

Départs difficiles...

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1 fr. 25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

19^e ANNÉE - N° 456
5 DÉCEMBRE 1931

et *Motocyclisme*
Automobilisme

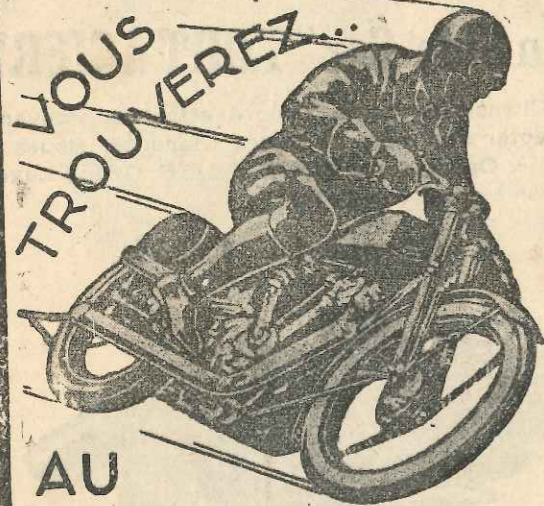


TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03 81
- 08-24
C/C POSTAL 29.737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Violonne, PARIS
C/C POSTAL 29.737

De Montparnasse à Montmartre, les Catherinettes ont déployé des prodiges d'énergie physique. S'il y avait eu une course de Catherinettes motocyclistes, celle-ci se fut certainement distinguée, si, l'on en juge par son aisance sur cette rapide moto.

Motocyclistes!



VOUS TROUVEREZ...
AU
PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ

24 RUE DE CLIGNANCOURT PARIS
un stock considérable de

MOTOCYCLETES

DE TOUTES LES
GRANDES MARQUES

vendues à **CRÉDIT**
AUX MÊMES PRIX

qu'au **COMPTANT**
sans aucune
augmentation de prix
sans intérêts

**LIVRAISONS EXTRÊMEMENT
RAPIDES**

MISE AU POINT et POSE GRATUITE
des ACCESSOIRES dans nos ATELIERS
**LIVRAISON GRATUITE DANS
LA RÉGION PARISIENNE**

41. av. des Ternes - PARIS - 28, r. des Acacias
TELEPHONE GAL. 77-64 TELEPHONE WAG 12-20



FRANCO CONTRE 100 Fr.
1 CASQUE PROTECTEUR
1 PAIRE DE GANTS OU
UNE PAIRE SACOCHES CAVALERIE
1 PAIRE DE LUNETTES

UN MANTEAU DE CUIR

extra havane ou acajou
Premier Choix



UN CASQUE "MOTORIST"
protecteur renforcé
assorti au cuir

UNE PAIRE GANTS CANADIENS
horsehide extra

UNE PAIRE LUNETTES-PLUIE

Les quatre articles de premier choix
ci-dessus sont adressés contre mandat de
QUATRE CENT CINQUANTE Frs!

GRATUIT

NOUS OFFRONS
GRATUITEMENT!



un casque protecteur "MOTORIST"
double calotte de liège, renforcé, cuir
extra premier choix

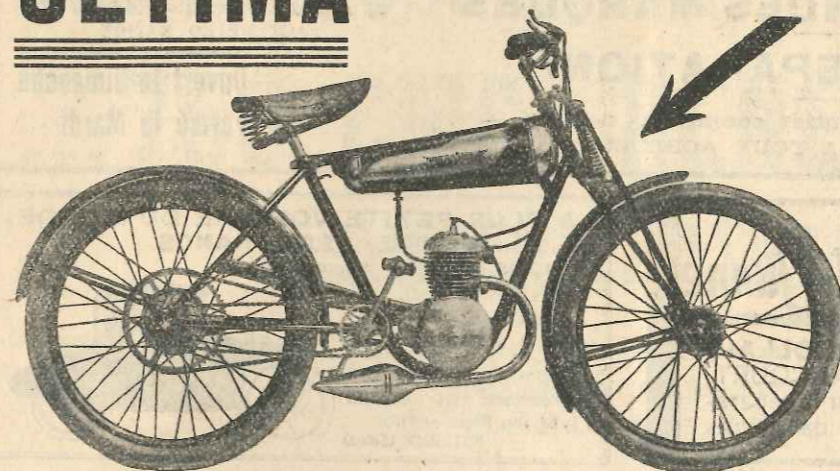
à tout acheteur de:

Deux casques ou d'un manteau de cuir 450 Frs

A DÉCOUPER

BON POUR UN SUROIT
Expédié contre 3 francs en timbres ou mandat
avec le catalogue illustré 1932, 64 pages, 400
gravures.

ULTIMA : son VÉLO-MOTEUR



Moteur AUBIER-DUNNE.
Cadre entièrement brasé.
Réservoir encastré, chromé.
Fourche à parallélogramme.
Freins à tambour AV et AR.
Sacoche garnie et pompe.
Transmission par chaîne.
Pneus ballon.

entièrement chromé

Prix: 1650 fr.

SES MOTOS CHAÎNE-CHAÎNE - 250 cmc. : 3.700 fr., 350 cmc., depuis : 3.950 fr.
2 cylindres, 500 cmc. : 5.150 fr.

ET SES CÉLÈBRES CARDANS - 350 cmc. latéral, type D1 : 6.375 fr., 350 cmc. culbuté,
2 échappements : 6.950 fr., 500 cmc. culbuté, 2 échappements : 7.500 fr.

Établ^{ts} **ULTIMA**, CATALOGUE SUR DEMANDE à **E. BILLION, Constructeur**
24 à 24 ter, Rue du Commandant-Faurax, LYON (6^e)

MOTOCYCLISTES...

peut désirer de son système d'éclairage.
La transmission par chaîne donne satisfaction à tous points de vue...
LA CHAÎNE SOIT UNE RENOLD "MARK IO"
Nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir...

RENOLD CHAINS LTD
14, R. Danton, Levallois-Perret (Seine)
TÉL. WAGRAM 75-97

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

L'ECOLE DE MOTOS

AGENCE DES GRANDES MARQUES

AU COMPTANT
ET A CRÉDIT (RÉPARATION)

— Les Occasions sont Garanties comme les neuves —
(REMISE SUR FERMIS A TOUT ACHETEUR)

G. AUGOYAT

Maison fondée en 1884
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
FACE MÉTRO NATION

Ouvert le Dimanche
Fermé le Mardi - .

RÉPARATION DES

Moteurs Aubier et Dunne

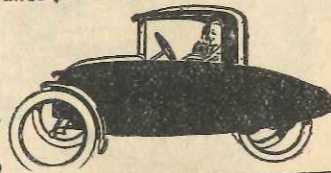
Vous trouverez chez R. CHAROLLAIS
41, Bd de la République, BILLANCOURT,
Le SPÉCIALISTE outillé pour la réparation
de ces moteurs. Stock de pièces
détachées.

LA PLUS PETITE VOITURE DU MONDE!
LA MOINS CHÈRE : 5.950 FRANCS

LA MOINS IMPOSÉE : 5 francs par mois

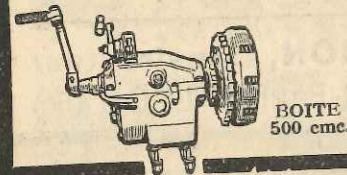
LA PLUS JOLIE
LA MIEUX CONSTRUITE
c'est "PTITAUTO"

Demandez notice aux
Établissements CH. MOCHET
68, Rue Roque-de-Fillo!
PUTEAUX (Seine)

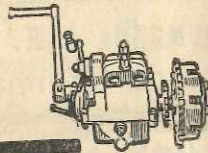


BRIDIER & CHARON

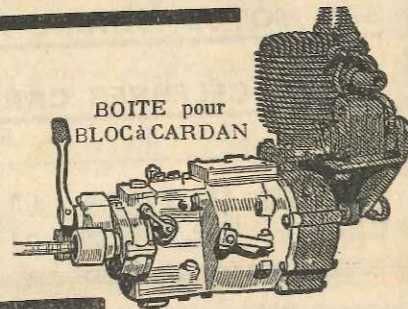
7, Rue du Bac, 7
SURESNES (Seine)
— Téléphone : 50 —



BOITE
500 cmc.



BOITE
250 cmc.



BOITE pour
BLOC à CARDAN

"HALL DE LA VOITURETTE"

Établissements EDGAR-BINET
99, AVENUE D'ORLÉANS, 99 - PARIS-XIV
TÉL. : GOB. 50-41
LE PLUS GRAND CHOIX DE VOITURETTES
DE PARIS
OCCASIONS RÉVISÉES EN TOUTES MARQUES
CHOIX UNIQUE

CERRETI & VALEN

204, boulevard St-Denis - COURBEVOIE
Téléph. : DÉFENSE 1-17

Repose-pieds, lan-sads, SUPERSILENCIEUX
CERRETI

1^{er} VIOLET sur cyclecar. 1100 cmc., au Bol d'Or 1931
Vous en trouverez les références chez l'acheteur

POUR L'HIVER

SPECIALITÉS POUR MOTOCYCLETTES

nos protège-jambes
protège-mains
pare-brise
de guidon
et de
side-car

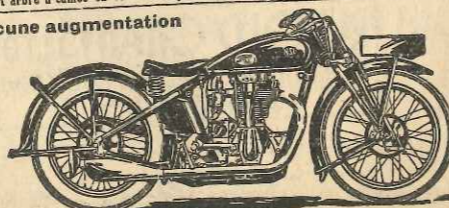
vous seront d'une nécessité absolue pour lutter
contre les intempéries. Ils sont en vente dans
toutes les bonnes maisons. Catalogue franco
Ets. VelW 5 et 7 rue Franklin. Le Pré S'Gervais



La plus belle É renne en moto

Posséder une N.S.U. c'est s'assurer la véritable joie du sport et de sécurité !
Notre super-sport arbre à cames en tête est la plus rapide et résistante machine du monde...
Vente au comptant et à crédit au même prix sans aucune augmentation
Catalogue et Renseignements sur Demande (joindre timbre s.v.p.)

Agence Générale Française
ETAB^{TS} PIERRE PSALTY
271, Bd Péreire, PARIS-17^e
Téléph. : GALVANI 55-52 Métro : Maillot



A GOMETZ-le-CHATEL, GOURU avec sa

...750 CMC. RENÉ GILLET

SOUPAPES LATÉRALES

1^{ER} DE SA CATÉGORIE, fait une excellente course très remarquée confirmant ses
précédents succès aux courses de Château-Thierry,
Doullens et La Valette auxquelles il a participé.

DEMANDEZ LES NOUVEAUX CATALOGUES...

Pour les modèles 350, 500 cmc
750 cmc, 1000 cmc, avec ou sans
suspension arrière élastique.

aux Ets René GILLET & C^o 128, Route d'Orléans - MONTROUGE (Seine)

6^e ANNÉE

LE NUMÉRO:
2 FRANCS

L'actualité Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE MOTO REVUE

Indispensable à tous les Lecteurs
de Moto-Revue pour être
- complètement renseignés. -

ABONNEMENT, 12 N^{OS} : 20 fr.
ABONNÉS DE MOTO-REVUE : 15 fr.

Le demander chez votre libraire ou 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)

Rodage

1^o Pour le rodage de vos
soupapes faites ce travail à
l'HERMETIC-RODEX

2^o 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)

Veillez m'envoyer contre mandat-
poste de 14 frs inclus votre néces-
saire comprenant :

1 boîte Hermetic-Rodex miste
1 boîte Hermetic joints

Nom : _____
Rue : _____
Ville : _____

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

DOLLAR, DRESCH, GNOME, F. N.
PEUGEOT, RHONY'X, TERROT, HARLEY, ETC.
 TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, GARANTIE 6 MOIS
CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS
 LIVRAISON EN 24 HEURES - PAS D'ASSURANCE OBLIGATOIRE — OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN — PERMIS GRATUIT —
 ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS
 PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %
 LA MOTO POUR TOUS MOTOS NEUVES — 137, Avenue de Choisy, PARIS (13^e) — Téléphone: Gobelins 07-76
 OCCASIONS — 3, Rue Aumont, PARIS (13^e) — Téléphone: Gobelins 07-76

CAMPHONINE

LE PLUS PRATIQUE
 LE PLUS EFFICACE
 LE MOINS COUTEURS DES
DÉCALAMINANTS

Mélangé à l'essence,
 curatif ou préventif
 suivant la dose, il

OPÈRE EN SERVICE NORMAL

BAISSE DE 20 %
 — A PARTIR DU 1^{er} DÉCEMBRE —

La Cartouche: 16 fr. au lieu de 20 fr.
 Port: 1 Franc "France et Colonies"

39, rue de Châteaudun, PARIS
 — Chèques Postaux : 1338-47 —

ACCU SEC
DARY
 INSULFATABLE



6 v., 14 AH
230 fr.
 Type B. N. A.
 186 x 82 x 188

SPÉCIAL POUR MOTO
 Peut fonctionner couché
 Plus de vêtements brûlés

35, Rue Chevallier - LEVALLOIS-PERRET
 (SEINE) — Téléphone: PEREIRE 03-64
 REPRÉSENTANTS DEMANDÉS

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

ACCUMULATEURS
 HUITRIC

La 350 cmc. - 1932. La 500 cmc. - Tourista-Luxe 1932

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

ABONNEMENTS

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
 PARAISSANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME
 Directeur-Fondateur

	1 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, Libérie, Lituanie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Paraguay, Pays-Bas, Perse, 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.

LE SYSTÈME DES U. M. R. NE CONVIENT QU'AUX CLUBS RICHES

NOUS avons précédemment expliqué l'attitude des petits clubs vis-à-vis de l'U. M. F. Leur maigre budget ne leur permet pas d'organiser dans des conditions de régularité et de sécurité suffisantes, des épreuves sportives, et leur action se limite à faire des promenades, de petits concours d'adresse et à entretenir chez leurs membres un esprit d'amitié et de cordialité. L'U. M. F., pouvoir sportif, les intéresse d'autant moins que non seulement elle contrôle, mais fait payer cher ses services. Le prélèvement sur les cotisations est en principe admissible et est pratiqué par beaucoup de groupements, mais il faudrait que cet argent servît à quelque chose; or, il ne sert qu'à alimenter un organisme de contrôle sportif complètement inutile à ceux qui ne peuvent financer des épreuves sportives. Si l'U. M. F. avait compris, comme l'A. C. F. l'a compris en fondant la Fédération, qu'avant tout, son rôle était non pas celui de gendarme sportif, mais celui de défenseur des motocyclistes contre le fisc, contre le législateur motophobe, contre les vexations de toute nature, tout le monde aurait payé de bon gré la cotisation.

Mais l'U. M. F. n'a jamais protesté contre les mesures défavorables prises à l'égard des motocyclistes. C'est ainsi que l'estimation de la puissance fiscale des motocyclettes est basée uniquement sur la cylindrée, et est plus élevée que pour les voitures. Une voiturette 900 cmc. n'est, devant le fisc, qu'une 5 CV., alors qu'une moto de cette cylindrée est une 9 CV. L'U. M. F. n'a jamais protesté contre cette mesure. Et nous pourrions multiplier les exemples de cette carence de l'U. M. F. On donnait toutefois les vingt sous par membre en espérant qu'un jour l'U. M. F. finirait par comprendre que le sport ne devait être qu'une branche de son activité. Mais il était certain que si l'on augmentait les charges des clubs, des difficultés se présenteraient. Il n'est pas douteux que la constitution des U. M. R. n'entraîne des frais sérieux et qui dépasseront les prévisions actuelles. Pour une région sportive et possédant des clubs importants, cela peut encore aller, mais de justesse. Prenons l'U. M. R. de la 12^e Région qui a été régulièrement cons-

tituée. Elle groupe, si nous nous en rapportons au pointage des voix, un effectif total de 3.000 membres. Même dans ce cas très favorable (milieu sportif et nombre élevé) la cotisation de 0 fr. 50 par membre indiquée par l'U. M. F. était insuffisante pour assurer le fonctionnement de l'U. M. R. et elle a été portée à 1 franc. Encore le siège de l'U. M. R. est-il le même que celui du M. C. de Lyon qui ainsi sera évidemment amené à mettre gratuitement son personnel à la disposition de l'U. M. R. Mais y aurait, néanmoins des frais de correspondance et de bureau. Et il y a surtout la question du délégué. Il est bien certains qu'il est inadmissible que les délégués fassent les frais des voyages qu'ils ont à effectuer pour le compte de l'U. M. R. Il est parfaitement normal de leur allouer une indemnité. Le délégué de l'U. M. R. a droit au voyage en seconde classe et à 100 francs par jour. Cela n'a rien d'excessif, le délégué ne s'enrichira pas à ce tarif. Mais supposons qu'il ait à assister à une série de réunions à Paris, pendant trois jours par exemple. Il y aura à ajouter deux jours de voyage, plus environ 200 francs de chemin de fer. C'est donc pour l'U. M. R. une dépense de 700 francs. Il faut également admettre que le délégué devra se déplacer fréquemment dans la région et que là encore, il est normal que ses dépenses lui soient remboursées. Les 3.000 francs seront vite épuisés. Si nous prenons le cas des régions où il n'y ait que deux ou trois petits Clubs affiliés, ce sera bien pis. Il se peut qu'ils groupent à eux tous non pas

3.000, mais 300 membres. Admettons qu'ils acceptent de prélever sur leurs cotisations 0 fr. 50 par membre. Voilà l'U. M. R. à la tête d'un magnifique budget de 150 francs par an! Le délégué n'aura même pas de quoi payer son billet et il devra solder de sa poche toutes les dépenses. Il se trouvera peut-être quelques sportsmen assez dévoués pour le faire, mais cela n'est pas une solution régulière. Ce serait réserver la direction des clubs en principe à des personnes riches et sans occupations. C'est là une situation anormale. Ainsi donc, les U. M. R. ne pourront fonctionner que dans les régions possédant des clubs importants. Ce système

SOMMAIRE
 N^o 456
 du 5 Décembre 1931

Propos du vieux motocycliste, par G. DE LAVALETTE	1038
Par-ci, par-là	1039
Ceci n'est pas une rétrospective	1040
Segments, par H.-P. BORESTROKE	1041
Propos circulatoires, par T. SCHOCK	1043
Nos gendarmes auront-ils un jour des motocyclettes?	1045
Informations	1046
Départs difficiles, par EGRAL	1047
Les Six Jours d'Hiver 1932	1050
A travers la Presse, par le GUETTEUR	1051
Dans les Clubs	1053
La moto en Belgique	1054
Les Fabricants	1055

avantage beaucoup sous ce rapport la région parisienne, dont le délégué pourra être sans cesse à l'U. M. F. où il fera la pluie et le beau temps.

Faut-il s'étonner que l'idée des U. M. R. soit d'origine parisienne ?

Un exemple à suivre

Tous les ans peu avant le Salon de l'Olympia, les constructeurs anglais s'ingénient à démontrer d'une manière ingénieuse et frappante la valeur de leur production. Autrefois, ils accumulaient les montées d'une rampe célèbre comme Porlock. Puis ils firent des essais sans arrêt du moteur pendant un chiffre imposant de milles. Ces démonstrations sont faites avec des machines de série choisies par des représentants de l'A. C. U. qui contrôle les essais. Le public prend un grand intérêt à cette publicité pratique et sincère.

Une marque anglaise bien connue a innové de la manière la plus intelligente. Elle a pris plusieurs de ses modèles. A l'un elle a fait effectuer le plus long parcours possible sans ravitaillement et elle a mis en valeur la faible consommation. L'essence n'est pas gravée en Angleterre de taxes aussi lourdes que chez nous, mais l'économie intéresse quand même nos voisins. D'autres machines tournaient à Brooklands et en particulier une quatre cylindres couvrit 700 milles sans arrêt en moins de 700 minutes et termina par un tour à plus de 87 milles à l'heure. La facilité de mise en marche fut prouvée de la manière suivante : sept enfants furent chargés de la mettre successivement en marche. Six réussirent au premier coup de kick starter. Le septième, ému, réussit au second coup. L'accessibilité et la facilité d'entretien d'une monocylindre furent démontrées

en démontant et en remontant la culasse d'une monocylindre à soupapes latérales en moins de sept minutes. Quelle excuse aurait-on à rouler avec un moteur encrassé ?

Il y a là vraiment un programme intéressant. Il semble d'ailleurs que certaines marques françaises s'engagent dans cette voie et le récent raid Paris-Madrid-Paris a été très suivi par le public motocycliste. Peut-être eût-il pu être complété par un essai à Montlhéry. En effet, les règlements de l'U. M. F. interdisent de dépasser au cours de ces essais une vitesse maxima de 80 kilomètres à l'heure et une moyenne de 60. Cela est pratiquement suffisant et sur route non gardée il n'est pas sage d'aller plus vite. L'écart relativement faible entre la moyenne et l'allure maximum permet de constater que la machine a de bonnes reprises, de bons freins, et rend impossible toute réparation et tout réglage. Mais on n'a pas d'indication sur une donnée qui intéresse un public resté encore sportif : la vitesse maximum. On sait quelle est notre opinion à ce sujet et les conseils de prudence que nous ne cessons de donner, mais il est certain que la plupart des motocyclistes aiment une machine rapide, quittes même à ne jamais utiliser cette vitesse. C'est pourquoi une centaine de kilomètres à Montlhéry auraient encore accru l'éclat de la performance réalisée et qui fut tout à fait remarquable.

Nous croyons aussi qu'il y aurait lieu, dans des cas analogues, d'établir un programme qui permette de mettre en valeur l'économie, la facilité d'entretien, la douceur de marche, le confort, la puissance de freinage, le silence. Certes, la sûreté de marche compte par-dessus tout, mais nous devenons de plus en plus exigeants, et nous réclamons aux machines des qualités que beaucoup d'elles possèdent mais auxquelles il faut faire, par des démonstrations appropriées, le maximum de publicité.

Propos du Vieux Motocycliste

Nous insérons cette communication tout à fait impartiale de M. De Lavalette en insistant sur ce point que le vieux motocycliste n'a jamais été appointé par Moto Revue et que tous ses articles sont spontanés et reflètent des opinions tout à fait personnelles

DAME « UEMHEF » QUELLE ERREUR !

Je ne sais si les « motifs » exposés dans l'Editorial de Moto Revue

du 28 novembre sont les vrais.

Je ne veux épouser nulle querelle... à côté ! J'ignore quelles furent les raisons du « choix » des épreuves comptant pour le Championnat de France de Tourisme. Je suis aveugle pour des « clartés » peut-être ? Je suis sourd à de « beaux raisonnements » !

NONOBTANT tout cela, j'oserai dire à M. Pérouse, et aux membres des « obscures » commissions de l'U. M. F. qui effectuent de si « ténébreuses » besognes, j'oserai leur dire sérieusement, nettement, qu'ils ont mal agi en rayant Paris-les Pyrénées-Paris du nombre des épreuves comptant pour le Championnat. Je ne veux pas entendre les « raisons » qui peuvent « excuser » cela.

MON avis très humble tient en peu de mots : Paris les Pyrénées-Paris est la plus belle, la plus complète des épreuves motocyclistes du monde : tout simplement !

Les « Six Jours Internationaux » lui sont inférieurs par l'absence d'étape de nuit et parce qu'ils ne comportent pas cette belle « traite » de 700 kilomètres par laquelle débutent les P. P. P.

Le Tour de France est trop « plat » et il se dispute trop tôt pour être comparable aux P. P. P. : 1° pour la « dureté » ; 2° pour l'agrément.

Les autres épreuves, d'un jour ou deux, qui ont eu cette année le pas sur les P. P. P. ne peuvent en aucun cas supporter la comparaison.

Il faut aller jusqu'à songer aux « Six Jours d'Ecosse », pour trouver l'épreuve pure motocycliste qui s'apparente aux Paris-les Pyrénées-Paris. Encore les Ecossais n'ont-ils qu'une toute petite montagne de 1.000 mètres seulement à leur disposition pour corser leur belle épreuve.

L'ON peut donc « ergoter » autant que l'on voudra, on n'effacera pas l'erreur, la gaffe, le mauvais geste, l'ignorance que constitue la décision de l'U. M. F.

J'ai trop d'amis un peu parlout à l'U. M. F., au M. C. F., dans les Moto-Clubs de province pour pouvoir résister au désir de dire à tous ici combien le « Vieux Motocycliste » désapprouve l'« erreur » commise et combien elle diminue la valeur de l'œuvre sportive commune.

QUAND on possède au calendrier un Paris-les Pyrénées-Paris, on n'a pas le droit de ne pas en profiter officiellement !

G. DE LAVALETTE

PAR CI PAR LA



LE SALON BELGE

C'est le 9 décembre que le Salon belge ouvrira ses portes au Palais du Cinquantenaire. On sait que la machine à deux roues est très populaire en Belgique et ce Salon comportera une très importante section motocycliste.

Les constructeurs belges exposant seront : Bovy, Belgian-Sidecar, Lady, F.N., Gillet, Linthout, Ready, Saroléa et La Mondiale.

La participation étrangère se répartit comme suit :

Breslau, B.S.A., Ariel, A.J.S., Indian, Harley Davidson, Triumph et Norton.

RECORDS BATTUS

ON a réussi à chronométrer la vitesse de la pensée. C'est là une chose inouïe et pourtant exacte.

Dans une réaction de la volonté, aussi rapide que possible, par exemple pour retirer le doigt d'une surface brûlante, on trouve que la durée de la transmission de la pensée varie de 32 à 36 millièmes de seconde.

Nous ne pouvons que féliciter le chronométrateur qui est, ainsi, arrivé à un résultat à 4 millièmes de seconde près, et nous serions même désireux de le connaître pour qu'il puisse chronométrer la vitesse des aspirants aux records du monde.

LE 30 A L'HEURE

FUT-IL DÉPASSÉ ?

IL en est arrivé une bien bonne l'autre dimanche, à une de nos collaboratrices, fervente sidecariste de l'Hirondelle Moto Club.

Elle se promenait tranquillement avec sa maman et sa sœur en sidecar, comme une petite fille bien sage, lorsque, dans un vrombissement fou de deux-temps en délire... un vélomoteur la dépassa ! Eh oui !

Elle tenta de le rattraper, mais l'allure devint bientôt excessive et sa prudence lui fit couper les gaz.

Dépassa-t-on le 30 à l'heure au cours de ce match original ?

UN ECHEC POUR L'INDUSTRIE BRITANNIQUE

IL semble que l'industrie britannique de la motocyclette soit en train de perdre le marché marocain. En effet, il est absolument remarquable que sur un total de 1.066 machines enregistrées dans ce pays durant l'année dernière, il n'y en avait pas une seule d'origine britannique.

Par contre, l'industrie américaine vient en tête avec un total de 548 machines, soit plus de 50 % du total. La France est tout de suite derrière avec 480. Le reste se partage entre l'Italie, la Belgique, l'Allemagne et la Suisse.

