ECOLE DE MOTOS G. AUGOYAT
 — AGENCE DES GRANDES MARQUES —
 (OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

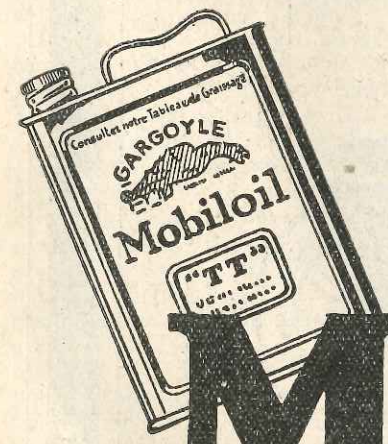
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
 (Face Métro Nation)

ÉQUIPEMENT D'ÉCLAIRAGE SAGA
 ABSOLUMENT COMPLET
 (conforme au code et garanti 6 mois) **565** CHEZ VOTRE AGENT

DYNAMO 2 DÉBITS FACULTATIFS, CONJONCTEUR SÉPARÉ, COMMUTATEUR ET CANALISATIONS FORT ISOLEMENT, BATTERIE 14 AH, KLAXON, PHARE 200 % AVEC AMPÈREMÈTRE, COURROIES, POULIES ET SUPPORTS, PRIX SPÉCIAL D'ÉCHANGE CONTRE ALTERNATEUR.

Avec une passagère

..... sur votre tan-sad vous seriez fort dépité qu'une panne vienne entraver votre promenade. Mais vous conservez le sourire parce que Mobiloil lubrifie votre moto. Il y a longtemps, en effet, que le **Tableau de Graissage Mobiloil** vous a livré le secret des randonnées heureuses: il s'appelle "Aéro D" ou "TT"... suivant la marque de votre moto.



Mobiloil

V A C U U M O I L C O M P A N Y S . A . F .

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

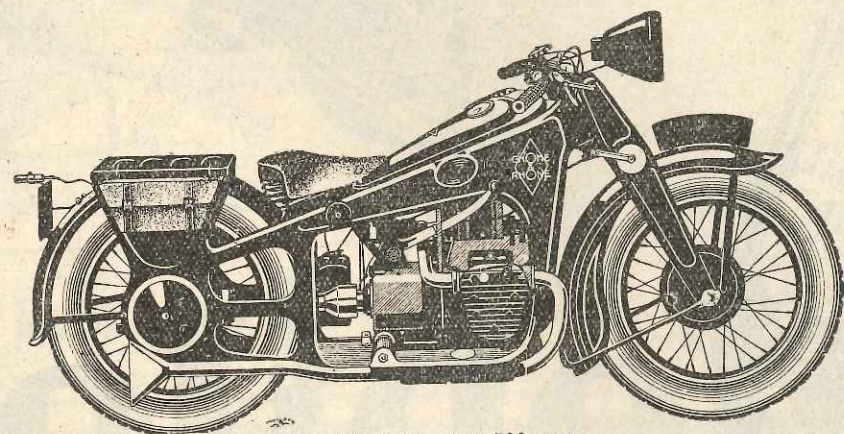
La Baisse est Faite...



à partir du 15 Septembre
applique son...

NOUVEAU TARIF EN BAISSÉ

3 CV 250 cmc. Tourisme	Type E 3	4.050 fr.
4 — 306 — Tourisme	— M1	4.250 —
4 — 350 — Sport	— CM1	5.100 —
5 — 500 — Tourisme	— D3	5.750 —
5 — 500 — Super-Sport	— D4	6.750 —
5 — 500 — Tourisme-Luxe	— V2	7.850 —



La V2, 2 cylindres 500 cmc.

SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE - PARIS
Magasin de vente : 49, Avenue de la Grande-Armée. — PARIS
Succursales : LILLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ:

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

TÉLÉPHONE:

CENTRAL 03-81
CENTRAL 08-24
C/C Postal 29.737

Toutes les communications
toute la correspondance
chèques et mandats
doivent être libellés

“MOTO REVUE”

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

Fondée en 1913

**MOTO
REVUE**

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

ABONNEMENTS

	UN AN	6 MOIS	3 MOIS
	52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
France et	—	—	—
Colonies : 45 fr.	23 fr.	14 fr.	
Union postale : 66 fr.	34 fr.	20 fr.	
(Albanie, Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Bolivie, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Congo Belge, Cuba, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Ethiopie, Finlande, Grèce, Guatemala, Haïti, Hongrie, Lettonie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Paraguay, Pays-Bas, Pologne, Portugal et colonies, Roumanie, Salvador, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Terre-Neuve, Turquie, Union des Républiques Soviétiques (Russie), Uruguay, Venezuela).			
Autres Pays : 84 fr.	43 fr.	25 fr.	
(Tous les pays non compris dans la catégorie ci-dessus)			
Militaires	25 fr.	12 fr.	8 fr.

NOUVEAUX MODÈLES ANGLAIS

MATCHLESS met sur le marché, au prix de 35 livres, ce qui est vraiment peu, une 500 cmc dont le poids n'est que de 100 kilos. Le moteur incliné a des soupapes latérales protégées, le cadre est du type à double berceau et l'apparence robuste et élégante de cette machine est remarquable si on tient compte du prix et du poids. Pour 2 livres de plus on a une 350 à soupapes en tête et simple tube qui, elle non plus, n'atteint pas le poids de 100 kilos. Tous les modèles possèdent un graissage à carter sec et des amortisseurs de transmission. La production de la deux-cylindres 400 cmc. Silver Arrow et de la 4 cylindres en V, 600 cmc. Silver Hawk continue. Ces deux machines ont une suspension arrière. Une 586 à quatre vitesses convient particulièrement pour le side-car ainsi que la bicylindre de 990 cmc. Notons que les poids indiqués comprennent l'équipement électrique. Quant aux prix, ils sont, bien entendu, ceux de la machine prise à l'usine.

On sait que la taxe des motos de moins de 150 cmc. de cylindrée est en Angleterre de 15 s., soit environ 75 francs. Cela a favorisé l'éclosion d'une multitude de deux-temps, la plupart équipées de l'excellent moteur Villiers. Mais il est probable qu'on verra à l'Olympia également des quatre-temps de moins de 150 cmc. de cylindrée. L'une, qui a donné aux essais toute satisfaction, aura un monocylindre à soupapes latérales, pourra atteindre le 70 et maintenir une allure de route de 50 à 60 kilomètres. Il n'est pas impossible qu'on présente des 150 de luxe, avec moteur à soupapes en tête.

Un gros effort est également fait pour donner aux guidons un aspect plus net. Le guidon Triumph est à cet égard remarquable.

Le public ayant favorablement accueilli les quatre cylindres, il est probable que ceux-ci se développeront, bien que le monocylindre reste le moteur type. Le prix plus élevé des quatre cylindres en fait plutôt des machines de luxe.

O. E. C. et Zenith, après une éclipse momentanée vont réapparaître. Levis a complètement abandonné le moteur à deux-temps, et concentre son effort sur deux quatre-

temps à soupapes en tête, l'une de 350 cmc. et l'autre de 250 cmc. Quelques détails sont intéressants. Pour éviter d'employer un piston bombé, la chambre d'explosion hémisphérique est de plus petit diamètre que le cylindre. Le taux de compression est ainsi, avec un piston plat, de 7 à 1. La tête de bielle a deux rangs de rouleaux. Le changement de vitesses est commandé au pied. Les tubes d'échappement sont surélevés, car cette machine est établie pour permettre à son possesseur de participer aux concours de

régularité anglais dans lesquels on a souvent à traverser des gués. Moyennant des suppléments, la machine peut être livrée avec une magnéto de course et des pneus compétition à sculptures profondes.

SOMMAIRE

N° 446

du 26 Septembre 1931

Par-ci, par-là	827
Tout doucement les Anglais viennent au bloc-moteur, par H.-P. BORESTROKE	828
Championnats de France	830
Béquilles	832
Informations	834
La moto à l'armée	836
Changements de direction, par L. GARDENAT	837
Huile de graissage, par SWING	839
Le Sport	842
Les Clubs	843
Consultations techniques	844

Il est heureux que nos moteurs ne coûtent pas aussi cher

Tous les sportsmen ont été déçus en apprenant que nous déclarions forfait pour la Coupe Schneider, et qu'en deux ans nous n'avions pu mettre au point des cellules et des moteurs capables de figurer honorablement dans cette épreuve. On peut dire pourtant que l'élite de nos ingénieurs, de nos metteurs au point et de nos pilotes se sont attelés à cette tâche. Mais malheureusement nous n'avons pas l'expérience des Anglais ni même des Italiens en ce qui concerne les hydravions rapides et, malgré la valeur et l'énergie de nos hommes, nous ne

pouvons obtenir en deux ans les résultats que d'autres ont mis dix ans à atteindre. Il faut également tenir compte des moyens limités dont dispose le Ministère de l'Air. La participation à la Coupe Schneider se chiffre par des dizaines de millions. C'est ainsi que le prototype d'un moteur de 2.000 CV, et d'un poids au cheval compris entre 250 et 300 grammes, ne coûte pas moins de cinq millions! Les moteurs dérivés de ce prototype coûtent pour une série de six moteurs, plus d'un million chacun. Ce prix peut surprendre au premier abord, mais on se fera une idée du prix des pièces d'un tel moteur par l'exemple suivant : une paire de bielles en dur-alumin coûte au constructeur 18.000 francs, le prix d'une

bonne voiture de série. Comme cette paire de bielles ne pèse pas deux kilos, on voit que le gramme revient à 9 francs! Si la motocyclette coûtait aussi cher au gramme, une machine dépasserait le million! Dans le prix d'un moteur d'aviation de ce type, la matière première compte peu, et ce qu'on paie surtout, ce sont les milliers d'opérations d'usinage. Pour la paire de bielles en question, on n'en compte pas moins de 64. Il est d'ailleurs impossible pour six moteurs d'organiser une fabrication en série. Il se peut que ces moteurs, un peu dégonflés, puissent être utilisés sur d'autres types d'avions, comme c'est actuellement le cas du Rolls Royce à compresseur dont Delagè aurait, à ce qu'on dit, acquis la licence de fabrication en France. Construits en grande série (relativement), on peut penser que ces moteurs reviendraient à un demi-million. C'est encore coquet.

La Journée de Cork n'aura pas lieu

CORK subit le sort d'Arpajon et la journée de records a été annulée, un peu à cause des probabilités des mauvais temps, mais surtout par suite de la pénurie d'engagements. Cette dernière s'explique: les difficultés actuelles ne permettent guère aux constructeurs d'affronter les frais énormes que représente l'établissement et la mise au point d'une machine spéciale, destinée aux records. On n'entend plus guère parler de quelques projets sensationnels. Y a-t-il eu des déboires? Les records de vitesse sur petites distances ont été portés si haut qu'ils sont extrêmement difficiles à battre, peu être même à approcher. Et la difficulté de cette tâche peut également dissuader les constructeurs

d'affronter des frais considérables sans avoir la moindre certitude de triompher. Il est probable toutefois que Wright d'une part et Simcock de l'autre tenteront une attaque contre le record toutes catégories avant la fin de l'année. Avec des moteurs développant une centaine de CV, il est possible qu'ils réussissent. Pourtant, il ne paraît pas que le bicylindre permette de tirer le meilleur parti du compresseur et nous regrettons que l'on n'essaie pas un quatre cylindres quatre-temps ou un polycylindres deux-temps à compresseur.

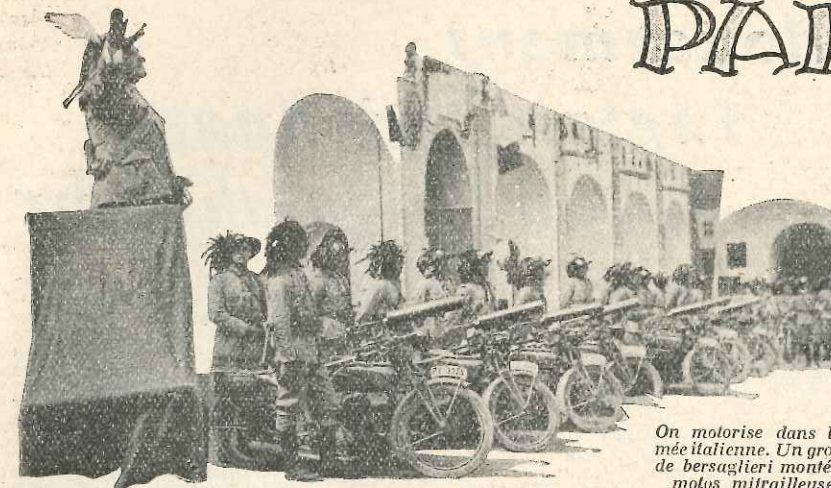
Ces tentatives ont d'ailleurs un intérêt pratique beaucoup plus grand qu'on ne le croirait au premier abord. Une vitesse de 300 kilomètres à l'heure est certes inutilisable en service courant, mais elle permet de dégager des leçons utiles, en particulier pour les cadres, les pneus et la transmission. Indirectement la machine qui fait le 100 à l'heure en bénéficie. En général, on passe de la machine de « sprint » à la supersport commerciale par la machine de records de longue distance et la machine de course sur route. C'est le cas des machines usuelles comme celles d'une cylindrée inférieure à 500 cmc. Pour les 1.000 cmc. il n'en est pas tout à fait de même puisqu'elles ne sont pas admises dans les courses sur route par les règlements internationaux. Mais cependant, on peut croire que si un 1.000 cmc. à compresseur développe 100 CV, le même moteur sans compresseur donnera, après quelques modifications, une cinquantaine de CV, sans être exposé à des ruptures d'organes, et conviendra parfaitement à une grosse machine de sport, en solo et surtout en sidecar. On retirera également des données techniques utilisables pour des moteurs de cylindrée plus faible.

LA MOTO DANS LA NEIGE



Sous le soleil de jeu des tropiques comme dans les neiges des pays froids, la moto rend inlassablement les mêmes services

PAR CI PAR LA



On motorise dans l'armée italienne. Un groupe de bersaglieri monté sur motos mitrailleuses.

ÉLÉGANCE

ERNST Henne, un des deux motocyclistes les plus vites du monde, est en moto d'une rare élégance.

Aux Six Jours Internationaux, on pouvait le voir vêtu d'une combinaison blanche sur laquelle, à la place du cœur, était brodé un aigle noir, et coiffé d'un serre-tête blanc. Cet équipement s'harmonisait très bien avec sa machine, toujours très propre.

Et ceci est une preuve de plus, qu'une moto bien comprise et bien réalisée ne salit pas, car les habits blancs d'Henne étaient toujours d'une netteté exemplaire.

PRIVILÉGIÉS

Les cyclistes sont véritablement des privilégiés. La Commission des Finances n'a pas rapporté le projet que lui avait soumis le ministre du Budget au sujet d'un nouvel impôt sur les cycles.

La taxe de 1932 sera donc la même que maintenant: plaque de bicyclette à 12 francs. Voilà donc les cyclistes tranquilles.

Ah! si nous pouvions en dire autant, nous qui sommes accablés d'impôts, taxes et supertaxes de toutes sortes et de toutes formes; sur l'essence, les pneumatiques, et tout ce qui vient de l'étranger et qui entre dans la fabrication de nos motos.

C'EST DU SPORT

DERNIÈREMENT, conversant avec un jeune sportif, cycliste enragé, celui-ci émit l'opinion que la moto, même en compétition, ne peut être considérée comme un sport. Or, nous avons la prétention de pouvoir en parler sagement et de pouvoir comparer le vélo et la moto, ayant à notre actif six ans de cyclisme en compétition. Nous prétendons que la moto en course est un sport aussi dur que la bicyclette. S'il n'en était pas ainsi, pourquoi les grands champions feraient-ils plusieurs heures de culture physique par jour?

Mais allez donc faire comprendre cela à un jeune « enragé »!

BÉQUILLE ORIGINALE

DEPUIS deux ou trois ans, les constructeurs tendent de plus en plus à monter, à la place de la classique béquille arrière qui nécessite un gros effort pour mettre la machine sur pied dès qu'elle dépasse un certain poids, une béquille centrale qui, elle, ne nécessite qu'un minimum d'effort.

Un constructeur anglais a sans doute trouvé qu'elle en nécessitait encore trop, car il livre sur ses machines une béquille à ergol d'arrêt. On n'a qu'à la rabaisser, le clavetage s'opère tout seul et la machine tient debout. Pour repartir, on s'assied confortablement sur la selle, on appuie légèrement sur la pédale de frein et la béquille se relève d'elle-même, par un ressort.

Vous verrez que d'ici peu, on conduira simplement par la pensée!

UN CHANGEMENT DE VITESSE... HYDRAULIQUE

UN inventeur allemand vient de mettre au point un nouvel appareil qu'il croit destiné à remplacer le type normal de boîte de vitesses. C'est un volant hydraulique qui évite l'habituelle obligation de changer de vitesse à certains moments, quand, pour une raison ou une autre, le régime du moteur baisse.

Il paraît qu'on obtient avec ce système une souplesse de transmission inimaginable et des accélérations surprenantes, du fait de la gamme infinie de multiplications que l'on obtient et de la parfaite progressivité des changements de vitesses.

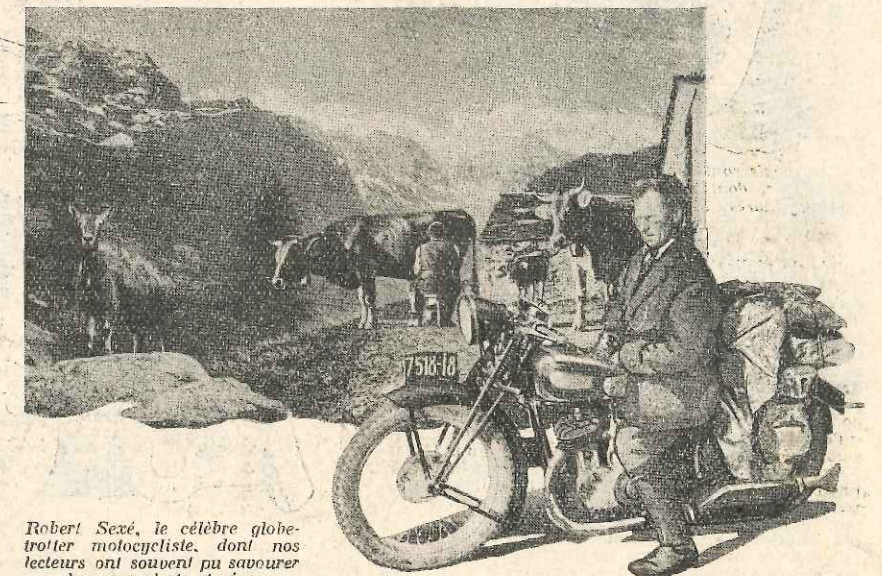
Nous serions curieux d'essayer cela.

UN BEAU GESTE

NOUS nous faisons un devoir de relater le geste admirable qu'eut le coureur anglais Bradley au cours des Six Jours Internationaux qui viennent d'avoir lieu en Italie.

On sait la culbute que Pouponneau fit dans un ravin avec son sidecar. Voyant cela, Bradley, pour qui cependant les minutes étaient précieuses, n'hésita pas à s'arrêter pour secourir notre représentant. Ce qui lui valut un point de pénalisation.

Mais les officiels de la F. I. C. M., lorsqu'ils apprirent le motif qui avait causé le retard de Bradley, annulèrent la pénalisation; ce qui était très juste et surtout très humain.



Robert Sexé, le célèbre globe-trotter motocycliste, dont nos lecteurs ont souvent pu savourer la prose alerte et vive.

COMPÉTITIONS

COMMENT se fait-il qu'il y ait si peu de véritables compétitions organisées à Montlhéry par les Clubs, et réservées aux amateurs? Nous sommes certains qu'il y aurait de nombreux « aficionados » et ces manifestations, outre qu'elles feraient certainement recette, révéleraient des champions ignorés, et qui s'ignoraient eux-mêmes.

En Angleterre, il y a fréquemment de ces « clubs days » à l'autodrome de Brooklands. Mais en Angleterre, on aime la moto!

VOUS L'Y TROUVEREZ

DEPUIS longtemps mise en vedette, l'étape de commercialisation de la Jonghi était attendue avec impatience. C'est chose faite maintenant et l'essai qui vient de paraître en Moto-Revue sur la remarquable 350 cmc. latérale, essai qui aurait pu être fait depuis longtemps, coïncide avec la mise sur le marché des modèles définitifs, semblables en tous points à celui décrit au cours de l'essai.

La nouvelle 350 cmc. à culbuteurs est également prête et l'on peut dès à présent voir les deux modèles Jonghi, les étudier et recevoir obligamment tous renseignements à leur sujet chez M. d'Hervé à Moto-Sport, près la Gare de l'Est.

ILS ONT DU RETARD!

POURQUOI les motos d'entraînement utilisées dans les courses cyclistes de demi-fond sont-elles aussi archaïques? C'est une question que nous nous sommes souvent posée en contemplant ces monstres hideux, au gros bicylindre en V de deux litres de cylindrée dont le régime est de l'ordre de 1.200 tours-minute, à transmission par courroie plate.