RECORD

WRIGHT n'a pas eu de chance en Hongrie. Après avoir tenté en vain de battre le record du monde de la plus grande vitesse sur deux roues, il était resté là-bas, attendant des jours meilleurs. Mais, en dépit de toute espérance, le temps se fit de plus en plus mauvais, et il dut se résigner à revenir.

On nous rapporte même qu'avec sa machine de record que les lecteurs de Moto Revue connaissent pour en avoir lu une description dans un numéro antérieur, il fit une exhibition sur une piste de Dirt-Track, et maintenant qu'il est de retour en Angleterre, il va sûrement battre le record, car on se souvient que c'est sur une route anglaise que le record fut porté à la fameuse vitesse de 242 kilomètres à l'heure.

CIRCULATION

INTERNATIONALE

ON se souvient des légères difficultés qu'ont rencontrées les agents parisiens de la circulation, lorsqu'il s'est agi d'appliquer la fameuse ordonnance préfectorale instituant les passages cloutés.

Que dirait notre Préfet de Police si les piétons parisiens s'étaient montrés aussi rétifs que leurs frères roumains !

On vient dernièrement de faire un essai dans la capitale roumaine, en introduisant dans la ville les méthodes occidentales de signalisation de la circulation. On s'est établi notamment le long des trottoirs des chaînes pour ne laisser libres que certains passages probablement cloutés. (Notre correspondant est muet à ce sujet) mais, lorsqu'il s'est agi d'inviter la population à respecter les règlements, celle-ci s'est complètement révoltée et des bagarres sérieuses se sont produites entre la police et les passants.

Les chaînes ont été brisées par la foule, et un grand nombre de personnes ont été blessées. La police dut même, à plusieurs reprises, charger dangereusement pour dégager ses positions.

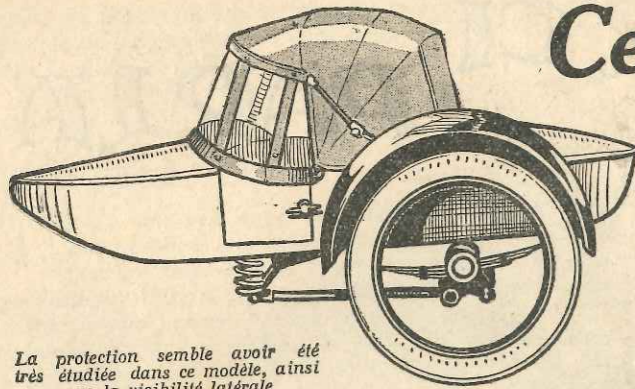
Décidément, les Roumains ne sont pas des gens aussi doux et paisibles qu'on pourrait se l'imaginer.

IL DOIT OUVRIR

UN de nos abonnés, M. Constantin, nous rapporte le fait suivant : Son travail l'oblige à traverser tous les matins, entre 5 heures et 5 h. 15, le passage à niveau qui se trouve rue Pierre-Joinaux, à Bois-Colombes. Or, le gardien du dit passage à niveau émet la prétention de faire passer notre motocycliste par le portillon. L'autre jour, il attendit sous la pluie battante une dizaine de minutes qu'une voiture passe pour pouvoir profiter de l'ouverture des barrières, car il ne peut songer, avec une 350 cmc. assez lourde, à emprunter les portillons.

Evidemment, ce garde-barrière fait preuve de parti pris contre les motocyclistes, et nous sommes persuadés que l'actif commissaire de Bois-Colombes fera le nécessaire pour faire cesser cet état de choses lorsqu'il l'apprendra.

Ceci n'est pas une rétrospective !

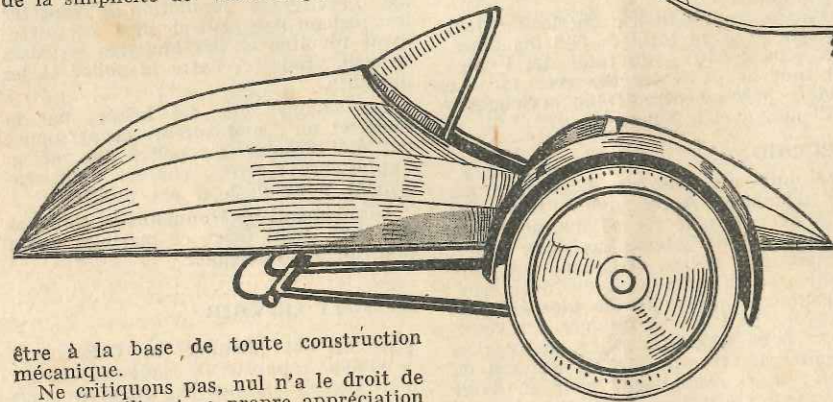
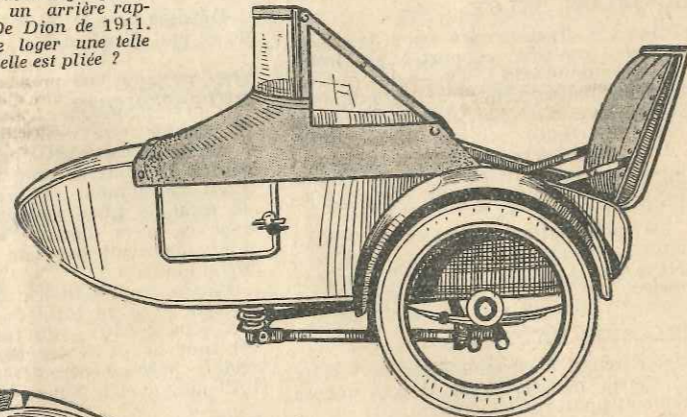
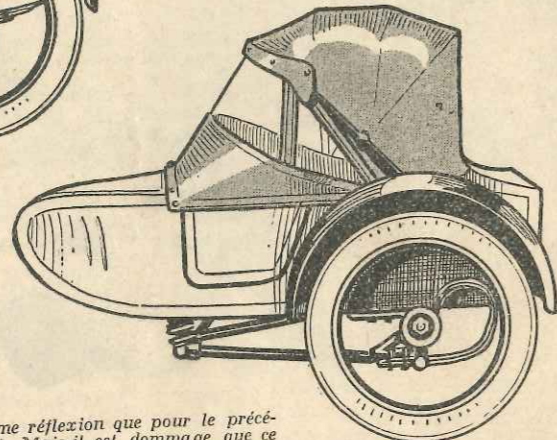


La protection semble avoir été très étudiée dans ce modèle, ainsi que la visibilité latérale

La beauté est évidemment quelque chose de tout à fait relatif : les Chinois aimaient les pieds-bots de leurs épouses et les lèvres à plateaux de certaines tribus noires auraient pu de chances de faire avoir un prix de beauté à notre Miss France.

Dans un domaine plus proche de nos préoccupations motocyclistes, on est surpris des formes imprévues que les constructeurs anglais donnent à leurs sidecars. Qu'ils soient de la marque X, Y ou Z, bien peu d'entre eux seraient appelés à recueillir chez nous un succès autre que de curiosité amusée sinon un peu ébahie. On peut même s'étonner que les Anglais, dont l'esthétique moto est incontestée, n'aient pu réaliser des carrosseries de sidecars répondant à un goût que l'on pourrait appeler « Standard ». Les Anglais passent pour des gens aimant les lignes sobres tant dans leur costume que dans leur architecture ; il faut s'étonner que pour réaliser les caisses que nous montrons ici, ils ont fait abstraction de cette sobriété de ligne, de cette recherche de la simplicité de facture qui devrait

Même réflexion que pour le précédent. Mais il est dommage que ce petit "sabot" ait un arrière-rapportant celui de Des Dion de 1911. Mais où peut se loger une telle capote lorsqu'elle est pliée ?



être à la base de toute construction mécanique.

Ne critiquons pas, nul n'a le droit de dire, en utilisant sa propre appréciation comme diapason, qu'une chose est belle ou laide, mais chacun accordera que ces différentes productions ne répondent guère au goût français. Il y a pour notre compréhension de l'esthétique un manque d'harmonie dans les lignes et dans les proportions qui choque nos yeux : capotes trop hautes pour caisses trop petites, surélévation anormale de la carrosserie sur son châssis, et aussi fantaisies tapageuses nous surprenant d'autant plus que nous ne connaissions pas à nos amis d'Outre-Manche le défaut d'être « M'as-tu vu ».

La même surprise, il est vrai, est ressentie dans l'automobile où nombre de châssis excellents sont, à notre avis, bien mal vêtus. S'il est de bon ton pour un

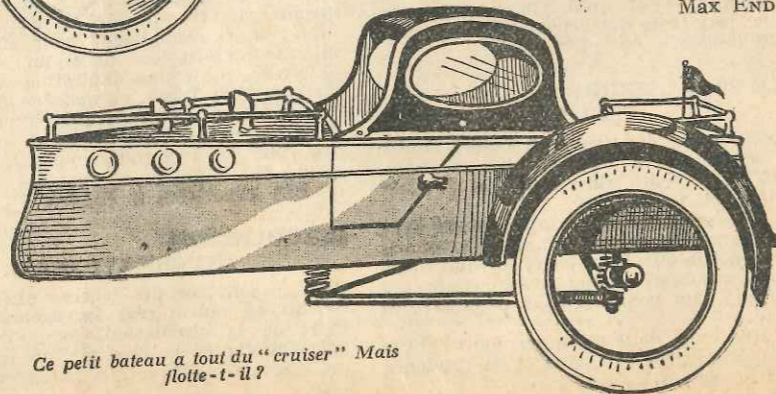
élégant de se faire habiller à Londres, il ne songerait sans doute pas à y faire habiller sa voiture. On objectera que l'Anglais cherche avant tout le confort. Mais où a-t-on vu que confort et esthétique ne pouvaient aller de pair ? Même cette question de confort ne semble pas avoir fait l'objet d'études bien approfondies, tout au moins sur l'avant de la carrosserie qui est plutôt un point de pivotement souple qu'une véritable suspension.

Si les motos anglaises sont généralement appréciées chez nous, nous

ne croyons pas que les sidecars français aient à redouter quoi que ce soit de la concurrence anglaise.

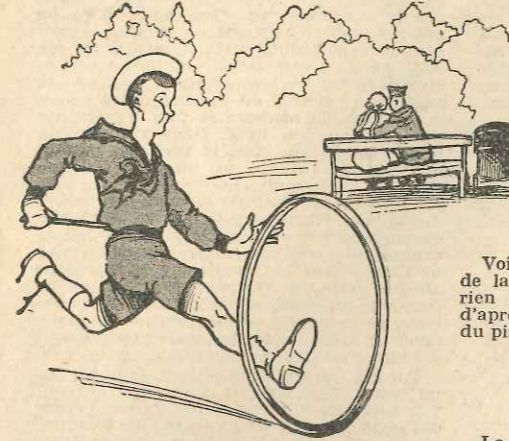
Du reste les demandes de licences qui ont été faites à l'un de nos plus réputés sidecaristes, spécialiste du châssis en tôle emboutie, semblent être un aveu que l'Angleterre, sur ce point tout au moins, reconnaît notre suprématie.

Max END



Ce petit bateau a tout du "cruiser" Mais flotte-t-il ?

Segments



Voici le jeu qu'Amédée Bollée recommande de laisser, bien que ces indications n'aient rien d'absolu et puissent être modifiées d'après la température du cylindre et celle du piston :

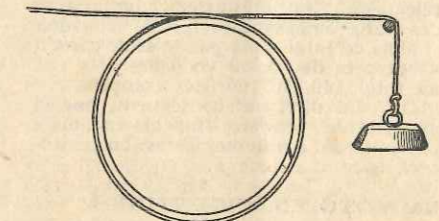
Diamètre	Jeu
50 à 60 mm	0 mm/15
60 à 80 mm	0 mm/20
80 à 100 mm	0 mm/25

La fuite de gaz entre les bords des segments est inversement proportionnelle à la racine carrée du nombre des segments. Si l'on désigne par 100 la fuite admise entre les bords d'un segment seul, elle ne sera que de 70 % pour deux segments, 57,7 pour trois et 50 pour quatre. On voit donc qu'il n'y a pas grand intérêt à dépasser le nombre de trois segments. Le sens d'inclinaison de la fente est indifférent.

L'étanchéité est indépendante de la hauteur du segment, mais, par contre, le frottement (et par conséquent la puissance absorbée pour vaincre ce frottement) est proportionnel à la hauteur du segment. Il en est de même évidemment de l'usure. Il y a d'ailleurs lieu de remarquer que ce frottement et cette usure sont peu considérables et que le segment exerçant une pression égale en tous ses points sur le cylindre d'une manière parfaitement cylindrique. L'ovalisation ne peut donc être due aux segments, mais uniquement au piston qui exerce des pressions considérables perpendiculairement à son axe. En pratique l'usure due aux segments est presque négligeable et ne présente que très peu d'inconvénients puisqu'elle ne déforme pas le cylindre.

Si la gorge du segment s'use, cela est dû au frottement du segment dans sa gorge quand le piston se déplace latéralement dans le cylindre. Plus le piston a de jeu et plus l'usure est rapide. La pression du segment sur le cylindre intervient ici également ainsi que sa hauteur, car le frottement qui en résulte augmente la pression du segment sur les faces de la gorge. Il ne faut pas non plus négliger l'inertie qu'oppose la masse du segment aux accélérations positives et négatives du piston. Cette masse est proportionnelle à la hauteur du segment.

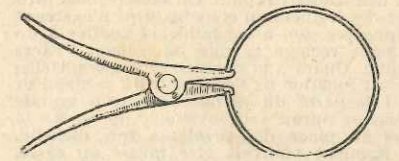
Théoriquement donc, il faudrait des segments de hauteur aussi faible que possible. Mais on se heurte à d'autres inconvénients. C'est qu'un tel segment fléchit et se déforme. Il ne porte plus que par une arête, il serpente



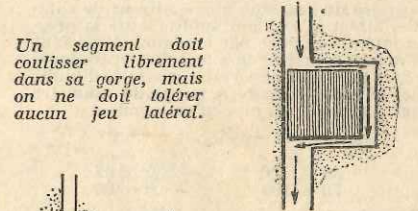
La première qualité d'un segment est d'être rond. On peut s'en rendre compte en l'enroulant d'une ficelle savonnée au bout de laquelle est fixé un poids.

dans sa gorge, ce qui provoque des fuites. Il ne faut pas non plus négliger le rôle très important des segments dans le refroidissement du piston. Le piston, par suite du jeu qu'on doit lui laisser, porte mal contre le cylindre et la surface de contact est trop faible pour qu'une grande quantité de cha-

leur puisse être évacuée par ce moyen. Au contraire, les segments portent parfaitement, mais pour que l'évacuation de la chaleur se fasse bien, il faut que la surface de contact soit assez grande, donc que les segments soient assez hauts. L'expérience a permis aux Etablissements Amédée Bollée de déter-



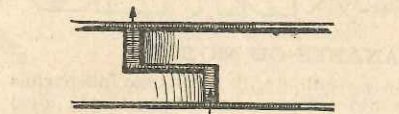
Voici la meilleure façon de poser un segment sur le piston. Les deux bords d'une pince écartent les extrémités.



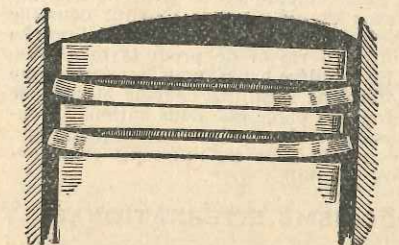
Un segment doit coulisser librement dans sa gorge, mais on ne doit tolérer aucun jeu latéral.



Un segment de section trop petite tend à se mettre ne travers et à se coincer dans sa gorge. A ce moment il n'y a plus aucune étanchéité possible.



La coupe dite « en baïonnette » a été abandonnée avec juste raison car les gaz trouvaient une porte toujours ouverte pour peu que le segment ait un peu de jeu dans sa gorge.



Un segment trop bas risque de se déformer à l'usage. Usure anormale, mauvaise compression et bris s'ensuivent bientôt, avec toute leur suite de fâcheuses conséquences.

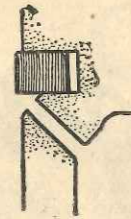
miner un coefficient K qui est = 0,12 pour les pistons à fond plat et = 0,15 pour les pistons à fond bombé ou les pistons de deux-temps à déflecteur. H (hauteur totale des segments) sera déterminé par la formule $H = K D$, D représentant le diamètre. Il est évident que moins les segments sont nombreux, plus ils doivent être hauts. Ainsi, pour un piston plat de 100 %, il sera égal à 12 et on pourra utiliser quatre segments de 3 % ou trois segments de 4 %. Il est également avantageux d'avoir un segment supérieur plus haut, car, exposé partiellement à la flamme, il doit évacuer une plus forte quantité de chaleur.

Les segments doivent-ils exercer une forte pression contre les parois du cylindre ? Si l'étanchéité était le seul facteur à considérer, la pression pourrait être très faible, mais dans ce cas, les segments refoulés par l'huile laisseraient remonter celle-ci. Il faut que la pression soit assez forte pour ne laisser qu'une mince pellicule. Mais il ne faut, d'autre part, pas exagérer cette pression car la pellicule serait insuffisante, le graissage se ferait mal et l'usure serait rapide. On préfère donc utiliser des segments d'étanchéité qui n'exercent qu'une pression assez faible et confier à un segment râcleur le rôle de rejeter l'excès d'huile. Quant à la pression circonférentielle, elle est fonction de l'épaisseur du segment et de l'élasticité du métal. Une trop grande épaisseur aurait l'inconvénient de rendre la mise en place des segments très difficile. Le segment pourrait être faussé ou cassé. Pour les segments Amédée Bollée, l'épaisseur égale environ le produit du diamètre par le nombre 0,036.

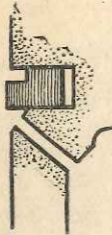
Les gorges des pistons doivent être assez creuses pour que le segment ne porte jamais à fond, même s'il s'est formé dans la gorge en arrière du segment une épaisseur de calamine. Sinon le segment subira toute la pression latérale exercée par le piston. Il ne faut pas non plus perdre de vue qu'il y a toujours derrière la gorge une certaine quantité d'huile. Voici le jeu nécessaire à partir du diamètre exact du piston au niveau du segment :

Diamètre du piston	Jeu
50 à 70 %	0 % 65
70 à 100 %	0 % 65

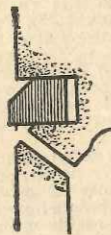
Avec les jeux qu'on doit laisser au piston en alliage léger, il serait bien difficile, surtout pour les gros alésages, d'éviter les remontées d'huile. Fort heureusement, on y remédie par les segments râcleurs d'huile. On se contente tout d'abord (et c'est un système encore en usage) de chanfreiner la gorge inférieure du



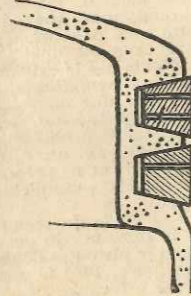
Un autre type de râcleur : le segment à étages. Son usinage exige d'être très précis si l'on veut obtenir des résultats satisfaisants.



On a essayé également le segment râcleur évidé. Il remplit son office à merveille, mais la surface qui frotte contre le cylindre est un peu exigüe.

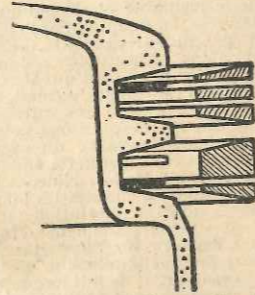


Un segment trapézoïdal est actuellement à l'essai en Allemagne. Il semble donner des résultats encourageants, mais son stade de commercialisation définitive n'est pas encore atteint.



segment le plus bas. Dans la partie chanfreinée, on perce des petits trous par lesquels l'huile s'échappe vers l'intérieur du piston et de là au carter. Quant au segment, il peut être du type ordinaire. Pour augmenter son effet, on lui donne parfois une forme spéciale étagée de telle manière que la hauteur du segment à l'endroit où il est en contact avec le cylindre soit moindre et qu'il exerce ainsi une pression plus forte. Dans d'autres cas, il est chanfreiné. Mais le véritable remède aux remontées d'huile est offert par les segments à évidements. Les trous d'huile sont alors percés au fond de la gorge en arrière du segment. Non seulement ce type de remède est parfaitement efficace (à moins d'une forte ovalisation du cylindre, mais encore l'entraîne de l'huile dans son évidement et régularise ainsi le graissage. On peut, avec ce type de segments qu'Amédée Bollée a rendu si populaire, se contenter d'une pression circonférentielle assez faible. La seule précaution à prendre, c'est de le monter au-dessus de l'axe.

Par ces quelques indications, fournies par un grand spécialiste en la matière, on peut voir toutes les difficultés que soulève l'étude des segments. Il y en a encore bien d'autres, comme la qualité de la fonte et son traite-



Le dessin ci-dessus explique mieux que n'importe quoi le principe de fonctionnement des segments trapézoïdaux.

ment. L'usinage est lui-même très délicat d'autant que les segments doivent être établis à un prix très modéré. Aussi y a-t-il beaucoup de secrets de fabrication, fruits d'une longue expérience et qui expliquent que ces anneaux de fonte, en apparence si frêles, résistent à toutes les forces destructrices qui s'exercent dans un moteur à explosion.

tines, il n'y a donc que 872 machines. Comme nous le disions plus haut, c'est vraiment peu !

PNEUS ET MUSIQUE

ON n'aurait jamais pu imaginer que la fabrication du pneumatique allât de pair avec l'art musical. Eh bien c'est une erreur.

Nous apprenons de source certaine que parmi les dirigeants du Service des Courses d'une grande firme anglaise de pneumatiques, il y a un compositeur, et si parmi nos lecteurs il y a des sans-filistes convaincus, ils ont pu dernièrement entendre une de ses œuvres intitulée *Susie* qui était diffusée par le poste de Londres.

LE SALON DE LONDRES

A L'OCCASION du Salon de la Bicyclette et de la Motocyclette qui se tiendra à Londres du 30 novembre au 5 décembre 1931, des billets à prix réduits de Paris, etc., pour Londres, seront délivrés les 27, 28 et 29 novembre, par la « Southern Railway Of England », 13, rue Auber, Paris.

Ces billets seront émis via Boulogne, Calais, Dieppe ou Le Havre, et seront valables pour 15 jours, donnant le droit de retour n'importe quel jour compris dans cette période.



Un peu d'histoire

MAINTENANT un peu d'histoire. En juin-juillet dernier, la menace des Pouvoirs Publics prit corps sous la forme de projets d'impôts nouveaux : augmentation des taxes sur l'essence et les huiles, taxes nouvelles sur les entreprises de transport par route, taxes sur les caoutchoucs à l'importation, taxes sur les chambres à air et les pneus de vélos.

La campagne de presse inspirée par les Grands Réseaux jointe à la pression exercée par leurs Conseils d'administration sur les Pouvoirs Publics portait ses fruits.

Ce fut un beau tollé dans le monde des usagers de la route. On vit se réaliser le miracle de l'unanimité parmi ceux-ci : chambres syndicales, clubs, associations de tourisme, tous les représentants des automobilistes, des motocyclistes, des cyclistes firent entendre leur protestation véhémement auprès des Pouvoirs Publics.

C'est que, comme a dit le bon La Fontaine : « Si lous n'en mouraient point, tous étaient frappés. »

Devant cette unanimité, le fisc recula. Le Gouvernement promit de ne rien faire avant la rentrée des Chambres.

C'était une victoire provisoire et un répit de cinq ou six mois.

Le Salon, en octobre, fut le signal de la reprise des hostilités et des polémiques.

On assista à la querilla « des banquets » où, à l'occasion des agapes traditionnelles se jouèrent diverses attaques de grand style en faveur des usagers de la route ou contre eux.

Le directeur des chemins de fer de l'Etat, M. Dautry, dont on connaît l'activité et l'esprit sportif, avait dû cependant embrasser la cause des Réseaux et attaqua l'automobile dans diverses études parues dans des revues : il prétendait prouver, les chiffres en main, que l'auto (et la moto) ne payaient pas les routes qu'elles usaient.

Du même côté de la barrière, guerroya M. Deligne, ministre des Travaux Publics, qui soutint au cours d'un assez tumultueux banquet de l'A. C. F. la même thèse, ajoutant qu'il trouvait tout naturel que les automobilistes paient le déficit que creusaient les chemins de fer.

C'était la dénonciation de la trêve consentie pendant les vacances. C'est comme telle qu'on prit la chose.

Il y eut la réplique fort documentée de M. G. Durand au banquet de l'A. C. de l'Ouest, puis celle plus récente de la confé-

rence de notre confrère Faroux à la salle des Ingénieurs Civils.

Entre temps, les polémiques de presse se rallumèrent de plus belle. Les choses en sont là.

Les chiffres

ICI ouvrons une parenthèse. Est-il vrai que les autos et motos ne paient pas les routes qu'elles usent ?

C'est faux et archi-faux. C'est par des chiffres, d'ailleurs, qu'il faut répondre à cela.

De nombreuses réponses ont été faites à la documentation volontairement incomplète (et de ce fait inexacte), étalée par M. Dautry et par M. Deligne.

L'A. C. de l'Ouest, notre confrère l'Auto, la revue de la maison Michelin, enfin ces jours-ci le bureau permanent des constructeurs d'automobiles, ont apporté au débat une documentation autrement complète et véridique.

Nous aurons l'occasion d'étudier ces chiffres en détail : disons seulement qu'ils montrent nettement que autos, motos et vélos paient à l'Etat bien au delà de ce que coûte à celui-ci l'entretien des routes qu'ils usent.

Le déficit des chemins de fer

A L'ORIGINE, du fait suivant : le déficit croissant constaté dans l'exploitation des chemins de fer, déficit qui s'accroît à la cadence de 250 millions par mois.

Cet état de choses a eu deux conséquences connexes.

D'une part, l'accusation lancée par les Compagnies de Chemin de fer contre l'automobile, dont le développement, d'après ces dernières, était la cause de ce déficit par la concurrence déloyale et injuste qu'elle faisait à la voie ferrée. Déloyale et injuste parce que l'auto paie beaucoup moins d'impôts que le chemin de fer, que ce dernier entretient sa voie ferrée à ses frais alors que les routes sont à la charge de la collectivité.

D'autre part, l'intention avouée de l'Etat, engagé par contrat à amortir le déficit des Réseaux, de recourir à de nouvelles taxes sur l'automobile pour se procurer des ressources nouvelles : en bref, de faire payer aux automobilistes le déficit des chemins de fer.

Voilà exposée l'origine du débat.

Un peu d'ordre dans nos idées

PRESSE, banquets, conversations, et jusqu'à la tribune de la Chambre sont actuellement le théâtre de polémiques et de disputes parfois fort acerbes.

— De quoi s'agit-il ? comme disait le maréchal Foch lorsqu'un problème était à étudier.

A vous la palme, messieurs les charretiers

D'UNE statistique de la Préfecture de Police, il ressort que sur 1.000 automobilistes circulant dans la capitale, on compte 3 contraventions par mois ; mais la proportion pour les voitures à chevaux est exactement le double : 6 contraventions pour 1.000 véhicules et par mois.

Si l'on tient compte que les agents font montre trop souvent d'une mansuétude exagérée à l'égard des charretiers, on doit conclure que les automobilistes sont beaucoup plus respectueux des règlements de circulation que les conducteurs de chevaux.

Ne dormons pas

LES choses en sont donc là. Y resteront-elles ? Il est à craindre que non.

Les réseaux enregistrent toujours le même déficit. Les ressources nouvelles n'ont pas été trouvées pour combler au budget le trou creusé par ce déficit.

La question est même si brûlante que le sort du cabinet a failli se jouer ces jours derniers sur cette question du déficit des chemins de fer.

Prenons garde que, menacé de chute sur cette question, le cabinet ne voie dans le porte-monnaie des usagers de la route son unique chance de salut.

Ce que sera le nouveau Code de la Route

QUAND paraîtra et entrera en vigueur le nouveau « Code de la Route » ? Nul ne le sait encore. Ce que l'on sait seulement, c'est que sa rédaction est terminée depuis plus de deux mois et que son texte est à l'étude pour approbation au Conseil d'Etat.

Ce travail prendra un certain temps, mais il faut espérer que nous l'aurons avant le printemps.

Ce qu'il sera ? Son texte est gardé secret comme un traité de paix de l'ancien régime.

Cependant, les commentaires qui en ont accompagné l'envoi au ministre des Travaux Publics ont donné quelques précisions que voici :

Dans l'ensemble, le nouveau Code n'apportera pas de grandes modifications aux règles essentielles de la circulation.

Mais il exposera ces règles en un langage simple et clair, accessible à tous, et les présentera suivant un ordre logique et rationnel. L'usager en retiendra plus aisément les dispositions essentielles, et le gendarme parviendra, espérons-le, à comprendre enfin la

DIVERS

BANANES OU MOTOS

LA formule du libre échange fait parfois des adeptes imprévus. C'est ainsi qu'un important agent de motos reçut d'un de nos lecteurs la proposition suivante... ou à peu près : Vendez-moi une de vos motos, je vous paierai en bananes, ananas, cacahuètes, dattes, etc...

Naturellement cet agent nous a demandé notre opinion sur ce genre de transactions ; nous lui avons aussitôt conseillé d'accepter et d'adopter à sa branche motos un rayon de produits exotiques.

En dernière heure, nous apprenons que l'affaire ne s'est pas conclue et nous le regrettons parce que nous aurions volontiers demandé un essai de consommation... personnelle... de ces différents et savoureux produits...

TOURISME INTERNATIONAL

LA France est excessivement bonne cliente de la Suisse. Grâce à un tableau publié par la Direction Générale des Douanes helvétiques, il a été possible, pour la première fois, de grouper les

visiteurs qui franchissent la frontière d'après leur provenance.

Il y eut, en 1930, 167.000 voitures et motocyclettes qui franchirent la frontière suisse, en différents points, dont plus de la moitié venait de France.

Nous devançons très nettement l'Allemagne avec 89.197 contre 39.957. L'Italie est loin avec un peu plus de 18.000. Quant aux autres nations, elles sont reléguées à des rangs assez éloignés, avec des taux inférieurs à 5.000 véhicules.

Mais ce total n'est pas le seul, car s'il y eut près de 90.000 véhicules, il y eut au total 149.846 touristes français.

On peut dire, par conséquent, que la majorité des touristes français en Suisse se compose d'automobilistes ou motocyclistes.

LA MOTO EN ARGENTINE

IL y a vraiment peu de motocyclettes en Argentine.

Si, en France, nous nous enorgueillissons de posséder plus de 500.000 motocyclettes, par contre, en Argentine, il n'y en a pas même deux milliers.

En effet, d'après un état publié par l'Automobile-Club, il n'y a que 1.931 motocyclettes enregistrées dans le pays entier, et dans ce nombre, la presque totalité, soit 1.059, est de Buenos-Aires. Dans l'immensité des pampas argen-

règlement qu'on l'a chargé d'appliquer et de faire respecter.

Ce sera donc quelques contraventions injustes en moins et de nombreuses discussions entre l'usager et le représentant de la loi qu'on aura pu éviter.

Plan d'ensemble

ON pourra reconnaître dans la disposition du texte quatre subdivisions essentielles.

Au cours du chapitre initial seront énoncées les grandes règles de circulation applicables à tous les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes et motocyclistes, voitures et charrettes.



Un nouveau chapitre traitera exclusivement du devoir qu'ont les usagers de ne pas détériorer le sol des routes et les installations de signalisation qui en dépendent et définira également les gabarits de véhicules qui y roulent.

Enfin, un chapitre final résume les mesures exceptionnelles qu'on a cru bon de maintenir ou de prendre en faveur de telle ou telle catégorie d'usager, à titre permanent ou provisoire.

Meilleure rédaction

VOILA pour le plan d'ensemble. Je l'ai dit, on s'est efforcé de mettre tout cela en français courant, clair et simple.

On s'est efforcé également de faire ressortir les grands principes de prudence, de respect des droits des autres, de discipline, de bonne volonté réciproque indispensables dans tous les rapports entre êtres humains.

Certains usagers, enfin, dont il n'était à peu près pas question dans le décret de 1922 verront leur « statut » en tant qu'usager de la route un peu mieux défini.

La priorité

C'EST là que résidera l'innovation la plus importante de cet ouvrage.

Le principe de la priorité pour le véhicule venant de droite sera consacré, et même étendu.

Mais la priorité des routes nationales sera modifiée : à l'avenir, les routes nationales n'auront plus du fait de leur classement dans le réseau national la priorité : la priorité de passage appartiendra aux artères de grande circulation, que ces artères soient routes nationales, départementales ou autres.

Comme corollaire obligatoire, cette priorité n'existera qu'autant que ladite route sera signalisée sur son parcours et sur les routes adjacentes aux points de croisement.

Cette innovation semble judicieuse, sous réserve que le classement des artères de grande circulation soit fait intelligemment, que leur approche soit signalisée convenablement, et

qu'enfin, sur les autres voies, tous les véhicules, même hippomobiles, soient tenus de signaler leur approche.

Conclusion

VOILA non ce que sera, mais ce que peut être le futur Code de la Route.

Dans quelle mesure il remplira cet excellent programme, je l'ignore. C'est dans la mesure où il le remplira qu'il sera utile ou nocif.

Regrettons qu'on ait cru devoir travailler à sa rédaction en s'environnant du mystère le plus absolu. Cela n'est pas pour nous inspirer confiance, car les représentants des usagers de la route y étaient en minorité.

Il y a par exemple des points qui nous inquiètent un peu : les « larges tolérances » accordées aux véhicules et instruments agricoles, causes de tant d'accidents graves, ont été maintenues ; la persistance de telles mesures dangereuses et injustes pour les autres usagers n'est pas non plus pour nous inviter à beaucoup de confiance vis-à-vis de leurs auteurs.

Espérons que le veau à cinq pattes ne restera pas trop longtemps en gestation, et souhaitons-lui d'être viable.

Les appareils d'essence sont contrôlés

Le ministère du commerce a publié les résultats du contrôle des appareils distributeurs d'essence.

Ces résultats prouvent que ce contrôle est sévèrement effectué (c'est l'U. N. A. T. qui en est chargée et qu'on peut avoir confiance dans les chiffres marqués au compteur.

En effet, en dix mois de 1931, 16.349 appareils ont été contrôlés. Sur ce nombre 3,5 % seulement ont été reconnus défectueux et ont été retirés du service (types anciens usés ou déréglés).

Enfin 16,5 % ont demandé une mise au point en raison de leur insuffisante précision (1 à 2 % sur la quantité d'essence débitée).

Tous les autres n'ont donné lieu à aucune remarque.

Enfin, on nous annonce qu'à partir de 1932, tous les appareils seront contrôlés chaque année.

Donc, amis motocyclistes, s'il peut y avoir fraude sur la qualité il ne peut y en avoir sur la quantité. Roulez en paix quant à cette inquiétude.

Les Belges veulent leur Code de la Route

ON travaille également à la refonte des règlements de circulation. Des modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} août dernier ; d'autres en janvier prochain.

Les changements à la « police du roulage » chez nos voisins porteront sur les points suivants : assurance obligatoire pour tous automobilistes et motocyclistes ; déclaration immédiate et obligatoire de tout accident par l'auteur de l'accident ; classement des routes en plusieurs catégories (ce qui n'existe pas en Belgique) ; enfin une police de la route sera créée et confiée... aux gendarmes belges. Quant à cela, nous plaignons nos camarades d'outre-Quéivrain, car le gendarme belge n'est pas réputé pour son aménité ni pour sa douceur !

Un gros effort italien pour les routes

DE l'autre côté des Alpes, on ne possède pas un réseau routier aussi étendu et aussi perfectionné que le nôtre. Le développement de l'automobile et de la motocyclette s'ensuivent.

On sait la sollicitude et la protection dont Mussolini entoure ces deux industries, subventionnant les maisons qui courent, Alfa-Romeo, Maserati, et également des maisons de motocyclettes.

On apprendait récemment que le Gouvernement italien venait de mettre à la disposition du chevalier Florio les sommes nécessaires à la réfection du circuit des Madonnes, en Sicile, où se court la célèbre Targa Florio.

Un gros effort va être porté maintenant sur les routes.

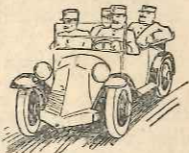
Un crédit de plus de cinq milliards de francs

va être affecté à la remise en état de route anciennes et la création de nouvelles voies : on espère d'ici cinq ans avoir aménagé plus de 20.000 kilomètres de routes modernes.

Comme nos 500 millions du plan d'outillage national (qui n'est pas encore voté !) paraissent modestes à côté d'un tel effort...

La police italienne emploie les motos

LA police parisienne s'est crue modernisée et « à la page » parce que quelques dizaines d'agents ont été dotés de motos — entre parenthèses en partie grâce à l'aumône d'un constructeur qui vit là l'occasion de liquider un stock de clous inutilisables.



L'initiative était louable. Certains de ces agents sont des as de la moto, comme les sympathiques Gouru, par exemple, dont les prouesses au guidon de sa René Gillet ne se comptent plus.

Mais comme cela paraît mesquin au regard de ce qu'ont fait nos voisins, équipant par milliers leurs agents et leur police de la route de la rapide et économique moto.

Le rendement de ces agents de la force publique en est quintuplé.

La revue « Motociclismo » donnait le cliché, récemment, d'une revue de la police motocycliste passée par le « Duce ».

Les hommes au garde-à-vous, leur machine à l'arrêt sous eux, s'étendent à perte de vue sur trois rangs. C'est impressionnant.

Quand on pense que, chez nous, la police de la route est équipée de six chevaux qui datent de 1918 et grimpent en hurlant à 55 kilomètres à l'heure !

Alors ce n'est pas le paradis ?

UNE dépêche d'Amérique annonçait aux journaux que dans le seul Etat de Pennsylvanie avait été dressées pour les sept premiers mois de 1931 près de 20.000 contraventions, ayant rapporté au fisc la coquette somme de près de cinq millions et demi de francs.

Dans l'année les 600.000 automobilistes de Pennsylvanie paient donc au fisc sous forme d'impôts supplémentaires non loin de neuf millions par an ! C'est coquet.

Mais alors, l'automobiliste est traqué là-bas aussi par la police et les pouvoirs publics, tout comme dans la vieille Europe ?

Les U. S. A. ne sont donc pas le paradis de l'automobiliste ; Hervé Lauwick, Maurice Dekobra, dont on a lu dans les quotidiens les articles dithyrambiques nous ont donc bourré le crâne ?

L'état des routes dans le Centre

NOUS avons reçu la carte publiée trois fois par an de l'état des routes dans la région du Centre par l'Automobile Club du Centre.

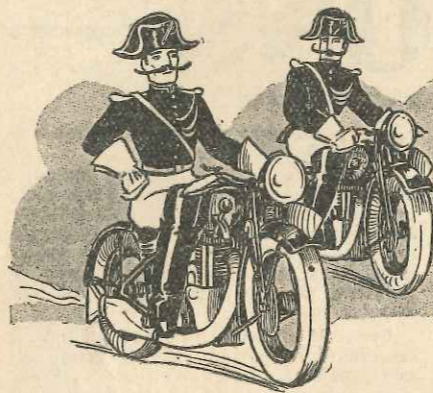
Tout d'abord, félicitons l'A. C. du Centre de son travail où l'on reconnaît le souci de servir les usagers de la route. Ce fut l'A. C. de l'Ouest qui le premier eut l'idée de cette initiative. Rares sont les grands clubs régionaux qui l'ont imité. Félicitons l'A. C. du Centre d'être de ceux-là.

Et remarquons ensuite que pour cinq départements où s'étend la zone d'action du club, on ne compte au total pas plus d'une centaine de kilomètres de routes nationales en mauvais état. Résultat à l'honneur du service des Ponts et Chaussées.

Mais on ne peut en dire autant des routes départementales et chemins de grande communication de cer-aines parties du Cher, de la Nièvre et de l'Allier, en particulier des régions de Cosne, Aubigny, Saint-Sauge, Saint-Honoré les-Bains et Dompierre, où ces dernières voies ne paraissent pas en bien fameux état !

T. SCHOCK.

Nos gendarmes, auront-ils un jour des motocyclettes?



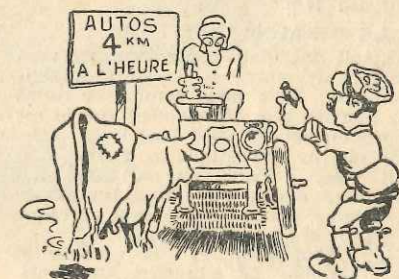
D'ailleurs, ainsi que l'a si justement fait remarquer M. Pierre Bermond, la vitesse, bien souvent, n'est pas la seule, ni la principale coupable. Un bon conducteur qui reste toujours maître de sa vitesse peut se permettre de rouler rapidement sur une route nationale.

Ce qu'il faut poursuivre surtout, ce sont les infractions flagrantes au Code de la Route. Elles sont les causes profondes des accidents bien souvent mortels dont la relation emplit les colonnes des journaux.

Or, pour prendre en flagrant délit les contrevenants, un gendarme doit pouvoir aller vite et passer facilement.

motos à deux places, ce qui serait encore une solution.

La police de la route, assurée de cette façon, ne peut donner que d'excellents résultats, étant entendu que les gendarmes



Nous n'en sommes plus au temps où les voitures faisaient du 15 à l'heure, et pour les rattraper il faut aux représentants de l'ordre des engins rapides et maniables.

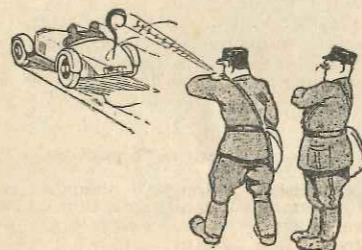
en moto devraient avoir un droit de priorité lorsqu'ils sont à la poursuite d'un contrevenant.

C'est dans ces conditions que le Conseil général a voté les 22.000 fr. demandés, mais en donnant mission à la Commission départementale de négocier avec la gendarmerie l'achat de motocyclettes et non d'une automobile.

Les conducteurs sérieux et réfléchis ne peuvent que souhaiter de voir bientôt des gendarmes en motocyclettes sur les routes des Alpes-Maritimes. Leur sécurité n'en sera que mieux assurée.

André GHIS.

Tous les journaux d'information ne sont pas obligatoirement motophobes et certains savent discerner l'action utilitaire de la moto. Témoin cet article paru dans le Petit Niçois sous le titre ci-dessus :



Comment un gendarme à pied peut-il relever les numéros d'un délinquant, si ceux-ci sont sales ?

Ceux qui cette semaine, sont allés au cinéma, ont pu voir, aux Actualités, l'arrivée de M. Pierre Laval à New-York. Ils ont remarqué à quel déploiement de forces policières a donné lieu cet événement et, à côté des agents à cheval, semblables à nos gardes mobiles, ils ont pu voir des policiers pilotant des motocyclettes.

Cette image, quant à nous, nous a remis en mémoire la discussion du Conseil général à propos de l'achat d'une nouvelle automobile pour la gendarmerie des Alpes-Maritimes.

Actuellement, nos gendarmes possèdent trois Renault de 6 CV., usagées déjà et dont la vitesse atteint péniblement cinquante kilomètres.

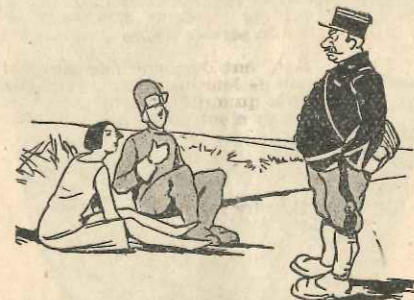
La Commission des Finances du Conseil général, par la voix de son rapporteur général, proposait le vote d'une somme de 22.000 francs pour permettre aux gendarmes de courir après les chauffeurs roulant à des vitesses exagérées.

L'intention est louable. La mise en pratique est assez difficile.

On sait le trafic intense de la route nationale numéro 7 entre Menton et Cannes, et surtout entre cette dernière ville et Nice.

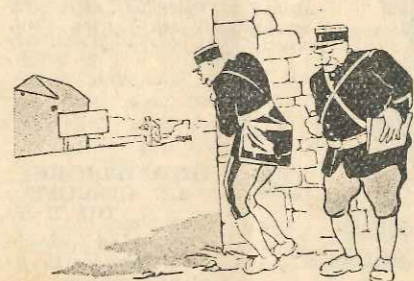
Vous semble-t-il qu'il soit possible à des gendarmes, lorsqu'ils voient passer un bolide, de mettre en marche et de rattraper le conducteur ?

Quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, l'embouteillage de la route ne le leur permettra pas, et ils risquent de causer de graves accidents.



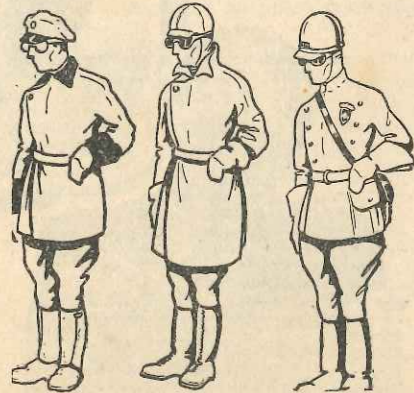
Actuellement, le seul moyen pour un gendarme de « pincer » un motocycliste est de l'appréhender lorsqu'il est arrêté.

Une motocyclette est le seul véhicule qui réponde à ces deux considérations.



Si nos gendarmes avaient des motos, ils n'auraient plus besoin de se cacher comme des malfaiteurs pour surprendre les motocyclistes ou les automobilistes en défaut.

On fait remarquer que, pour verbaliser, les gendarmes doivent être deux. Mais lorsqu'ils sont à cheval, n'ont-ils pas un cheval chacun ? Eh bien, lorsqu'ils seront à moto, ils auront une moto chacun. A moins qu'on ne veuille leur donner des



De gauche à droite : l'ancienne tenue — peu pratique — des agents en moto ; au centre, leur équipement actuel, et un uniforme qui serait très pratique en même temps que plus officiel et très élégant.

= INFORMATIONS =

FUMÉES

BEAUCOUP de motocyclistes s'imaginent que, de l'instant que leur moteur fume, c'est qu'il graisse bien. Evidemment il graisse bien, mais tout ce qui s'en va en fumée est de l'huile perdue puisqu'elle s'en va en fumée.

Il y a deux cas où un moteur doit fumer à l'échappement : au ralenti (légère fumée bleue-blanchâtre), et aux reprises où une fumée un peu plus épaisse doit sortir du silencieux. Mais en marche normale, un moteur convenablement lubrifié, sans excès, ne doit pas fumer, ou seulement d'une façon tout à fait imperceptible.

Nous parlons, bien entendu, des quatre-temps, car pour le deux-temps, c'est une haute histoire... comme aurait dit Rudyard Kipling.

VOLS DE MOTOS

ON sait que, dans toute la France, les vols de motos et de voitures sont nombreux. Mais nous sommes certains que peu de gens s'imaginent quelle est la proportion des vols dans la capitale. Une récente statistique a établi qu'il était volé, à Paris, en moyenne cinq véhicules, motos ou autos toutes les six heures. Cela nous donne presque un par heure, vingt par jour !

Voilà de quoi inciter à la prudence et faire marcher le commerce des anti-vol, chaînes et autres cadenas.

ALLIANCE

ON a toujours dit que l'auto et la moto se faisaient concurrence. Il est de fait qu'il y a un antagonisme latent entre les possesseurs de 4 ou de 2 roues.

Nous apprenons qu'au point de vue industriel, cette dualité est sur le point de disparaître.

Il nous arrive de source anglaise qu'un des constructeurs de motocyclettes les plus chères outre-Manche, celles que l'on à l'habitude d'appeler les Rolls de la moto, aurait conclu un arrangement avec le fabricant du moteur des voitures Baby, afin de lancer sur le marché une motocyclette à 4 cylindres.



Notre abonné M. Laisse, réparateur de machines à écrire a entrepris de faire une réduction à l'échelle de sa moto. C'est un travail très minutieux, mais bien entraîné par sa profession, il s'en tire le mieux du monde.

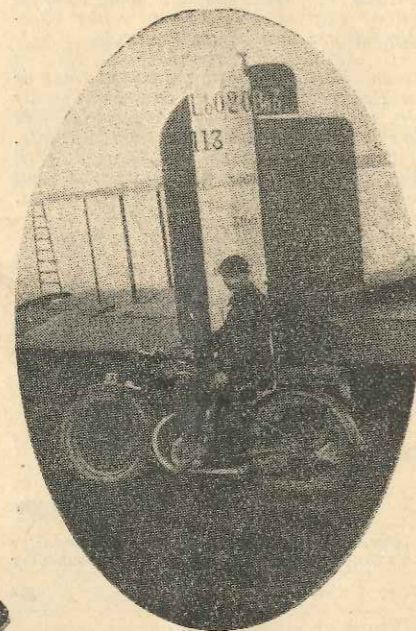
M. MUSSOLINI

EST MOTOCYCLISTE

C'EST une chose connue que le chef du gouvernement italien est un sportsman très éclectique. Il est peu de sports qui aient encore des secrets pour lui.

Mais depuis quelque temps le Duce a une nouvelle passion : la motocyclette, et des films d'actualité qui passaient dernièrement dans les grandes salles de la capitale le montraient s'initiant aux charmes de la moto dans les allées de la villa Torionia, sa demeure habituelle.

M. Mussolini a reçu le 23 novembre le commissaire du M. C. d'Italie et à cette occasion a demandé son inscription au M. C. d'Italie.



La plupart des aviateurs aiment la moto. Voici la photo de notre abonné M. Portigliatti alors qu'il accomplissait son service, dont, heureusement pour lui, il est libéré.

ON AMÉLIORE LE CIRCUIT DU T. T.

ON est en train de refaire partiellement le fameux circuit de l'île de Man,

sur lequel se courent, chaque année, les trois épreuves du Tourist Trophy anglais. Le but poursuivi est d'augmenter la rapidité du tracé, donc d'élargir et peut-être de relever légèrement certains virages.

A notre avis il faudrait se garder d'exagérer dans ce sens car le T. T. est une épreuve essentiellement routière et elle perdrait beaucoup de sa signification si on transformait les routes qu'elle emprunte en autostrades.

EST-CE VRAI?

NOUS apprenons de source suisse une nouvelle sensationnelle.

Il paraîtrait que la douane française aurait tenté de supprimer le passeport ; elle aurait essayé d'arriver à cette réforme par un accord international, mais devant les oppositions soulevées par les autres pays, se serait résolue à agir seule. Il paraîtrait sous peu un projet de loi dans ce sens.

Ce serait un geste qui aurait une portée considérable surtout en ces temps de crise, mais avant d'en avoir confirmation, nous nous permettons de douter, d'autant plus que cette nouvelle d'origine helvétique ne serait que l'écho d'un bruit allemand dont l'origine serait à Paris.

Si cela était vrai, la chose serait assez amusante pour être notée.

LES NOUVEAUX REVÊTEMENTS

IL y a quelque temps, nous signalions que, sur l'initiative de M. Moriette, conseiller municipal, on procédait dans Paris à des essais de nouveaux revêtements antidérapants.

Nous constatons avec plaisir que ces essais se poursuivent sur une grande échelle.

Est-ce que, par hasard, nous assisterions dans un bref délai à la mort sans phases de l'asphalte, meurtrière quand elle a un peu bu.

Nous pourrions enfin rouler à une allure autre que celle d'un escargot paralytique lorsqu'il pleuvra ou qu'on viendra d'arroser.

CE N'EST PAS LE PREMIER

LE *Soir Marocain* publiait dernièrement un document photographique représentant deux jeunes mariés dans un sidecar, l'époux pilotant.