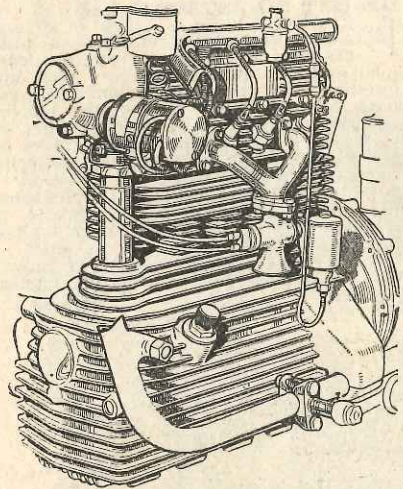
Un 1.000 quatre cylindres, transmission par cardan, n'aurait-il pas la rapidité, la souplesse aux reprises, la sûreté de marche nécessaires?

Vraiment, ces motos vétustes « tirant » des vélos modernes forment un tandem bizarre!



Tout doucement les Anglais viennent au bloc-moteur

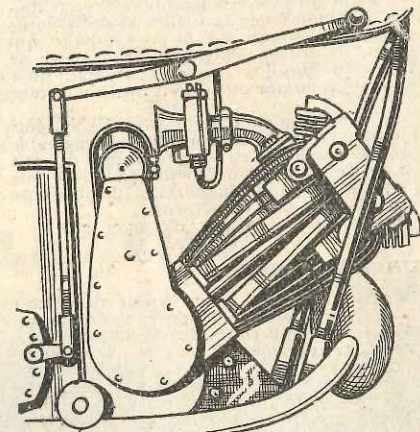
Nous ne voulons nullement déclencher une discussion sur les mérites respectifs de la boîte séparée et du bloc-moteur. Nous avons roulé avec des machines de tous les systèmes et nous avons toujours constaté que le fini de la construction et la mise au point parfaite des systèmes utilisés, comptaient par-dessus tout. Malgré toutes les objections formulées contre la chaîne primaire, elle se défend fort bien si l'alignement entre le moteur et la boîte de vitesse est bon et si la chaîne, de bonne qualité et de dimensions adéquates, est suffisamment protégée et bien lubrifiée, et si un amortisseur lui épargne les à-coups inévitables avec un moteur monocylindrique. S'il ne faut pas attaquer une solution classique et qu'on trouve sur un grand nombre de machines de tout premier ordre, il ne faut pas non plus admettre les attaques que formulent les adversaires du bloc-moteur. Un bon bloc-moteur n'est pas nécessairement bruyant, on n'a à redouter aucun ennui d'engrenages et nous avons connu des blocs-moteurs où le seul engrenage qui donnait des ennuis était celui... de la magnéto. Une très longue chaîne secondaire n'est pas non plus obligatoire si la machine est bien dessinée. Quant aux diffi-



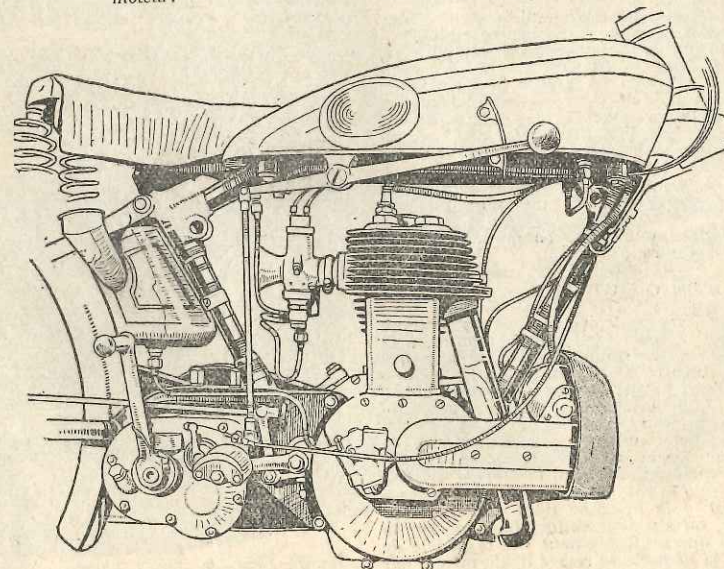
Les Français sont depuis longtemps venus au bloc-moteur, dont voici un bel exemple : le quatre-cylindres Motobécane arbre à cames en tête.

cultés de réalisation, c'est faire à nos industriels une injure toute gratuite de croire qu'ils peuvent les arrêter. Nous trouvons d'ailleurs, chez beaucoup d'entre eux, à la fois des modèles à boîte séparée et des modèles à bloc-moteur. Ce qui nous intéresse, nous, motocyclistes, c'est surtout d'avoir des machines sûres, rapides, économiques, propres, faciles à entretenir, silencieuses et confortables. Certains de ces buts ne sont qu'incomplètement atteints, et nous ne sommes nullement partisans du statu quo. Nous réclamons des progrès, mais des progrès pratiques. Il se peut qu'ils soient réalisés par l'emploi de solutions anciennes, mûries par l'expérience, il n'est pas impossible que des solutions nouvelles nous permettent de faire mieux encore. Mais cela ne regarde que les constructeurs. Nous leur remettons en quelque sorte un cahier des charges, et nous

devons leur laisser toute liberté pour satisfaire nos demandes par les moyens qu'ils jugent bons. Nous devons constater que les machines sont en progrès constants et que sans augmentation de prix, elles sont de mieux en mieux équipées. Plaçons-nous donc toujours au point de vue pratique et déclarons-nous satisfaits. Ne souhaitons pas l'apparition prématurée de dessins révolutionnaires. Tout nouveau modèle doit subir une mise au point et celle-ci peut durer des années. Laissons donc l'évolution de la motocyclette s'opérer sagement. N'oublions pas non plus la question primordiale du prix qui limite l'initiative des constructeurs. Il n'y aurait qu'une bien maigre clientèle si les motos coûtaient 10.000 francs par



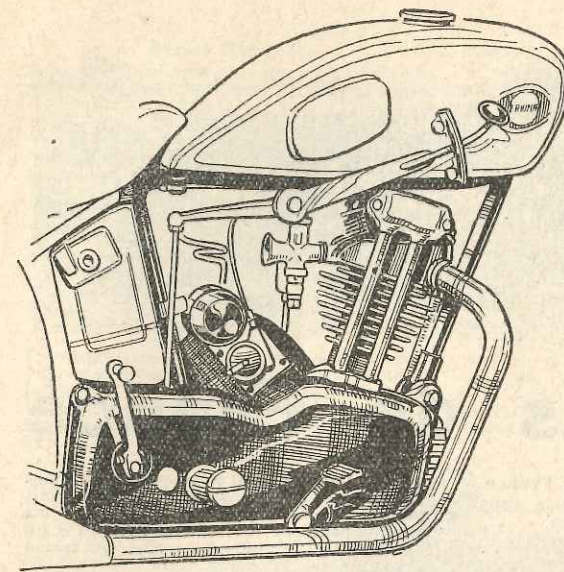
L'Ariel n'est pas un bloc-moteur, mais comporte cependant des solutions modernes : cylindre très incliné, boîte de vitesses très rapprochée du moteur.



Un bel exemple... de solutions archaïques, notamment la magnéto à l'avant, c'est la Norton à soupapes latérales.

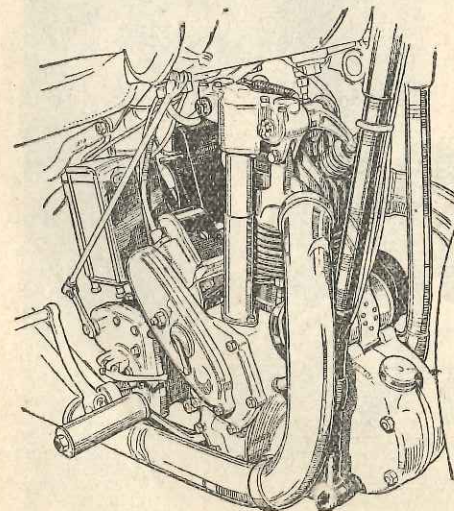
exemple. Or, la construction d'une machine très originale est pour l'industriel une aventure qui peut aisément être désastreuse. Combien de modèles très nouveaux ont été offerts à des prix tentants, mais qui n'ont pu être maintenus quand la production en série a été entreprise. Nos constructeurs peuvent établir des polycylindres à cardan par exemple, mais ils ne peuvent le faire sans un bouleversement complet de leurs usines et une augmentation considérable des frais de production. Ils devraient les vendre trop cher pour qu'elles attirent une clientèle dont les moyens sont limités. Il est impossible actuellement de travailler pour quelques enthousiastes alors que les grandes séries permettent seules de concilier un bas prix de vente avec un bénéfice raisonnable. Le public lui-même n'a jamais montré beaucoup d'enthousiasme pour les nouveautés.

Les Anglais sont des gens extrêmement prudents, très attachés à la tradition dans tous les domaines. Mais cela ne veut pas dire qu'ils s'endorment sur leurs lauriers, et il y a des signes que la construction anglaise évolue. C'est ainsi que leurs préventions, parfaitement injustifiées, contre le bloc-moteur semblent se dissiper. Si, au cours des années passées, quelques marques ont tâté du bloc-moteur (même avant la guerre) et y ont depuis renoncé, d'autres, par contre, y viennent. Nous pensons d'ailleurs que pour les premières, elles n'ont pris la décision de renoncer au bloc-moteur que devant le peu d'enthousiasme du public. Il en est même qui, par suite de cette indifférence de la clientèle, ont sombré. L'acheteur anglais est beaucoup plus conservateur encore que l'acheteur continental. Les courses ont également en Angleterre un prestige qu'elles n'ont plus chez nous et si quelques bicyclistes ont figuré glorieusement dans le Tourist Trophy (jadis Norton et Humber, Scott en 1912 et 1913, Douglas plus récemment), nous n'avons pas eu jusqu'à présent à enregistrer la victoire d'un seul bloc-moteur à l'île de Man. Cela n'a aucune signification technique, mais contribue à persuader les



Dans la New-Hudson il n'y a pas non plus de bloc-moteur, mais les constructeurs ont quand même étudié la protection du pilote en recourant toute la partie motrice d'une tôle émaillée.

anglais que la boîte séparée et la chaîne primaire sont les solutions types dont il n'y a aucun intérêt à s'écarter. On aura beau dire, avec quelque raison, que la machine de course, tout en fournissant des données précieuses aux constructeurs, ne répond pas aux mêmes besoins que la machine de tourisme, que, par exemple, l'absence de protection des chaînes est indifférente sur une machine qui, après 400 kilomètres, sera complètement révisée mais que cet entretien est fastidieux en service normal, on ne convaincra pas le public anglais. Pourtant la presse motocycliste anglaise, surtout depuis deux ou trois ans, ne cesse de signaler que la chaîne primaire mal protégée fonctionne dans de mauvaises conditions. Il semble que cette campagne n'ait pas été absolument vaine et que les constructeurs se décident pour leurs modèles de la saison prochaine à enclore les chaînes primaires et même que le carter de chaîne secondaire



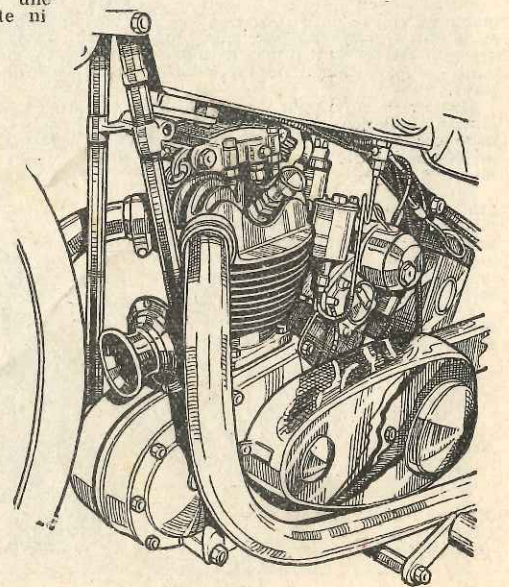
Dans la Calthorpe (à gauche) et la Royal Enfield (à droite) on trouve aussi des solutions modernes : cylindre incliné, réservoir d'huile dans le carter, magnéto-dynamo, organes divers bien protégés.

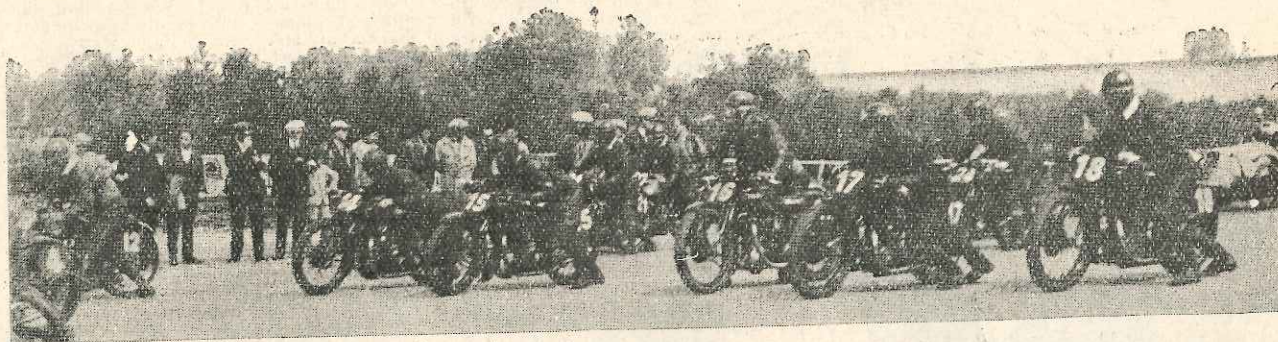
soit appelé à réapparaître sur quelques machines. Un des inconvénients du carter de chaîne est que le motocycliste négligent ne s'occupe pas de sa chaîne et roulera avec une chaîne insuffisamment tendue d'où à-coups et possibilité de rupture. A une époque où la motocyclette n'est plus destinée seulement à une minorité d'enthousiastes, mécaniciens avertis et capables de faire des réglages assez fréquents, mais encore à un nombre considérable de conducteurs négligents et inexpérimentés, il faut simplifier le plus possible l'entretien des machines. Elles doivent être, selon la pittoresque expression anglaise « fool proof », à l'abri des maladroits. Cela explique le grand succès que remportent les dispositifs de tension automatique dans lesquels un ressort appuyant sur le brin mou de la chaîne, évite qu'elle flotte. Une autre amélioration, c'est l'emploi de chaînes duplex, beaucoup plus résistantes et

Mais nous allons voir que cela doit logiquement nous conduire au bloc-moteur, mais à un bloc-moteur où la transmission primaire est réalisée non au moyen d'engrenages, mais au moyen d'une chaîne. Nous en avons d'ailleurs des exemples sur le continent, avec une chaîne assez courte pour ne pas nécessiter de réglage. Cela dans ce cas suppose un changement de vitesse aussi proche que possible du moteur et par suite, un carter commun, ou plus exactement un carter sans cloisonnement. Pour en revenir à la construction anglaise, elle ne va pas jusque-là et préfère loger le changement de vitesses dans un compartiment séparé. Cela nécessite une chaîne primaire plus longue. Jusqu'à présent, faute d'un dispositif automatique de tension, il fallait prévoir un réglage. C'est ce qu'on obtenait en logeant une boîte de vitesses cylindrique encastrée dans un prolongement du carter du moteur. L'arbre primaire étant excentré, il était possible en faisant tourner la boîte de vitesses de tendre la chaîne primaire. C'est une excellente solution dont nous trouvons également un exemple sur une excellente machine française. Avec les nouveaux dispositifs automatiques de tension qui suppriment toute nécessité de réglage, nous pouvons simplifier encore et loger le changement de vitesse dans un compartiment du carter qui sert à la fois pour le moteur et pour le changement de vitesse. Nous arrivons donc au véritable bloc-moteur. Les Anglais ainsi peuvent combiner la transmission par chaîne, pour laquelle ils ont un véritable culte, et le bloc-moteur. Ils peuvent surtout réaliser une machine dont l'entretien est plus simple...

Ces bloc-moteurs à chaîne primaire automatiquement tendue feront-ils école, ou se heurteront-ils une fois de plus à l'indifférence du public ? Il serait vain de le pronostiquer. Mais du moins nous avons une preuve que les constructeurs anglais se rendent parfaitement compte des besoins nouveaux de leur clientèle et qu'ils s'efforcent de réaliser des machines plus pratiques. L'évolution de la machine anglaise se poursuit de manière logique, mais dans des voies un peu différentes de celles suivies par la construction continentale. Le but poursuivi est le même. Gardons-nous surtout d'accuser la construction anglaise de piétiner. Elle sait faire preuve d'originalité et de hardiesse comme en témoignent ses quatre cylindres, ses directions à quadrilatère déformable, ses suspensions arrière. L'effort admirable poursuivi sur le continent ne doit pas nous faire sous-estimer l'effort anglais.

H. P. BORESTROKE.





Les Championnats de France

Victoire de Terrot en 500, 350 et 250 cmc. et d'Alcyon en 175

Pour une fois, une épreuve motocycliste avait attiré du monde autour du ciment de Saint-Eutrope. Il y avait, bien entendu, pas mal de cyclistes, venus là pour voir le Critérium des Comingsmen qui se disputait aussitôt après le Championnat de France. Mais ils profitèrent de l'occasion pour admirer nos motocyclistes.

Rappelons brièvement les principaux points de l'épreuve :

Les véhicules avaient à parcourir sur le petit circuit routier une distance de :

100 km. pour les 175 cmc. et les cyclecars 500 cmc. ;

130 km. pour les 250 cmc. et les cyclecars 750 cmc. ;

140 km. pour les 350 cmc. ;

150 km. pour les 500 cmc. et les cyclecars 1.100 cmc.

Aucun ravitaillement n'était admis pendant la durée de la course. Le carburant obligatoire était l'essence-benzol à 30 %.

Terrot, en enlevant la première place dans les catégories 500, 350 et 250 cmc., a mis un fleuron de plus à sa couronne, déjà bien chargée. Il est bon de remarquer que c'est la première fois que la même marque remporte en même temps trois titres de champion de France dans trois catégories différentes.

Tout en félicitant les trois nouveaux champions, Gillot, Boetsch et Coulon et la firme dijonnaise de leurs beaux succès, il serait injuste d'oublier ceux que la chance ne favorisera pas, nous voulons parler de Monet-Goyon en 500 et en 350 cmc. et de Jonghi, en 350 cmc.

Monet-Goyon s'aligna au départ avec des machines toutes neuves, pas rodées du tout, et on doit féliciter le constructeur Mâconnais de la sportivité dont il a fait preuve en prenant le départ dans d'aussi mauvaises conditions.

Même remarque pour Jonghi, qui, lui non plus, n'avait pas eu suffisamment de temps pour préparer ses machines, qui, lorsqu'elles prirent le départ, n'avaient pas roulé 100 kilomètres !

Malgré cela, Jeannin faillit gagner, un grain de poussière (l'histoire du lion et du moucheur) qui s'introduisit fort mal à propos dans son gicleur l'en empêcha. Il perdit 1'45" et, malgré un retour formidable, ne put faire mieux que de terminer à trente mètres du vainqueur.

La course des 175 cmc. et celle des cyclecars furent sans histoire, vu le petit nombre des concurrents.

Les nouveaux champions de France

Motos 500 cmc. — Terrot avec Gillot.

350 cmc. — Terrot avec Boetsch.

250 cmc. — Terrot avec Coulon.

175 cmc. — Alcyon avec Meunier.

Cyclecars 750 cmc. — Morgan avec Binoche.

500 cmc. — White-Star avec Chéret.

La course

BEAU départ, 18 motos et 6 cyclecars sont réunis sur la ligne. Quand le drapeau s'abaisse, Gillot (Terrot) prend la tête avec Jeannin (Jonghi) dans sa roue et Bergallo (Terrot) à quelques mètres.

Motos 500 cmc.

Dès le premier tour, Debaisieux (Monet-Goyon) prend la tête et roule à un train d'enfer, s'assurant rapidement une notable avance sur tout le monde. Mais, quelque vingt minutes avant la fin, son moteur a des ratés, il ralentit de plus en plus et doit céder la place à Gillot. Monneret (Koehler Escoffier) qui, avec sa fougue habituelle, talonna continuellement les leaders, eut de fréquents ennuis avec son sélecteur.

Les 150 kilomètres sont couverts par Gillot (Terrot-Dunlop) en 1 h. 24' 02" 1/5, moyenne 107 km. 083.

Motos 350 cmc.

Dès le départ, les deux as de chez Jonghi, Perrin et Jeannin, prennent la tête, talonnés par Boetsch (Terrot). L'allure est rapide, Jeannin tourne à 2' 43" au tour. Mais au 3^e tour, Jeannin a disparu. Renseignements pris, il aurait des ennuis avec son carburateur. Tout à coup, il réapparaît... il a perdu plus d'un tour. Seuls Boetsch et Perrin mènent la danse, se livrant un duel farouche. Tantôt Perrin est en tête, tantôt c'est Boetsch. Enfin, le pilote de Jonghi semble devoir

prendre l'avantage, il a 100, puis 150, puis 200 mètres d'avance. Mais lui aussi s'arrête, une bougie claquée, malheureusement, il est loin des boxes de ravitaillement, il perd un temps précieux et quand il repart, son retard se compte par plusieurs tours.

Pendant ce temps, Jeannin (Jonghi) fait un retour impressionnant, comblant son retard avec une rapidité formidable. Malheureusement, l'arrivée est trop proche maintenant et il ne peut plus arracher la victoire à l'as de Terrot qui devient champion de France, ayant couvert les 140 kilomètres en 1 h. 22' 25" 2/5, moyenne 101 km. 912.



Motos 250 cmc.

PEU de chose à dire. Trois marques étaient en présence, Alcyon, Koehler-Escoffier et Terrot.

Le flegmatique Coulon (Terrot) prit la tête dès le début et ne la quitta plus jusqu'au moment où descendant de machine il fut sacré Champion de France apportant à Terrot la troisième victoire de la journée. Jolly (Alcyon) qui donnait une belle impression fut victime d'un accident assez rare en course : une crevaisson. Il dut abandonner.

Sourdôt (Koehler-Escoffier) cassa sa chaîne. Coulon a couvert les 130 kilomètres en 1 h. 24' 53" 2/5. Moyenne 92 km. 960.

Motos 175 cmc.

QUOIQUE ne réunissant que deux concurrents, la lutte dans cette catégorie fut très intéressante. Le vieux champion d'Alcyon, Paul Meunier, qui est un habitué du titre, ayant à se défendre contre un dangereux adversaire : Pauvert, sur Pauvert.

Meunier faillit bien voir la victoire lui échapper, par suite d'un culbuteur déréglé.



Paul Meunier (Alcyon), champion de France 175 cmc, en pleine action

Mais il revint vite et accomplit les 100 kilomètres en 1 h. 16' 23" à la moyenne de 78 km. 551.

Les Cyclecars

Il n'y eut de lutte qu'en 750 cmc et en 500 cmc.

En 750 cmc. Rémond (Sandford) dut s'incliner devant Binoche (Morgan) et en 500 cmc. Chéret (White-Star) remporta le titre devant Renaud (Morgan).

En cyclecars 1.100 cmc. il n'y a pas de champion de France, Dhôme n'ayant pas été aussi vite que la catégorie inférieure.

Sur la piste

PEUT-ETRE y aura-t-il encore des journaux pour annoncer qu'il y avait un monde fou, mais, dans les tribunes, à peine pouvait-on compter quelques centaines de personnes. Si l'on tient compte qu'une bonne partie de ces spectateurs étaient venue là pour assister à la course cycliste qui terminait la réunion, il faut convenir que ces Championnats de France ne furent pas, au point de vue affluence, un succès.

Il faudrait tout de même savoir si c'est le public qui ne s'intéresse pas à une course motocycliste ou si ce sont les organisateurs d'une course motocycliste qui ne s'intéressent pas au public. Nous pensons que c'est la deuxième hypothèse qu'il faudrait envisager. Il est en effet inadmissible que, dans une telle épreuve, il n'ait pas été prévu un tableau d'affichage, rien qui indique clairement la position des coureurs, sauf le haut parleur, qui, pour tout haut parleur qu'il soit, ne couvre pas le plus souvent le bruit des échappements libres.

COMMENT voulez-vous que, dans ces conditions, le public puisse suivre la course. Le

spectacle qui lui était offert se trouvait de ce fait assez réduit : Sur la piste, des motos qui passaient...

DANS les stands de ravitaillement, à chaque arrêt d'un concurrent, les mécanos respectueux des règlements leur interdisant d'aider le coureur en difficulté, se contentaient de regarder, impuissants, la réparation. Mais, n'existerait-il pas un fluide susceptible de se transmettre à distance et de remettre les moteurs en marche? Le fait est que nous avons vu un concurrent s'arrêter à plusieurs reprises à son stand et repartir aussitôt à chaque fois, sans avoir touché à quoi que ce soit, le moteur se remettant à fonctionner après cet arrêt.

PAR contre, les coureurs de deux marques concurrentes de cyclecars se sont trouvés, à leur stand respectif en panne au même moment.

Il faut donc en conclure que là, le fluide n'existait pas, car les moteurs ne semblaient aucunement disposés à repartir.

C'est alors que les deux patrons se prirent à se regarder du coin de l'œil puis à se surveiller de très près, et, au lieu de s'unir dans le malheur

ils furent presque sur le point d'en venir aux mains, ce qui n'est pas une façon de prouver de toute évidence la supériorité d'une construction.

Il faut croire que les commissaires sportifs, eux, faisaient usage d'un fluide maléfisant car, après avoir déclassé un cyclecar pour infraction au règlement, il fut absolument impossible de le remettre en marche. Maintenant ceux qui ne croient pas absolument au fluide ne manqueront pas de dire que, si ce cyclecar n'avait pas eu à subir les foudres des officiels, le moteur aurait peut-être rejusé quand même de partir; c'est là, évidemment, une opinion...

APRÈS la course, Debaisieux expliquait le coup: « L'essence qui n'arrivait pas mon vieux, j'étais obligé d'appuyer sur le pointeau du carburateur pour l'appeler... » Hélas! elle ne répondit pas à cet appel!

AU passage devant les tribunes un coureur perdit plusieurs pièces de sa machine, dont une chaîne, et n'en continua pas moins à rouler (peut-être par habitude). Que les motocyclistes ne s'étonnent donc plus si après un remontage de leur machine il leur reste des pièces en trop!

BILLE EN TÊTE.

La première épreuve du Championnat du M. C. F.

LE Motorcycle-Club de France a fait disputer dimanche dernier, à l'Autodrome de Linas-Montlhéry, une épreuve de vitesse comptant pour son Championnat.

Voici le classement de cette première épreuve :

1. Destival (500 cmc.), 150 pts; 2. Richardon (500 cmc.), 149 pts; 3. Straub (500 cmc.), 146 pts; 4. Adnet (175 cmc.), 41 pts; 5. Millet (250 cmc.), 140 pts; 6. Marcou (500 cmc.), 130 pts; 7. Goura (750 cmc.), 137 pts; 8. Fournel (500 cmc.), 136 pts; 9. Gendret (350 cmc.), 35 pts; 10. Doucet (500 cmc.), 133 pts; 11. Anizan (175 cmc.), 131 pts; 12. Castet (350 cmc.), 130 pts; 13. Croatto (250 cmc.), 129 pts; 14. Kropp (350 cmc.), 123 pts; 15. Albert (500 cmc.), 126 pts; 16. Riotte (175 cmc.), 124 pts; 17. Kohler (350 cmc.), 123 pts; 18. Martin (500 cmc.), 122 pts; 19. Charton (250 cmc.), 120 pts; 20. Rossignol (350 cmc.), 119 pts.

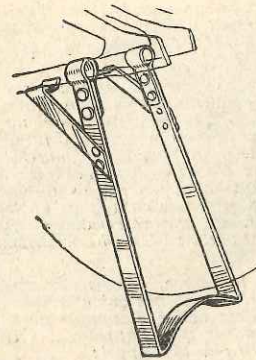


Les trois nouveaux champions de France en 500, 350 et 250 cmc. De gauche à droite: Coulon (250) Boetsche (350) et Gillot (500), tous trois sur Terrot, pneus Dunlop.

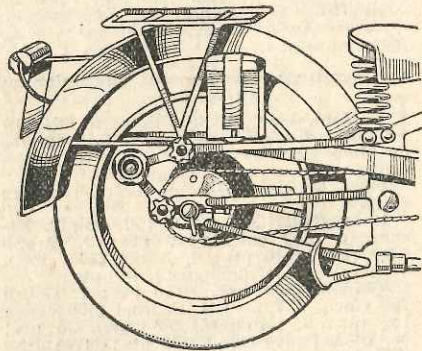
A droite, un concurrent change de bougie devant son stand.

En bas, Norbert Coulon (Terrot) qui remporta le titre en 250 cmc.

Béquilles

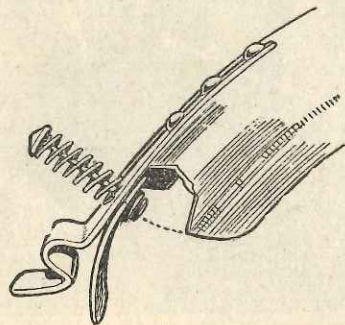


Béquille en fer plat utilisée sur quelques machines légères. La fabrication en est économique, mais la rigidité laisse fort à désirer.



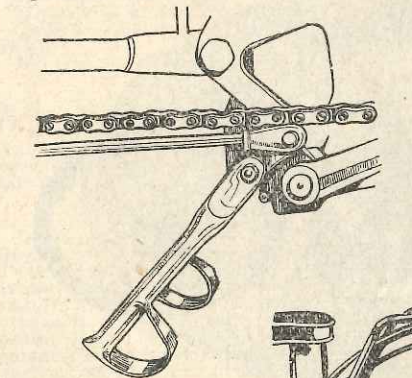
La suspension arrière s'accommode fort bien de la béquille centrale.

INDISCUTABLEMENT, dans les conditions normales d'utilisation, nos machines sont d'une régularité de marche parfaite, elles ne nécessitent que peu d'entretien. Elles deviennent d'année en année moins bruyantes. Leur tenue de route a été améliorée et elles sont si faciles à conduire que les plus timides sont bientôt à leur aise. Elles sont assez confortables pour qu'on n'ait plus à redouter les longues étapes. Aussi la motocyclette moderne n'est plus réservée aux athlètes et aux jeunes gens, mais à des personnes de tout âge et de toute condition physique. Une personne qui n'a pas des muscles vigoureux hésitera à faire de la motocyclette ou restreindra son choix aux machines de petite cylindrée. Elle redoutera en effet de manier à l'arrêt une lourde machine et de lancer un gros moteur. Il faut donc porter nos efforts de ce côté. Nous ne savons pas trop s'il est possible de réduire d'une manière vraiment sensible le poids des machines. Admettons qu'on gagne une vingtaine de kilos sur une 500 cmc. et que de 150 kilos on réduise le poids à 130 kilos. Nous ne croyons pas que cela permette de pousser



Type d'attache-béquille classique fixée en bout du garde-boue arrière.

plus aisément la machine. Il y a là une question plutôt d'adresse que de force. Quand à la mise en marche du moteur, elle n'est guère difficile ni pénible quand il s'agit d'un moteur dont le taux de compression n'est pas trop élevé, et après tout, les supersports sont réservés à des motocyclistes expérimentés et vigoureux. Les polycylindres qui actuellement gagnent du terrain, partent sans aucun effort et il n'est pas impossible qu'elles soient dans un prochain avenir équipées d'un démarreur (ce qui aura par contre l'inconvénient d'augmenter sensiblement leur poids puisque, en plus du démarreur, il faudra une batterie de plus grande capacité). Mais il est une manœuvre qui est particulièrement pénible, c'est de mettre sa machine sur la béquille arrière. Aussi la plupart des motocyclistes se servent-ils le moins possible de cette béquille, et seulement quand ils y sont contraints, par une crevasion par exemple. La béquille est trop souvent considérée comme



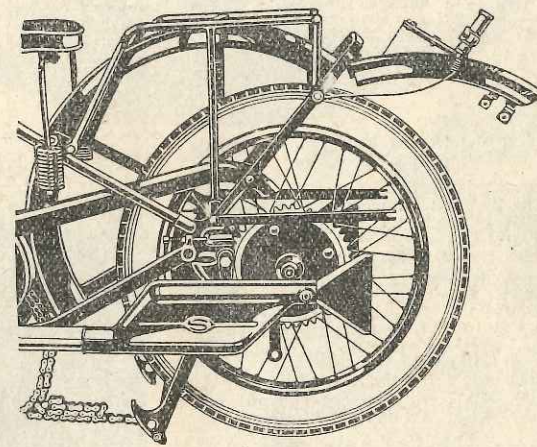
Une forme de bout de béquille centrale en sabot, qui favorise le hissingage de la machine.

Les petits talons au bout de la béquille empêchent celle-ci de s'enfoncer dans le sol si on laisse la machine dans de la terre meuble ou dans de l'herbe.

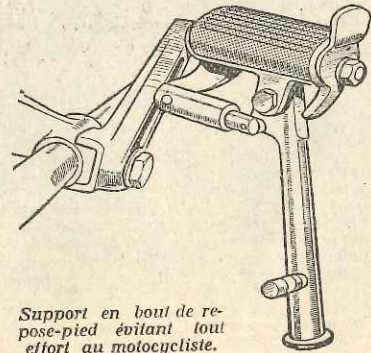
un accessoire et son mouvement n'est pas étudié pour épargner un effort au motocycliste. Plus d'un débutant a contracté un lumbago pour cette raison et s'est ainsi dégoûté de la motocyclette. Il y a certainement des améliorations à apporter de ce côté. La béquille centrale est utilisée dans quelques cas seulement. Présente-t-elle des avantages et lesquels ? Elle est tout d'abord moins encombrante et risque beaucoup moins de se décrocher et de traîner sur le sol. Par contre, elle supporte tout le poids de la machine et doit être très robuste. Comme elle doit être située sous le centre de gravité, on peut trouver quelque difficulté à trouver un point du cadre où on puisse l'articuler. Mais supposons que nous voulions soulever une des deux roues à 8 centimètres du sol, il suffira que la béquille soulève la machine à 4 centimètres. La béquille centrale est beaucoup plus courte qu'une béquille arrière et ainsi la hauteur voulue sera atteinte avec un mouvement horizontal deux fois moindre. Qu'en résulte-t-il ? C'est que la hauteur étant deux fois moindre, mais le poids à soulever environ deux fois plus grand (puisque nous

devons soulever le poids total de la machine et non pas celui supporté par la roue arrière), et que de plus nous disposons d'une plus petite course horizontale. Théoriquement donc, nous aurons à fournir un effort plus grand, mais de moindre amplitude pour soulever la machine. En pratique cependant la béquille centrale est plus pratique. On n'a pas en effet à passer derrière la machine, et si on tire en portant le poids du corps aussi en arrière que possible on n'aura pas de difficulté. On peut également munir la béquille centrale d'un long levier à main, mais il est encombrant. Une autre solution serait possible mais coûteuse et consisterait en deux crics accouplés ou en une béquille centrale verticale commandée par un cric. La manœuvre ne nécessiterait aucun effort, pourrait être effectuée en restant en selle.

La béquille arrière peut d'ailleurs être améliorée. Soulevons la machine. Nous avons un gros effort à fournir dès le début, car c'est à ce moment que la montée est la plus rapide. Vers la moitié de la course de la béquille, nous avons atteint le point le plus élevé et ensuite la roue s'abaisse légèrement et la machine prend sa position de repos. Il n'est donc pas étonnant qu'il soit pénible de mettre une machine sur sa béquille. Il faudrait que l'effort à fournir fût mieux réparti, si possible sur toute la course de la béquille. Cela n'est pas impossible. Il faut pour cela changer le point d'appui du levier sur le sol et en même temps faire varier la longueur de ce levier. Cela est aisément réalisable si nous munissons les bras de la béquille de patins circulaires. Nous aurons de cette manière un effort initial faible et si le tracé des patins est bien étudié,



un effort progressif pendant toute la durée de la levée. Pratiquement une béquille de ce type a l'avantage de donner une meilleure assise et de ne pas s'enfoncer dans un sol meuble. Elle a, il faut le reconnaître, quelques



Support en bout de repose-pied évitant tout effort au motocycliste.

inconvenients. Elle manque d'élégance, elle est plus lourde et plus chère. Si elle se décroche, elle risque davantage de mordre dans le sol. Ce dernier inconvénient serait d'ailleurs évité en relevant et en arrondissant l'extrémité du patin.

La fixation de la béquille est délicate. On peut la munir de ressorts à boudin mais ce procédé serait peut-être peu satisfaisant avec une béquille assez lourde comme la béquille à patins. La fixation par un ressort sur le garde-boue n'est pas sûre à moins d'y ajouter un boulon de serrage à papillon, et la manœuvre de ce papillon quand la machine est pleine de boue, manque de charme. Mais il ne doit pas être impossible de trouver un système de verrouillage efficace et commode.

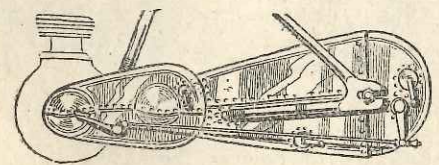
Une chose est certaine, c'est que la béquille arrière actuelle nécessite un effort physique appréciable et une certaine adresse. Cela est une gêne sérieuse pour les débutants et les personnes physiquement faibles. Ce qui convient à un vélocipède ou à une machine de 80 kilos n'est pas satisfaisant pour une moto de 130 kilos. Rien de ce qui peut faciliter la manœuvre des machines ne doit être négligé. Un autre perfectionnement indispensable c'est le garde-boue à charnière permettant d'enlever aisément la roue arrière, le pneu étant gonflé.

Nib Carter

AUSSITOT qu'un collaborateur de *Moto Revue* (rédacteur ou correspondant) entame une controverse ou émet une opinion concernant la cardan ou la chaîne, ce dernier ne manque jamais (même le si avisé Sexe), de terminer par cette phrase, ou toute autre ayant exactement le même sens : « Ah ! si on nous donnait un carter étanche à bain d'huile, cela arrangerait bien des choses », etc.

Eh bien moi, humble abonné et correspondant bénévole, en ma seule qualité de très, très ancien motocycliste, ayant vu rue Ernest, dessiné d'abord, puis essayé ensuite le premier, le tout premier tri 1/4 de CV de Dion (j'étais alors tout gamin) ; j'affirme que, ayant depuis à peu près tout vu et tout essayé, que le carter étanche (le plus étanche qui soit, vous m'entendez bien), même et surtout à bain d'huile, équivaut non seulement à zéro, au point de vue de la propreté extérieure de la machine ; mais, de plus, qu'il est parfaitement nuisible en ce qui concerne la chaîne elle-même ainsi que je vais avoir l'honneur de vous l'exposer au cours de ces lignes dictées par l'expérience.

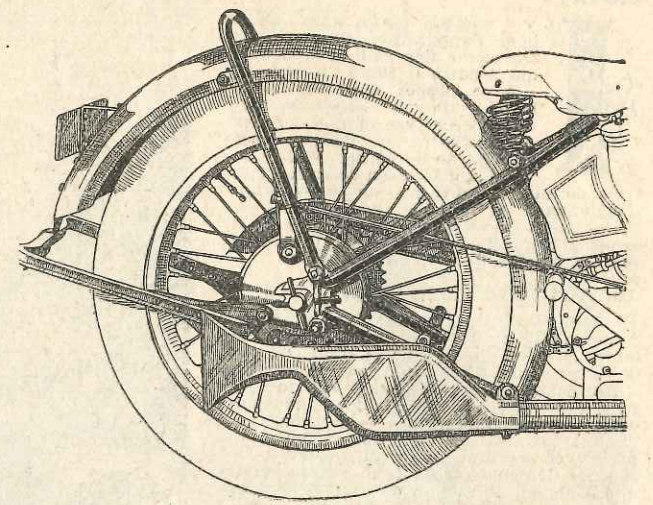
Or donc, tous déclarent et croient du fond de leur cœur, que le carter étanche à bain d'huile est le remède idéal ; la panacée en un mot ! Bon. Mais, parmi ceux qui discutent si bien de cet appareil, je serais assez curieux de savoir combien parmi eux en ont eu en leur possession ? Pas beaucoup certes et peut-être même aucun ! Tant et si



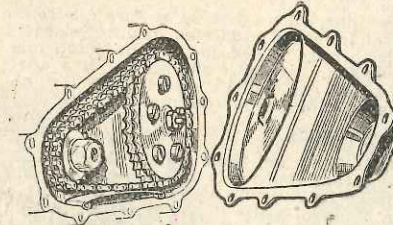
Les premiers carters bain « de graisse » très peu étanches.

bien que ces personnes parfaitement intentionnées d'ailleurs, parlent du carter étanche (à bain d'huile S. V. P.), à peu près avec la même compétence que Scipion l'Africain vainqueur, d'Annibal, des qualités d'un peigne fin ; ou celle d'un aveugle né des douces tonalités d'un champ de lin fleuri !

Certaines maisons, au lieu d'établir une béquille en tubes, selon le procédé classique qui nécessite obligatoirement deux brasures ou deux soudures autogènes au moins, donc de la main-d'œuvre, ont préféré faire une béquille qui se compose d'un simple fer en U, coudé et percé à chaque bout de deux trous pour les boulons de fixation. Ce système donne d'excellents résultats et la béquille ainsi obtenue est très solide et parfaitement rigide.



Moi qui vois très clair... et dont clairs aussi sont devenus les cheveux, j'en ai possédé un (un seul heureusement), j'en puis donc un peu parler en connaissance de cause. Celui que j'ai eu, était sur une Matchless 1.000 cmc. Mag culbuteurs, modèle 1913 (17 ans parfaitement... et elle a fait la guerre) mais, malgré ses 17 ans passés, il ne fut jamais réalisé tant en France qu'en Angleterre ou ailleurs, un carter étanche aussi bien compris et aussi bien exécuté... et pourtant ! C'était une immense boîte plate en tôle comportant tous les roulements voulus, recouvrant d'un seul jet les deux chaînes (car il y a 17 ans comme aujourd'hui, les merveilleuses anglaises avaient des chaînes !) s'ouvrant horizontalement et se terminant en son extrémité arrière par un boîtier demi-circulaire recouvrant



Un carter bain d'huile moderne, en aluminium, ne laissant pas fuir une goutte de lubrifiant.

la moitié du grand pignon. Tout l'ensemble comportait deux parties l'une mâle, l'autre femelle, s'emboîtant à force l'une dans l'autre. Le tout, grâce à une grande quantité de vis, d'écrous, de contre-écrous et de ressorts anti-vibrateurs était parfaitement fixé et ne ferrailait pas. Notez bien qu'il était non pas à bain d'huile, mais bien simplement à bain de graisse consistante graphitée à 20 %. Au point de vue étanchéité des joints, on peut dire que c'était parfait ; mais déjà il n'en était plus absolument de même pour les petits trous fermés par les volets, orifices destinés à tâter du doigt l'état de tension des chaînes ; mais où alors c'était effrayant, c'était par les deux passages réservés l'un pour le primaire et l'autre pour le moyeu de la roue arrière. Dès qu'il faisait un peu chaud, et même du seul fait d'une course un peu rapide, la graisse alors se liquéfiant (bain d'huile), inondait tout ! Et comment faire, je vous prie de me le dire, pour obvier à cet inconvénient ? Impossible ! Impossible, étant donné que ces deux orifices (ou cet orifice unique en cas de bloc) doivent être prévus beaucoup plus grands que les axes destinés à leur laisser passage pour pouvoir tendre ou détendre les chaînes ! Tout était inondé de graisse au graphite, mais surtout la roue arrière et son pneu. Certes, les chaînes

étaient bien lubrifiées et bien protégées contre la boue, oui, mais cela ne prolongeait pas leur existence ainsi que vous allez le voir plus loin. Voilà donc une sacrée boîte à violon, laide par sa forme, coûtant horriblement cher (j'ai été obligé d'en acheter une autre...), ne servant intégralement à rien au point de vue de la propreté générale de la machine... bien au contraire.