Sous la photo, on pouvait lire cette légende :

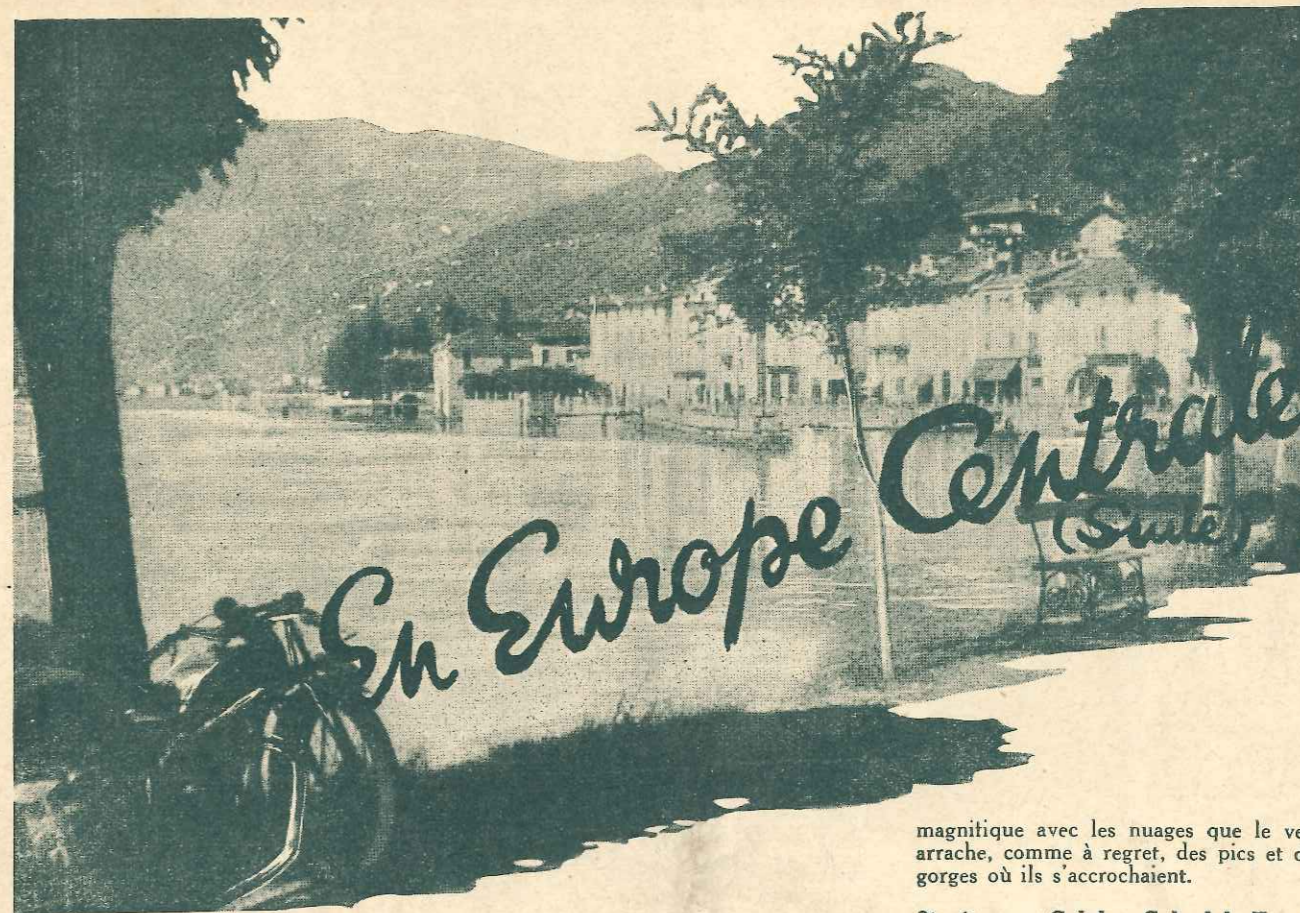
Un mariage peu banal ; voici M. et Mme Crovara qui inaugureront, à Casablanca, le mariage à motocyclette.

Mariage peu banal, admettons... Mais pour une inauguration, ce n'en était pas une, car il y a eu déjà plusieurs mariages où l'époux, sa femme et tout le cortège étaient montés sur des motos. Nous en publions même des photos. Le rédacteur du *Soir Marocain* ne doit pas lire *Moto Revue*.

ENCORE UN ENCART

TENANT à continuer l'effort que nous avons commencé pour rendre encore plus belle la présentation de *Moto Revue*, le présent numéro contient encore un encart artistique. Le présent encart est constitué par la suite du voyage en Europe Centrale de Zambeaux et un voyage de Robert Sexé.

Comme la semaine dernière, ce sont nos abonnés et nos lecteurs de province qui bénéficieront de ce supplément gratuit qui constitue un avantage de plus à ajouter à la liste déjà longue de ceux que nous avons pris pour ligne de conduite de réserver à nos abonnés, qui sont des amis que nous connaissons, et qui nous aident.



magnifique avec les nuages que le vent arrache, comme à regret, des pics et des gorges où ils s'accrochaient.

8^e étape : Calalzo-Col del Tonale 10 août

La vallée du Boite s'élargit et les vues superbes encore assez riantes ne manquent point jusqu'à Cortina d'Ampezzo. Aussitôt, la montée du Falzarego commence et l'on a en arrière des aperçus majestueux sur Cortina et le Tri Cime. Malheureusement le haut du col est perdu dans la brume (2.117 m.) et franchit rapidement sous un orage de neige et de grêle empêchant de rien voir. Au cours de la longue descente, le soleil est retrouvé, puis reperdu durant l'ascension du Pordoï (2.350 m.). J'aurais ainsi passé les deux cols qui me plurent tant durant un précédent voyage, sans pouvoir m'arrêter.

Le soleil brille dans la vallée lorsque je suis arrêté afin de régler une taxe sur une route à péage qui conduit au Lago di Carozza. Là, amère désillusion, il n'y a presque plus d'eau dans le lac ; la forêt de pins et les glaciers qui le dominent ont perdu leur miroir et le paysage sa beauté.

L'on pardonne difficilement la vente des caresses et l'on est franchement mécontent lorsqu'elles sont si défraîchies et parcimonieuses. Les marchands de souvenirs habituels ont fui le courroux des touristes et c'est bien tristement que je regarde seul ce qui fut ma joie l'an dernier, ce qui était un coin de charme romantique perdu dans les Alpes.

7^e étape : Tarvisio-Calabyo di Cadore 9 août

A droite, à gauche, devant, une quantité de militaires et d'officiers apparemment corsetés, bottes étincelantes et torse bombé. Il paraîtrait que ce déploiement de force n'est pas pour assurer l'inviolabilité de la frontière, mais pour empêcher les Italiens de partir.

En résumé, impression désagréable, pourtant les jours suivants je m'apercevais que nous sommes bien mieux vus que l'an dernier et que le vent est à l'amitié. Probablement la tension ne venait-elle que de mille petits riens, comme cet accueil à la frontière qui est l'un de ceux dont l'on se souvient longtemps ; rien de grave certainement, rien de plus grave que lorsqu'un commerçant honnête vous accueille de mauvaise humeur, mais cela suffit pour vous rendre un peu injuste par la suite. L'hôtelier du bourg qui me reçoit à quelques kilomètres de là contribue à jeter de l'huile sur le feu : vérification du passeport avant même de montrer la chambre : tanière sale avec un cruchon d'eau et pas de fenêtre. Il demande 10 lires pour passer la nuit sur un grabas et aucun moyen de faire autrement, la nuit tombe et pas une chambre à la concurrence. Pour couronner le tout, la salle à manger est pleine d'officiers et je dois me calmer en dinant en face et en regardant passer... de simples soldats.

Maintenant l'itinéraire va partir à l'assaut des Dolomites qui seront prises sur toute leur longueur d'Est en Ouest. Le voyage qui fut jusqu'alors surtout intéressant par les villes traversées va complètement changer de caractère et trouver sa justification dans la nature, dans ce qu'elle a de plus pittoresque et de plus sauvage.

Les routes deviennent très dangereuses pour le motocycliste, non pas tant par leurs sinuosités et les ravins qu'elles côtoient, mais par leur entretien. Sol excellent, mais pour le protéger, on le recouvre d'une couche de graviers fort épaisse, dérapages et insécurité en sont la rançon.

Les montagnes rapprochent leurs masses énormes au fur et à mesure que l'on remonte la vallée du Tagliamento, mais la campagne conserve l'aspect méridional jusqu'au col de la Mauria (1.298 m.) où l'on quitte le Tagliamento pour la Piave. Aussitôt c'est la grande montagne aride, sévère et d'aspect pauvre. Arrêt pour déjeuner à Calalzo di Cadore dans le Val del Boite. L'après-midi il pleut et je décide de faire quelques promenades à pied et de coucher dans le pays. Après l'orage, le spectacle est

Le val Egga, gorges abruptes resserrées et tranchées par l'eggen, terminé par un château bâti sur un nid d'aigle, mène jusqu'à Bolzano, capital de ce Sud Tyrol dont la complainte fait vibrer tous les cœurs nationalistes de l'Europe centrale. Une longue rampe gravit le col de la Mendola (1.360 m.), d'où l'on découvre une vue très étendue sur le Latémar, le Rosengarten et la vallée de l'Adige. Vision magnifique s'il en fut, mais peut-être trop panoramique et rappelant les photographies prises d'avion. Il faut déborder des kilomètres qui paraissent bien longs tant il y a de virages le long de ce Noce et de Vermigliana aux aspects changeants à chaque détour avant d'attaquer la côte facile et longue, cramponnée à flanc de montagne et au sommet de laquelle se trouve le Tonale (1.884 m.). Ce col est de beaucoup le plus beau de ceux faits jusqu'alors et le regard se précipite avec le Vermigliana dans cette vallée qui ouvre largement sa voie dans un amas de montagnes. Là, à portée de la main, sont les glaciers et pourtant l'altitude est relativement faible à tel point que les arbres semblent montrer à la neige la limite de son royaume. Une pauvre et simple auberge se trouve là, son confort est nul, mais sa propreté est stricte et surtout, une chambre, rayonnante des reflets rouges du soleil couchant se précipitant par la fenêtre ouverte sur cette immensité, est encore libre. Cette Albergo est pleine de sous-officiers car les troupes manœuvrent par ici. Le soir, ils entament la conversation par l'intermédiaire d'une jeune recrue qui servira d'interprète. Les tournées, indispensables à l'entente cordiale, bues, ces Messieurs entreprennent la politique et me demandent ce que les Français reprochent aux Italiens, ainsi que ce que nous pensons d'eux. Prenant toutes mes précautions afin de bien signifier que j'exprime une opinion assez générale et non pas nécessairement la mienne, je demande à l'interprète de traduire : « L'on ne vous reproche rien et vous considèrent comme des grands enfants pas sages aimant jouer un opéra-comique qui n'émeut plus ». Des sourires pas trop figés accueillent cette réponse et ils semblent dire : « Coquins de Français qui ne prenez rien au sérieux ! » Enfin, ayant moi-même posé une question, je compris que le reproche des Italiens à notre égard était de ne pas enfermer tous les anti-fascistes venant de chez eux. La soirée se passa ensuite très amicalement et nous nous quittâmes enchantés d'avoir pu confronter nos opinions diamétralement opposées sans jamais nous heurter.

**9^e étape : Tonale-Chiavenna
11 août**

La descente du Tonale aboutit à Edolo, cité d'une certaine importance et bâtie dans un cirque de montagnes. Une compagnie de Borsaghiri motocyclistes aux bottes d'une saleté repoussante est dépassée en remontant le col d'Africa (1.180 m.), dont l'autre versant

Ce Christ de Bohême, dominant l'horizon de ses bras en croix, semble bénir le « Juif Errant » moderne qui a échangé ses cinq sous et ses bottes contre une 500 cmc à culbuteurs



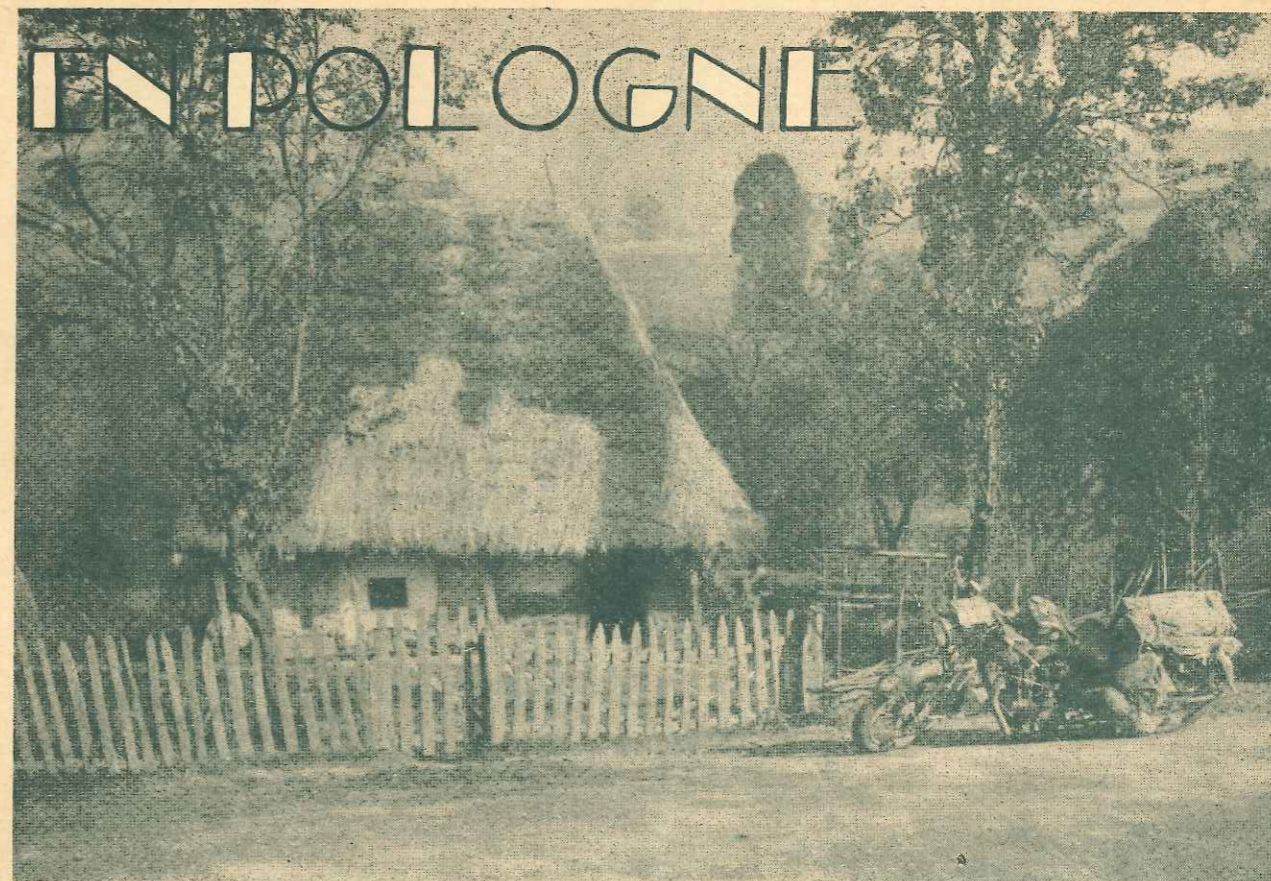
offre une vue très dégagée sur la large vallée de l'Adda. Le temps semble long et le parcours peu captivant jusqu'à Bormio où l'itinéraire s'oriente plein Nord et part à l'assaut du Stelvio (2.800 m.), par une route excellente (bien entretenue, et l'on devine que l'on ne pensait pas qu'aux touristes), qui s'infiltre dans des gorges gigantesques, passant sous des tunnels en courbe ou s'agglutinant le long de la muraille. Aux deux tiers de la rampe, soit après 20 kilomètres, la voie se dégage et par l'ascension d'un haut plateau, l'on atteint le Passo di Stelvio, le col le plus élevé d'Europe. Il n'a que quelques mètres de plus que le Galibier, mais donne une impression autrement saisissante, autrement sublime. Vers le Nord, l'on voit le massif de l'Ortler, entassement chaotique de cimes et de pics aigus dont les glaciers viennent ramper à vos pieds. Vision dantesque dont la grandeur étouffe et angoisse, fait douter de notre existence propre tant nous sentons peu en proportion, si mesquins dans nos efforts et dans nos pensées. A l'infini, ce n'est que rocs qui vont s'estompant dans la pluie et la brume, plus proches du cauchemar que de la réalité.

Plus déprimant, d'une épouvantable neurasthénie par ses formes régulières, morne, désolé, aride, un vaste plateau qui s'effondre vers les gorges, voilà le versant sud. Le froid pince, mais c'est plutôt une inquiétude ou un malaise moral indéfinissable qui me pousse vers la descente abandonnant sans regret la vision la plus grandiose qui m'ait jamais frappé.

À 4 kilomètres du sommet, un regard en arrière me remplit d'admiration : le Stelvio brille de toute sa beauté, à moitié enveloppé dans le grand suaire blanc formé d'un nuage translucide sur lequel le soleil joue à contre-jour.

Après Spondigna et Sluderno, la frontière helvétique est franchie. Étroite, sinueuse et dangereuse à la montée comme à la descente de l'Auffen Pass (2.155 m.), la route douchée par des averses fréquentes, traverse la région des Grisons. Jusqu'à Saint-Moritz, l'attention, lassée par des aspects extraordinaires, se relâche et ne revit qu'aux beaux lacs de Silvaplance et de Silo. La nature devient d'une beauté plus calme, austère mais reposante, l'atmosphère est limpide.

Le col de la Maloggia (1.817 m.) ne présente aucun intérêt spécial à l'ascension, mais l'autre versant est d'un pourcentage effrayant et rapidement l'on atteint les châtaigniers. Aussitôt le Midi s'impose brutalement, en quelques centaines de mètres la nature s'est transformée, le soleil vous réchauffe entièrement du corps au cœur, le ciel vous heurte de ce bleu incomparable qui annonce la Méditerranée, les cigales chantent. Voilà enfin cet appel méridional au son duquel on se laisse aller. appel voluptueux et doux qui donne tant de charme à la vie.



Chaumière dans les premiers contreforts des Carpathes.

Le dernier zig-zag nous a mené de Moscou à la frontière polonaise, que « le flâneur » ne franchit pas sans quelque peine. Le voici donc s'acheminant enfin vers Varsovie, par cette chaussée toute droite qui traverse les immenses marais du Pripet, et cette forêt de Bielovujic où errent, paraît-il, les derniers aurochs. Il retrouve, à Kartuz Bereza, la bourgade qui est le centre commercial de la région, et aligne ses échoppes israélites au long de trottoirs en bois franchissant des cloaques. Son « aubergiste habituel », qui, oh progrès ! a transformé sa maison en garage, mais ne l'en loge pas moins, en invité ! et lui offre à ce dîner Koscher une fameuse carpe à la juive. La Pologne se motorise rapidement !

Et ce brave M. Berezman me dit qu'il ne pensait guère à devenir un « collègue », quand, en 1925, Krebs, Dumoulin et moi, trempés et affamés, abritèrent nos motos boueuses dans sa grange !

Une ville enfin, Brest Litovski, le nom vous rappelle quelque chose, n'est-ce pas. En fait, c'est une très banale cité

de quadrilatères réguliers. Il y a bien une forteresse dont la route longe les bastions, avant de franchir, par des remblais compliqués et des ponts multiples, le cours marécageux du Boug.

La Pologne est bien, par ici, le pays des petites fermes en bois, toujours isolées, qui parsèment les champs de leurs toits de paille hérissés de piquets comme des défenses et qu'encadrent toujours des bouquets de saules rabougris.

Tôt dans l'après-midi, tu es cahoté sur les mauvais pavés du faubourg de Praga, et enfile ce viaduc monumental enjambant la « Vistule » et qui, prolongeant un grand boulevard, fait, de ce côté, une entrée imposante à Varsovie.

Et te voilà, tout de suite, en plein cœur de cette grande capitale vraiment occidentale, dans cette brillante rue Marzals Kowska.

Magasins « de frivolités », élégances, beaux officiers au grand sabre sous le bras, autos de luxe. La Russie t'avait déshabitué de tout cela...

Et ces cafés-pâtisseries, ces cukiernie aux gâteaux uniques. Et tous ces petits bars aux voûtes gothiques où mijotent les hors-d'œuvre, où s'étalent les petits bouts de viande, de poisson piqués d'un cure-dent, que l'on picore en buvant la vodka.

Savez-vous que Varsovie est la capitale la plus gourmande du monde ? L'admirable défaut ! Et mes aimables correspondants polonais n'ont rien fait pour démentir cette réputation ! Au contraire !!

La « 500 », chaussée de deux pneus neufs, file maintenant allègrement sur la chaussée de Lublin, en compagnie d'une somptueuse quatre cylindres Henderson, qui se prête de bonne grâce à un essai.

170 kilomètres à travers une plaine à blé et à betteraves, véritable Beauce polonaise des grands propriétaires terriens, et tu es à Lublin, ville cossue et confortable, avec de belles églises de style jésuite, et des restes de fortifications monumentales, mais dominant une ville basse qui est bien le plus sordide ghetto où l'on puisse reléguer des êtres humains,

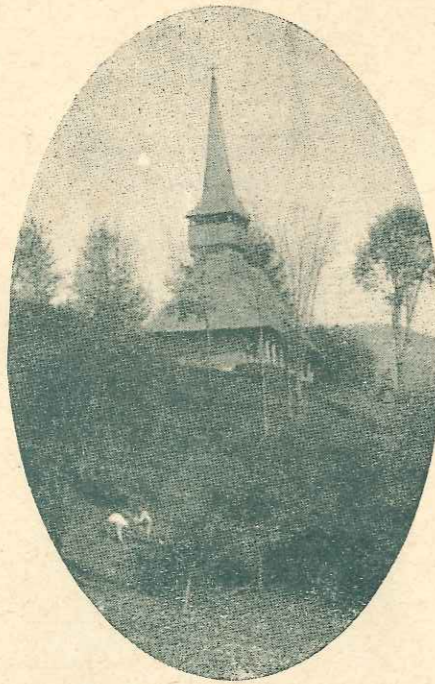
où pullulent de pauvres juifs sinistres dans leurs lévites noires. Tous vendeurs ! Tous marchands ! De quoi, grand Dieu !

Le lendemain, c'est un dimanche qui amasse, toute cette matinée, autour des églises blanches, le long de la route de Lemberg, ces parterres de fleurs vivantes, les jeunes Polonaises en costume « national » : Robes aux multiples bandes de couleurs différentes, châles multicolores, mouchoirs de tête semés de fleurs peintes jaunes ou rouges. Je les vois qui se rendent à la messe, pieds et jambes nues, portant soigneusement à la main les souliers et les bas ! dont elles sont si fières.

Les garçons, eux, préfèrent déjà la grisaille de la confection autrichienne en série.

Dépêchez-vous donc si vous voulez voir ces beaux dimanches de la Pologne, de la Slovaquie, de la Roumanie paysanne qui transforment en une féerie colorée la misère de la semaine...

Les toits de chaume ou d'osier qui coiffent les huttes comme d'un bonnet



En Pologne : la vieille église de bois et son clocher qui servait de tour du guet au temps des invasions.

de fourrure disparaissent. Des feuilles de fer blanc les remplacent peu à peu...

Et plus loin, vers les Carpathes, ces églises de bois, amusantes et compliquées comme des buffets de campagne, pourrissent dans l'enclos du cimetière, à côté de la nouvelle chapelle en brique, correcte comme celle d'une boîte de construction enfantine.

Une civilisation paysanne s'en va ! un style du meuble, des costumes, de l'architecture... et de la vie !!

Tu es ce soir à Lemberg, la grande ville polonaise, mais qui est aussi allemande et juive ! placée aux confins de l'Occident, et dont le commerce profite d'être à ce poste avancé.

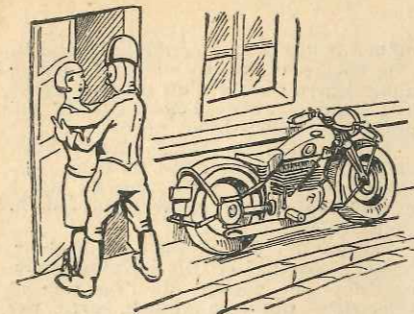
Je ne vous demande plus de me suivre, de refaire avec moi, vers Bucarest, un chemin que nous avons déjà parcouru ensemble, il y a deux ans.

Mais je vous infligerai encore quelques photos prises au long des routes d'Europe orientale, et suffisamment pittoresques pour vous donner, je l'espère, le goût du lointain.

Robert SEXÉ.

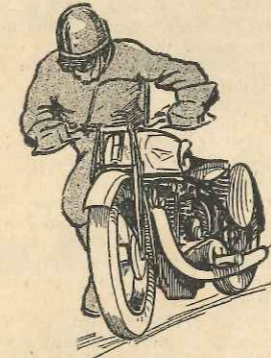


Ex votos au bord de la route en Galicie.



Mise en marche

La mise en marche facile ajoute beaucoup à l'agrément d'une machine et la meilleure perd beaucoup de son charme si l'on est obligé de s'escrimer pendant un quart d'heure à chaque fois que l'on veut mettre le moteur en route. De plus, aux yeux de beaucoup de profanes, une machine qui s'obstine à ne pas vouloir partir couvre son propriétaire de ridicule. Evidemment, selon les types de moteurs, le départ peut être plus ou moins aisé. Et un moteur très « gonflé » dont tous les orifices sont de large section, sera sou-



Si votre machine ne veut pas partir au kick, ne vous obstinez pas, poussez là, et en quelques mètres, le moteur tournera.

vent plus difficile à mettre en route qu'un moteur de tourisme. Cela n'a rien que de très normal.

Quoi qu'il en soit, un moteur bien réglé, quel que soit son type, ne doit pas présenter de grosses difficultés de départ, à condition qu'on sache se servir du kick starter et que le rapport du secteur au pignon ait été convenablement choisi. Si un moteur bien réglé ne veut pas partir au kick, c'est que l'impulsion donnée n'a pas été suffisante. Avec les machines actuelles, qui sont, en général, surbaissées à l'extrême, il arrive que le kick starter touche presque le sol lorsqu'il arrive au bas de sa course.

L'idéal serait de pouvoir choisir la longueur de la manivelle du kick et son rapport de multiplication, mais il y a de nombreuses considérations qui rendront ce problème difficile, et en général les rapports adoptés par les constructeurs suffisent dans tous les cas.

En général, on a plus de mal à mettre en marche un moteur à froid qu'à chaud. Nous disons en général et non toujours, car il y a des cas où l'on peut constater le contraire, quand il y a excès d'essence, par exemple.

Lorsqu'un moteur est froid, l'huile figée obture les fuites, mais lorsqu'il est chaud, sa viscosité est réduite et elle est chassée par les gaz. C'est toujours à

DEPARTS DIFFICILES

chaud qu'il faut vérifier la compression d'un moteur, car il n'est pas rare que celle-ci soit bonne quand il est froid, et mauvaise quand il est chaud. De même, c'est toujours à chaud qu'il faut régler les soupapes, le carburateur, etc. Les conditions normales de fonctionnement d'un moteur étant à une température assez élevée, attachons-nous donc à avoir un moteur partant bien à chaud. Pour le départ à froid, nous avons une infinité de moyens de nous en tirer, pour peu que la compression soit bonne et tous les réglages convenables.

Supposons tout d'abord un moteur remplissant ces conditions et partant aisément à chaud, mais difficilement à froid. Dans ce cas, la cause du mauvais départ est la condensation du brouillard d'essence. On y remédie généralement par un enrichissement momentané du mélange, en fermant le volet d'air bouchant la prise d'air, en noyant,

le carburateur, en injectant de l'essence dans le cylindre, etc.

Ce sont là des procédés dont il faut se garder d'abuser, cet excès d'essence diluant l'huile qui se trouve sur les parois du cylindre.

Si l'on a du mal à mettre un moteur en route, il ne faut pas s'acharner après le kick ; le moteur ne tarderait pas à se noyer et ne partirait plus du tout. On aurait alors à enlever la bougie et à faire tourner le moteur au kick, pour expulser l'essence accumulée dans le cylindre. Il semble donc qu'il est préférable de recourir à la chaleur plutôt qu'à un excès d'essence.