Il est entendu que comme tous les possesseurs de machines à chaînes, j'ai connu des chaînes trop tendues en un point et pas assez sur un autre, avec l'impossibilité de trouver le juste milieu, mais passons sur cela. Ou les réjouissances promises par Dieu le Père à tous les Justes commençaient, c'était quand vous aviez précisément besoin de retendre ; de détendre ou de vérifier la fermeture de vos chaînes. A l'aide de quelques clés (spéciales, S. V. P.), de contre-clés et de tourne-vis où arrivait à démonter la boîte (la boîte de Pandore) dans ses trois parties, au bout d'une demi-heure d'un travail répugnant. Mais, ou toutes les malédictions du ciel et de la terre tombaient sur vous, c'était à l'instant précis où commençait le travail de remontage. Faire emboîter dans tout leur pourtour, les unes dans les autres les trois parties mâles dans les trois parties femelles, était une douce folie ! En vérité je vous le dis, si vous n'étiez pas né fils d'ajusteur mécanicien de précision et mécanicien ajusteur de profession vous-même depuis votre première Communion, ce travail était d'une difficulté extraordinaire et devenait absolument impossible à réaliser, si, sur une longueur de 2 ou 3 mm. seulement votre boîte était un tant soit peu faussée (surtout la partie femelle). Or, quel est le carter qui ne soit pas un peu faussé ? Qu'il se montre celui-là ! Si vous aviez opéré au garage, il ne vous restait plus qu'à passer à l'atelier pour en replaner les bords. Si vous étiez sur la route, je vous laisse imaginer la situation !

N.D.L.R. Tout le monde n'est pas de l'avis de notre correspondant, qui juge sur un exemple de 1913. Nous osons connaître... conduit pendant des milliers de kilomètres des machines dont les carters à bain d'huile étaient excellents et qui renaissaient parfaitement de l'huile (huile du même type que celle du moteur).

Toutefois nous avouons que nous ne pouvons donner tout à fait tort à notre lecteur.

Le premier défaut d'un carter bain d'huile pour la chaîne secondaire est de donner à la machine une allure lourde, et de manquer d'élégance.

De plus, lorsqu'on veut retendre la chaîne, les remarques de notre lecteur sont fort justes, c'est un véritable empoisonnement.

Quant au montage, n'en parlons pas ! Passons aussi sous silence les bruits de la chaîne qui bat contre le carter dans les secousses.

Or donc, vive la chaîne à l'air libre, libre de toute entrave... et de tout carter.

ENFIN !

Il y a quelque temps nous signalions l'application d'un moteur Diesel sur une voiture de course qui dépassa le 160 à l'heure. A ce propos nous émettions le désir de voir bientôt des moteurs de ce type montés sur des motocyclettes. Ce désir est sur le point de se réaliser. Villiers, la firme anglaise bien connue, est en train de mettre au point un deux-temps fonctionnant suivant le cycle Diesel. Les essais paraissent encourageants et il se pourrait que d'ici quelques mois ce moteur soit commercialisé... Mais attendons.

IL FAUT ÊTRE PLUS DURS

Il n'est pas un seul motocycliste qui n'ait, au moins une fois dans sa vie... rouillante, eu à se plaindre de la négligence ou de l'imprudence d'un conducteur de taxi. Au moment où l'on songe, une fois de plus, à débouteiller la capitale, il conviendrait d'être extrêmement dur pour les papiers taxi, de délivrer par exemple, un permis comportant un certain nombre de souches détachables, dont on en enlèverait une à chaque infraction ou à chaque négligence ou imprudence constatées, même si celles-ci n'entraînaient aucun accident. Bien entendu, la maraude serait formellement interdite. Certainement, ainsi, on décongestionnerait la Ville-Lumière dans de grandes proportions.

SIGNAUX LA NUIT

Quand on veut tourner, on tend le bras du côté de la direction que l'on se propose de prendre. Le jour ou dans les endroits suffisamment éclairés cela est parfait. Mais dans l'obscurité il en est tout autrement. C'est ce dont s'est aperçu un fabricant britannique qui vient de lancer sur le marché un gant muni de facettes réfléchissantes qui rendent ainsi le signal très visible pour le véhicule qui vient derrière. L'idée est excellente et il est à souhaiter qu'elle fasse son chemin.

SÉCURITÉ

En général, les endroits les plus dangereux en course sont les virages. C'est en effet là que les accidents se produisent le plus souvent. Les coureurs, dans leur ardeur de vaincre, perdent la notion de la vitesse à laquelle ils marchent et abordent les virages à une allure trop élevée ; coup de frein, dérapage, et c'est la bûche, souvent grave, quelquefois mortelle. Pour préserver les concurrents de leur « furia », les organisateurs du Grand Prix de l'Ulster avaient placé au virage de Rectory, le long du mur, une sorte d'épais matelas. De cette façon, si un concurrent venait donner de la tête dedans, les conséquences de l'accident étaient beaucoup moins graves.

UN KILOMÈTRE «CASSÉ EN DEUX»

Le 27, se courra, à Lyon, une course organisée par le Motorcycle Club de Lyon et du Rhône. L'épreuve très originale consiste en un kilomètre avec une boucle aux 500 mètres. Les temps de départ et d'arrivée étant pris, arrêtés sur la même ligne. Elle est ouverte à toutes les motos et tous les sidecars des catégories admises dans les règlements de l'U. M. F. Le classement se fera par catégories. Un coureur ne pourra prendre part à l'épreuve qu'une seule fois avec la même machine.

LA COUPE SCHNEIDER OU...

QUI PEUT LE PLUS PEUT LE MOINS

La Coupe Schneider a été gagnée et le record du monde de vitesse dans l'air établi à la nouvelle vitesse de 610 kilomètres à l'heure avec la fameuse bougie « Lodge ». Rappelons que ce sont les Etablissements Harding qui sont représentants pour la France de cette bougie qui fait aussi de « étincelles » dans les compétitions motocyclistes.



INFORMATIONS

GAUSSORGUES A QUITTÉ LA CLINIQUE

Depuis le 15, François Gaussorgues a quitté la clinique de Carpentras où il était en traitement, pour aller passer sa convalescence sur la Côte d'Azur.

La plupart de ses plaies sont cicatrisées et la guérison complète de la blessure qu'il a à l'œil droit n'est plus qu'une question de jours.

On compte que la mâchoire, qui a été fracturée, sera complètement guérie d'ici la fin de l'année.

Malgré tout, le moral de Gaussorgues est bon.

BAISSE

Nous traversons actuellement une période de crise indéniable où personne n'achète. Naturellement, les constructeurs de motos sont très durement éprouvés par ce ralentissement des affaires, aussi font-ils leur possible pour attirer la clientèle et beaucoup baissent leurs prix.

C'est ainsi que Gnome et Rhône fait en ce moment un remarquable effort pour livrer ses machines à un prix tiré au « dernier carat » et livre, dès à présent, ses différents modèles au prix de ses nouveaux tarifs.

MOTEUR A L'ARRIÈRE

Un lecteur d'un de nos confrères britanniques a communiqué à ce journal le dessin d'une idée qu'il a eue pour la fabrication d'un cyclecar.

La photo est le complément indispensable du tourisme. En effet le plaisir que l'on peut tirer d'un voyage est doublé, lorsque l'on peut, chaque fois qu'on le désire, faire défiler devant ses yeux les magnificences naturelles entrevues pendant les trop courtes vacances.

A droite : Une route de montagne dans les Balkans. Ne ressemble-t-elle pas à s'y méprendre certaines routes encaissées du Jura ?

UN J. A. P. MINIATURE

Nous avons déjà signalé à plusieurs reprises la tendance très nette de l'industrie britannique vers la motocyclette légère, l'ultra-lightweight, comme on l'appelle là-bas. Jusqu'ici ces machines étaient équipées de célèbres deux-temps de marque anglaise. Nous en verrons probablement bientôt munies de quatre-temps à soupapes latérales, car la firme J. A. P. vient de lancer sur le marché un 148 cmc. de ce type. L'alésage et la course de cette miniature sont de 51,5 x 71.

Ses dimensions sont les mêmes que celles de son frère aîné le 200 cmc. de même marque, seules diffèrent les dimensions intérieures du cylindre et celles du piston. Il a donc un grand excédent de sécurité. Le verrons-nous bientôt sur le continent ?

6 VITESSES

On a fait grand bruit ces dernières années autour des relais qui permettent aux voitures d'avoir deux jeux de démultiplications, c'est-à-dire 6 à 8 vitesses. Sait-on que cette idée a été réalisée dès 1911 par Matchless. Sur cette bicylindre de 350 cmc. il y avait tout d'abord un changement de vitesses Royal Enfield à deux chaînes. Du relai à la roue arrière il y avait une courroie. Le moyeu à changement de vitesses donnait trois rapports. Il y avait bien entendu deux commandes et il était nécessaire de posséder une certaine virtuosité pour manier ce changement de vitesse. Il permettait en grande vitesse d'avoir une démultiplication de 3 à 1 qui était très utile dans le T. T. pour éviter au moteur d'atteindre un régime exagéré dans la descente de la montagne.

RALENTIR !

Habituellement lorsque l'on entreprend sur la voie publique des travaux de réfection qui nécessitent son obstruction momentanée, on place quelque cent mètres avant un écriteau avertissant les usagers de la route du danger qu'il pourrait y avoir à arriver dessus à grande allure.

Soucieux d'éviter des accidents, l'entrepreneur de travaux publics qui est en train de réparer l'avenue de Madrid à Neuilly a fait, lui, une innovation en matière de signalisation : l'écriteau « Ralentir, Travaux », est placé sur la barricade qui barre la rue, elle-même.

Gageons que, même sans écriteau, le motocycliste qui arriverait un peu vite à cet endroit ralentirait de lui-même... un peu brusquement toutefois !

ANACHRONISME

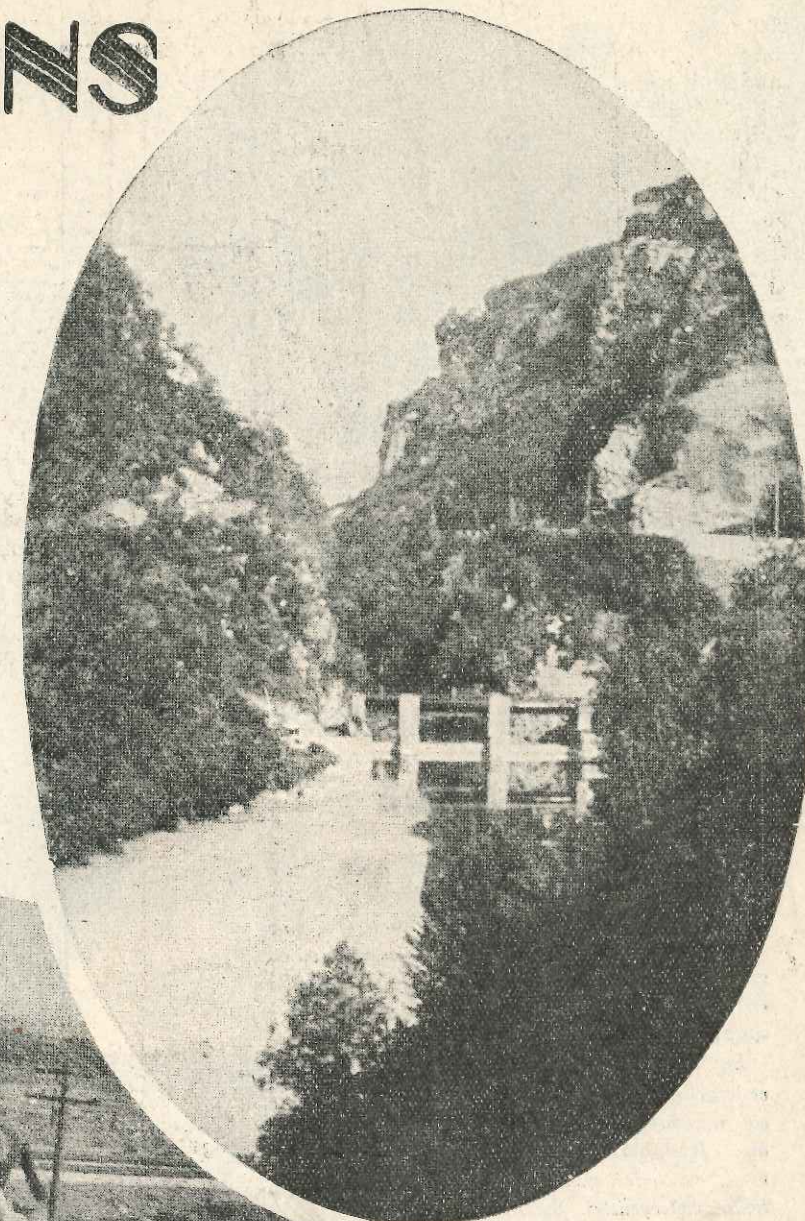
Une revue motocycliste italienne publie d'amusantes photos d'une fête motocycliste où tous les participants étaient habillés selon la mode du moyen âge, ce qui constituait, avec leurs motos, d'amusants



anachronismes. Nous disons amusants, mais non choquants. En effet, les lourdes armures de fer dont certains d'eux étaient revêtus s'harmonisaient assez bien avec l'ensemble métallique et brillant des motos.

Mais nous ne voudrions pas traverser à Crau à midi dans cet équipement.

En France nous avons l'habitude de déplorer l'état de nos routes, que dirions-nous de celles des Karpathes par exemple. Route, ou piste à peine tracée ?



Comme dans le Rover, le moteur serait placé à l'extrême arrière du véhicule. Mais il aurait quatre cylindres et serait disposé transversalement au chassis.

Cette disposition a l'avantage énorme d'une accessibilité plus grande qu'avec un moteur à l'avant, sous capot, comme c'est la coutume.

Naturellement la transmission dans ce projet, s'effectue... par chaînes.

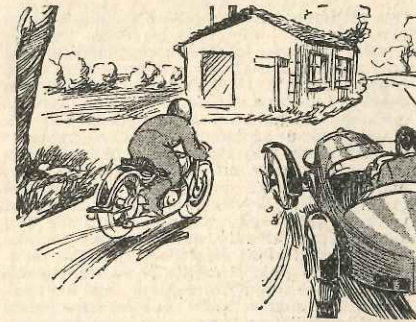
On s'en serait douté !

POURQUOI 600 ?

La maison britannique, dont nous parlons d'autre part, et qui a, d'une façon aussi inexplicable, redressé son cylindre, sort également une autre nouveauté.

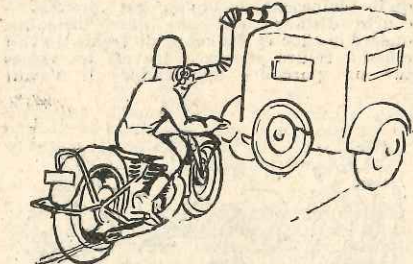
Cette marque est une des deux marques anglaises fabricant une moto à quatre cylindres. Son modèle primitif était de 500 cmc. du type « square four ». Elle vient de lancer sur le marché un 600 cmc. Pourquoi 600 ? Nous aurions compris 750 ou 1.000. Mais, une fois de plus, nous ne voyons pas l'intérêt de ces 100 cmc. supplémentaires.

Changements de direction

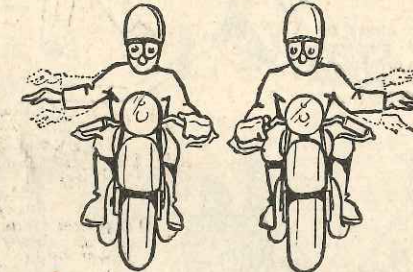


Ne doublez jamais une voiture dans un carrefour, elle peut, au moment où vous la dépassez changer brusquement de direction

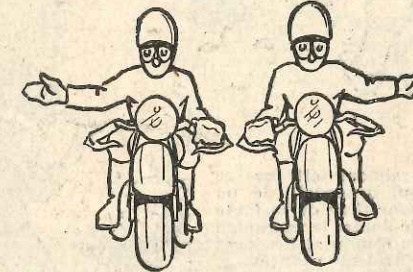
Je crois bien me souvenir que, dans ma toute petite enfance, un professeur chauve et luneté, comme il convient, tentait d'expliquer à ses élèves somnolents les grands problèmes de l'histoire. Il nous exposait notamment que si nos grands-pères avaient à une certaine époque renversé le roi, démoli la Bastille et envoyé pas mal de gens coucher avec la sainte guillotine, c'était pour mettre fin au régime de l'arbitraire caractérisé par l'absence de toute loi écrite. On a alors eu la joie de posséder un parlement pour fabriquer des lois en série et aujourd'hui six cents députés, quatre cents sénateurs et de multiples commissions, services et bureaux nous en confectionnent à tour de rôle. A la vérité, ça nous coûte assez cher, mais, dans leurs tombeaux, nos grands ancêtres doivent être bien contents de voir ainsi réaliser leur rêve ! Ce beau rêve ne serait-il pas pourtant sur le point de sombrer dans le prosaïsme de notre époque et ne sommes-nous pas en train de revenir tout doucement au droit coutumier ? C'est ce qu'il est bien permis de se demander dans cette matière de la circulation routière qui nous intéresse et à propos de laquelle la cour de cassation, se substituant nettement au législateur, a posé des règles de responsabilité dont le rattachement à un texte légal n'est plus fait que par un dernier scrupule de forme. On va plus loin encore, on impose, on sanctionne même des règles dont on serait bien en peine de trouver trace dans nos lois ou nos règlements. Je veux parler de la signalisation des changements d'allure ou de direction. Cette pratique s'est imposée par sa nécessité même, elle est passée peu à peu dans les habitudes des conducteurs et aujourd'hui les tribunaux, à peu près unanimement, n'hésitent pas à la sanctionner. Voilà qui démontre mieux que de longs discours, combien il est inutile de sélectionner par le suffrage universel toutes les incompétences du pays, afin de leur faire confectionner à grands frais des lois ou des règlements qui ne peuvent jamais être assez précis et assez complets pour prévoir tous les cas possibles et qui, immuables dans une société en perpétuelle évolution, se trouvent, à peine promulgués, dépassés par les événements. On pourrait disserter à perte de vue sur cette situation et se demander si elle constitue un bien ou un mal, mais ça c'est une autre



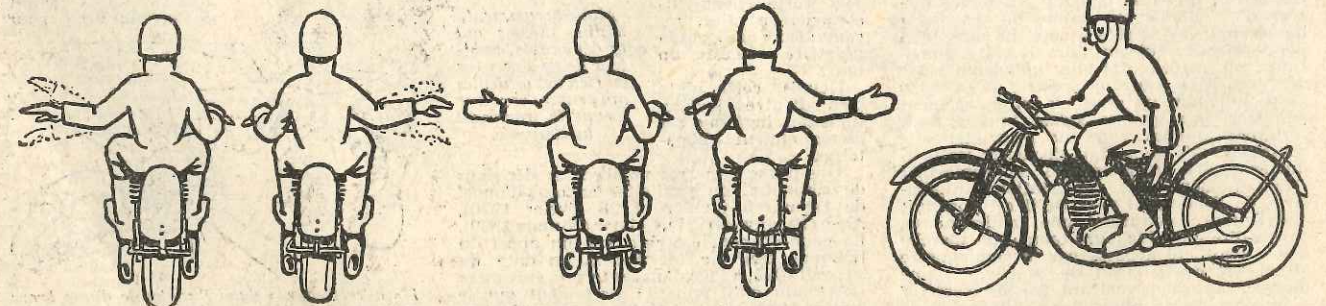
Avant de dépasser un véhicule qui vous masque le chemin, assurez-vous que rien ne l'obligera à se rabattre brusquement.



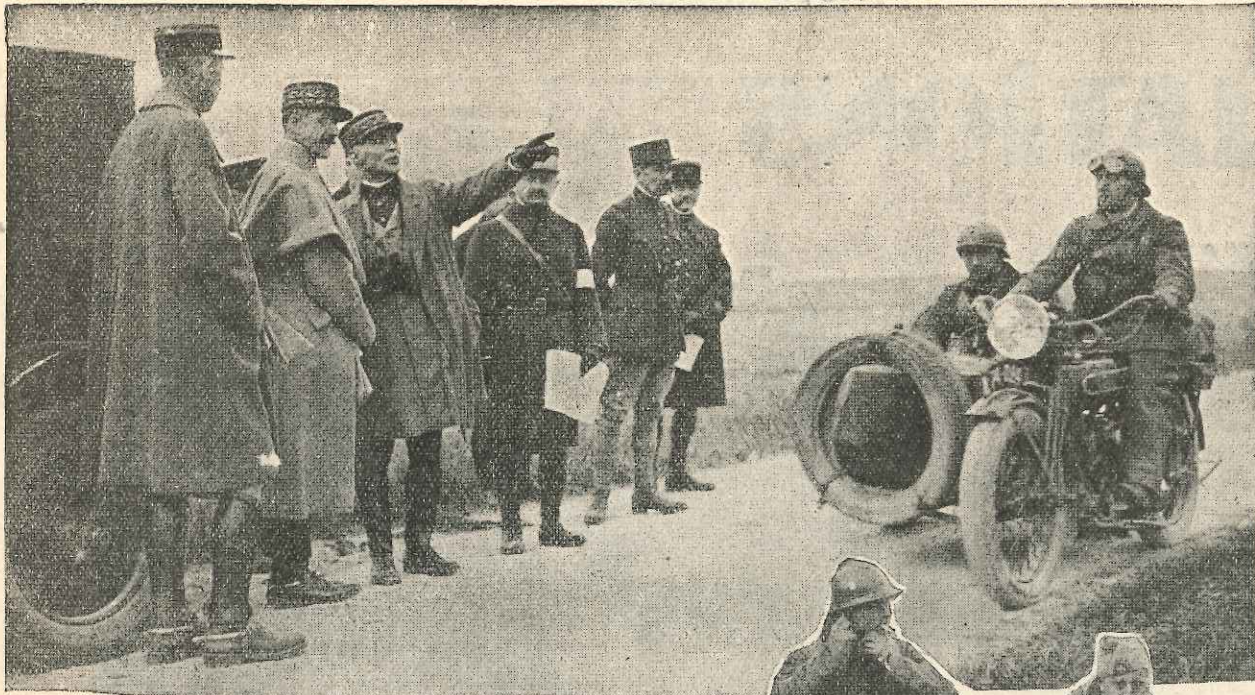
Quand vous voulez vous arrêter ou ralentir, faites signe du bras : A gauche, vous stoppez à droite, à droite, vous stoppez à gauche.



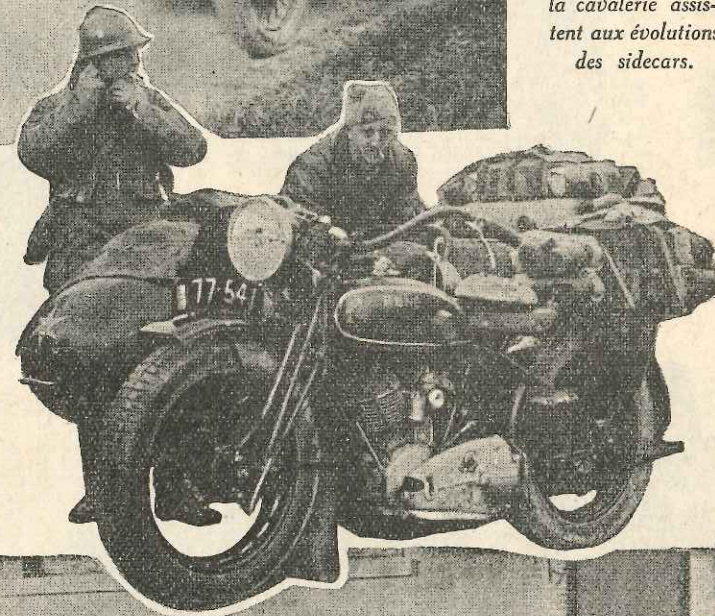
Pour prévenir que vous allez tourner, prévenez celui qui vient derrière vous en étendant le bras correspondant.



Les différents signaux habituellement en usage : De gauche à droite : Je m'arrête, sur la gauche, sur la droite ; je veux tourner à gauche, à droite. Vous pouvez passer de ce côté.



Le Général Claudel, directeur des manœuvres et le Général Mac Carthy, directeur de la cavalerie assistent aux évolutions des sidecars.

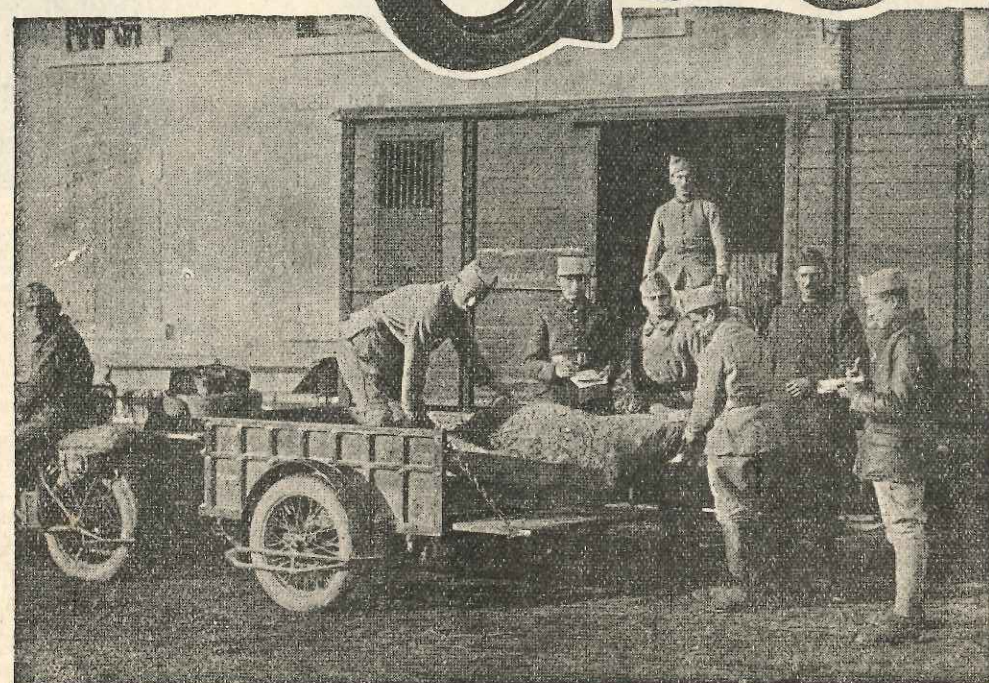


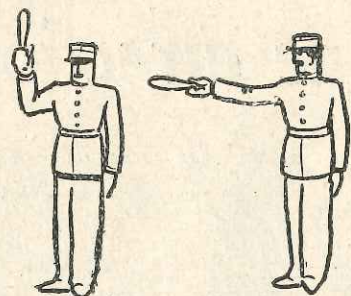
Les grandes manœuvres de l'Aisne

La motocyclette avec sidecar a été employée, sur une grande échelle par l'Etat-Major Général de l'Armée, aux Grandes Manœuvres de l'Aisne.

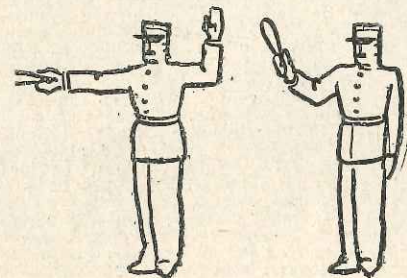
Alors que l'an dernier, en Lorraine, on avait vu évoluer avec succès l'Escadron motocycliste du 5^e Bataillon de Dragons Portés, cette année l'utilisation des unités motocyclistes a été intensifiée.

En outre de l'Escadron motocycliste du 5^e Dragons, qui, à nouveau, a participé aux Manœuvres, nous y avons rencontré les formations motocyclistes du 2^e Dragons de l'Ecole Militaire, du 3^e Dragons de Lunéville, du 4^e Dragons de Verdun, du 30^e Dragons de Metz et du 11^e Chasseurs à cheval de Vesoul. Il ne faut pas oublier non plus les nombreux estafettes, agents de liaison et la police de la route militaire qui ont pris une part active aux Manœuvres.





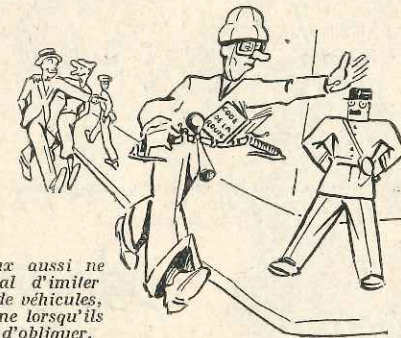
A gauche : Arrêt, voitures venant de face. A droite : passez.



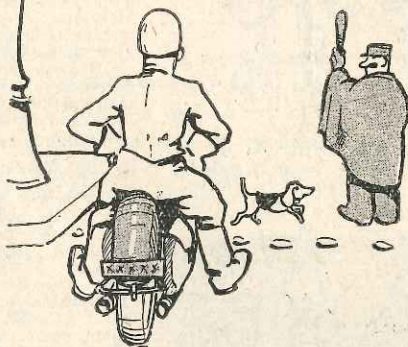
A gauche : Arrêt toutes directions. A droite : Arrêt véhicules venant de derrière.

tif à sa route, il lui était impossible de ne pas remarquer le camion en panne et la demande de secours adressée à Alazard ; — Que le fait de ne pas s'arrêter avant la vigne après avoir parcouru 18 mètres en freinant sur la route, démontre surabondamment l'infraction à l'article 31 du Code de la Route, seule génératrice de l'accident qui est sans relations avec le fait imputé à Alazard ; — Par ces motifs : démettant le ministère public de son appel à minima et accueillant l'appel de Barbé es qualités ; — Relaxe purement et simplement Alazard et Singla des fins de la poursuite sans dépens.

Les circonstances spéciales de l'affaire ainsi jugée interdisent d'attribuer à cette décision une portée excessive. Le conducteur du véhicule qui suivait n'avait pris, en effet, aucune des précautions élémentaires qu'ils imposent lorsqu'on est précédé à courte distance par une autre machine, malgré le choc et ses coups de freins il avait réussi à rouler encore à travers les vignes sur un parcours appréciable. Il n'avait



Les piétons eux aussi ne seraient pas mal d'imiter les conducteurs de véhicules, et de faire signe lorsqu'ils ont l'intention d'obliquer.



Obtempérez toujours au signal d'arrêt d'un agent, même si vous n'en voyez pas l'utilité.

de même, d'abord parce que tout virage s'accompagne d'un ralentissement et qu'un changement d'allure doit être signalé à ceux qui suivent, ensuite parce qu'aux carrefours il prévient opportunément ceux qui se présentent de face ou par les côtés. Il leur est toujours fort utile de connaître la manœuvre que vous allez faire. On doit donc signaler aussi bien les mouvements vers la droite que ceux vers la gauche. Pour peu qu'on en ait l'habitude, le geste devient d'ailleurs automatique, il se fait par simple réflexe.

MAIS, diront les messieurs qui raisonnent leur code de la route à la main, nous convenons que ces signaux à bras sont fort utiles et qu'on ne saurait trop les recommander.

Pourtant nous vivons encore sous le régime de la loi écrite, malgré ce que semblent en penser certains tribunaux, et dans le silence des règlements on ne peut imposer une telle pratique ni surtout sanctionner sa violation. Ainsi ont jugé en effet le Tribunal de Commerce de Saint-Etienne (16 octobre 1930) et la cour d'appel de Montpellier (7 janvier 1931). Cette dernière juridiction a présenté sa manière de voir dans un cas d'ailleurs assez particulier : « La Cour : Attendu que la matérialité des faits n'est pas contestée ; qu'Alazard ayant vu le conducteur d'un camion en panne lui demander du secours s'est arrêté à côté du camion et parallèlement à lui sans faire de geste annonçant son arrêt ; Attendu qu'aucun texte du Code de la route ne prescrit de faire un geste indiquant un arrêt ou un changement de direction ; que ce signal imposé dans certaines grandes villes ne peut être que conseillé, mais ne saurait dispenser les conducteurs des véhicules de se conformer rigoureusement aux prescriptions impératives de l'article 31 ; — Qu'il est constant que Dufour, conduisant une goudronneuse, c'est-à-dire un poids lourd tenu à une marche lente, avait été dépassé par la camionnette et n'avait pas le droit de la suivre à une distance ne lui permettant pas de s'arrêter si un obstacle ou une cause brusque d'arrêt venait à se produire ; — Que si Dufour avait été tant soit peu maître de sa vitesse et atten-

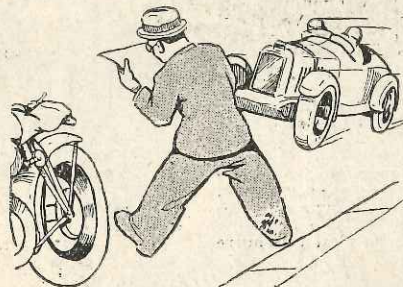
vraiment fait tout ce qui dépendait de lui pour tirer de la faute de l'autre le maximum de résultats ! Les juges n'avaient pas pu ne pas être frappés par cette circonstance... et cela leur a fait oublier que le 18 janvier 1924 ils avaient décidé exactement le contraire. A cette époque ils avaient, en effet, reconnu sans ambages la nécessité des gestes du bras. Depuis cette date bien d'autres juridictions ont jugé que ces gestes étaient obligatoires.

Sans parler des très nombreuses décisions de tribunaux, on peut citer les cours d'appel de Lyon (15 janvier et 28 février 1920), Agen (12 janvier 1927), Colmar (26 mars 1930). La cour d'Agen, statuant sur un appel du tribunal civil de Marmande, en date du 30 avril 1925, a jugé dans les termes suivants : « Attendu qu'il apparaît nettement que le 6 mars 1924, Boué et Gajac se trouvaient en auto sur la route de Sainte-Bazeille, que Boué, qui précédait Gajac, allait à une allure

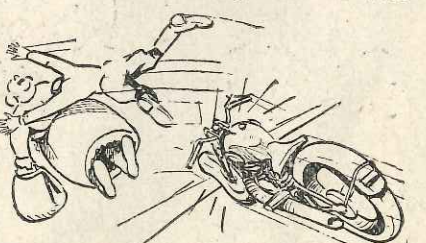
très modérée, tandis que l'autre marchait un peu plus vite : que tous les deux tenaient le côté droit de la route ; que Boué s'était aperçu, ainsi qu'il le reconnaît dans ses conclusions, de la présence à 100 mètres derrière lui d'une autre auto ; qu'en arrivant presque à la hauteur de la maison Flouret, il a obliqué sur sa gauche pour s'engager dans le chemin de traverse situé à gauche de la route ; que pendant qu'il exécutait cette manœuvre, Gajac, qui voulait le dépasser et qui a accéléré la vitesse de sa machine, est venu se jeter sur lui ; que Boué n'a fait aucun signe avertisseur indiquant la manœuvre qu'il allait effectuer ; qu'il est de la prudence la plus élémentaire et d'un usage constant et obligatoire pour un conducteur d'indiquer à ceux qui le suivent, la direction qu'il se propose de prendre ; que ne l'ayant pas fait, il a commis une faute.

CETTE manière de voir s'explique d'ailleurs fort juridiquement. En matière civile, les principes de la responsabilité exigent seulement du juge qu'il relève une faute, mais sans définir cette faute dont l'appréciation lui est laissée. Il suffit donc que le juge déclare que tel fait constitue une faute ou même simplement une négligence ou une imprudence (articles 1382 et 1383 du code civil) pour qu'il puisse prononcer une condamnation. Lorsqu'on se trouve dans un des cas d'application de l'article 1384, tel que l'interprète maintenant la cour de Cassation, c'est encore plus simple puisqu'alors il n'est pas même nécessaire de parler de faute et que la responsabilité est présumée... En matière pénale on se trouve par contre dans une situation assez bizarre. L'absence de toute disposition légale pour prescrire les signaux à bras fait que leur non exécution ne peut être considérée comme une contravention. Le juge de simple police ne pourrait donc pas condamner le motocycliste qui aurait omis d'étendre ses bras en croix pour virer à un carrefour. Mais si un accident s'était produit et que le motocycliste fut poursuivi devant le tribunal correctionnel pour blessures par imprudence, ce tribunal pourrait bel et bien prononcer une condamnation. Les articles 319 et 320 du code pénal qui prévoient les blessures ou l'homicide par imprudence sont, en effet, rédigés de telle sorte qu'ils laissent au juge toutes les facilités possibles pour condamner. Voyez plutôt : « Quiconque, dit l'article 319, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide, ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 50 francs à 600 francs. »

Et l'article 320 : « Si n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, le coupable sera puni de six jours d'emprisonnement et d'une amende de 16 francs à 100 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement. » Avec cela, il suffit au juge de décider que le fait de n'avoir pas signalé un mouvement constitue une « maladresse », une « imprudence », une « négligence », un « défaut de précautions » pour



Malheureusement, lesdits piétons ont la déplorable habitude de ne s'occuper en rien des véhicules qui peuvent traverser la chaussée.



L'atterrissage dans l'anatomie d'une brave commère peut être considéré comme un changement de direction. Toutefois, il est à éviter soigneusement.

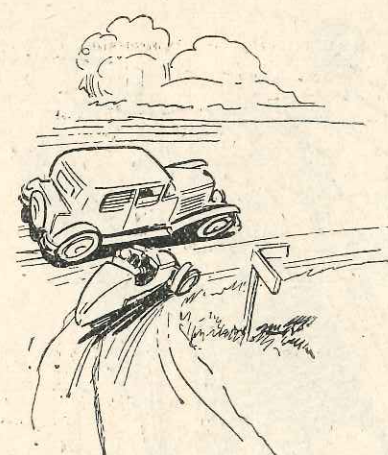
que sa décision soit rédigée suivant les meilleures règles de l'article. En pareil cas, elle est solide comme roc.

N'oublions pas d'ailleurs que si le code de la route est muet sur les signaux à bras, un assez grand nombre de règlements municipaux les prévoit, particulièrement à Paris. Ainsi, et par l'effet de ce règlement, fort légalement pris en vertu de l'article 62 du code de la route, à Paris, le signal du bras est réglementairement obligatoire et son défaut peut, même en l'absence de tout accident, provoquer les foudres de la justice.

Si nous tendons le nez par-dessus nos frontières et spécialement par-dessus les Alpes, nous voyons que l'article 11 du code italien de la route (31 décembre 1923) est fort sévère. Il porte que le signe de la main est obligatoire pour ralentir, s'arrêter ou changer de direction. Il s'applique à tous les conducteurs de véhicules, quels qu'ils soient, sous peine d'une amende de 10 à 100 litres. Une « sanction plus forte » est même prévue pour les automobilistes.

ON peut penser que notre futur code de la route ne manquera pas de faire passer dans un de ses nombreux articles une disposition que l'usage et les tribunaux ont depuis longtemps imposée mais ce sera bien inutile puisque maintenant c'est comme si c'était.

La simplicité de la règle n'est pas son moindre mérite. Combien à cet égard elle me semble supérieure à ce qui est prescrit à Belgrade. Là, aux croisements et changements de direction, il faut corner un nombre

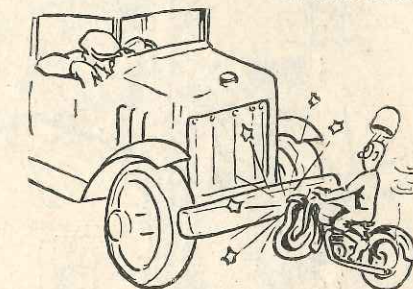


Lorsqu'on débouche sur une route, il faut toujours se méfier du véhicule qui peut surgir transversalement. Malheur à vous s'il tient rigoureusement sa droite.

la provenance des sons dans les carrefours encombrés, le temps nécessaire pour lancer ces signaux sonores font qu'un tel système ne peut exister que dans un pays où la circulation automobile est très réduite. Le voit-on appliqué chez nous et imagine-t-on ce qu'il donnerait sur la place de l'Opéra ? Il y aurait de quoi devenir fou !

Pour une fois ne suivons pas notre manie nationale de nous décrier, reconnaissons que notre système a du bon. Suivons le donc et n'hésitons pas à agiter les bras toutes les fois qu'il y a utilité à le faire, c'est-à-dire lorsque nous modifions notre allure ou notre direction. Ce petit geste nous évitera bien des ennuis.

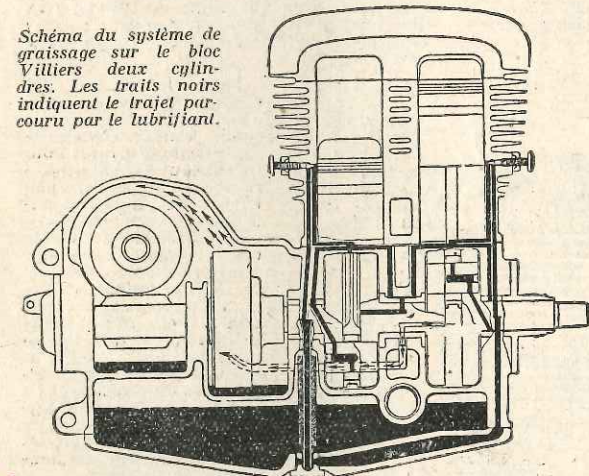
L. GARDENAT.



Il est beau d'avertir de votre approche, mais mieux vaut compter sur votre prudence et sur l'excellence de vos freins.

de fois déterminé pour indiquer ses intentions : une fois si l'on entend marcher en ligne droite, deux fois si l'on tourne à droite, trois fois si l'on tourne à gauche. C'est affreusement compliqué. Les difficultés pour repérer

Schéma du système de graissage sur le bloc Villiers deux cylindres. Les traits noirs indiquent le trajet parcouru par le lubrifiant.



Avant-propos

Tout le monde, même les profanes les moins avertis convient de la nécessité de la lubrification des surfaces frottantes d'un mouvement mécanique quelconque. On conçoit tout naturellement que le bon fonctionnement et la moindre usure du métal en contact, dépendent de l'efficacité et de la régularité du graissage.