Avec un moteur de voiture, le procédé est simple : on vide l'eau froide du radi-



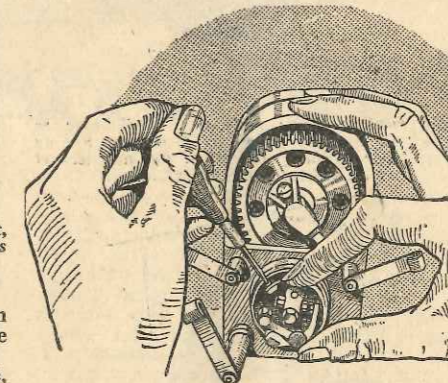
dépôt de calamine

Une bougie dont les électrodes sont calaminées, donne aussi des déboires. Encore un point à surveiller.

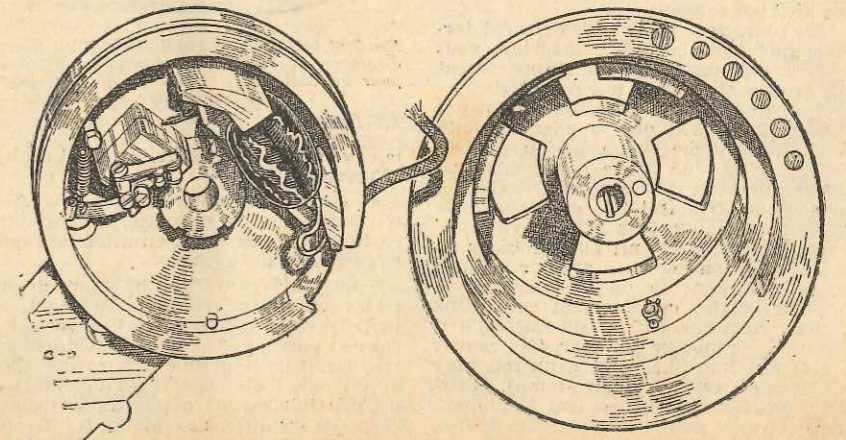
teur et on y substitue de l'eau bouillante.

Sur une moto, on peut réchauffer le carburateur avec un linge chaud, une masse chaude (brique, fer, etc.), mais en aucun cas avec une flamme. Le réchauffage doit se faire surtout à la sortie du carburateur. Si l'on avait l'électricité, il serait sans doute possible d'agencer un petit réchaud. On vend pour les voitures des petites brides réchauffantes, mais elles sont prévues pour être montées entre les flasques du joint et avec le montage de la plupart de nos carburateurs elles ne peuvent être utilisées, elles nécessitent évidemment un équipement électrique avec batterie.

Un procédé qui nous a toujours donné de bons résultats est le chauffage des bougies sur une flamme quelconque (gaz ou autre), pour ce faire on est, bien entendu, obligé de les démonter. On peut également les placer dans un couvercle de boîte où l'on a versé quelques gouttes d'alcool auquel on met le feu ; lorsque la

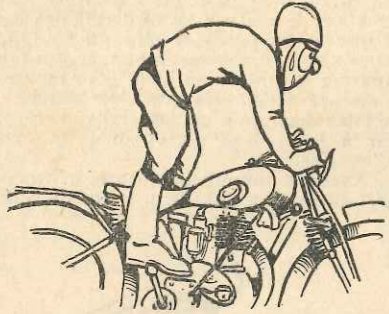


Veillez toujours à l'écartement correct des vis platines du ralpleur. De là proviennent souvent les départs difficiles.



Le volant magnétique, très employé sur les deux-temps, comporte les mêmes organes et nécessite autant d'attention qu'une magnéto

bougie est chaude, verser une goutte d'essence dans le culot et la remonter aussitôt, le plus rapidement possible; puis mettre en route, l'essence qui se vaporise sur le culot de la bougie sera aisément enflammée par l'étincelle.



Ne vous acharnez jamais après le kick d'un moteur récalcitrant, recherchez plutôt la cause du mal et remédiez-y.

Comment se servir du kick starter

C'EST un peu affaire de machine et aussi d'aptitudes personnelles. Le but à atteindre est de faire franchir le temps de compression le plus rapidement possible. Cela présente un double avantage :

- 1° Elever la température de charge et favoriser l'évaporation de l'essence;
- 2° Faire produire par la magnéto une étincelle plus chaude.

Il y a intérêt à procéder de la manière suivante : fermez l'air, ouvrez à peine les gaz, puis sans décompresser et sans effort avec le seul poids de votre corps, faites faire doucement deux ou trois tours au moteur, amenez-le en suite juste au temps de compression et laissez remonter le kick starter.

Décompressez alors, et donnez un vigoureux coup de kick en lâchant le décompresseur presque aussitôt. Certains sportsmen partent sans faire usage du décompresseur, c'est du reste ce que nous faisons nous-mêmes avec certains gros bicylindres dont le taux de compression était peu élevé.

Cette méthode est sûre, mais les kick starters ne sont pas faits pour résister à de tels efforts et nous avons connu certaine 350 à culbuteurs dont le constructeur n'avait pas prévu de décompresseur, avec laquelle on cassait bien une clavette de kick par semaine.

De plus, avec le kick bizarrement tortillé que possédait cette machine, vous pouvez être certain que le remplacement de la clavette n'était pas un plaisir.

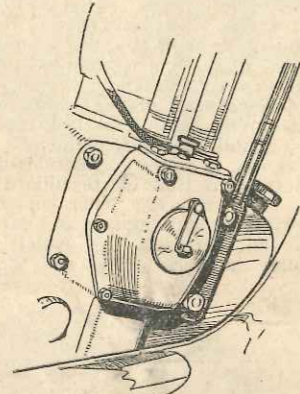
Les détracteurs acharnés du deux-temps prétendent que sa mise en route est plus difficile que celle du quatre-temps, c'est une grave erreur. Assurément, un excès d'essence est nécessaire, par temps très froid, il est donc utile d'injecter une ou deux gouttes d'essence dans le décompresseur, puis procéder de la même façon que nous avons expliquée plus haut pour le quatre-temps et le moteur partira certainement sans difficultés. Remarquons que du fait qu'il y a un temps moteur par tour, les chances de départ immédiat sont deux fois plus grandes qu'avec un quatre-temps. D'autre part, les deux-temps sont la plupart du temps des moteurs de petite cylindrée auxquels il est plus aisé d'imprimer une impulsion énergique.

Le volant magnétique donne souvent

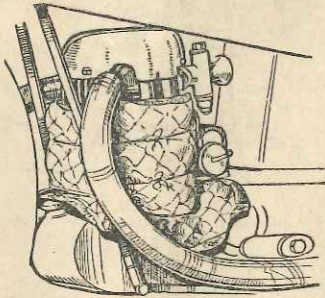
une étincelle plus vigoureuse que la magnéto, on sait qu'à chaud, le moteur à deux-temps part avec une carburation correcte sans excès d'essence et il est souvent utile de donner un peu d'air; naturellement, nous supposons, comme toujours, le moteur en ordre parfait et bien réglé, en particulier qu'il n'y a pas de rentrées d'air, celles-ci n'ont pas besoin d'être bien fortes pour bouleverser la carburation, ni des pertes de compression, qui sont beaucoup plus redoutables sur ce type de moteur.

Il est probable qu'un allumage par batterie et bobine augmenterait notablement les facilités de départ en même temps qu'il améliorerait le ralenti.

Avec le graissage par mélange utilisé dans la plupart des cas sur les deux-temps, la difficulté de mise en route peut venir de ce qu'après un arrêt prolongé, l'essence s'est évaporée et n'a laissé dans



Le rupteur d'une moto dont l'allumage se fait par dynamo et bobine. Il est constitué de la même façon que celui d'une magnéto et est sujet aux mêmes fatiblesses.



Pendant la saison froide il est bon, au repos, d'entourer le cylindre d'un chiffon de laine, pour lui maintenir, autant que faire se peut, sa température.

la cuve qu'un dépôt d'huile qui est aspiré le premier.

Il est donc recommandable d'arrêter un deux-temps à graissage par mélange en fermant l'essence et en attendant que le carburateur se vide.

Toutes les précautions que nous avons citées ont été prises, et malgré tout, le moteur ne part pas. Quelles sont les causes possibles? On a généralement trop tendance à incriminer la carburation et pas assez l'allumage. Or, si un allumage un peu faible peut permettre le départ dans des conditions normales, il est tout à fait insuffisant par temps froid, bien souvent c'est la bougie qui en est cause. Effectivement, il arrive fréquemment

qu'une bougie neuve permette le départ. Une bougie usagée, en effet, est revêtue d'une légère couche d'un carbone excellent conducteur de l'électricité et qui produit un court-circuit partiel.

A l'air libre, la bougie donne bien, l'étincelle jaillissant entre les deux électrodes, le courant ayant plus de mal à franchir la couche de carbone que la couche d'air.

Par contre, à l'intérieur du moteur, les gaz comprimés offrent une plus grande résistance au passage de l'étincelle et l'électricité passe en grande partie par la couche de carbone, c'est ce qui explique le cas fréquent d'une bougie donnant bien à l'air libre, et refusant tout service, une fois montée sur le moteur. Pour opérer cette vérification, les petits crayons au néon sont extrêmement utiles. En général, une bougie bien fabriquée peut servir pendant 10 à 15.000 kilomètres.

Un autre point auquel il convient d'apporter une grande attention est l'écartement des électrodes, un écartement trop grand rend le départ difficile, surtout si la bougie est quelque peu encrassée, l'écartement normal des pointes est 4/10°.

Il ne faut pas oublier qu'à force de servir, les électrodes brûlent peu à peu, et qu'il y a lieu de les vérifier périodiquement tous les 1.000 kilomètres environ. A cette occasion, on nettoiera la bougie avec une carte métallique.

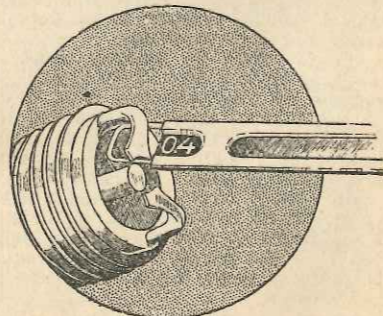
Une bougie peut également être d'un type mal approprié au moteur sur lequel elle est montée. Il est, par exemple, difficile de combiner une bougie qui puisse à la fois résister à l'huile à la chaleur et qui, par surcroît, donne des départs faciles. Quand on a trouvé un bon type de bougie, le mieux à faire est de s'y tenir. En principe, le culot doit affleurer l'intérieur de la chambre d'explosion, les électrodes aussi.

Nous avons remarqué que les bougies à électrodes multiples donnent fréquemment un départ plus aisé. Il nous a également semblé que les isolants porcelaine donnaient aussi de meilleurs résultats, mais ce ne sont là que des impressions et nous les donnons comme telles.

Le fil de bougie doit, lui aussi, être en parfait état, on doit veiller à ce qu'il ne soit pas fendillé ni humide.

En ce qui concerne la magnéto, les points essentiels sont : propreté du collecteur, bon état du charbon, bonne fixation du fil de bougie, écartement correct des vis platinées (ou tungsténées, suivant le cas). Cet écartement varie un peu suivant les magnétos, mais, en général, d'un quart de millimètre.

Certains moteurs à haut régime sont réglés avec beaucoup d'avance. A telle



L'écartement des électrodes a, lui aussi, au moment des départs, une importance primordiale. Il doit être de 4 à 5/10 de millimètre.

enseigne qu'il faut diminuer un peu l'avance quand on donne tous les gaz; donc, si l'on a un moteur ainsi réglé, il faut au moment du départ donner pas mal de retard, ce qui a pour résultat de donner un courant secondaire moins fort et une étincelle moins vigoureuse, ce qui ne tend pas à faciliter le départ, surtout pour peu que la magnéto soit partiellement désaimantée. Il est donc souvent utile de modifier quelque peu le calage de la magnéto, de manière à pouvoir donner assez d'avance au moment du départ.

Un point également important et qu'il convient d'examiner sur une magnéto qui donne mal, est la propreté du socle. Si celui-ci est sale, on a, en effet, un mauvais contact à la masse.

Si vous voulez avoir une magnéto qui garde bien son aimantation, il faut, si vous avez à la démontrer, introduire

entre les pôles de l'aimant, un quelconque morceau de fer; sinon, l'aimant perdrait la plus grande partie de son aimantation.

Carburation

Du côté de la carburation, que pouvons-nous avoir à vérifier? Il y a d'abord des moteurs dont les tubulures sont mal dessinées et qu'on aura toujours un certain mal à mettre en route. Mais ce cas est beaucoup plus fréquent sur les polycylindres à 4, 6 ou 8 cylindres. Avec nos moteurs de motos qui sont la plupart du temps des monocylindres, il est rare que le dessin de la tubulure puisse être mis en cause, celle-ci est, en effet, très courte, et il faudrait véritablement y mettre beaucoup de bonne, ou plutôt de mauvaise volonté pour arriver à un mauvais dessin.

On facilitera grandement les départs



LA MOTO CARROSSÉE

L'HIVER a pris la place des belles journées estivales et le froid commence à rendre moins agréables nos promenades en motocyclette.

La moto est sans doute un engin économique, sûr et pratique, à la portée de tout le monde, mais il faut avouer que pendant la mauvaise saison son confort laisse beaucoup à désirer.

On rencontre tous les jours des personnes qui considèrent la moto comme un moyen de transport peu pratique, auquel elles préfèrent l'automobile. Or, nous savons bien qu'il y a un grand nombre de raisons qui militent en faveur de la motocyclette.

Un problème donc qui s'impose est celui de la protection du motocycliste. Et on arrive à penser à la moto carrossée.

Dans ces derniers temps on a appelé motos carrossées celles dont les organes ont été recouverts par des capots en tôle. Nous ne trouvons pas exacte cette expression, car la carrosserie est la partie de la voiture (et, par conséquent, de la motocyclette) qui sert à protéger surtout les voyageurs.

Nous sommes donc de l'avis que la carrosserie est presque exclusivement la partie qui doit renfermer le conducteur et, en ce cas, le passager aussi, et que l'étude d'une carrosserie simple, légère et confortable pour un certain nombre de motocyclettes, sinon pour la plus grande partie, serait convenable à tous points de vue.

Voici esquissés quelques types de motos carrossées, correspondant aux différents degrés de la solution que l'on pourrait donner au problème.

pendant la saison froide en montant un gicleur un peu plus fort, à cause de la différence de température, et, par conséquent, de la densité de l'air aspiré. Mais le point essentiel est, comme nous l'avons dit, les rentrées d'air imprévues aux joints, aux guides de soupapes, etc.

En ce qui concerne ces derniers, il vaut mieux prévenir que guérir, et le passage des queues de soupapes au graphite et l'addition d'huile spéciale à l'essence sont des palliatifs certains.

En résumé, avant d'accuser notre carburation, ou d'hypothétiques perturbations de fonctionnement, le mieux à faire est de vérifier avant tout l'allumage, et plus particulièrement la bougie. Il est probable qu'en employant un des trucs indiqués au début de cet article, nous partirons alors avec facilité.

EGRAL.

par les jambes du conducteur, mais par deux petites roues manœuvrables, placées à l'intérieur de la carrosserie.

C'est la machine présentée dans l'illustration.

Type grand tourisme. — Conforme au type précédent, mais à conduite intérieure. Nous ne croyons pas que ce type soit celui le plus demandé, mais il faut tenir compte qu'il y a des défenseurs acharnés de la conduite intérieure qui n'auraient ainsi plus aucune observation ou critique à faire.

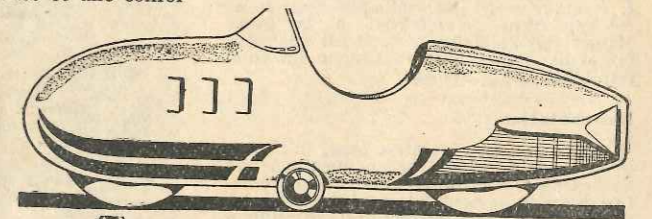
Motocar type « Cerretti ». — Est le type déjà connu, mais qui n'a pas encore été commercialisé.

Sans doute, ce type manque d'une grande maison qui puisse l'imposer aux usages, car il ne manque pas de bonnes qualités capables d'en créer la faveur.

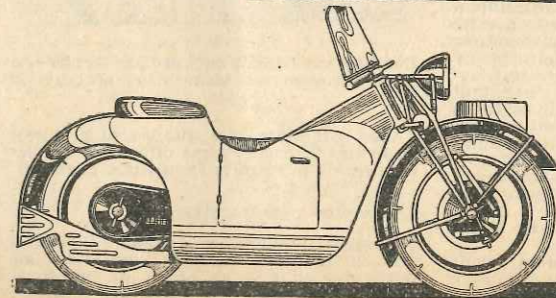
Toutes les motocyclettes décrites seraient monoplace car le passager sur la roue postérieure empêcherait le montage convenablement bas d'une capote. Pour le tandem, elles devraient être construites avec un empattement plus considérable.

L'application au sidecar serait toujours possible, et l'on pourrait aussi l'étudier en communication avec la moto.

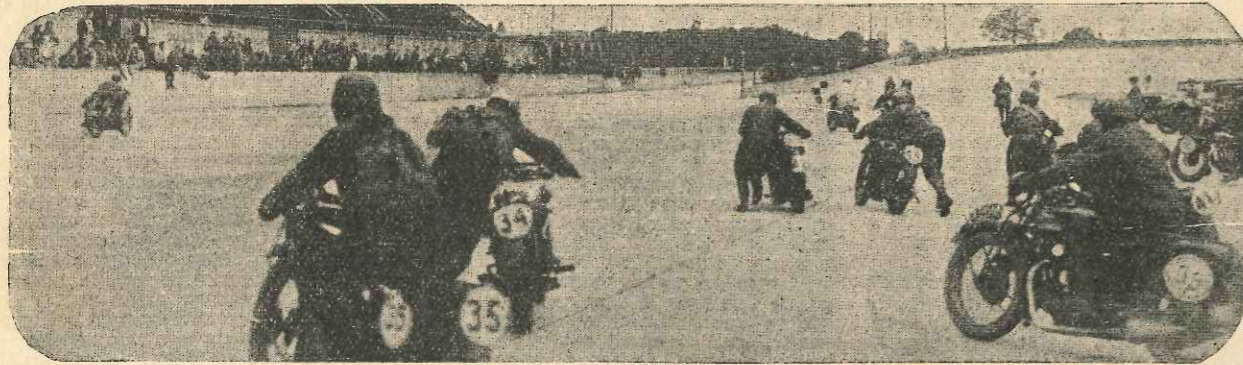
Nous croyons que le problème mérite d'être pris en considération de la part des constructeurs. C'est pourquoi nous l'avons exposé, en peu de mots à vrai dire, pour réveiller l'attention de ceux qui s'y intéressent. E. CAPORALI.



La machine ci-contre, pour imaginaire qu'elle soit, rappelle un véhicule qui existe : le motocar Cerretti.



Autre type de moto carrossée telle qu'elle pourrait être réalisée. Toutefois, dans ce type, il est à peu près impossible de protéger les mains, et l'absence de roulettes sur les côtés serait bien gênante à l'arrêt, à moins qu'un gyroscope...



Les Six Jours d'Hiver 1932

ORGANISÉS PAR MOTO REVUE DU 7 AU 10 JANVIER

Ce qu'ils seront :

DANS notre dernier numéro nous avons donné les lignes générales sur ce que seront nos « 6 Jours d'Hiver 1932 ».

Cette épreuve sera menée d'une façon plus rapide que celle de l'an dernier puisque de « 6 jours » elle sera ramenée à 4. Il est vraisemblable qu'avec les circonstances actuelles les constructeurs et participants et aussi les organisateurs y trouveront leur intérêt.

Malgré que cette épreuve ne comporte, cette année, que « 4 jours », il est bon de noter que le travail qui sera imposé aux machines sera beaucoup plus considérable qu'il ne le fut l'an dernier avec 6 jours. Le gain de temps des 2 jours a été obtenu sur le temps de repos.

Une étape : Paris-Brest :

TOUT comme l'an dernier les concurrents divisés en trois groupes prendront le départ le jeudi 7 janvier à la Porte Maillot pour se rendre à Brest et accomplir les 590 km. du parcours. Les départs se feront de bonne heure le jeudi matin de façon à arriver vers 17 heures à Brest. Il se peut même que ces départs soient encore décalés et avancés pour que nos concurrents arrivent une heure plus tôt, autrement dit avant la nuit.

Le retour :

LE retour se fera le lendemain même et les concurrents reviendront à la Porte Maillot vers 21 heures le vendredi 8 janvier. Les deux étapes formeront donc un total respectable de 1.180 km.

Les contrôles :

TOUTES les motocyclettes sont, à l'heure actuelle, à même d'accomplir 1.200 km. en d'excellentes conditions, mais ces moyennes très précises ne sont pas toujours faciles à réaliser, car le concurrent est astreint à observer ces moyennes d'un contrôle horaire à l'autre ; s'il a de l'avance à un contrôle horaire, il ne peut en bénéficier et doit attendre son heure officielle pour reprendre un nouveau départ. Autrement dit il y a autant d'épreuves fractionnées qu'il y a de contrôles horaires. De plus le concurrent doit prendre sur son temps de marche les temps nécessaires pour ravitailler et entretenir sa machine.

Les contrôles horaires seront les suivants :
A l'aller : Versailles (départ) Dreux, Alençon, Rennes, St-Brieuc et l'arrivée à Brest.
Au retour : St-Brieuc, Rennes, Le Mans, Chartres et l'arrivée à Versailles.

Les contrôles horaires formeront, pour chaque concurrent, 30 minutes après l'heure marquée sur le carnet de route.

Les groupes :

LES concurrents seront répartis en trois groupes :

Groupe Bleu : motos 175 et 250 cmc., sidecars 350 cmc., cyclecars 350 et 500 cmc.

Groupe Blanc : motos 350 cmc., sidecars 600 cmc., cyclecars 750 cmc.

Groupe Rouge : motos 500 cmc. et au-dessus, sidecars 1.000 cmc., cyclecars 1.100 cmc.

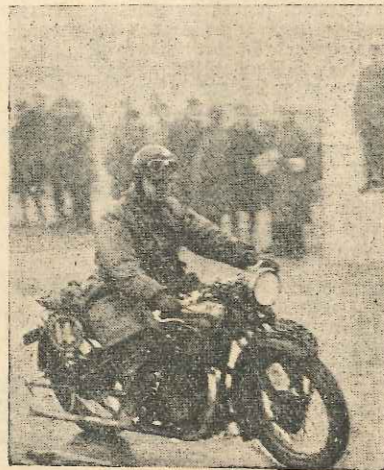
Les moyennes :

LES vitesses horaires des véhicules seront :

Groupe Bleu : 40 km. à l'heure ;

Groupe Blanc : 45 km. à l'heure ;

Groupe Rouge : 50 km. à l'heure.



Boutiller sur Saroléa qui fut l'an dernier un des rares concurrents à terminer sans pénalisation

C'est sur cette base que seront calculées les heures de passages aux différents contrôles horaires de l'itinéraire Paris-Brest et retour.

Les motos commerciales :

L'ANNÉE dernière nos « 6 Jours d'Hiver » ont remporté un gros succès du fait même que nous avons prévu une classification spéciale pour les motos commerciales ;

cette année, bien entendu cette même catégorie de « motos commerciales » a été prévue. Les machines devront répondre à un type prévu sur le catalogue du constructeur, elles seront prises au hasard par une Commission constituée à cet effet, parmi les machines neuves, en stock, dans les magasins de vente du constructeur, ou de ses concessionnaires officiels, dans le département de la Seine.

La Commission :

LA Commission chargée de ce soin sera constituée par une délégation d'une maison concurrente et des commissaires sportifs. Le choix sera fait au plus tard et sur convocation, à la fin de décembre, mais néanmoins le choix pourra être fait dès la réception de l'engagement.

Les machines qui auront été choisies seront poinçonnées et plombées. Aussitôt elles seront acheminées par les soins de la Commission et les délégués en un parc fermé ; l'an dernier ce fut au Laboratoire de l'A. C. F. que ces machines furent entreposées par le soin de la maison concurrente et sous la surveillance des délégués de la Commission.

Les machines de la catégorie Commerciale seront confiées à leur conducteur pour vérification le jour du pesage, c'est-à-dire le mercredi 6 janvier pendant toute la journée. Sous peine d'exclusion de « l'épreuve commerciale » les conducteurs pourront travailler sur ces machines sous la surveillance de Commissaires mais ne pourront procéder qu'à des réparations de graissage, vidange, remplissage, réglage et gonflage des pneus à l'exclusion de tout changement de pièces. La mise en marche sera autorisée. Tout concurrent exclu de la catégorie commerciale, pourra passer à l'autre catégorie.

L'an dernier nous avons accordé aux participants une journée de rodage à Montlhéry, or nous avons dû constater que ceux qui roulaient le plus ce fut pendant 3/4 d'heure. Donc, inutile d'aller perdre son temps. Au contraire nous pensons qu'il serait beaucoup plus intéressant de démontrer au public que les machines qu'il reçoit sont en général suffisamment rodées par le fabricant pour pouvoir, sans pousser une machine, accomplir des parcours à des moyennes normales comme ceux que nous imposons par nos « 6 Jours d'Hiver » : donc pas de journée complémentaire de rodage sauf, bien entendu, décision ultérieurement prise par les Commissaires sportifs.

Les règlements

ILS sont actuellement entre les mains de l'U. M. F. et aussi de l'A. C. F. car les voitures pourront participer à notre épreuve

Escamotage

C'EST en ces termes que l'Ami des Sports juge sévèrement le procédé de l'U. M. F. établissant par surprise, sans étude sérieuse, sans en avoir référé aux clubs, le nouveau statut des Comités régionaux.

« En somme, place de la Concorde, on s'est livré à une simple séance d'escamotage pour affirmer le pouvoir discrétionnaire des anciens chefs de zone qui entendent conserver leur prestige, sans permettre aux moyens et aux petits de se faire leur place au soleil.

« Encore que cet escamotage fût inutile, puisque, Paris mis à part, on voit dans les différentes régions les grands clubs disposer de sections autonomes en nombre assez important pour leur assurer toujours, quoi qu'il arrive, la majorité des suffrages, et par suite la direction absolue des groupements officiels. « Ce qui est certain c'est que le nouveau statut de l'Union motocycliste de France ne correspond pas à son véritable but : le développement du sport motocycliste. Les seuls qui le pratiquent sont tenus à l'écart et l'on peut être certain qu'ils se laisseront tôt ou tard d'efforts sans objet.