Sur un moteur de motocyclette, cette fonction nécessite d'autant plus d'attention que les mouvements des organes principaux, tels les pistons, les bielles, le vilebrequin ou les manivelles qui en tiennent lieu, etc., sont vigoureux, rapides et successifs. S'il faut en conséquence, apporter beaucoup de soins à l'étude du système de graissage lors de la cons-

L'huile de graissage

Rôle du lubrifiant

truction du moteur, il n'est pas moins nécessaire de choisir avec le même souci, le lubrifiant à employer pendant l'utilisation de la machine.

C'est ce que l'usager ne doit pas perdre de vue, surtout lorsqu'il est tenté d'acheter une huile quelconque dont la principale qualité tient tout entière dans un prix de vente bon marché.

En examinant comment s'opère la fonction de graissage, on perçoit facilement qu'elle exige des qualités très rigoureuses du lubrifiant, pour s'accomplir normalement.

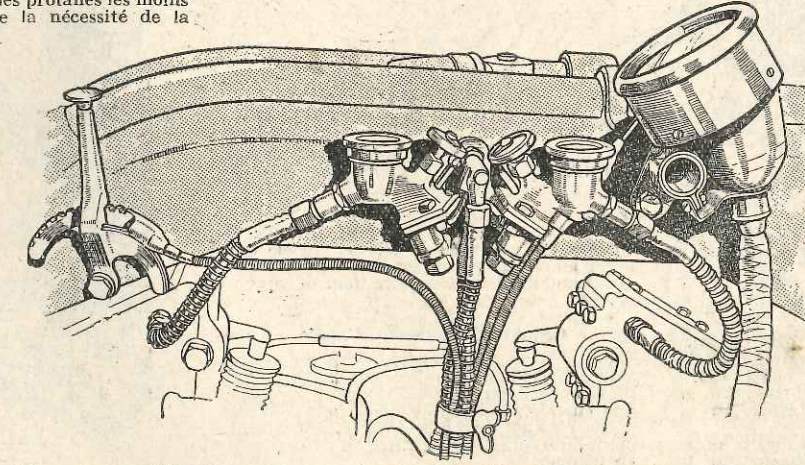
LORSQU'ON observe le fonctionnement des divers organes d'un moteur ou d'un mécanisme quelconque de la motocyclette, on remarque que le mouvement des pièces animées se ramène toujours à la friction d'une paroi métallique contre une autre.

Dans certains cas, il s'agit de frottements circulaires, comme, par exemple, les portées du vilebrequin dans leur coussinet ou la tête de bielle sur son maneton ; dans d'autres cas, les frottements sont linéaires comme ceux d'un piston dans le cylindre ou d'une queue de soupape dans son guide. Mais ce mouvement se résume toujours en la friction d'une paroi métallique contre une autre.

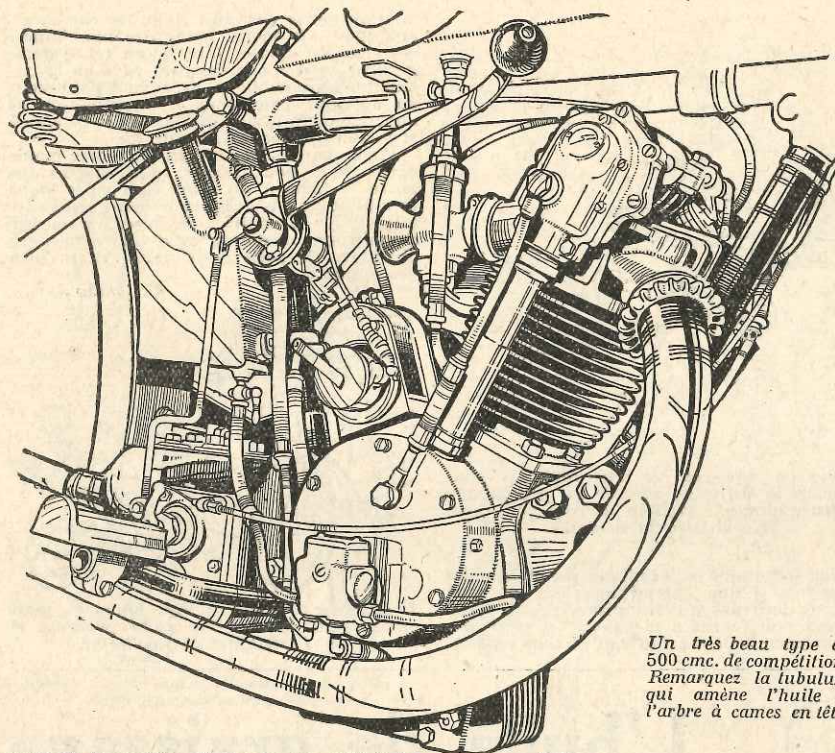
Or, nous savons que tout frottement engendre de la chaleur. Dans le cas d'un moteur de motocyclette, les mouvements sont particulièrement vigoureux et rapides. L'intensité des frottements qui en résultent est donc de nature à engendrer une chaleur assez importante, qui entraîne la dilatation des parois échauffées, ce qui, par suite, peut provoquer le grippage des pièces en friction, de la même façon que le réaliserait une insuffisance de refroidissement (laquelle n'est d'ailleurs autre chose qu'un excès de température du moteur.)

Sous un autre aspect, le même problème, fait remarquer également que le frottement provoque l'usure des surfaces en contact. Cette action se perçoit assez naturellement pour que nous n'ayons pas à y insister autrement.

Donc, le mouvement des pièces, métal contre métal, crée un échauffement e. une



Dans une machine de records, peu importe la présentation d'ensemble il est indifférent d'avoir de multiples tubulures extérieures, seule le rendement compte, aussi s'ingénie-t-on à assurer un graissage très abondant.



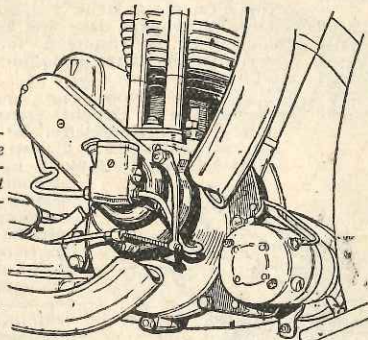
Un très beau type de 500 cmc. de compétition. Remarquez la tubulure qui amène l'huile à l'arbre à cames en tête.

usure de la matière. Il y a un gros intérêt à réduire le plus possible l'importance du frottement, afin d'éviter, d'une part l'élévation de température des parois, et d'autre part, abaisser considérablement le degré d'usure des pièces en mouvement, ce qui revient à favoriser la longévité du moteur et des organes considérés.

On obtient ce double résultat par la fonction de graissage, dont le rôle consiste à interposer constamment et régulièrement une mince pellicule d'huile entre les faces de frottement de deux surfaces mobiles en contact.

Cette pellicule d'huile constitue en quelque

La place normale d'une pompe à huile mécanique : en bout du pignon porte-cames.



sorte une paroi intercalaire, contre laquelle s'effectuent les frottements de la partie animée des pièces considérées. Il n'y a donc plus de friction directe de métal contre métal, et la douceur du lubrifiant facilite le glissement des parois. Les inconvénients d'échauffement anormal et d'usure de la matière, sont presque totalement annulés. A tel exemple, qu'un organe mécanique qui ne pourrait fonctionner que quelques minutes sans graissage et serait irrémédiablement détérioré après ce court délai, est capable de fournir plusieurs années de services constants, si la lubrification est convenablement assurée.

Ce court exposé fait comprendre la nécessité de la fonction de graissage sur tous les mouvements mécaniques en général, et sur le moteur à explosions en particulier, où la combustion interne des gaz engendre déjà

sorbe de cette façon l'effort de frottement. Le mouvement mécanique ainsi obtenu acquiert une grande douceur, d'où meilleur rendement de l'organe, et le métal voit son degré d'usure extrêmement réduit, car il n'y a plus arrachement de matière par friction directe des surfaces métalliques.

Cette explication laisse apparaître quelques-unes des propriétés que doit posséder le lubrifiant employé, pour accomplir normalement la tâche qui lui est demandée.

Il faut que la pellicule d'huile conserve son épaisseur, même sous une forte pression des parois en contact, autrement, on retomberait à la friction métal sur métal que le graissage a précisément pour but d'éviter. Cette « résistance mécanique » de l'huile est la conséquence de sa viscosité. A l'usage, celle-ci s'atténue et finirait par disparaître. C'est pourquoi, il est nécessaire de renouveler périodiquement l'huile de graissage du moteur.

La viscosité confère également au lubrifiant ses propriétés adhésives qui maintiennent la pellicule contre les surfaces à graisser.

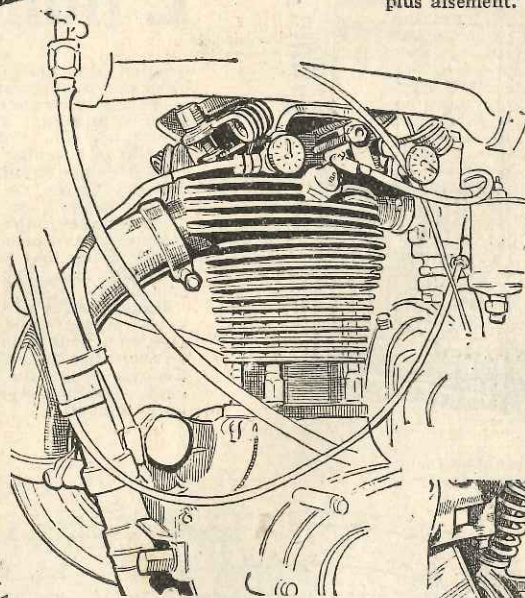
Tout le temps que l'huile conserve sa viscosité il y a cohésion des molécules onctueuses qui lui assurent son pouvoir lubrifiant. Au fur et à mesure que la viscosité diminue, la cohésion moléculaire se démembre et l'onctuosité de l'huile disparaît petit à petit. Un lubrifiant ayant perdu toute sa viscosité, est liquide comme une eau impure et n'a plus d'adhérence ni de souplesse au toucher. Ce qui indique la disparition de toutes propriétés lubrifiantes.

La fluidité, qu'il ne faut pas confondre avec la viscosité, est cette propriété de l'huile de pénétrer, de s'infiltrer, entre les surfaces à graisser. Plus une huile est fluide, plus elle s'introduit facilement entre deux parois ; mais, par réciprocité, elle s'en échappe aussi plus aisément.

Selon la nature des organes à graisser, il faut donc prendre le soin de choisir convenablement le degré de fluidité utile. Pour un moteur normal de tourisme, on utilise habituellement des huiles demi-fluides, voire même épaisses, tandis que l'on emploie des huiles plus fluides pour graisser un moteur de course, dont la grande vitesse et la puissance des frottements offrent une pénétration plus difficile au lubrifiant.

En dehors des caractéristiques de viscosité et de fluidité, l'huile de graissage des moteurs doit posséder d'autres qualités dont les principales sont la neutralité et la fixité.

Une huile est neutre lorsqu'elle résiste au con-



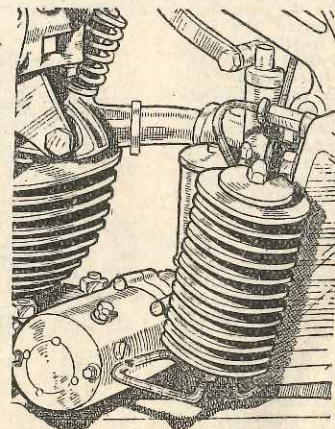
Un autre moteur très rapide, on voit l'aiguille commandant le réglage du graissage des culbuteurs.

une élévation de température de certains organes qui ne sauraient résister à celle que provoquerait encore un fonctionnement sans une lubrification parfaitement appropriée.

Caractéristiques de l'huile

Pour bien comprendre la façon dont agit une pellicule d'huile entre les faces de friction de deux organes, on peut supposer que chaque molécule de lubrifiant se comporte comme une bille souple, infiniment petite, qui serait placée entre les deux parois en contact.

Lors du déplacement d'une paroi par rapport à l'autre, la bille — en l'espèce la molécule d'huile — roule sur elle-même et ab-



Certaines machines anglaises possèdent un filtre d'huile formant radiateur de refroidissement.

tact prolongé de l'air atmosphérique sans s'oxyder ni se dessécher et qu'elle n'a, par ailleurs, aucune action corrosive sur les métaux qu'elle lubrifie.

Elle est fixe, lorsqu'elle conserve ses propriétés précédentes : viscosité, fluidité, neutralité, aux différentes températures auxquelles elle peut être soumise dans un moteur d'automobile. L'écart entre les températures extrêmes est assez large car, par temps froid, il est fréquent que l'huile accuse moins 5 degrés centigrades à l'arrêt du moteur, et la température de ce même lubrifiant peut monter parfois jusqu'à 100 degrés lorsque le moteur tourne à pleine charge.

Afin de satisfaire aux différentes qualités ci-dessus, imposées par les besoins des moteurs actuels, on utilise — comme l'on sait — de l'huile minérale extraite par distillations successives des pétroles bruts ou naphthes, desquels on tire déjà l'essence d'alimentation des moteurs.

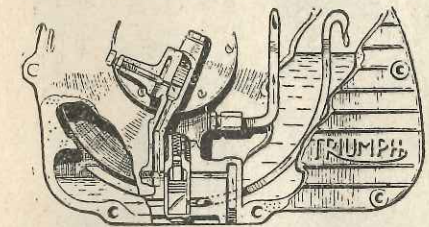
L'huile de ricin, d'origine végétale, est quelquefois employée sur des moteurs poussés, en raison de sa grande fluidité et de sa viscosité persistante. Mais elle reste d'un emploi exceptionnel, son prix élevé et son odeur désagréable étant des obstacles à son utilisation courante.

Le choix d'un lubrifiant

Pour assurer la longévité des moteurs, réduire au maximum leur usure et faciliter le fonctionnement des organes, afin d'accroître leur rendement mécanique, il est nécessaire que le lubrifiant employé réponde exactement aux caractéristiques que nous avons définies ci-dessus.

Dans le commerce, on trouve un choix très vaste d'huiles minérales qui revendiquent ces qualités. Cependant, il y a des distinctions à faire, car il existe en pratique, deux façons de récupérer ces huiles au raffinage : elles peuvent être l'objet principal du traitement des naphthes de pétrole bruts, ou, au contraire, les sous-produits de la distillation de l'essence tirée des mêmes naphthes.

La première méthode donne des lubrifiants de très bonne qualité, mais évidemment d'un prix plus élevé que si l'on récupère l'huile d'un sous-produit. La première huile



Un moteur où le réservoir d'huile est incorporé dans le carter.

PETITE CORRESPONDANCE

A propos du graissage, il nous paraît intéressant de publier la réalisation qu'un de nos lecteurs a montée sur sa moto deux-temps et qui est extrêmement ingénieuse.

Graissage séparé spécial pour Moto deux temps

Ce qui est le plus ennuyeux avec la généralité des motos à moteur 2 temps et qui détourne pas mal d'acheteurs éventuels, c'est le graissage par mélange d'huile à l'essence, et cela pour de multiples raisons. Malpropretés : Carburateur, tuyauteries, robinets et réservoirs sont toujours sales par suite des suintements et fuites, car si l'essence s'évapore, l'huile reste, sans compter les inconvénients de la préparation de ce mélange, mesurage de l'huile, incorporation, brassage, ce qui ne se passe généralement pas sans éclaboussures au grand dam des mains

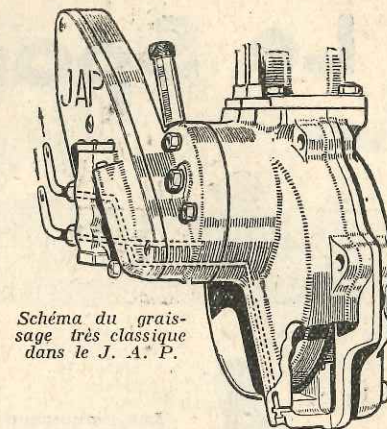
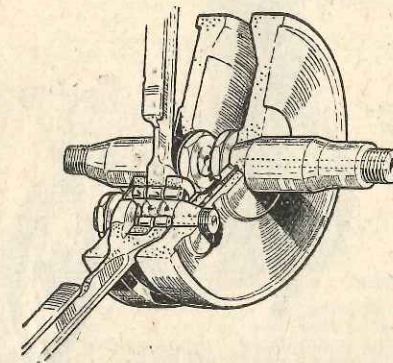
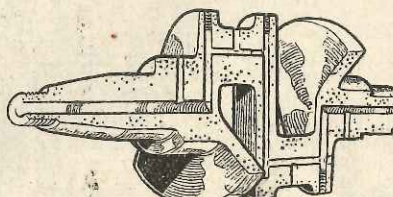


Schéma du graissage très classique dans le J. A. P.



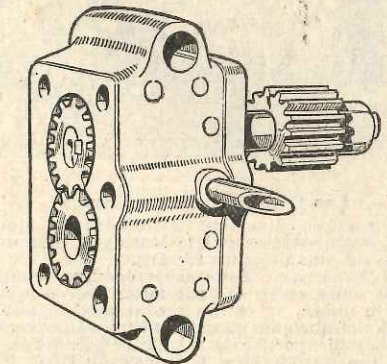
La tête de bielle qui subit de très gros effort est un point qui nécessite un graissage généreux.



Coupe d'un vilebrequin de deux cylindres. On voit les canalisations d'huile forcées dans la masse.

possède intégralement les qualités que nous avons étudiées. La seconde en sacrifie une partie pour la production de l'essence.

Et l'on comprend qu'en utilisant une bonne huile, on assure aux organes les meilleures conditions de travail, tandis qu'un lubrifiant de qualité inférieure risque tout simplement de « griller » le moteur, ou pour



Une pompe à huile à engrenage d'un type classique très répandu.

le moins, de provoquer une usure rapide et anormale des pièces en mouvement.

C'est pourquoi le choix d'un lubrifiant est chose importante. Un motocycliste agira toujours sagement en se conformant à ce sujet aux conseils du constructeur de sa machine et, en tout cas, en n'utilisant qu'une huile qui offre des garanties suffisantes, soit par sa marque ou par la réputation probante de son vendeur.

L'huile est le sang du moteur, tandis que l'essence n'est que son aliment. Un mauvais carburant n'affecte le rendement d'une machine que momentanément. Une mauvaise huile peut être fatale à la mécanique !

SWING.

Graissage où l'huile est amenée directement sur les parois du piston dans un deux-temps rapide.

et vêtements, et qui nécessite tout un matériel : bidon d'huile, bidon d'essence, mesure et entonnoir. Difficulté de réapprovisionnement : Si, à l'heure actuelle, on trouve de l'essence dans le plus petit pays, il n'en est pas de même pour l'huile, tout au moins pour en avoir au détail, ou s'il y a dans un garage du mélange tout préparé, le plus souvent il est fait avec des huiles bon marché et de qualité inférieure. Il y a donc un gros intérêt à avoir un graissage séparé, mais cela ne se trouve que sur des motos le plus souvent chères, et dont le moteur a été construit spécialement. Voici un système de graissage séparé pour moteur 2 temps, très simple, d'un fonctionnement sûr, et dont l'établissement est à la portée de tous, et pour la plupart des machines existantes depuis la simple Motobécane. Monter de préférence sous la selle, et le plus haut possible, un réservoir d'huile de 2 à 3 litres de capacité, afin de pouvoir vider un bidon complet lors d'un remplissage éventuel. On trouve de ces réservoirs tout faits dans le commerce, ou on les commande chez un constructeur de motos, dont les modèles 4 temps en sont munis. On aura, au préalable, sondé à la partie inférieure un pointeau avec viseur,

et percé, s'il n'y est, le bouchon de remplissage d'un trou, pour le passage de l'air. Monter sur la pipe d'admission et le plus près possible du cylindre, un petit tube métallique, raccorder ce tube au réservoir d'huile par de la durite, et le graissage se trouve prêt à fonctionner. Ce système fonctionne, ou peut fonctionner, de deux manières : 1° Par l'aspiration qui se produit dans la pipe d'admission dès que le moteur tourne ; 2° Par gravité, le réservoir d'huile se trouvant plus haut que la pipe d'admission, l'huile descend par son propre poids. Dans les deux cas, elle se trouve aspirée et descend dans le carter-pompe en même temps que le mélange gazeux ; le pointeau permet de régler le débit à volonté. Ce système de graissage a l'avantage d'être propre, permet d'employer toujours la même huile, ce qui est désirable, de faire des ravitaillements lointains et par bidons complets (il est vrai que l'on trouve maintenant des bidons de 1 litre), et de pouvoir surgraisser, en côte par exemple, ou si l'on veut rouler longtemps à pleins gaz, et sans risques pour le moteur. On peut même, par ce système, graisser au ricin, mais ce n'est pas à recommander, et cela pour des raisons que *Moto Revue* a maintes fois exposées. — DUBOIS, Abonné 4628.

Le Sport



Les Grands Prix de France

UN mois à peine nous sépare de la classique manifestation que le Moto-Cycle Club de France organise tous les ans.

L'an dernier, cette belle épreuve réunit 140 concurrents, et tout laisse prévoir que cette année, ce chiffre record sera dépassé.

Voici quelques renseignements concernant la formule sportive des Grands Prix de France. — Les Grands Prix de France du M. C. F. sont ouverts aux catégories 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc. et 500 cmc.; chacune de ces catégories couvrira 100 kilomètres (30 tours du nouveau circuit).

La consommation n'est pas limitée. Toutefois, le seul carburant autorisé est un mélange essence-benzol; aucun ravitaillement en cours d'épreuve ne sera autorisé. Les pneus ballons sont interdits. Des éliminatoires de vitesse minimum seront imposés aux concurrents; pour être admis au départ, ils devront effectuer sur un tour des moyennes minima ainsi fixées pour chacune des catégories: 175 cmc., 65 km.; 250 cmc., 70 km.; 350 cmc., 75 km.; 500 cmc., 80 km.

Rappelons qu'en ce qui concerne le choix des accessoires, ils comporteront une déclaration obligatoire enregistrée au pesage.

L'épreuve sera complétée par les Grands Prix de France des cyclecars de 1.100 cmc., des voitures de 750 cmc., 1.100 cmc., et 1.500 cmc.

Pour les cyclecars, même carburant essence-benzol en proportions laissées au gré de chacun.

Les prix totalisent 50.000 francs en espèces, répartis dans les différentes courses sous forme de primes attribuées selon les modalités prévues au règlement.



M. E. Mauve, l'organisateur de la course de Gometz-le-Chatel

La Course de côte de Gometz-le-Chatel

L'ASSOCIATION Moto-Cyclecariste de France et l'Automobile-Club de l'Île-de-France qui organisent cette classique épreuve le 25 octobre, viennent de transmettre les règlements à l'A. C. F. et à l'U. M. F. pour approbation.

Les engagements seront donc ouverts sous peu, et nous assisterons certainement pour le 25 octobre à une sérieuse lutte contre les records existants par les spécialistes de la vitesse en motocyclettes, side-cars, cyclecars 3 et 4 roues, voitures automobiles de course et de sport, toutes catégories.

Rappelons que l'épreuve se court sur 1 kilo-

Les vainqueurs du Grand Prix de Monza



Taruffi, sur Norton, vainqueur de la catégorie 500 cmc., du Grand Prix de Monza, qui s'est disputé le 20 septembre. Il courut les 90 km. en 37'48" 2/5, à la moyenne de 157 km. 114.

mètre départ arrêté et que la superbe rampe Versaillaise permet par sa qualité les plus belles vitesses.

Tous renseignements chez M. E. Mauve, directeur de la course, 87, boulevard de Reims, Paris (17^e)



Le Championnat de Vizcaya

CETTE épreuve a eu lieu le 6 septembre, aux environs de Bilbao et a donné les résultats suivants:

1. A. Calvo (Dunell 250 cmc.), en 1 h. 6 m. 27 sec. 1/5 (moyenne: 85 km. 288);
2. L. Oujó (D. K. W.);
3. E. Rubio (Vélocette);
4. Gonzalez (J. S.);
5. A. Uriarte (Ariel);
6. A. Estefania (A. J. S.).

La course Cesta del Criste

Voici les résultats de la course Cesta del Criste qui a eu lieu le 6 septembre: 250 cmc. — 1. Ignacio Fauva (Ariel), 1 m. 18 s. 2/5; 2. Doulangier (Alcyon), 1 m. 20 s.; 3. Luis Oujó (D.K.W.), 1 m. 22 sec.

350 cmc. — 1. Rubis (Velocette), 1 m. 14 s.; 2. Naudon (ind.), 1 m. 18 s. 3/5; 3. Vinals (Rudge), 1 m. 19 s. 3/5.

500 cmc. — 1. Lafon (Rudge), 1 m. 13 s.; 2. Vidal (Norton), 1 m. 14 s. 3/5; 3. Douglas (Douglas), 1 m. 16 s.

Sidecars. — 1. Picaza (A.J.S.), 1 m. 36 s.; 2. Cuesta (Scott), 1 m. 37 s.; 3. Vauta (Karley), 1 m. 42 s. 1/5.

Autos sport. — 1. Lafont, 1 m. 56 s. 2/5. Autos course. — 1. Tarabusi, 1 m. 25 s.; 2. Balparda, 1 m. 28 s. 3/5.

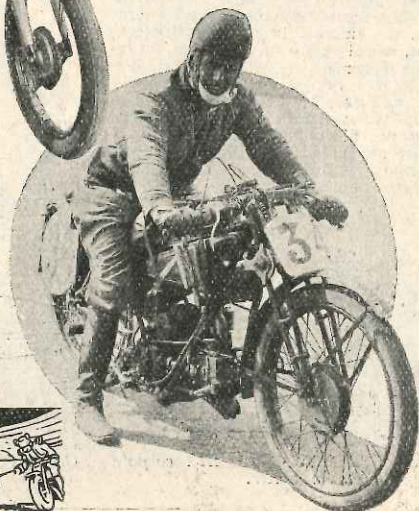
ANGLETERRE

Le Tourist Trophy des Amateurs

LE 8 septembre s'est disputée, sur le célèbre circuit de l'Île de Man, une épreuve réservée aux juniors, qui peut être considérée comme le véritable Tourist-Trophy des amateurs.

Il convient de signaler le courage extraordinaire du vainqueur, Pirie, qui, ayant fait une chute à l'entraînement, était à peine sorti de l'hôpital pour prendre part à la course et dut y être transporté à nouveau après sa victoire.

Résultats: 1. Pirie (Vélocette), moyenne



Panella, sur Guzzi, qui remporta la catégorie 250 cmc. au Grand Prix de Monza en 42'32" 2/5 à la moyenne de 139 km. 803.

111 km. 970; 2. Carr (New Imperial), 109 km. 330; 3. Harteley (Rudge); 4. Widdall (Rudge); 5. Mac Léan (Rudge).

Stanley Woods gagne le Grand Prix de l'Ulster

Sur le circuit du Tourist Trophy automobile de l'Ulster, s'est disputé, le 6 septembre, le Grand Prix Motocycliste de l'Ulster.

Woods, après avoir abaissé le record du tour, remporta l'épreuve à laquelle cinquante concurrents avaient pris part.

Résultats: Motos 250 cmc. — 1. Mitchell (Rudge), moy. 115 km. 862; 2. Johnston (Rudge); 3. Manders (Rudge).

Motos 350 cmc. — 1. Davenport (Norton), moy. 134 km. 201; 2. Guthrie (Norton); 3. Walls (Rudge).

Motos 500 cmc. — 1. Woods (Norton), moy. 138 km. 975; 2. Nott (Rudge); 3. Hunt (Norton).



LES CLUBS

La réunion de l'Amicale des Clubs Automobiles et motocyclistes de Provence

L'AMICALE des Clubs automobiles et motocyclistes de Provence s'est réunie au siège de l'Auto Moto Club Aixois, sous la présidence de M. Alfred Ducreux, Président du Moto Club de Marseille.

Il a été décidé que la gratuité des engagements avec la prime d'assurance sera accordée dans toutes les épreuves organisées par l'Amicale aux coureurs indépendants engagés par un club affilié.

M. Lacroix, au nom de l'A. M. C. accepte d'organiser le Trophée automobile et motocycliste de Provence, en 1932 à Nîmes. Le M. C. de Marseille, l'A. M. C. Aubagne, l'A. M. C. Aix, l'A. M. C. Salon, l'A. M. C. Avignon accordent d'ores et déjà leurs concours à l'A. M. C. du Gard.

L'Amicale décide ensuite de former un bureau officiel qui est constitué de la façon suivante:

Président, M. A. Ducreux; vice-président, M. Girardin; secrétaire, M. Negrel; trésorier, M. Lacroix; membres: MM. Amiel, Carrigue, Maurel, Michon, Tardieu.

Le siège de l'Amicale est fixé 71, rue Paradis, à Marseille. La prochaine réunion aura lieu à Nîmes, siège de l'A. M. C. du Gard, le lundi 19 octobre, à 9 heures.

Un projet de calendrier pour 1932 est formé ainsi qu'il suit:

Janvier ou mars: Course du Boulevard-Michelet (M. C. Marseille).

8 mai: Course de côte de Grabels.

15 ou 16 mai: Trophée motocycliste

et automobiliste de Provence, à Nîmes. 22 mai: Course de côte du Val de Cuchou 5 km. en Grau. (A. M. C. de Salon).

29 mai: Course des Alpilles (A. M. C. de Saint-Rémy).

14 juillet: Course des Saffres (A. M. C. de Carpentras).

17 juillet: Grand Prix d'Avignon (M. C. d'Avignon).

31 juillet: Course des Vigneaux (A. M. C. de Beaume de Venise).

6 novembre: Course des Plâtrières (A. M. C. Aix).

Ces dates seront proposées à la réunion u calendrier de l'A. C. F. et de l'U. M. Fd.

Moto Club du XI^e

LE Moto-Club du XI^e a organisé dimanche dernier une sortie touristique dans la forêt de Fontainebleau.

Le pique-nique eut lieu à la Dame Jeanne. Le départ eut lieu du siège, 71, rue Servan à 8 heures précises.

Tout fut pleinement réussi et tout le monde avait fait une ample provision de gaieté, dont il fut fait grand usage.

Moto Touring Club de Marseille

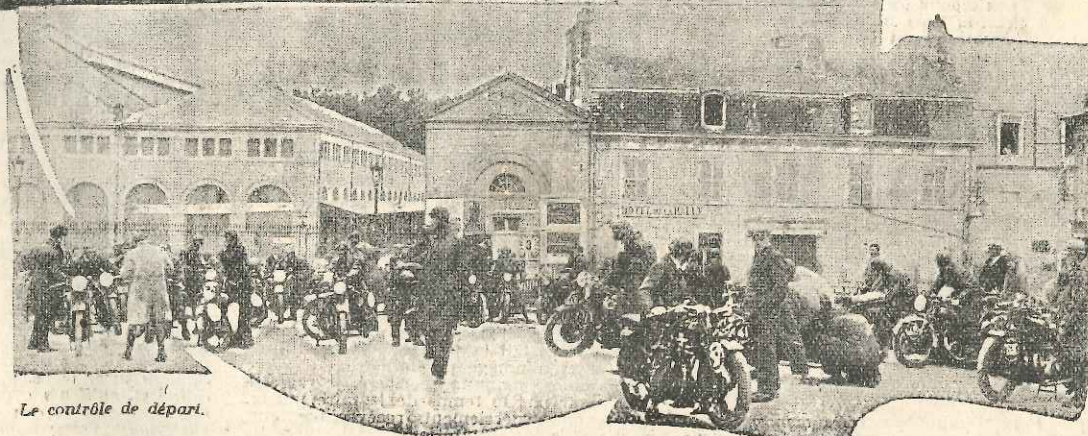
LE Moto-Touring-Club de Marseille organise le 11 octobre une épreuve de côte au ralenti réservée à ses membres.

Cette épreuve aura lieu à l'occasion de la fête annuelle du M. T. C. de Marseille



L'épreuve de l'Union Motocycliste du Centre. On reconnaît:

1. M. Juge, commissaire général;
2. M. Gaudichet, président;
3. M. Duperral, Président de la Section Nivernaise de l'U. M. C.;
4. M. Dubois de la Sablonnière de P. A. C. C.;
5. Camille Narcy, vainqueur de P. P. P.;
6. Brion, vainqueur des 500;
7. Chambard, vainqueur des 250.



Le contrôle de départ.

Renseignements et engagements: Moto-Touring-Club de Marseille, 71, boulevard Baille, Marseille (B. du R.).

Moto Club Dyonisien

AU cours de la dernière réunion de la section de Bezons de l'actif Moto Club Dyonisien, il a été procédé au renouvellement du bureau, qui a été constitué comme suit: Président, M. Béranger André; secrétaire, M. Zuate; trésorier, M. Leboucher; commissaire au tourisme, M. Bournot; commissaire sportif, M. Piel; secrétaire sportif, M. Keller.

Le Circuit de Brignolles

LE 27 septembre prochain aura lieu le Circuit de Brignolles dans le département du Var et qui se courra pour la première fois. Nul doute que cette journée sportive ne remporte un brillant succès d'autant plus que l'organisation en est confiée à l'A. C. de Marseille et du Var. La formule du tracé est inédite, agrémentée par de nombreux virages des plus impressionnants. La direction technique se trouve entre les mains du Comte Edme de Rohan-Chabot, Président de l'A. C. de Saint-Raphaël.

L'épreuve est réservée tant aux autos qu'aux motos.

Les meilleurs pilotes sont déjà engagés tels que: Bochet, Gausorgues, Piscaglia, Oiller, Lazon, Braccini et certes la liste est loin d'être close. Les engagements sont reçus jusqu'au 22 courant à l'A. C. du Var, à Saint-Raphaël, où tous renseignements pourront être obtenus. Nous reviendrons d'ailleurs plus en détails sur cette manifestation qui prendra date dans le calendrier des sports mécaniques.

NOEL

Ce 8/9, premier jour de pluie depuis 12 mai. Sans commentaires.

Un nouveau club va naître

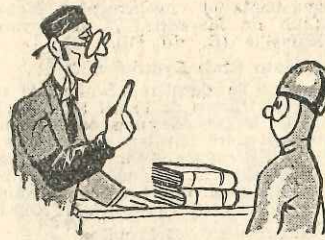
LE fondateur du Moto-Club de Sochaux, M. Glaxte, a décidé de monter un nouveau club Amical en se basant sur son expérience pour ne pas tomber dans les mêmes erreurs que précédemment.

Un très grand programme est prévu pour l'hiver et l'année prochaine.

Une section de Moto-ball va être créée et je compte avoir un terrain très bien placé. Les autres membres du club ne seront pas négligés.

Une réunion préparatoire aura lieu au café Haas (salle réservée), le 29 septembre courant, à 20 heures précises.

Tous les motocyclistes de la région sont cordialement invités à la réunion, pour prendre connaissance du programme prévu, sans engagement de leur part.



CONSULTATIONS TECHNIQUES

Vous avez raison...
mais nous n'avons pas tort!

? Lecteur très assidu de ta revue, je me permets de te faire une remarque. Le numéro du 20 juin 31, page 530, à un article : « Avant la grande étape. » tu représentes une commande de moto (air-gaz) enroulée de chatterton que je te joins avec son inscription. Te rappelles-tu que tu as publié déjà un article où tu représentais la même commande pareillement fixée en indiquant que « le chatterton est un pis aller ». Cette controverse choque un peu et si tu veux bien tu réviseras mes dires. Je le sais déjà avant que tu ne me répondes.

Ensuite, je trouve que tu fais un peu trop de « battage » (excuse le terme) pour la production étrangère. Il vaut mieux nous intéresser à l'industrie nationale, les étrangers ne sont-ils pas assez nombreux pour nous concurrencer ou pour nous faire oublier que chez nous il n'y a pas mal de constructeurs très sérieux ? Qu'attends-tu pour nous donner le compte rendu de l'essai de la 500 Motobécane, qui t'a été demandé plusieurs fois ? Est-ce que la maison a refusé une machine à ton essayeur ? et je pourrais aussi te citer pas mal de cas qui révèlent pas mal de parti pris (comme beaucoup de journaux ou revues).

Si tu publies ma lettre, tu ne manqueras de me répondre mot par mot, point par point en démontrant que c'est moi qui ai du parti pris, un plomb dans le cerveau ou un verre dans le nez mais il y aura beaucoup de lecteurs qui m'auront compris. BAYAR SULLY, Saint-Hilaire-de-Brethmas. (Gard).

R 1° D'accord pour le chatterton. Il est du reste commc la langue de Socrate, tantôt bon, tantôt mauvais, suivant le point de vue auquel on se place.

2° Pour les machines étrangères, il n'y a pas battage, mais il est utile de tenir les constructeurs, qui nous lisent aussi, au courant de ce qui se fait ailleurs. La documentation la plus étendue possible sur la technique internationale moto, favorise le progrès national. Qu'en penses-tu ?

Comme tu le dis, les machines françaises sont bien négligées par nous, notre pauvre essayeur n'a publié qu'une quinzaine d'essais depuis le début de l'année, si tu te figurais ce que cela représente comme total réel de machines essayées, tu en frémissais.

Dans les essais publiés on voit : Terrot, Gillet Herstal, Alcyon, Prester, Re-Terrot, Re-Gillet, Monet-Goyon, Peugeot, Gnome, Re-re-Terrot, Re-Peugeot, et Rovin.

Toute cette armée de motos sont-elles étrangères ? Si tu ajoutes les aperçus, descriptions, conseils etc..., tu feras ton mea-culpa.

La 500 Motobécane, 4 cylindres a été essayée, elle gaze, mais on en parlera en temps utile, c'est-à-dire, quand les amateurs pourront tirer profit des indications de l'essai et obtenir livraison rapide.

Ceci répondu point par point, de ton côté, il n'y a pas de parti-pris. Tu as raison de défendre l'industrie française, et nous aussi, et nous sommes persuadés à Moto-Revue que nous la défendons en signalant les qualités des machines étrangères qui, n'étant généralement pas commercialisées chez nous, n'empêchent pas les meilleurs de nos constructeurs de vendre les mécaniques appréciées de tous et des essayeurs de Moto-Revue, inclus...

Pesez, percez, bouchez et voilà

Je vous serais reconnaissant de vouloir me dire comment on doit rééquilibrer un monocylindre ; le nouveau piston pèse 70 grammes de plus que celui d'origine. LEROY, à Bourg-La-Reine.

R Pour rééquilibrer votre monocylindre, placez les axes des volants entre pointes, l'ancien piston monté et suspendu à la bielle.

Dans un petit trou foré dans le volant à l'opposé du maneton et à une même distance de l'axe, placez un petit crochet auquel vous suspendrez un poids, tel que le maneton soit en équilibre. Montez alors le nouveau piston, et ajoutez au poids, sous une forme ou sous une autre : 35 grammes ; vous aurez alors au moyen de trous forés dans le bandeau du volant et garnis de bouchons de plomb, à rétablir l'équilibre.

La réalisation est difficile

? Ayant pu constater la bonne volonté avec laquelle vous discutez dans Moto-Revue les projets plus ou moins fantaisistes de vos lecteurs, je me permets de vous mettre à contribution.

Serait-il possible de construire un moteur qui fonctionnerait suivant le cycle à 4 temps et qui au lieu de comporter les pistons, bielles et vilebrequins ordinaires aurait, par exemple pour correspondre au 4 cylindres ordinaire la disposition suivante :

a) Carter cylindrique à bords arrondis ou de forme fuselée — remplaçant le cylindre et étant fixé dans une position fixe — il comporte une cloison médiane C le divisant en 2 parties. Suivant son axe cette cloison est creusée d'une gouttière cylindrique destinée à servir de support au renflement médian de la pièce mobile B.

b) Pièce mobile munie de segments — jouant le rôle du piston. Quand l'aspiration se fait en 1, la compression se fait en 2, l'explosion en 3, et l'échappement en 4.

Le mouvement obtenu alternatif et circulaire est transformé en mouvement circulaire continu par l'intermédiaire d'une seule bielle et manivelle non représentée sur la figure.

La cloison et la pièce mobile pourraient avoir des formes hélicoïdales correspondantes pour assurer un meilleur équilibrage.

La distribution de ce moteur se ferait de la manière suivante : dans chacune des chambres 1-2-3-4 les temps du cycle se succèdent dans l'ordre : aspiration, compression, explosion, échappement. Chaque chambre présente une lumière en dehors de la course de la pièce mobile. Ces lumières communiquent par des tubes très courts à des ouvertures percées dans une plaque, les quatre ouvertures ayant une disposition régulière et symétrique autour du centre de la plaque. Sur cette plaque tourne dans le sens de la flèche une autre plaque 2, faisant partie d'un distributeur. Elle est percée de deux ouvertures correspondant aux ouvertures admission et échappement de la plaque 1. Le distributeur comporte en outre, deux tubes dont une des extrémités aboutit à une des ouvertures de la plaque 2 et l'autre est disposée de la manière suivante : le tube admission passe à l'intérieur du tube échappement, ces dernières extrémités étant placées au centre du distributeur de manière à tourner sur elles-mêmes. La plaque 2 et les 2 tubes forment une seule pièce mobile ; commandée par engrenages ou par chaîne, l'extrémité des 2 tubes emboîtés tourne sur l'extrémité de deux tubes fixes. Ils aboutissent l'intérieur au carburateur, l'extérieur au tuyau d'échappement.

Ce moteur pourrait avoir un allumage ordinaire par magnéto ou bien un dispositif très simple, constitué par un tube de faible section monté sur le distributeur et faisant corps avec lui dont les extrémités démasquées qu'en fin de course mettent en communication la chambre où se fait l'explosion et celle où se fait la compression. Il suffirait alors d'un allumage préliminaire. Cet exposé manque de clarté, je regrette de n'avoir pas le temps de le faire mieux. Avec mes remerciements, recevez, monsieur, mes meilleures salutations. Louis LAXER, 7, rue de Banville, Vichy.

R. Il est évident qu'en théorie, un moteur de ce type peut fonctionner et bien des brevets ont été pris pour des dispositifs analogues. Mais de sérieuses difficultés pratiques se présentent, surtout en ce qui concerne l'étanchéité des vannes et l'étanchéité et le graissage des plateaux de distribution. C'est la solution de ces difficultés qui serait la chose plus intéressante.

Eclairage

? 1° Je suis possesseur d'un vélomoteur 100 cmc. B. M. A. Dois-je posséder obligatoirement, à partir de la fin de ce mois, l'éclairage Code avec phare estampillé ?

2° Sinon, un petit éclairage pour bicyclette avec cataphote à l'arrière pourrait-il suffire ?

3° Les B. M. A., doivent-elles être éclairées électriquement à l'arrière ?

R. RÉGNIER, Boulogne-sur-Mer.

R 1° Vous ne serez pas obligé d'avoir un éclairage Code sur une B. M. A. 2° Un éclairage de bicyclette suffit. 3° Un cataphote à l'arrière est toléré actuellement sur les bicyclettes.