Décidément le mécontentement contre les dirigeants de la place de la Concorde gronde un peu partout et s'étend en amplitude comme une vague de fond...

Faut-il, en course, réunir les 1.100 cmc. et les 1.500 cmc. ?

NOTRE confrère Latour, dans l'Auto, continue son enquête sur l'avis des champions du volant quant aux règlements de course pour la saison prochaine.

On avait émis le projet de faire courir ensemble les 1.100 cmc. et les 1.500 cmc. : les modèles 1.100 cmc. qui courront la saison prochaine (Amilcar, B. N. C., modèles spéciaux) taperont aisément le 180, et pourront donc tenir tête aux 1.500 actuels dont on ne prévoit pas de nouveaux modèles pour 1932.

C'était défendable. Mais le coureur José Scaron, spécialiste du 1.100 cmc., n'est pas de cet avis.

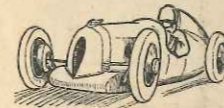
Il avance que plusieurs modèles 1.500 très rapides sont en préparation chez divers constructeurs (en France nous l'ignorons, mais en Italie Maserati aura en effet une 1.500 traction roues avant terriblement vite), et par conséquent les 1.100 seraient par trop désavantagés.

Voici la formule préconisée par Scaron :
1° Jusqu'à 1.100 cmc. (en y comprenant les 1.500 cmc. sans suralimentation) ;

2° De 1.101 cmc. à 2 litres avec turbo (en y comprenant toutes cylindrées supérieures à 2 litres sans suralimentation) ;

3° Au-dessus de 2 litres.

Et notre confrère conclut :
« La proposition est raisonnable, certes. Mais elle a son revers aussi : c'est de sacrifier les voitures de 1.500 cmc. à turbo, réunies ainsi avec les 2 litres à turbo.



« Ajoutons ceci : on risquerait maintes fois l'échec en choisissant une fois pour toutes une solution quelconque ; la diversité des circuits doit entrer en ligne de compte dans la recherche d'un mode de classement. »

C'est le bon sens même ; en tous cas, la prochaine saison s'annonce brillante dans cette catégorie des 1.100 cmc., un moment délaissée, et qui connaît un si net et si juste retour de fortune.

Les motocyclistes s'en réjouiront, car bien souvent les petits bolides de cette catégorie sont les compagnons obligatoires des motos dans bien des épreuves (Bol d'Or, Armistice, Paris-les Pyrénées, etc.).

Pour un Salon plus vivant

DANS le bulletin de l'A. C. de Belfort et Franche-Comté, L. Gianoli émet une suggestion pour favoriser les inventeurs dénués de moyens qui ont travaillé dans la mécanique :

« Ne serait-il pas possible de réserver, chaque année, un stand qui porterait, sur le panneau, l'inscription : « Inventeurs pauvres » ? Il serait exposé, dans ce stand, certaines conceptions techniques que leurs auteurs n'ont pu mettre au point définitivement et essayer, par suite de moyens insuffisants, de carence ou d'exigence des constructeurs.

« Si nous ne voulons pas que la France garde sa réputation de bureau d'études, de creuset à idées et de mine à inventions uniquement, et que l'étranger profite, parce qu'il les réalise pratiquement, des conceptions du génie français, il faut que l'inventeur puisse se faire connaître et qu'au lieu de l'exploiter, le financier et l'industriel l'aident.

« Il m'est arrivé maintes fois d'assister, dans les bureaux de certaines firmes, à des entretiens regrettables entre inventeur et constructeur. Le constructeur est quelquefois trop exigeant, et il répond à l'inventeur qui lui présente un projet ou une idée : « Mettez votre appareil au point, montez-le sur une voiture et venez me revoir. »

« Somme toute, il attend, pour se mettre à table, que la soupe soit servie, le couteau et la fourchette à côté du pain, la cuillère dans l'assiette et le verre de vin plein à ras bord. »

Puisque nous sommes au chapitre du Salon — sujet sur lequel il y aurait tout à dire — signalons la réponse qu'a faite M. Cézanne, son président du Comité d'Organisation, à des confrères, revues et journaux spécialisés dans les sports mécaniques, qui y sollicitaient un emplacement :

« Aucun emplacement nouveau ne sera donné à aucun journal ni revue ; ne seront attribués que les emplacements rendus disponibles par abandon de leurs détenteurs actuels. »

Les journaux et revues spécialisés sont donc divisés en première et deuxième zone : ceux qui sont agréés par M. Cézanne et son état-major et ceux qui ne le sont pas.

Pas très catholique, tout cela...

Nouvelle petite histoire à l'U. M. F.

LE Figaro publiait, la semaine dernière, l'écho suivant sur une nouvelle petite histoire à l'U. M. F. :

« La Fédération française de motoball, sport du ballon à motocyclette, a annoncé qu'elle organisait un congrès national samedi et dimanche 28 et 29 novembre, à son siège social, à Dijon, afin de créer, de façon offi-

cielle, le Championnat de France et de constituer un comité national.

« Or, l'Union motocycliste de France, pouvoir officiel en matière de sport motocycliste, entend conserver la haute main sur le sport du moto-ball. Qu'en conclure, si on tient compte que le club organisateur du congrès est, lui aussi, affilié à la Fédération motocycliste ? »

C'est toujours la même petite histoire qui recommence. A l'U. M. F. on n'a jamais levé le bout du petit doigt pour organiser, propager, développer le sport du moto-ball.



Mais maintenant que tout le gros travail de mise en train est effectué, ces messieurs de l'U. M. F., jusqu'ici à l'affût, bondissent, l'escopette au poing, en travers de la route. « Halte-là ! Ce sport nous appartient. Il doit dépendre de la Fédération. Nous allons vous établir des licences, vous en paierez le coût, cela nous permettra de créer une commission de plus, moyennant quoi vous pourrez pratiquer votre sport favori comme vous l'entendrez. »

Que va faire le club en question ? Va-t-il envoyer promener l'intruse ?

Au sujet de ce sport, pourquoi le dénommer « moto-ball » ; parlons du sport en français, a dit un de nos confrères quotidiens.

« MOTO-BALLE » ne vous semble-t-il pas plus logique et plus simple ?

Nos politiciens ignorent l'automobile

FAROUX, dans la Vie Automobile, expose que nos hommes politiques ignorent tout de l'automobile : c'est pourquoi ils accumulent les maladresses lorsqu'il s'agit de légiférer à son sujet :

« Les hommes publics, les ministres partout en Europe connaissent l'automobile ; chez nous, je n'en ai approché que deux, MM. Forgeot et Gourdeau, pour avoir compris. Même des hommes de première valeur et dont l'intelligence est hors de toute discussion, un Tar-



dieu par exemple, en sont demeurés, sur ce qui nous concerne, aux idées de l'autre siècle. Vous les trouvez par contre, enclins à donner toujours raison aux anciens modes de transport, parce qu'aux mains de groupements puissamment organisés. Ils sont, par là, dupes des apparences : entend-on nous faire voir en eux des réalistes ?

« Que souhaitons-nous donc ? Ah ! pas grand-chose : simplement ceci. Puissent nos ministres apprendre leur métier. »

Il serait amusant d'avoir la statistique suivante : combien de députés et de sénateurs ont-ils leur permis de conduire ? Sur 900 environ, peut-être 100 ? Et sans doute même pas.

Les assurances au rabais

DANS la Liberté, Maurice Henry revient sur la question si délicate des assurances automobiles :



Il y a des précautions à prendre, car on vous offre tous les jours une assurance à un prix défiant toute concurrence. La concurrence est tellement détiée que pas une compagnie sérieuse accepterait de traiter à un tarif aussi peu en rapport avec les lois de la sécurité. C'est ce qui est appelé communément « l'assurance au rabais ».

Mais lorsque — tout arrive — un sinistre survient, on est dans l'impossibilité de se faire payer les dommages. Voilà ce qui est à craindre.

Les pouvoirs publics n'ignorent rien de cette situation, ils sont fort bien documentés et possèdent des dossiers très complets. Mais, hélas ! on attend encore leur intervention, on attend également la solution qui supprimera radicalement ces assurances au rabais.

Ces questions ont eu leur écho au Parlement, où elles ont servi de prétexte à des discussions électorales entre M. Tardieu et certains de ses collègues. Mais rien n'a été fait jusqu'ici. La question est cependant d'une brûlante actualité au moment où l'exemple du déjunt « Auto-Club » est en train de susciter des imitateurs sur une vaste échelle.

Les campagnes de « Moto Revue » à l'étranger

La campagne de Moto Revue sur les dangers que la roue libre sur les voitures fera courir à la circulation a son écho à l'étranger. Notre confrère berlinois Das Motorrad rapporte, en termes très aimables pour nous, nos arguments à ce sujet.

Notre confrère pense que l'insécurité en descente que donne la roue libre n'aura pas à jouer bien souvent et qu'en revanche l'économie qu'elle procure est un avantage de poids.

Quant à ces deux points, remarquons :

1° La roue libre ne doit, sous peine de

danger, être utilisée ni en pays montagneux, ni en ville : son emploi devient donc fort restreint.

2° Procure-t-elle une réelle économie ? de carburant peut-être, mais économie d'usage de la voiture, non. L'usure prématurée des freins, la fatigue supplémentaire imposée à la transmission, à l'arbre, avec les continuels et brusques accélérations demandées au moteur (passage instantané du régime de ralenti à celui d'utilisation normale) tout cela doit entrer en ligne de compte.

Qui fera, en toute franchise, un essai contrôlé sur 25.000 kilomètres de route non gardée ? Cela seul pourra trancher la question, et non un trajet Paris-Nice de 800 kilomètres.

La question reste pendante, et nos craintes subsistent.

LE GUETTEUR.

qui sont en quelque sorte des employés des grandes marques, mais il faut penser aux petits professionnels qui fourmillent dans nos associations et qui, eux, bien souvent, sont livrés à leurs seuls moyens.

La parole est au Comité de l'U. M. F...



La Coupe Marino

La septième coupe Marino organisée par le Moto Club de Rome s'est déroulée le 22 novembre.

L'épreuve avait lieu sur 4 km. 500 et a donné les résultats suivants :

Motos 175 cmc. — 1. Tabacco (Benelli), en 3' 53" 1/5, moy. 84 km. 905 ; record battu.

Motos 250 cmc. — 1. Panella (Guzzi), en 3' 28", moy. 95 km. 192 ; record battu.

Motos 350 cmc. — 1. Di Gennaro (Morton), 3' 23", moy. 97 km. 537 ; record battu.

Motos 500 cmc. — 1. Baccolini (Sunbeam), 3' 27" 1/5, moy. 95 km. 579.

Motos 750 cmc. — 1. Panella (B. M. W.), 3' 16" 1/5, moy. 100 km. 917 ; record général battu, meilleur temps de la journée.

Sidecars 600 cmc. — 1. Mebilli (F. M.), 5' 8", moy. 64 km. 285 ; record battu.

Sidecars 1.200 cmc. — 1. Bonucci (H. D.), 4' 6" 4/5, moy. 80 km. 226 ; record battu.

La Coupe d'Automne

Le Moto Club de Milan a organisé le 15 novembre une épreuve de régularité réservée aux sidecars, sur un circuit dont le départ et l'arrivée se faisaient à Milan. La longueur du parcours était de 240. 58 concurrents prirent le départ.

Voici la liste des non pénalisés de chaque catégorie :

175 cmc. — Bonatti (Mas) ; Seiling (Mas) ; Picozzi (Mas) ; Casoli (Casoli) ; Tronconi (F.V.L.) ; Vaga (Vaga).

350 cmc. — Nessuno (X...).

Le sport au Maroc

Le Moto Club de Rabat a organisé le 22 novembre un circuit de régularité sur l'itinéraire Rabat-Khémisset, Petitjean, Kenitra, Rabat (350 km. environ).

Cette épreuve remporta un vif succès et fut favorisée par un temps splendide.

Résultats :

175 cmc. — 1^{er} ex-æquo : Alves, Tranche, Brochard et Wolf. — 250 cmc : 1^{er} Jean (sidecar 350, classé dans cette catégorie) ; 2^e Capel ; 3^e Hirson. — 350 cmc : 1^{er} Cirito ; 2^e Michelli ; 3^e Thenor ; 4^e Plançon ; 5^e Salerno (sidecar 500) ; 6^e André. — 500 cmc : 1^{er} Rivet ; 2^e Guiffrey ; 3^e Pandul ; 4^e Kent ; 5^e Payer ; 6^e Trech.

Premier du classement général : Cirito (de Casa). Prix Monet et Goyon gagné par Guiffrey.

Prochaine épreuve : le km. de l'Av. de la Victoire à Rabat.

Formation des U. M. R.

Union Motocycliste Régionale N° 1

Le Comité de l'Union Motocycliste Régionale N° 1 s'est réuni à Lille, le dimanche 15 novembre 1931, en vue de discuter l'ordre du jour suivant : budget de l'U. M. R. I. ; contrôle sportif ; examen du calendrier des épreuves régionales.

La décision la plus importante (et comment !) prise relativement à la première question est la fixation à 50 centimes par membre de la cotisation à l'U. M. R. de chaque club affilié.

Pour ce qui concerne la deuxième question, le Comité adopte après vote la proposition du Président spécifiant que chaque club affilié adressera au Secrétaire général de l'U. M. R. N° 1 ses projets de règlement d'épreuves. Si ces projets ne contiennent aucune dérogation à la réglementation générale de l'U. M. F., le Secrétaire les transmettra pour approbation à l'U. M. F. En cas contraire, il provoquera une réunion du Comité de l'U. M. R. pour discussion.

Troisième question : le M. C. N. F. signale que ses deux épreuves les plus importantes auront lieu aux dates suivantes : Roubaix-Paris-Roubaix, le 6 mars 1932 ; le circuit du Nord, le 5 juin 1932 ; le Moto-Club d'Artois sera courir son circuit d'Artois le 22 mai 1932.

En questions diverses, il est principalement question d'un projet de championnat à organiser par l'U. M. R. N° 1.

La séance se termine après adoption des vœux suivants :

1° Que l'U. M. F. abandonnera aux U. M. R. le montant des licences amateurs ça commence !.

2° Que le nombre de voix du représentant de l'U. M. R. à l'U. M. F. soit proportionnel au nombre de clubs représentés et au nombre des membres des dits clubs.

L'Union Motocycliste de la région des Alpes est formée

Au siège de l'A. C. Dauphinois, a eu lieu la réunion de formation de la 13^e Union Motocycliste régionale groupant les départements suivants : Isère, Drôme, Savoie, Haute-Savoie, Hautes-Alpes.

Le bureau de cette Union a été formé comme suit : Président : M. Barisien (M. C. Dauphinois) ; vice-présidents : M. Charcosset (U. M. de Savoie), M. Wheins (U. M. Drôme et Ardèche) ; secrétaire général : M. Rous (M. C. Dauphinois) ; secrétaire administratif et trésorier : M. Carrier (A. C. Dauphinois), Printamps (U. M. S.), délégué à l'U. M. F.

L'Union rappelle que trois sortes d'épreuves ayant été créées : épreuves intimes réservées aux membres d'un club ; épreuves régionales entre les clubs de chaque région ; épreuves interrégionales et officielles, le groupement des Alpes peut donner avis favorable pour l'obtention d'une licence, cet avis permettant au concurrent de courir une épreuve régionale en attendant la licence définitive.

Le siège de l'Union est fixé au siège de l'A. C. Dauphinois, 16, rue Montorge, à Grenoble. Il y aura une réunion chaque mois.

La 16^e Union Motocycliste Régionale est formée

DANS le local du Moto-Club de Marseille, les délégués des clubs formant la 16^e Région se sont réunis le vendredi 13 courant.

Etaient présents : MM. A. Ducreux, Vachez, Maurel, Dupré (M. C. Marseille), Girardin (Union Motocycliste du Vaucluse), Rigaud, Négrel (A. M. C. Aubagne), Garrigues (Moto-Touring-Club), l'Auto-Moto-Club du Gard et de Grasse avaient envoyé des Pouvoirs.

Le bureau a été ainsi formé : président M. Alfred Ducreux (M. C. Marseille), vice-présidents : MM. Girardin (U. M. Vaucluse) ; Lacroix (M. C. Gard) ; trésorier : M. Négrel (A. M. C. Aubagne) ; secrétaire général M. Maurel (M. C. Marseille) ; délégué à l'U. M. F. M. Alfred Ducreux.

Le Siège social est fixé 71, rue Paradis, Marseille.

Parmi les vœux qui seront adressés à l'U. M. F., signalons le rattachement de l'Hérault à la 16^e Région et de la Lozère qui se trouvent sous la zone d'influence du Moto-Club du Gard.

Les délégués ont décidé de prendre le nom de : « Union Motocycliste Provence-Languedoc ».

Un projet de règlement sera établi pour les coureurs indépendants en vue de la prochaine réunion qui aura lieu le vendredi 29 janvier 1932, au Siège de l'Auto-Moto-Club Aubagnais.

La 13^e U. M. R. est formée

Au cours d'une séance tenue au siège de l'A. C. Dauphinois, les clubs motocyclistes de la 3^e région : M. C. Dauphinois, M. C. Drôme-Ardèche, V. M. de Savoie et différentes sections du M. C. D. ont constitué l'Union Motocycliste des Alpes.

Le bureau a été formé comme suit : MM. Barisien, président (M. C. D.) ; Charcosset (U. M. S.), Wheino (U. M. D. A.), vice-présidents ; Rous (M. C. D.), secrétaire général ; Carrier (A. C. D.), secrétaire administratif et trésorier ; Printamps (U. M. S.), délégué à l'U. M. F.

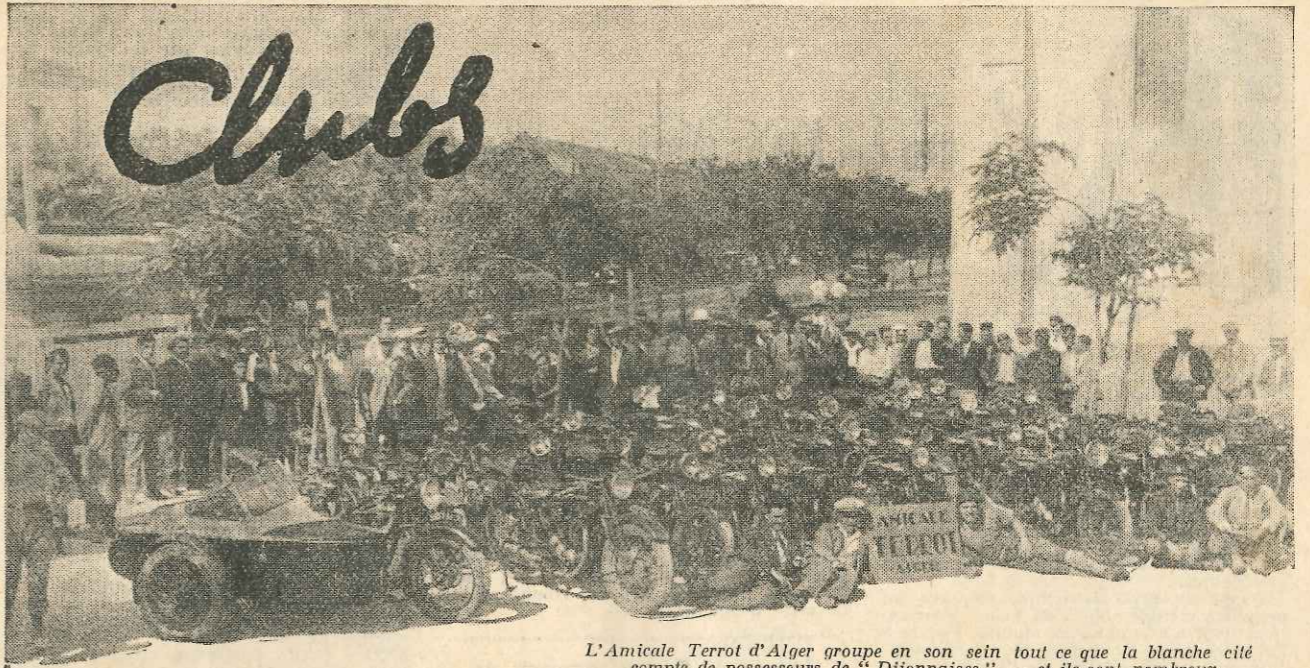
Le siège de l'Union Motocycliste des Alpes (13^e région) est fixé au siège de l'Automobile Club Dauphinois, 16, rue Montorge, à Grenoble.

Les licences

L'Union Motocycliste Régionale de Marseille a transmis à l'U. M. F. un vœu dans lequel elle propose de ne pas donner suite à l'augmentation du coût des licences des coureurs professionnels.

Le président de l'U. M. R. de Marseille, M. Girardin a ajouté :

A priori, il peut paraître anormal que nous nous occupions des intérêts des motocyclistes



L'Amicale Terrot d'Alger groupe en son sein tout ce que la blanche cité compte de possesseurs de "Dijonnaises" ... et ils sont nombreux

Moto Club de Paris

Le Comité du Moto Club de Paris informe ses sociétaires qui n'auraient pas été touchés par la circulaire concernant le banquet, que celui-ci aura lieu le 5 décembre 1931 dans les salons du XV^e, 157, rue Lecourbe, à 21 heures, sous la présidence d'honneur de M. le colonel Brocart, député de la Seine. Le Comité d'organisation est assuré de la présence de M. Fort, directeur commercial de la firme Jonghi.

Ce banquet doit connaître un succès particulier, car l'équipe représentative du M. C. Paris dans les différents challenges de l'année, dont plusieurs et des plus importants ont été remportés par les coureurs du Club, sera dignement fêtée et les Mouy, Adnet, Faurens, Odin, Marrie, Pugeault et Rabreau trouveront la plus jolie récompense dans cette manifestation de camaraderie sincère.

Les as Jeannin et Perrin, membres du M. C. de Paris, qui seront présents, auront leur part de succès et connaîtront l'élan d'admiration de leurs camarades. Les cartes pour le banquet, au prix de 42 francs, sont délivrées aux réunions qui ont lieu sous le signe social les mercredis ou sur demande à M. Brisset, président du M. C. P., 102, avenue Anatole-France, à Vitry. Clôture des inscriptions mercredi 2 décembre dernier détal. Assemblée générale du Club le 15 décembre au siège. Envoi des candidatures au secrétaire général avant le 1^{er} décembre.

L'Amicale motocycliste Raphaëloise

C'est le 28 avril dernier qu'il a été créé à Saint-Raphaël un nouveau groupement motocycliste qui a pris le titre de l'A. M. R. Jusqu'à ce jour, ce jeune club organisait uniquement des sorties touristiques ; dernièrement encore nous avons pu admirer une caravane d'une quarantaine de pilotes, venus applaudir à la Moyenne Corniche les performances de quelques-uns de leurs « purs ». A présent une section de motoballistes est formée et entraînée et compte déjà se rencontrer avec les Niçois qui se sont taillés une jolie réputation dans ce genre de sport.

Dès son affiliation à l'U. M. F. il compte également établir son calendrier sportif. Son concours bénéficie au premier circuit de Briognes fut très prisé et nul doute que la sportivité des membres nous vaudra sous peu de brillantes manifestations sportives.

Un nouveau Club

Quelques motocyclistes se sont réunis à Elbeuf et ont fondé un club motocycliste qui prit le nom de Moto Club Elbeuvien.

Après la réunion des membres du nouveau groupement, le bureau fut ainsi composé : Président : Marcel Minguet ; Vice-Président : Jean Degouys ; Secrétaire : André Ozanne ; Administrateurs : MM. Gustave Jouen, Pierre Midrier, Omer Bréant, Marcel Jumelin.

Au Moto Club de Nice

Le M. C. N. qui a clôturé le 11 novembre dernièrement la série des grandes manifestations sportives, ouvre par contre l'ère des sorties touristiques et des rallies. Son premier rallye sous la direction de M. Lambert a obtenu un brillant succès, empruntant un des plus jolis itinéraires de la Côte d'Azur, c'est-à-dire qu'en passant par l'Escarène, le col de Braus, Sospel et le Castillon, la caravane fit une halte obligatoire à Menton.

Obligatoire était l'arrêt, d'autant plus que l'heure du déjeuner réclamait un copieux repas, après cette cure d'air dans les Alpes, servi au Royalty. Le banquet lui aussi a obtenu une citation et... pour une fois, aucun discours ne vint contrarier le dessert, si ce n'est le jazz. Nous ne pouvons passer sous silence le noble geste de M. Aune, président du M. C. N., qui déposa une gerbe au monument aux morts de Menton.

L'organisation avait attribué le rôle de starter à M. Charpiat, le très dévoué secrétaire général du M. C. N. et qui vient d'être nommé arbitre du Motoball ; Rolly assurait un contrôle au Braus, tandis que Roux tenait la pendule enregistreuse des temps et le président assurait les arrivées.

Voici les résultats de cette journée de camaraderie, tant du rallye que des concours supplémentaires :

Voitures. — 1. M. Pion ; 2. M. Perret-Gentil ; 3. M. Douillard ; 4. M. Clapat ; 5. M. de Lacelle ; 6. M. Baillat ; 7. M. Lejeun ; 8. M. P. Boetrel.

Motos. — 1. Dobigni ; 2. Péano N. ; 3. V. Ardoin ; 4. Ciaïs ; 5. Massiera, etc... jusqu'au 46^e.

Prix pour dames. — 1. Mme Albini. Concours de jéchettes. — 1. Rouys.

Concours de vaise. — 1. Mme Elsassier et Mlle Germaine.

Concours de boston. — 1. P. Boetsch et Mme Albini. NOEL

Le Rallie-sortie du M. C de Nice

Reprenant ses sorties dominicales, le Moto Club de Nice a organisé, le 22 novembre, un rallye sur le parcours de la « boucle » de Sospel, avec arrivée à Sospel. Les vainqueurs furent Pion (201 Peugeot)

et Dognibène (sidecar A. J. S.) pour la catégorie motos. A midi, un banquet réunissait les membres du M. C. N. et leurs invités à Menton.

Le banquet du Moto Club Suresnois

Le banquet de fin de saison que donna le M. C. Suresnois dans les salons du Moulin Rose, à Suresnes fut des plus réussis. Quarante personnes assistaient à ces agapes où la plus franche camaraderie ne cessa de régner. M. William, le sympathique président, très ému de la surprise que venait de lui faire les membres du M. C. S. en lui offrant une plaquette de bronze les remercia chaleureusement, et, en termes bien sentis, évoqua l'effort fait au cours de la saison par ce jeune club.

Après le banquet, des chanteurs se firent entendre et on dansa au son d'un jazz endiablé. Moto Revue était représentée.