Mise au point

? Je me permets de m'adresser à vous, pour vous demander s'il vous serait possible de me donner le réglage de ma moto Peugeot Type M. C. bicylindrique. Aucun metteur au point n'a pu réussir à y arriver.. P. MAISONNADE, Le Cateau (Nord).

R Voici les caractéristiques et le réglage de votre moteur : Alésage 56, course 70, puissance fiscale 2 1/2 CV.

Avance à l'ouverture à l'échappement : 13 millimètres ; retard à l'ouverture à l'admission : 1 1/2 ; retard à la fermeture à l'admission : 6,5 ; retard à la fermeture à l'échappement : 0 ; avance à l'allumage (pleine avance) : 4.

Néon

? Dans un de tes numéros tu donnes une combine d'éclairage par dérivation sur la bougie, très bien, mais quelle ampoule peut-on mettre pour avoir un éclairage à peu près passable.

Une réponse dans un de tes prochains numéros nous rendrait sûrement un grand service.

R Par dérivation sur la bougie vous ne pouvez utiliser qu'une ampoule au néon analogue à celle qui sont employées dans les vérificateurs d'étincelles comme le skopéographe. L'éclairage ainsi obtenu est insuffisant et ne peut guère être utilisé que pour le feu rouge de l'arrière.

Engagements

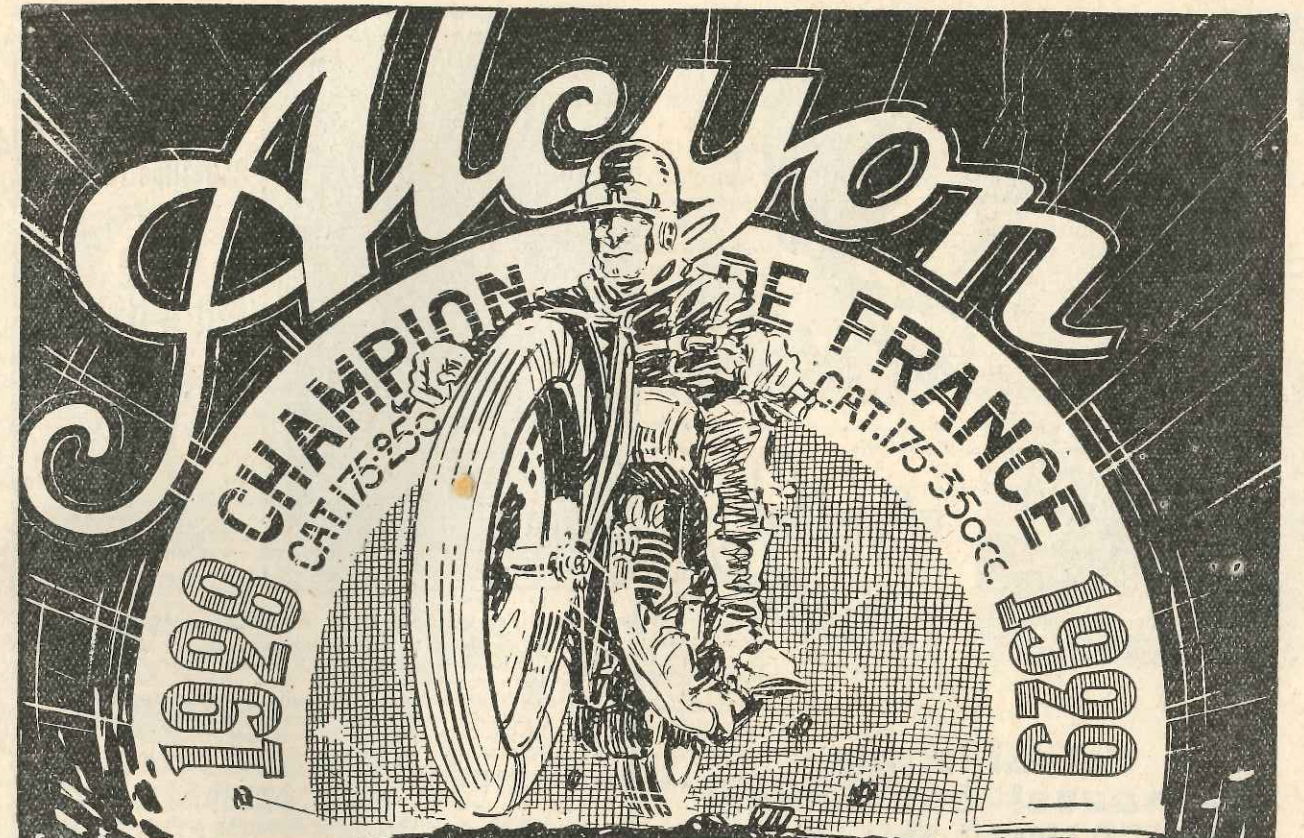
? Excusez-moi de venir vous déranger mais ma voiture A. C. T. m'ennuie : à partir d'une certaine vitesse : 20 en 1^{re}, 35 en 2^e, 70 en 3^e, soit un régime de 2.000 tours, mon moteur tape, donnant l'impression de ne plus tourner rond, le bruit s'accroît sans augmenter de fréquence jusqu'à 80 où tout disparaît, au delà et jusqu'à la limite le moteur tourne rond. Si je coupe, le bruit cesse et reprend quand je donne les gaz.

Divers garagistes ont déjà manipulé ma voiture, changé un poussoir, rectifié les autres, changé les quatre pistons, deux bielles sans résultat ; on accuse le vilebrequin, cela me paraît bizarre. Ma voiture n'a que 7.000 kilomètres ; je graisse normalement ; pressions : 1 k. 500 à 800 t.-m., 2 k. à 1.600 t.-m., 3 k. à 2.400 t.-m.

Je serais très heureux de connaître votre avis. Est-ce inquiétant ?

D^r PASSERIEUX, à Vichy.

R Il s'agit certainement de vibrations provenant d'un mauvais équilibrage. Avec un quatre cylindres, il est inévitable qu'il y ait des vibrations à une certaine plage de vitesses. Cela peut provenir d'un défaut de construction et en particulier d'un vilebrequin trop faible ou mal équilibré dynamiquement. Nous supposons bien entendu que le moteur n'est pas calaminé, que pistons et bielles sont respectivement le même poids pour les quatre cylindres, qu'il n'y a pas de jeu excessif aux têtes de bielles ou aux axes de pistons, que le vilebrequin n'est pas faussé et que ses patiers n'ont pas une usure anormale.



CHAMPIONNAT DE FRANCE 1931

Catégorie 175 cmc.

1^{er}

MEUNIER

sur moto

Alcyon

déjà
victorieuse
dans

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE 1928

(Catégories 175 et 250 cmc.)

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE 1929

(Catégories 173 et 350 cmc.)

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE 1930

(Catégories 175 et 350 cmc.)

PNEUS DUNLOP

LES PLUS BELLES VICTOIRES AUX MEILLEURES MACHINES !

MAGASINS DE VENTE : 32, Avenue de la Grande-Armée et 112, Boulevard de la Chapelle, PARIS

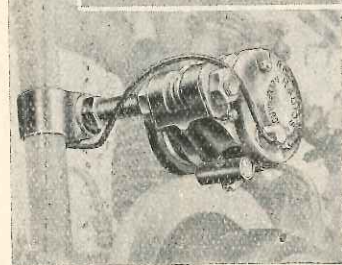
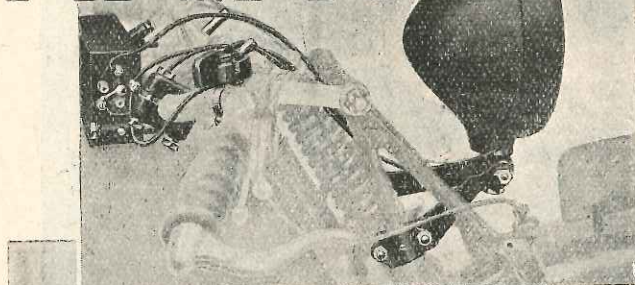
CATALOGUE MR
SUR DEMANDE A

ALCYON à COURBEVOIE

OU AUX AGENTS
DE LA MARQUE

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

RM.A SIX



390 francs

Tel est le prix du nouvel équipement RADIOS-MOTO RM. A. SIX

Alternateur à aimant tournant, 6 pôles, à grande puissance - roulements à billes - 12 volts - 75 bougies - entraînement au moteur par galet de friction ou courroie - projecteur estampillé de 200 m/m - lampe à 2 filaments - éclairage à l'arrêt (facultatif) par pile sèche - lanterne arrière de grand diamètre.

Le RM.A. SIX est exceptionnellement puissant grâce à son alternateur à haute teneur de cobalt lui permettant d'équiper les machines les plus rapides. Son prix très abordable, pour un appareil de cette classe, le met à la portée des motocyclistes désirant rouler avec confort et sécurité pour un minimum de dépense.

RADIOS vous offre la garantie de ses 20 années d'expérience en matière d'éclairage électrique... et c'est un Constructeur Français.

DEMANDEZ la notice illustrée gratuite

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES
RADIOS
POUR CYCLES et MOTOS

Siège social, usines et bureaux : BELLEGARDE (Ain)



UN OUVRAGE
INDISPENSABLE
248 pages et
300 illustrations

En vente à
Moto Revue

10 Francs

Franco par poste
pour la France :
11 f. 50 et pour
l'étranger : 13 f. 30

Voici du reste un extrait de la TABLE des MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER. — Ce qu'est la motocyclette moderne : Le choix d'une moto ; Deux temps ou quatre temps ; Accessoires ; La moto est le mode de transport économique.

CHAPITRE II. — Le fonctionnement d'un moteur à explosion : Disposition générale d'un moteur à quatre temps. Quelques détails de construction.

CHAPITRE III. — Quelques particularités des moteurs à explosion : La distribution ; Disposition et fonctionnement d'un moteur à deux temps ; Carburateur et allumage ; Quelques particularités importantes des moteurs à explosion : Pourquoi tourner vite ? Le taux de compression ; Formes de chambre d'explosion et turbulence ; Turbulence ; Régime.

CHAPITRE IV. — Equilibrage et distribution : Le polycylindre ; L'équilibrage du monocylindre ; Equilibrage du multicylindre ; Distribution ; L'Avance et l'allumage.

CHAPITRE V. — La carburation : Cuves à niveau constant ; Carburateur semi-automatique ; Quelques types de carburateurs automatiques ; Le carburateur Amac ; Le B. and B. ; Le Binks ; Le Claudel ; Carburateur Cozette ; Carburateur Gurtner ; Carburateur Longuemare ; Carburateur Zenith ; Le Schebler ; Réglage des carburateurs.

CHAPITRE VI. — L'allumage : Production du courant ; Comment on transforme le courant primaire ; La masse ; Le condensateur ; Réalisation d'une magnéto ; Avance à l'allumage ; Magnétos pour multicylindres ; Le volant magnétique ; Magnétos à induit fixe ; Allumage par batterie et bobine ; La bougie ; Réglage de l'allumage ; Fils de bougies et bougies ; Faut-il emporter des pièces de rechange ? Réglage du volant magnétique.

CHAPITRE VII. — Graissage : Le rôle de l'huile ; Le choix de l'huile ; Systèmes de graissages ; Graissage semi-automatique ; Graissage par aspiration ; Graissage par pompes mécaniques ; Le carter sec ; Moteur Bradshaw ; Le graissage des deux temps ; Le graissage par mélange et les quatre temps ; Graissage des polycylindres ; Pourquoi les moteurs modernes consomment-ils si peu d'huile ?

CHAPITRE VIII. — Comment est fait un moteur : Cylindre et piston ; Le carter ; Quelques détails de la distribution.

CHAPITRE IX. — Comment est fait un moteur : Les deux temps ; Attention à la distribution des deux temps ; Echappement des deux temps ; Quelques deux temps curieux ; Quelques types de silencieux.

CHAPITRE X. — La transmission : Modes de transmission ; La courroie ; La chaîne ; Les engrenages ; Changement de vitesse ; Embrayage ; Embrayage à disque unique ; Embrayage à disques multiples ; Embrayages à cônes ; Le Kick starter ; Réglage des boîtes de vitesses ; Bloc moteur ; Entretien des chaînes ; Amortisseurs.

CHAPITRE XI. — Le cadre : Le cadre à double berceau ; Fourches élastiques ; Cadres en tôle emboutie ; Direction et fourche élastique ; La suspension arrière ; Amortisseurs de chocs ; Soudure autogène ou raccords brasés.

CHAPITRE XII. — Roues et pneus : Les pneus ; Dimensions des pneus ; Chambres à air ; Réparations des chambres ; Pour démonter un pneu à talons ; Faut-il regommer les pneus ? Gonfler assez, mais pas trop ; La selle.

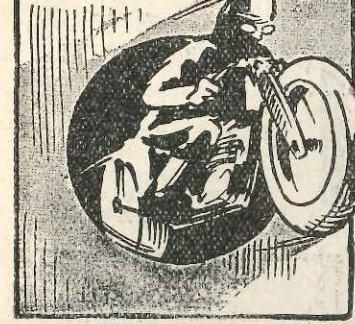
CHAPITRE XIII. — Eclairage : L'acétylène ; Eclairage électrique ; Installation à courant alternatif ; Installation à courant continu ; Entretien des accumulateurs ; Les fusibles ; Avertisseurs.

CHAPITRE XIV. — Tandem et sidecar ; La moto tandem est-elle dangereuse ? Sièges spéciaux ; Le sidecar ; Carrosseries ; Montage du sidecar ; Conduite du sidecar ; Le sidecar en course.

CHAPITRE XV. — La moto sur la route et au garage : Inspection de la machine ; Le départ est difficile ; En route ; Au début ; Entretien périodique de la machine ; Révision complète ; Equilibrage d'un monocylindre ; L'installation du garage ; En panne ; Le moteur cale ; Arrêt progressif ; Allumage ; Décalage de l'allumage ; Décalage de la distribution ; Ressorts de soupapes cassés ; Pertes de compression ; Pannes de carburation.

CHAPITRE XVI. — Costume. — Equipement. — Tourisme : Le Costume ; La Moto ; Appareils photographiques ; Les cartes ; Ne fixez ni moyenne, ni étapes ; Camping ; Ne partez pas en voyage avec une machine en mauvais état ; Visitez les monuments ; Conclusion.

nos petites annonces



SIDE-CARS
SPORT-TOURISME
ERNEST RICHARD
184 Avenue de Choisy Paris
16 Rue de Paris Tel 606 54 23
Ivry

BRIDIER & CHARON
SES BOITES POUR MOTOS
7, Rue du Bac, 7
SURESNES

Asnières - Motoriste
Agence spéciale de la Moto
Specialiste de la
FN
GILLET HERSTAL
BMW
PUCH ::
TERROT
SAROLÉA
5 CV. Rosengart

CRÉDIT
même prix qu'au comptant
COMPTANT :
conditions spéciales
pour motos neuves et d'occasion
RÉPARATIONS
lavables en 2 fois après essai
PIÈCES DÉTACHÉES
ACHÈTE et ÉCHANGE

LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly ASNIÈRES
(Seule adresse)
en face le 272, Boul. St-Denis
(Ouv. Dim et Fêtes jusqu'à 21 h.)
Téléphone Grésillons 17-93

tarif des insertions

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° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
- 2° Ecrire sur la largeur en haut ; la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
- 3° 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. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

SERVICE PERMANENT 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.

Prix de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces..... 10 francs
Une bonification de 20 0/0, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées.

LUCAS
Accumulateur NIFE au fer nickel ~
5 éléments - 6 volts
12 ampères - Pour
motocyclettes.
(long. 180 mm. haut. 165 mm. larg. 90 mm.)
Pas de plomb, pas d'acide, pas de sulfatation.
Ne demande aucun entretien.
Ag. gén. p. la France L'VELOX 65, r. de Paris, Bagnelet

MOTOS A VENDRE
Le Garage Renouvier... après le record du Bol d'Or (cyclocars 4 roues), le Tour de France (motos), le meilleur temps à Yffignac (cyclocars), s'offre le luxe d'une remarquable performance au Rallye de Paris-Antibes-Juan-les-Pins. Au départ 129 partants, à l'arrivée 69 ; 6^e du classement général, M. Druck sur Talbot, voiture de seconde main mise au point au Garage Renouvier, une moto, un cyclocar, une voiture s'achètent au Garage Renouvier... ses réparations, son service de dépannage, ouverture en octobre d'un nouvel atelier muni de l'outillage le plus moderne et spécialisé sur la motocyclette et la voiturette. Le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Paris (20^e). Occasions : Saroléa 500 2 tub., avril 31 superbe, 5.500 fr. ; Gillet-Herstal 500, 2 tub., 31, équip., 5.000 fr. ; Gillet-Herstal 350 T. D. M., avril 31, équip., 3.500 fr. ; Soyer 350 Jap, 31, écl., 2.850 fr. ; Dollar 350, bloc Chaise, éclair., 2.800 fr. ; Terrot 350 : F. N. 350 et 500 surb. 30 et 31, etc... Reprises, échanges. Ouvert le dimanche.

Guzzi 250 arbre cam., bon état marche, rapide, prix except., vis. Sunbeam 136, rue Toqueville (17^e).
500 Gnome Rhône, équipée, 2.900 fr. ; 500 Dollar, culbuteurs, équip., 2.900 fr. Plusieurs 350 Terrot, Peugeot, Monet, etc., à des prix inférieurs. Agence Peugeot, 45, bd de Reims, Paris (Annexe) (17^e).
Motocofort 4 CV 3 vit., 27x4, écl. électr., tansad prêt, route, 2.400 fr. Noél 90, r. de la Folie-Méricourt (10^e).
Motosacoche dble tube, 500 cmc., culbuteurs 5.500 fr. Herbaut, 6, rue Albert-Samain (conciergerie).

Sans versement d'avance, solde 12 mois le nouveau B. M. A. Peugeot 100 cmc. sans permis de conduire vous sera livré sans intérêt de crédit par l'Agence Peugeot qui se tient à votre disposition pour toutes ses gammes, 100 cmc., 350 cmc. Agence Motos Réunies, 45, bd de Reims, Paris annexe (17^e).
Royal Enfield 350 culb., rés. en selle, 2.800 fr. Henry, 285, bd St-Denis, Courbevoie.

Sunbeam 350 culb., réserv. selle, état méc. parf., marche rap., occ. except., 6.500 fr. Vis. Nieuport, 136, rue Toqueville (17^e).
Terrot 1930, 250 cmc., 3 CV, 4 temps, équip. compl., 2.500 fr. compt. Pollet, 4, rue Jean-Baptiste-Clément, Gentilly (Seine).
Terrot 250 cmc., pn. ball., 1.800 fr. Luxe, à enlever de suite à 5.500 fr., garantie. Agence F. N., service réparations, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20^e).
F. N. 4 cyl., 8 CV, side à enlever, 7.000 fr., dép. 6 l. aux 100 km. Sabatier, 27, av. Félix-Faure, De 20 à 22 h.

BORGO Les Pistons des RECORDS
R. Parmentier, NEUILLY-sur-SEINE
TOUS MODÈLES RECTIFICATION CYLINDRES

BMW
MAGNIFIQUE OCCASION
750 Tourism type R, 62
parfait état, peu roulé
équipement Bosch complet
PRIX 8.500
vendue avec garantie
BASTIDE
56, r. d. Cllichy - PARIS

HARLEY-DAVIDSON
MODÈLES 1931 et d'occasion
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Agence officielle 22, rue Pieps
PARIS (12^e)

Les Boîtes 2 et 3 vitesses
STAUB
de 95 cmc à 1000 cmc. s'adaptent facilement sur toutes les marques de motos —
Modèle spécial pour cyclocars à 3 vitesses et marche à R

LES MOTEURS ET
LES BLOCS MOTEURS
STAUB
sont les plus avantageux
Demandez notice SR
26 à 30 rue Jules-Ferry
COURBEVOIE (Seine)

POUR
B.S.A TRIUMPH
DALBIAC, 1, Rue des JARDINS S'-PAUL PARIS

PISTONS SEGMENTS AXES SOUPAPES
adaptables à toutes motos
MOTOS-PISTONS RÉALESAGES
avec fournitures
1, Rue Faraday, 1
Téléphone : ÉTOILE 50-79



Circuit des
Routes
Pavées



MONET-GOYON

2 machines au départ...

2 victoires...

Catégorie 350 cmc.

Catégorie 175 cmc.

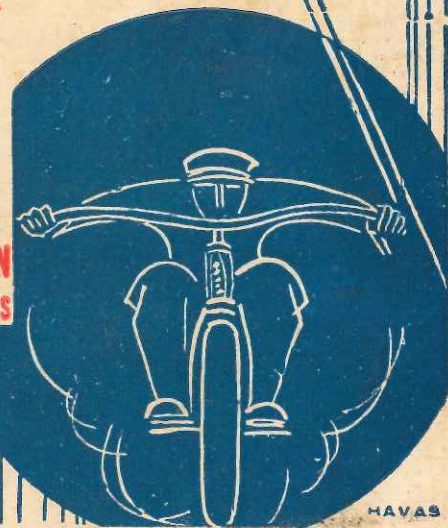
1^{er} DEBAISIEUX
2^{er} SOURDOT

CATALOGUE FRANCO

Demander nos conditions de Vente à Crédit

MONET-GOYON, 57, RUE DU PAVILLON - MACON
SUCCURSALE A PARIS, 112, BOULEVARD DE COURCELLES

GRAISSAGE KERVOLINE



HAVAS