La nuit vous serez mieux en couchettes

N'OUBLIEZ pas, si vous voyagez de nuit sur le réseau de l'Etat, que de nombreux trains comportent des voitures couchettes de toutes classes.

Voilà bien le confort à portée de tous puisque, pour l'occupation des places de couchettes, le supplément à acquitter est seulement de :

Table with 4 columns: Class (1^{er} cl., 2^e cl., 3^e cl.), Date, Price. Rows include: 1^{er} cl. 250 km. (24.75), 2^e cl. 18 (13.50), 3^e cl. 13.50; Du 6 oct. au 30 juin. 1^{er} cl. 33.75, 2^e cl. 27 (22.50), 3^e cl. 22.50; Au dessus de 250 km. 1^{er} cl. 33.75, 2^e cl. 27 (22.50), 3^e cl. 22.50; Du 6 oct. au 30 juin. 1^{er} cl. 42.75, 2^e cl. 36 (31.50), 3^e cl. 31.50.

En outre, si vous revenez d'Angleterre par le service de nuit Newhaven-Dieppe, vous avez la faculté de rester dans votre couchette jusqu'à 7 h. 30 bien que votre train entre en gare de Paris-Saint-Lazare à 5 h. 23.

Tous renseignements désirables vous seront donnés dans les gares du réseau de l'Etat.

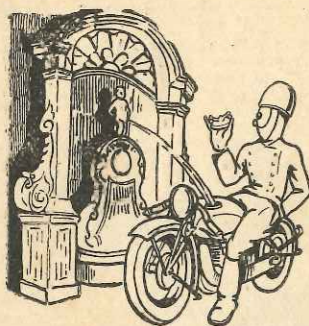
Private Air-Club

La Direction fait appel à tous les jeunes gens et jeunes filles qui désirent devenir pilotes.

L'entraînement aura lieu le dimanche toute la journée sur le terrain de sports de l'île-Saint-Denis, sous la direction de MM. Marion et Cevry, pilotes moniteurs.

Rendez-vous des élèves pilotes au hangar du Private Air Club, le dimanche matin à 9 heures, 21, quai des Grésillons, à Gennevilliers (Tram. 66, porte de Clignancourt, descendre Poste de Police).

Cotisations membres actifs : droit d'entrée, 50 francs ; mensuels, 25 francs.



La MOTO en BELGIQUE

Echos de la Saison belge

Ce fut une saison excellente malgré la crise et le mauvais temps.

Enregistrons de suite le témoignage d'une activité intéressante attestée par de brillants résultats.

Je veux bien admettre que la diminution du nombre de demandes d'organisation de courses nationales au profit des clubs solides y fut pour quelque chose. Le trop nuit à tout et l'on avait, en 1931, utilement ramené la situation à de justes proportions. Ceci pour rappeler la pléthore de courses des années précédentes.

Quant au mauvais temps, il porta un préjudice considérable à de belles organisations dont au Grand Prix Maurice Defoin à Falmignoul, qui avait réuni plus de 120 concurrents ; au Grand Prix de l'Entre-Sambre et Meuse, au Meeting de Biesmes, au Grand Prix de Bruxelles pour ne citer que quelques-unes des réunions les plus attendues bénéficiant d'un énorme effort d'organisation matérielle et qui méritaient un sort meilleur.

Je n'étonnerai personne en affirmant qu'en Belgique la moto ne cesse de prendre un prodigieux essor.

Nous possédons plus de 45.000 motocyclistes pratiquants et la Fédération groupe plus de 15.000 affiliés appartenant à plus de 150 clubs reconnus : ceux-ci, très actifs et jouissant dans l'ensemble d'une prospérité réelle. Ils organisent les courses hormis cependant le Championnat National de vitesse et le Grand Prix qui sont l'œuvre de la Fédération.

Mais le plus clair des efforts des groupements affiliés se portent sur les sections touristes : ce qui est à encourager.

Ainsi, tous les dimanches de la belle saison sont occupés par des excursions en groupe. C'est une bonne école d'entraide et de camaraderie.

L'Union Motoriste liégeoise, le club le plus puissant du pays, avec son effectif imposant de plus de 1.100 membres, a subsidié des sorties qui mobilisaient jusqu'à 200 véhicules. Elle a notamment conduit ses membres à Verdun, sans oublier son merveilleux voyage de 1.800 kilomètres à travers les Vosges, le Jura, les Alpes et la Savoie à des conditions de bon marché et de confort qui défient toute comparaison. En général, tous les grands clubs élaborent des programmes de randonnées hebdomadaires bien étudiés et surtout bien suivis.

Dans le domaine du sport on paraît affectionner particulièrement les courses de vitesse en circuit fermé ainsi que les meetings de kilomètre lancé en côte ou en palier. Jetons un pleur sur ces bons vieux concours de régularité, si attrayants, si significatifs et qui sont tombés dans l'oubli. Il y aurait pourtant de belles choses à refaire dans ce sens. La vie n'est-elle pas un éternel recommencement ?

Les progrès des marques belges s'affirment d'année en année. Gillet ne possède-t-il pas 85 records du monde et la F. N. ne vient-elle pas d'en conquérir 41 d'un seul coup. Voilà des arguments en faveur de la technique belge et de notre industrie.

Nous avons, cette saison, enregistré plusieurs résultats prodigieux et notamment les 138 k. 462 dans Malchamps de Grégoire

(Saroléa) et de Mawet (Bovy), les 150 k. 943 de Milhoux (F. N.) puis les 156 k. 700 de Grégoire (Saroléa) dans la redoutable rampe de Mont-Theux ; les 173 kilomètres de Milhoux (F. N.) dans la côte d'Ellezelle à Renaix sans compter que les records locaux des courses en circuits ont été améliorés dans de très notables proportions. Notons aussi l'instauration parfaitement réussie du premier championnat de Belgique de vitesse qui fut à mon avis, la plus belle manifestation du calendrier.

Le championnat de Belgique Interclubs a donné lieu à une lutte soutenue et je suis heureux de féliciter ici l'Auto Moto Club de Bruxelles qui a fait preuve d'une ténacité stimulée du meilleur esprit sportif pour arriver à décrocher le beau trophée, enjeu de cette compétition.

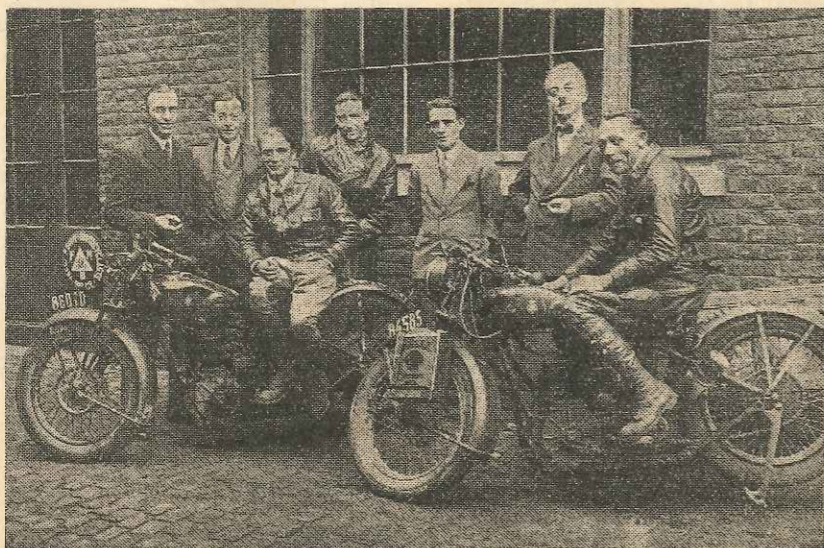
Lecteurs de Belgique, souscrivez de suite un abonnement d'un an à Moto Revue au prix exceptionnellement réduit de :

68 francs belges.

Renseignements et versements auprès de notre rédacteur belge M. Georges Detaille, 15, avenue Georges Eckhond, à Schaerbeck. Compte chèques postaux n° 26606.

Trois hommes d'une haute compétence ont joué un rôle prépondérant dans la réalisation de ce programme.

Citons en premier lieu l'énergique président fédéral, le baron Nothomb dont l'activité, l'autorité et le dévouement sont une des conditions de prospérité de la F. M. B. ; Maurice Pire, l'incomparable et inamovible commissaire général de nos Grands Prix et Raymond Hubin qui fut un délégué sportif remarquablement bien inspiré et un animateur hors de pair.



Claeys et Lucker à leur arrivée chez Saroléa après leur raid Bruxelles-Le Cap. Derrière, de gauche à droite : MM. Donis, chef du service des courses, Jules Dony, Pol Demeuter, Ivens et Max Gérard, chef de la fabrication.

Enfin les manifestations motocyclistes qui se sont déroulées cette saison dans notre pays ont été suivies par un public très nombreux. C'est là le meilleur indice de l'intérêt qu'il porte de plus en plus à notre populaire mode de locomotion.

L'épilogue d'un beau raid

Nos lecteurs ont été tenus au courant du raid motocycliste organisé par MM. Lucker et Claeys, deux liégeois, qui ont accompli la randonnée de Liège au Congo belge et au Cap.

Ces motocyclistes partis de la place de la République Française, le samedi 24 janvier, arrivèrent à bon port le 23 octobre. Les difficultés rencontrées au territoire anglais surtout, furent presque invincibles.

Claeys et Lucker, partis à leurs frais, sur des motos Saroléa, firent à cette occasion preuve d'une belle volonté. Ils gagnèrent Marseille par la route, s'embarquèrent à destination d'Alexandrie et là, se mirent en selle. On douta de leur réussite. Ils traversèrent l'Egypte, le désert de Nubie, Kartoum, Kostijuba, le Congo belge, la Rhodésie, le Transvaal, l'Orange, le Cap, terminus de leur raid.

Là, ils s'embarquèrent à destination d'Anvers ; jeudi, ils étaient invités par les usines Saroléa à une réception organisée en leur honneur.

Dans les bureaux de la grande firme herstaliennne, M. Martin Fagard directeur général, faisait les honneurs de la maison, entouré de MM. Gérard et Donis, chef de service et de nombreux collaborateurs.

Claeys et Lucker arrivèrent sur leur machines couvertes de rouille et de poussière et pittoresquement illustrées d'indications géographiques.

M. Martin Fagard prononça les souhaits de bienvenue et dit combien il était heureux de revoir les vaillants voyageurs partis par leurs propres moyens, mais confiants dans la marque qu'ils allaient conduire à travers l'Afrique.

On s'abla le champagne traditionnel puis MM. Claeys et Lucker se mirent familièrement à raconter leur randonnée. Ils gardent, de la chaleur et de la soif, un souvenir... impérissable. Leur expédition fut un exemple de courage. Elle affirme en outre, l'excellence de la moto Saroléa, qui fut le fidèle coursier, jamais en défaut, dans ce petit trajet de 30.000 kilomètres accomplis sans révision, à travers des pays qui étaient loin d'être des billards.

Ce succès pose, une fois de plus, la réputation de Saroléa.

Georges DETAILLE.

Un vrai gant de moto

UN de nos grands spécialistes de l'équipement motocycliste vient de rénover pour la ganterie un vieux procédé indien d'origine américaine qui rend les gants imperméables et lavables.

Ces gants sont fabriqués en peaux de cheval en teinte naturelle, appelés Horsehide.

Leur solidité est incontestable par rapport à tous les gants actuellement fabriqués.

On peut considérer que c'est le type idéal pour un usage aussi dur que celui de la conduite de la moto ou de la voiture.

Les tannages spéciaux de ces peaux permettent de les utiliser aux Etats-Unis et au Canada pour la confection de gants de travail destinés aux usages les plus durs et aux manutentions les plus diverses.

Partant de ce principe, ce fabricant a appliqué les méthodes françaises de confection de ganterie et a réussi à établir un gant coquet, pouvant servir aussi bien à la ville que pour le sport, à un prix des plus abordables, et répondant entièrement aux besoins du motocycliste.

Ces gants se font fourrés fourrure et fourrés laine, à manchette élastique, coupe-vent, et à grandes manchette rigides.

Nul doute que les lecteurs de *Moto Revue*, ne voudront apprécier ces gants en allant faire une visite à « The Motorist » la grande Maison d'Equipements Motocyclistes bien connue de tous.

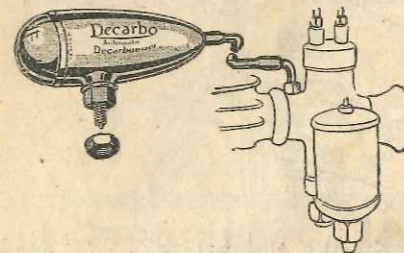


NOS FABRICANTS

Un décalamineur automatique

Le Décarbo, dont l'emploi s'est généralisé dès son apparition sur les marchés anglais et américains est un appareil empêchant la formation de la calamine quand on l'emploie continuellement ou décalaminant, quand on l'utilise occasionnellement. Il est basé sur un principe nouveau. Le Décarbo est constitué par un corps fuselé et creux dont la partie antérieure, amovible, est percée d'un trou et la partie arrière, reliée par une tubulure à la prise d'air du carburateur. A l'intérieur du petit obus l'on place une cartouche d'un produit spécial, entièrement différent de ce qui existe jusqu'à ce jour. L'air pénétrant par l'orifice se sature de ce produit qu'il véhicule par la canalisation souple, jusque dans la chambre de compression où il exerce son action d'anticalamineur invincible et non nocif pour le moteur.

De plus, l'air ainsi imprégné agit sur la carburation, à la manière de l'air humide qui (on l'a remarqué dans les passages sous bois ou dans la brume), augmente si favorablement le rendement



Le décalamineur Decarbo qu'une tuyauterie relie à la pipe d'admission se place n'importe où, le « nez » tourné vers l'avant et ne tient qu'une place fort minime.

du moteur et sa souplesse. En un seul appareil, le Décarbo réalise donc plusieurs avantages : à tous ceux résultant de la suppression de la calamine, et qu'il est inutile d'énumérer à nos lecteurs qui connaissent bien cette question, il faut ajouter le meilleur rendement, la suppression du « cognement » et l'augmentation sensible de souplesse.

L'achat d'un appareil Décarbo n'est pas sensiblement plus onéreux que le prix d'un sérieux décalaminage ; il est donc remboursé pour ainsi dire presque dès son achat. Malgré son prix abordable il est très soigneusement réalisé et son petit obus fuselé, en matière moulée et polie, ajoute à l'esthétique de la moto en la complétant par son élégance très mécanique. Décarbo s'applique naturellement aux motos deux et quatre temps, aux cyclecars, voitures, bref à tous les moteurs à explosions. Nous sommes à la disposition des intéressés pour leur fournir l'adresse du fabricant.

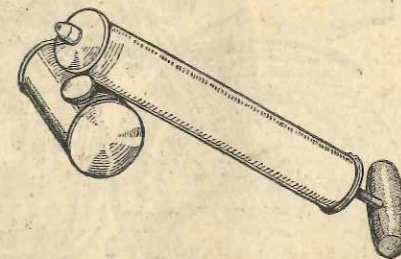
Un outil moderne La Clé-pince Aigle

DANS le domaine de l'outillage, comme dans toutes les autres branches de l'industrie, il y a une évolution. La clé-pince Aigle marque un progrès sur ce qui existait précédemment comme pinces ou clé à molette. Grâce aux quatre positions différentes d'une de ses branches, qui coulisse le long du pivot, elle permet de prendre tous écrous, immédiatement et



Avec la clé-pince « Aigle » on peut aussi bien serrer une bougie qu'un tube rond. Ses mâchoires puissantes permettent tout.

sans aucune manœuvre ; de plus, étant données ces quatre positions les deux branches sont toujours proches, donc bien en main ; l'effort pour les maintenir serrées est nul en raison du bras de levier et de l'orientation des mâchoires. La clé Aigle enserrme l'écrou à la manière d'une clé à douille, il n'y a donc aucun risque d'arrondir les pans. Elle permet de travailler dans toutes les positions et sur tous les diamètres. Les becs des mâchoires étant crantés constituent une pince d'une prise formidable. C'est donc un outil à double usage, pince et clé ; elle existe en plusieurs dimensions, pour trousse, atelier, garages ; fabriquée avec des aciers spéciaux, elle est d'une solidité à toute épreuve et néanmoins d'un prix très modique. Elle devrait se trouver dans toutes les trousse en raison des multiples services qu'elle peut rendre. La clé-pince Aigle est une spécialité Peruisot.



Voici le « Projet » à réservoir amovible dont nous parlions dans notre dernier numéro. Effectivement, sans pistolet il permet de pulvériser les peintures cellulostiques ou autres.



Les gants Horsehide que l'on trouve chez The Motorist. Il est impossible d'avoir froid aux mains dedans. De plus leur solidité défie le temps et les frottements de toute nature.

Attention aux dérapages

Voici l'hiver, la pluie, la boue, attention aux dérapages. Vos pneus, quand ils sont neufs, sont munis de sculptures qui ne sont pas de vains ornements, mais vous aident puissamment, dans le gras, à vous tenir sans danger sur vos roues, et à conserver votre stabilité, même au moment des coups de freins. Des pneus usés, dont les sculptures ont disparu, sont des pneus dangereux ; n'hésitez pas à les remplacer ; une jambe cassée, un crâne fêlé, coûtent plus cher qu'une bonne enveloppe. Vous devez d'autant moins hésiter que les Deck du Pneu toujours au-dessous des cours, font aux lecteurs de *Moto Revue* des conditions toutes spéciales. Vous y trouverez également des équipements spéciaux pour l'hiver à des conditions également spéciales.

Hors-Bord

Les moteurs amovibles que l'on peut fixer très facilement sur n'importe quel type de bateau, remportent un succès de plus en plus grand.

Le Salon Nautique qui vient de se terminer a permis d'exposer de nombreux types de ces moteurs, depuis ceux les plus réduits convenant à des fins touristiques jusqu'aux puissants engins qui permettent d'atteindre des vitesses de record.

Il est sympathique de noter qu'une des plus importantes maisons allemandes de petits moteurs vient d'orienter sa fabrication vers le hors-bord de faible puissance, c'est-à-dire petit engin où la puissance nominale est de 1 CV 1/2 ou de 2 CV au maximum.

Certes, avec ces moteurs les vitesses affolantes ne sont point permises, mais ils suffisent néanmoins à remonter le courant, et à propulser une barque de pêche, ou de promenade, à une allure qui atteint tout de même les 8 ou 10 kilomètres à l'heure.

C. P. aux Six Jours

La doyenne des motos en tôle emboutie dès aujourd'hui son désir de renouveler aux Six Jours d'Hiver de *Moto Revue*. Sa performance de l'Armistice. Comme pour cette dernière épreuve, C. P. confiera à

Oléo le soin de lubrifier les machines engagées dans les Six Jours d'hiver.

Camphonine et la baisse

Parmi les premiers à déclancher la baisse dans les produits qui intéressent les motocyclistes il faut citer Camphonine, le décalaminant bien connu



Nous avons présenté le casque Z en mentionnant la vieille expérience de M. Zinsner dans l'aviation ; voici le casque aviateur ; n'est-il pas de ligne sobre ?

de nos lecteurs. Désormais, les cartouches de Camphonine accuseront une réduction de 20 %. Bien entendu, cette diminution est une baisse de prix réelle pour un produit de qualité toujours semblable, aussi scrupuleusement contrôlé, établi avec des matières premières sélectionnées. Cette nouvelle fera très certainement plaisir aux innombrables motocyclistes, qui, à juste raison, emploient continuellement la Camphonine pour conserver toujours nettes les parties internes de leur moteur et en obtenir ainsi, toujours, le rendement optimum

Si on lançait une moto de la Tour Eiffel...

DANS quel état arriverait-elle en bas ? nous n'osons y penser. Et si l'on lançait une montre ? L'expérience a été faite avec une montre Wyler et celle-ci fonctionnait parfaitement après cette chute formidable. On pourrait croire que les fabricants ont pensé aux motocyclistes dont les montres bracelet sont soumises à rude épreuve. Notre camarade Chevassus que l'on vit si souvent dans les épreuves du M. C. F., et qui est établi horloger dans un passage des boulevards voisin de *Moto Revue*, fait à tous les motocyclistes se recommandant de *Moto Revue* une remise de 5 % sur tous les modèles de la montre incassable Wyler.

bobine et ceci est une preuve qu'on a aucun ennui à redouter de ce système. Voici en quelques mots les caractéristiques générales de cette nouvelle 400 cmc. qui ne dépare pas la collection de B.M.W.

La nouvelle BMW 400 cmc.

La Bayerische Motorenwerke qui produit les fameuses B. M. W. que tous les motocyclistes connaissent vient de lancer sur le marché une nouvelle machine, la R-4, c'est une 400 cmc. à culbuteurs dont voici les caractéristiques générales :

Monocylindre vertical de 400 cmc. de cylindrée, alésage 78 mm, course 84 mm ; soupapes en tête. Consommation 3 lit. 1/2 environ d'essence et 1/10^e de litre d'huile aux 100 kilomètres. Grandes ailettes de refroidissement, culasse détachable en alliage d'aluminium, culbuteurs et soupapes entièrement enfermés. Bielle montée à galets, graissage sous pression, pompe mécanique. Réserve d'huile de 2 lit. 1/4 dans le carter moteur ; carburateur automatique à 3 gicleurs et filtre à air. Allumage par batterie, système Bosch. Boîte 3 vitesses silencieuses, engrenages en nickel chromé, prise directe en grande vitesse, levier à rotule. Transmission par cardan munie d'un amortisseur de chocs progressif. Cadre en tôle emboutie, guidon et marche-pieds montés sur amortisseurs caoutchouc.

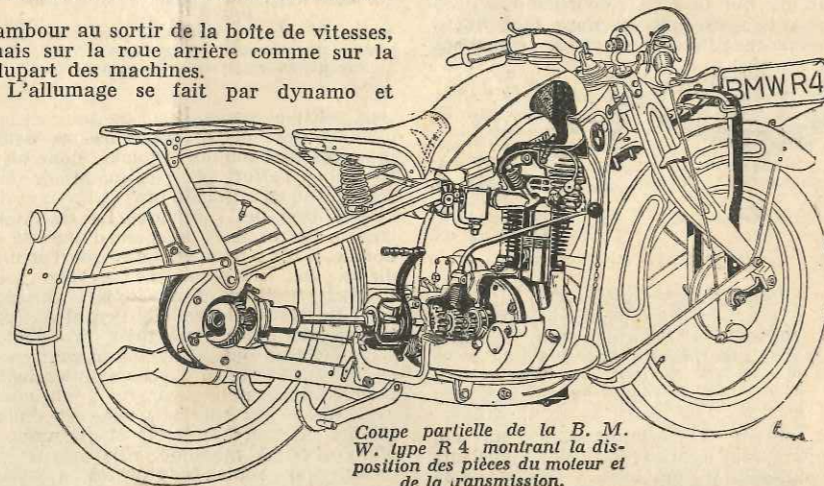
Comme nos lecteurs pourront le voir d'après les photos ci-contre, la ligne générale de la R-4 est celle de toutes les B.M.W. ainsi que son fini.

Il est à remarquer que la B.M.W. qui a, de notoriété publique, une grande expérience de la transmission par arbre rigide s'oriente de plus en plus vers le monocylindre, l'expérience de la 200 cmc. ayant sans doute donné des résultats tout à fait concluants. Cela infirme d'un seul coup les théories de ceux qui prétendaient que la cardan ne pouvait s'accommoder que de moteurs polycylindriques.

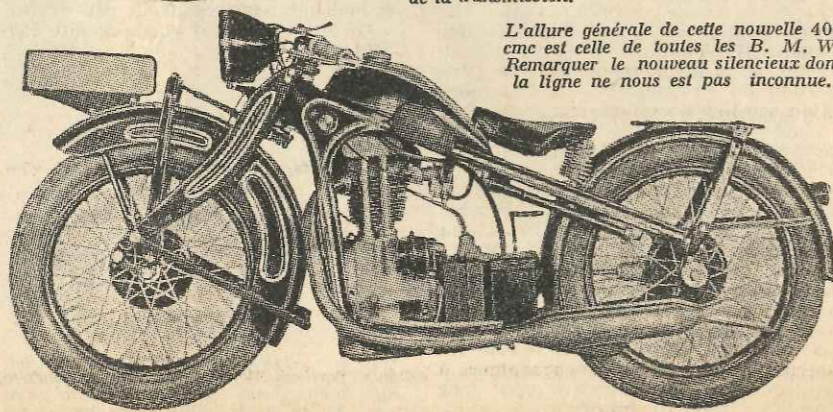
Une modification à noter : dans ce modèle, le frein arrière n'agit plus sur un

tambour au sortir de la boîte de vitesses, mais sur la roue arrière comme sur la plupart des machines.

L'allumage se fait par dynamo et



Coupe partielle de la B. M. W. type R 4 montrant la disposition des pièces du moteur et de la transmission.



L'allure générale de cette nouvelle 400 cmc est celle de toutes les B. M. W. Remarquer le nouveau silencieux dont la ligne ne nous est pas inconnue.

ÉCHANGE
TOUTES MAGNÉTOS
QUELS QUE SOIENT
LA MARQUE

LE TYPE
AUTO : 325 Francs
MOTO : 200 —
FIXE : 255 —

71, Rue du Moulin-Vert, 71
PARIS (XIV^e)

SAGA

Magnéto MI
Moteur 100-175 c. c.
Poids 1 kg. 020
avec prise d'éclairage
BREVETÉ

PROTÈGE-JAMBES "SAKER"

72 Rue Marius-Aufan
LEVALLOIS-PERRET



VOICI
L'HIVER

Équipez
votre
Moto
avec
des

Protège-jambes
SAKER



Émail noir extra, filets or.

N ^{os} 57, la paire	attache fixe	30 fr.
— 56	— attache orientable	34 —
— 53	— attache fixe	45 —
— 53	— attache orientable	52 —
— 55	— attache orientable	59 —
— 52	— attache orientable	70 —
— 51	— attache orientable	120 —

Demandez Catalogue général

GILLET-HERSTAL

TERROT, SOYER
MOTOCONFORT, F.N.
GNOME, SAROLÉA

AGENCE
21, Rue de Tlemcen. 21
PARIS-XX^e - Ménil. 76 39

Cyclecars, Voitures
Comptant - Crédit
ACHAT - ECHANGES
aux meilleures conditions

DURANDAL
350 et 500 RUDGE
EXCLUSIVITÉ

REMY

Jonghi

BUFFLIER

Agence Générale
FAURNÉ
V & W
TELLEP

constant de 30 modèles de carrosseries, et dont l'outillage permet, sous 24 h., un montage parfait.

LES SIDE-CARS

ont confié leur représentation au

GARAGE RENOUVIER

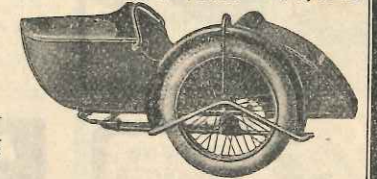
4, Rue Charles Renouvier — PARIS (20^e)

La Seule Maison organisée pour avoir un STOCK

SIDE-CAR BUFFLIER

Dépôts 2, Rue Claude Rampon, LYON Tél. Moncey 04-74

Brissonet, à Paris.
Vache, à Plan de Cuq.
Corboz, à Genève.
Albissua, à Bordeaux.
Amort, à Avignon.
Salamagne, à Alger.



CATALOGUE GRATUIT
Conditions spéciales aux
Agents de motos

Ci-dessus : Groupe Sidecar Standard livré complet à lettre lue : Prix 1.350 fr.



recommande à sa clientèle
l'emploi des

HUILES Terrot

qui sont les seules utilisées en course par ses pilotes officiels
Huile Terrot 1/2 fluide, pour moteurs 2 temps et 4 temps à soupapes latérales.
Huile Terrot ricinée, pour moteurs à culbuteurs et moteurs poussés.
Exiger des bidons plombés ou A défaut d'huile Terrot munis d'une plaque de garantie demandez portant la signature Terrot Triple Shell

J. TACHARD, 7, rue Montrosier, Neuilly-sur-Seine

SAINT-GERVAIS-MOTOS
CONCESSIONNAIRE SPÉCIALISTE



DOLLAR
MAJESTIC

7, Rue du Pré-Saint-Gervais (Métro : Places des Fêtes) - Nord 93-46
63, Rue Oberkampf (Métro : Parmentier) - Roquette 42-59
OUVERT DIMANCHES et FÊTES. LEÇONS GRATUITES à tout ACHETEUR

no petites annonces

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.

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.

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.

PISTONS SEGMENTS AXES SOUPAPES
adaptables à toutes motos
RÉALESAGES
avec tournitures
MOTOS-PISTONS
1, Rue Faraday, Paris-17°
Téléphone : ÉTOILE 50-79

ACCU Huitric
28 rue des Graviers
NEUILLY-sur-SEINE

MOTOS A VENDRE
Grande baisse. Motocyclettes fin 1930 ou 1931 comme neuves à enlever bas prix :
Rudge Ulster 500 cmc. 4 vitesses, 4 soupapes..... 4.200
Gillet Herstal 500 cmc. 2 tubes... 4.500
Vélocette 350 cmc., A. C. T..... 4.200
Terrot 350 cmc., Champion de France..... 4.000
Rhony x 500 cmc. latérales chromées 2.500
Motobécane bloc-moteur, écl. élec. Machines neuves, livrées avec feuil- les des mines depuis 2.000
50 autres machines de marques diverses en magasins, nous liquidons également un lot important de motos accidentées de fabrication récente. Le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. : Roq. 07-67.

Dollar type K, 350 cmc. Chaise A. C. T. roulé 7.000 km. phare Marchal tansad compteur parfait état, 3.500 francs, cause de maladie, vis. le dimanche. Charrier, 17, rue de Savoie, Paris (6°).
Gillet d'Herstal 500 cmc. à culbuteur, état de neuf, ent. équipée, prix intéressant. M. Juin, 85, avenue Marceau, Courbevoie.
Gillet d'Herstal 29, 5 CV, révisée 3.300, 38 rue Perronet, Neuilly-sur-Seine. Tél. : Louvre 02-46.
Moteurs de 175 à 500 cmc. 2 et 4 t., culb. modernes. Villiers, Jap Moser, etc. Boîtes 2 et 3 vit. Burman Picard, Sturmeijer. Grand choix bas prix. Doridan, 92, rue Paris, Romainville (Porte des Lilas).
Motoconfort modèle 1931, 3 CV, écl. électr. état neuf, 2.500 fr. Laurencus, 16, rue Rambuteau.
Motobécane, 500 cmc. moteur Blackburne, boîte à vitesses Burman a coûté la moto seule 7.500 fr. à vendre toute équipée, avec side, le tout 4.500 fr. état de neuf s'adresser à la concierge 51, avenue des Gobelins, Paris (13°).
New-Motorcycle 500 cmc. bloc-moteur éclairage, parfait état mécanique, tous accessoires. Henrot, 14, rue Dupont de l'Eure (20°). Dimanche matin.
R. Gillet, 6 CV, 26, pneu ballon, parfait état, Maspondeux, compteur, side-Bernardet 1 pl. 1/2, pare-brise, 1.800 fr. Krempf, 97, rue Vieille-du-Temple, Paris.
René-Gillet, 6 CV, pn. ballon frein AV, parf. état, 2.900 fr., échange pl. faible. Doridan, 92, rue Paris, Romainville.
René-Gillet 350 cmc. lat. réserv. en selle parf. état, tansad, écl. électr. Soubitez 3.600 fr. Nouet, 87, rue de Bagnoux, Montrouge.
Rhony x 2 CV 1/2, 2 vit., bon état. 800 fr. dont 500 compt. Ecr. pr rend-vs, Léger, av. Bellevue, Soisy-s-Montmorency
A enlever de suite moto Stella, 2 temps, 3 CV, parfait état de marche, 950 fr. Ecr. : Renard, 28, r. de la Gare, Châtillon-sous-Bagneux.
Sunbeam 5 CV, avec ou sans sidecar, très bon état de marche 2.000 fr., à débattre

BMW
MAGNIFIQUE OCCASION
750 Sport, type R. 63
PRIX : 9.500 fr.
sous garantie
BASTIDE
53, rue de Cligny - PARIS

Adressez-vous
au SPÉCIALISTE DU PNEU
TOUTES Marques Dimensions en magasin
Marchandises Garanties
TRÈS GROS STOCK
DEMANDEZ TARIF
DOCKS DU PNEU
187, Rue de Vaugirard, PARIS-XV°
Tél. : Vaugirard 41-42

BELLEVILLE-MOTOS F.N.
Agence Exclusive
MOTOCONFORT MONET ET GOYON DRESCH - STYL'SON
Crédit 6 à 18 mois. - Ouv. Dim. et Fêtes
Atelier spécial de Réparations
Pièces détachées
15 rue Julien Lacroix - PARIS - 20
Tél. Menil. 77-03
Métro : Belleville ou Couronne

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne
Achète, Vend, Répare, Échange
F.N. Terrot, Peugeot, Motoconfort, Sogor, etc.
Stocks en neuf et occasion
École de Motos - Permis gratuits à tout acheteur

Les Polignés-tournantes
MAGURA
sont complètes et mécaniques
Edmond KAHN
9, rue Béliador, Paris

DEPREZ
Stock Important
FN - TERROT
GNOME & RHONE MONET-GOYON
MOTOCONFORT - DOLLAR RENÉ GILLET - PEUGEOT
ET TOUTES LES MARQUES

CRÉDIT
même prix qu'au comptant
ACHAT - ÉCHANGE
Occasions, garanties 6 mois
Pour donner toutes garanties
REPARATIONS
payables à crédit
Prix avantageux saison d'hiver
Pièces de toutes marques
Apprends à conduire, chez moi, endroit clos, Permis de conduire gratuit et garage.
Magasins à Paris
7 bis, Rue Meslay
24, Rue Meslay
(Métro: République) - Tél. Archives 04-28
Magasin à Asnières
34, Avenue de la Marne
à la descente du train près du pont
Téléphone : DÉFENSE 07-02
Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.
USINE:
157 bis, rue Armand-Silvestre
(très rare d'Asnières)
F. N. visible à Paris

SIDE-CARS
SPORT-TOURISME
ERNEST RICHARD
184 Avenue de Choisy Paris
16 Rue de Paris - Tel Gob 54 23
Lvyry
CATALOGUE CONTRE DEMANDE

VÉLOMOTEUR
B. M. A. 100 c.c. à chaîne
MOTOCONFORT 999 Francs NET
NEUF et GARANTI
BLOC-MOTEUR double échappement, 250 : 4000 f., 350 : 4800 f., 500 : 4950 f.
Louis BOUCHEZ
CONCESSIONNAIRE
7, Bd. Victor-Hugo, ST-OUEN
Ouvert le Dimanche

Un VéloMOTEUR

**Gnome 5 CV, 1930, état neuf, écl. Lucas, klaxon, compt. tansad, 3.900 fr. ou éch. avec soule 5 CV, cond. int. 4 pl. Tisserand, 64, rue Pavol, Paris (18°). 350 cmc., lat., écl. électr. impeccable, vendu de confiance, 3.000 fr. Restaurant, 106, rue Anatole-France, Levallois.
**Jonghi 350 cmc., culb. 32, livrable de suite, à l'Agence officielle Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20°), reprise, échange motos voitures, ouvert dimanche.
Peugeot P. 107, 1931, équipée, 2.200 fr. Agence Peugeot, 45, boul. de Reims, Paris (17°), Porte d'Asnières.
Dollar 350 cmc., double échapp. 1930, très bien équipée 3.200 fr. ou éch. voiture avec supplément, 5 bis, rue Michal (13°).
Brough Superior Jap culbuteur 750, écl. électr., klaxon, montre, tansad, et. nf, coûté 18.000 fr. lais à 6.800 fr., occasion exceptionnelle. Garreau, 289, rue de Vaugirard.
Agence Terrot, occasions provenant de reprise :
2CV Motobécane monovit 500 fr.; 2 CV Motobécane, boîte de vit. 800 fr.; 1 CV Motoconfort, sans permis, 850 fr.; 3 CV Terrot, avec écl. électr., conf., 1.800 fr.; 3 CV Dresch, écl., conf. 1.800 fr.; 3 CV Suppléa, 3 vit., 1.500 fr. 5 CV Triumph, 3 vit., 500 fr.; 4 CV Ravat, conf., 2.500 fr.; 250 cmc. Gillet-Herstal 1930, écl., 2.800 fr.; 3 CV Gnome et Rhône, 2 temps, 1.500 fr.; 308 cmc. Motobécane, écl. 1.500 fr.; 175 cmc. Dollar, culb., 3 vit., 1.200 fr.; 350 cmc. Terrot 1930, Standard, écl., 3.500 fr.; 5 CV Terrot, mot. Jap, montre-compt., écl. 4.000 fr.; 5 CV Koehler-Escoffier, culb., 2 cyl., 2.500 fr.; 5 CV Terrot 1931, avec side Vannod équipé, 5.500 fr.; 6 CV René Gillet, avec side, équipée, 3.200 fr.; 1.000 cmc. Motosacoche, avec side, écl. électr., 3.500 fr. Largeot, 4, Grande Rue: Saint-Maurice. Tél. Entr. 20-59. Tram. Bastille n° 13, desc. Pont de Charenton.
Belle occasion, moto 3 CV, marque Terrot, écl. électr., tansad, très peu roulé, prix 2.700 fr. S'adresser 22, rue Saulnier, Concierge.
Rhony x 350 cmc., bloc-moteur 1931, pas roulé, c. neuve, klaxon, éclairage électrique, tansad, réelle occasion 3.200 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard.
Terrot 350 cmc., champion de France, culb., écl. tansad, carburateur Bowden, 3.200 fr. Lecoq, 37, rue de Charonne, Paris.
Terrot 350 cmc., bon état, 2.000 fr. Camus, 123, boul. Saint-Germain (6°).
Chez Augoyat, plus de 52 machines d'occasion à des prix imbattables, 8, avenue Dorian, Paris.
Terrotistes ! Pour acheter, vendre ou faire réparer, au mieux votre Terrot, adressez-vous à Moto-Agency, 24, boul. de Charonne
Peugeot P. 107 1931, éclairage, 1.950 fr. René, Café, 33, rue Danton, Levallois.****

**sub. pignons et pistons spéciaux carb. Amac écl. Marchal capote, pare-br. et imp. 5.200 fr. Ecr. : Rifail, 14, r. du Regard (6°).
Peugeot 4 CV (P. 107), éclairage Marchal, 2 phares, roues interchangeables, superbe machine, essai toute distance, m'écrire pour rendez-vous jusqu'à 100 km., de Troyes. Prix 3.000 fr. Georges Valin, 91 bis, avenue Wilson, St-André, Troyes (Aube).
Sima Violet, châssis très sub. 750 cmc. mot. à distrib. 2 carb. 140 km. à 5.300 l.-m. Prix 1.750 fr. Horsbord Chauvière Ewinrude 65 km. à l'heure. 6.800 fr., 2 turbo compr. p. mot. 750 cmc. et 1.100 cmc. ou 1.500 cmc. neufs 780 fr. Ecr. : Bourbon, 67, rue Brancion, Paris (Ség. 61-12).
Besoin argent Spécial Darmont culbuteurs 6 CV, entièrement révisé, Cassez, 15, passage Jean-Nicot, Paris (7°).
Grande liquidation de véhicules provenant de reprises en bon état de marche à bas prix :
Bordino, 3 places, moteur Cimé... 1.900
Cyclecar, 4 cylindres Ruby..... 1.400
Morgan Mag à eau..... 800
Morgan Darmont à air..... 1.000
Morgan Darmont à eau..... 1.200
Morgan Darmont à air..... 1.600
Morgan Darmont à air, base creuse 1.800
Darmont spécial éclairage électr... 2.800
Darmont spécial, éclairage électr. 6.500
Sima Violet neuf, à déclarer..... 4.500
Peugeot 5 CV. Depuis..... 3.500 etc., etc...**

Le Casque "Z"

Application d'un brevet nouveau résultant d'une longue expérience dans les milieux sportifs.
Léger, confortable, résistant, indéformable, increvable, parfaitement imperméable, sans aucune partie métallique, indifférent à la chaleur, coiffe intérieure réglable, sans couture circulaire, muni du fameux frontal "BALCHOC" équipant l'Aviation Française
Il apporte la solution à toutes les critiques...
Prix imposé : 115 francs
Camille ZINSZNER
50, Rue Fessart - PARIS (19°)

INVENTIONS
BREVETS D'INVENTION
PROCÈS en CONTREFAÇONS
MANUEL-GUIDE GRATIS
H. BËTTCHER
21, Rue Cambon - PARIS

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS
sont réparés d'une façon définitive par le **PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR**
sans changer ni piston, ni segment

Envoyer le cylindre et le piston aux
ETABLISSEMENTS BARIMAR
3, Rue Foucault, Clichy (Seine)

HARLEY-DAVIDSON
MODÈLES 1931 et d'OCCASION
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Agence officielle 22, rue Piepus PARIS (12°)

CYCLECARS ET VOITURETTES
La 4 CV Donnet. La voiturette la plus économique du monde, impôts 1 franc par jour, consommation, 6 litres aux 100 km. est vendue à crédit à partir de 300 fr. par mois, par le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. : Roq. 07-67, concessionnaire, distributeur, qui reprend en compte toutes les motos et tous les cyclecars, Magasins ouvert le dimanche.
Amilcar, cyclecar parfait état, 3.500 fr. Douet, 36, rue Parmentier, Neuilly-s.-Seine. Tél. : Maillot 44-66.
5 CV Benjamin, moteur Chapuis-Dornier, écl. électr., très b. état, 2 pl. 1.500 fr., accepte échange moto, 52, rue Labrousse. Tél. : Vaugirard 50-51.
5 CV Citroën, culasse Ricardo, état neuf 3 places, très belle nombreux accessoires, 6.500 fr., le matin et dimanche. Tixier, 65, rue Près-aux-Bois, Viroflay (Seine-et-Oise).
Morgan, carross. spéc. roadster chas.

ON DESIRE ACHETER
Suis acheteur petite voiture maximum 8 CV, préférence cabriolet décapotable à qui reprend moto Magnat-Debon, 4 CV. Maurer, 160, rue de la Pompe, Paris (16°). Passy 17-71.
Je cherche moto 4 ou 5 CV 31 ou 30, 1 voit. ou cyclec. sport ou C. I. b. état. Boye, 101, rue de la Santé (Ecrire seulem.).
J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous, 3, rue Aumont, Paris (13°).
Achète comptant au maximum F. N.,

ACHÈTE-ÉCHANGE
Permis conduire et garage gratuit pendant 1 an

LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly ASNIÈRES
(Seule adresse)
en face le 273, Boul. St-Denis
(Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.)
Téléphone: Grésillons 17-93

100 cmc. n'est complet qu'avec le débrayage... Voyez nos types hommes, de même que celui spécial pour DAMES et ECCLESIASTIQUES, à chaîne et débrayage : le seul pratique.
D.S. 350 cmc. et 500 cmc. - HARLEY-DAVIDSON 750 cmc. et 1200 cmc.
Toutes Pièces pour DS, Harley, Indian, Aubier-Dunne, Peugeot autres et motos
MOTOS D.S. 9 e 13, Rue Biscornet - PARIS-BASTILLE (XII°)

Novi 12 à 16 **SES ALTERNATI**
CHEMIN des VIGNES DYNAMI
PANTIN (SEINE) NOVILUX
ONT VAINCU LA NUIT
ET ASSURENT LA SÉCURITÉ
DES MOTOCYCLISTES

B. M. W., Gillet-d'Herstal et toute marque Latscha, 16, rue Auguste-Bailly, Asnières. Tél. Grésillons 17-93.

F. N. avant d'acheter une F. N. venez voir Briquet, reprends en compte toutes motos F. N. et a toujours de belles occasions, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20^e).

Urgent part. cherche side pour 350 cmc. surb. récent et vend Terrot 250 cmc., 2 t., compt. él. électr., etc. 1.600 fr. Becker, 21, rue Armand Carrel Aulnay-sous-Bois.

Cherchons motos 350 cmc., confort Standard, préférence Terrot maximum 3 ans. Faire offre de prix et indiquer le numéro de série. Société Fèvre à Saint-Leu-d'Esserent (Oise).

Achat comptant motos et voitures modernes au maximum. Verchère, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Tél. : Ménilm. 76-39, ouvert le dimanche.

Achète au mieux motos modernes. Moto-Agency, 24, boulevard de Charonne.

ECHANGES

Peugeot C. I. 190 S. 4 pl.	4.900
Peugeot cabr. 172 R. spider.	2.800
Renault C. I. 4 pl. N. N.	3.900
Darmont spécial 1931, éclair.	5.800
201 cabr. spider luxe 31.	11.500

Echange reprise moto. Roby, 24, boul. de Reims, Porte d'Asnières (17^e).

Fera échange de ma Peugeot 190 S. C. I. 4 pl. contre belle moto, Rapha, Hôtel, 31, rue Danton, Levallois.

DIVERS

Motocamera Pathé-Baby F. 3, 5 avec sac, 6 chargeurs, posographe, projecteur double griffe, à moteur, dispositif super, courroies et ampoules de rechange, presse à coller, pince à encocher : en bloc, 1.500 fr. coutellerie, 63, rue Balagny, Paris (17^e).

Moteur 350 cmc. s. l. état neuf. Bertrand 35, rue de Montreuil, Vincennes.

Poste de T. S. F. complet, tout neuf, valeur 2.700 fr. à vendre 1.500 fr. ou à échanger contre side. M. Tachet, 60 bis, rue Dombasle, Paris (15^e).

Le Garage Renouvier, ses accessoires :

Equipements électriques complets ..	600
Dynamos double débit.	150
Phare estampillé	95
Projecteurs code	55
Batteries d'accumulateurs	180
Avertisseurs électriques	50
Pneus 27x4	105
Pneus 26x3,5	95
Pneus 25x3	80
Pneus 700x80	80
Pneus Vélocoteurs	45
Chambres 27x4	16
Chambres 26x3,5 et 26x3,50	15
Chambres 700x80	16
Chambres Vélocoteurs	10
Huiles Kervoline B. B. le litre.	10
Huile de Ricin 1 ^e pression, le litre.	10
Hervocyl, super huile pour parties sup. du cylindre, le litre.	19,50
Castrol XL graisse graphitée, lampes de phares toutes sortes, etc. 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20 ^e). Tél. : Roq. 07-67.	

Moteurs B. M. A. 100 fr., 3 CV, culb. 150 fr. boîtes 2 vit. 150 fr. Cadres pour 250 cmc. et réserv. nfs, 100 fr., g-boue nfs, larges, 50 fr., la p. frein direct, 25 fr. A Geoffroy, 155, boul. V.-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

EN HIVER LE CASQUE
PROTECTEUR BAYARD
S'IMPOSE PARCE QUE :

- 1^o Seule une calotte en pur liège sans parties métalliques peut isoler du froid.
- 2^o Le Protège-Oreilles breveté ACUSTON met les oreilles à l'abri sans apporter la moindre gêne à l'audition des bruits.
- 3^o En cas de chute il protège la tête avec le maximum d'efficacité.
- 4^o Il est rigoureusement imperméable.

PRIX : 135 FRANCS
 Brochure détaillée n° 7 franco sur demande aux
Éts DUPUY-CHAUTARD 28, Rue Château-Landon PARIS

LODGE BOUGIE AUTO MOTO AVION
 Représentant Général pour la France
H. J. HARDING 49 B^e GOUVION S^t Cyr Paris XVII^e

MOTO-SPORT **SIDE-CAR**
 119, Fg. S^t-Martin - PARIS (X^e)
 Tél. : Nord 81-07
J. d'HERVÉ Succr
LA MOTO RAPIDE

 350 cmc. - 130 km à l'heure
LONG CRÉDIT

B. J. S. Moteur JAP 350 cmc à 3990 fr.
 Motos Aleyon, Dollar, Majestic, Dresch à cardan 350 et 500 cmc.
BOGEY Jean, 57, Boulevard de Grenelle, 57 PARIS (15^e)

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

Place disponible dans garage particulier pour moto 250 cmc., 30 fr. par mois. Rousseau, 40, rue Polonceau (18^e).

Chaines Brampton Yellow Renold, 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e).
 Toujours disponible : Moyeux à freins, pompes mécaniques, carburateurs, magnétos, selles tous pneus et courroies pr Moto-bécane, courroies trapézoïdales de 14 à 28 mm. Toutes enveloppes à tringles ou talons, 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris.
 Pneus imperforables Menjou, sections courantes, conditions spéciales aux abonnés et lecteurs. S'adresser à *Moto Revue*.

Faites reteindre, redoubler, imperméabiliser vos vêtements de cuirs usagés, détériorés, directement à l'Usine Demolux, 39, rue Vandame, Ségur 52-19, prix de gros Expédition franco province.

A vendre lit cage neuf, largeur 80, sommier métall., à ressorts, 80 fr. J. Lefevre, 14, r. Perdonnet, Paris (10^e).

Pneus neufs et garantis p. roues 600x55 et 650x50 à 18 fr., roues 650x65 à 15 fr., courroie 16, 19 et 22 mm. à 15 fr. le m. Tous les pneus à petits prix, demandez notre tarif Moers, 56, faub. Saint-Antoine, Paris (12^e).

Pièces pour B. S. A. et Triumph Armée, 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e).

3 Magnétos, 4 cylindres Saga et Ducellier, en parfait état de marche, valeur 650 fr. cédées à 300 fr. S'adresser à *Moto Revue*.

Superbe phono Pathé meuble acajou, parfait état, saphir, 30 disques actualité, 400 frs. Delarue, 16, r. Demarquay.

"Fabrique de vêtements de cuir LE TOURISTE"
 Marque déposée
 Spécialité de cuir vachette : Manteaux, cu'tottes, bottes, casques blindés, Blousons our motocyclistes.
 13, faubourg du Temple, Paris

FIREZONE OIL
LUBRIFIANT INTERNE
MÉLANGÉ A L'ESSENCE
GRATISSE LA CHAMBRE D'EXPLOSION ET ASSURE LA VITALITÉ DU MOTEUR
 Augmente le Rendement du Moteur et en diminue ainsi la Consommation d'essence.
 Facilite les départs - Conserve la compression - Évite le grippage - Diminue les résistances - Supprime la calamine - Abaisse la température - Augmente le kilométrage.
 FIREZONE est si délicate qu'elle peut servir à lubrifier les pendules et si pure, qu'elle peut être prise comme laxatif
 CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE LA FRANCE
TH. LEQUIME
 7, Rue Labrousse - PARIS-15^e
 Tél. : Vaugirard 20-57

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET des MOTOS réalisé par
MAGNETO D'ALLUMAGE MAGNETO DYNAMO DYNAMO (avec accus.) MAGNETO FRANCE
ALTERNO APPAREILLAGE conforme au CODE 93 route d'Heyrieux LYON

MANTEAUX DE CUIR NETTERCUIR
 Les seuls garantis sur facture confectionnés avec des peaux cuir de 1^{er} choix et tannés au pur chrome, donc **INUSABLES et IMPERMÉABLES** au Prix de 425 fr. et 475 fr. de **TARIF sur DEMANDE**
Nettercuir 17, r. de Constantinople PARIS - Laborde 26-85

DRESCH - MOTOS
PIÈCES détachées
 Expédition par retour
 Vente, Échange, Occasions garanties
6, Bd Richard-Lenoir (BASTILLE)
 Ouvert jusqu'à 20 heures

LA 4 CV DONNET
EN 24 VERSEMENTS
 S'ACHÈTE OU S'ÉCHANGE contre Motos Modernes à
MOTO-HALL
 78, Av. des Ternes, PARIS-17^e

BASSIN
 45, Cours de Vincennes, PARIS

Terrot	Sidecars
F. N.	V. W.
Motoconfort	Richard
Dollar	Amac
Peugeot	École de Motos

 RÉPARATIONS - ÉCHANGES
 Permis gratuit à tout acheteur

MOTOCYCLISTES !!
Pour VOTRE SÉCURITÉ. OBTENIR LE MAXIMUM DE RENDEMENT DE VOTRE MOTEUR.
FAITES RECTIFIER VOS CYLINDRES
 chez...
PERTUISOT
 23, Rue des Acacias PARIS - (XVII^e)
POURQUOI ?
 Parce qu'après la rectification les cylindres sont rodés avec des appareils spéciaux, opération qui assure un écrouissage et un travail parfaits.
 Fourniture de tous les modèles de pistons, même les plus difficiles à trouver. - Réfection d'embellage avec galets de précision. - Rebaguages exécutés en bronze anti-friction spécial.

Tout pour MOTOS
 Les Accessoires aux meilleurs prix
 80 MOTOS DIVERSES EN STOCK
 Pièces HARLEY et INDIAN en solde
 Le Plus GRAND CHOIX de Moteurs 2 et 4 temps neufs et d'occasion
 Dépôt des **VELOMOTEURS D. S.**, type BMA. - Moteur AUBIER, transmission à chaîne.
 Stock de chaines DUCKWORTH
BEAUSOLEIL 9, Rue Saint-Sabin PARIS - (Bastille)

FN VENTE - ACHAT ÉCHANGE AUX MEILLEURES CONDITIONS
 28, rue Henri-Poincaré - Paris-20^e

TOUT POUR HARLEY
 RÉALISATION DE 100.000 Francs de marchandises.
RÉDUCTIONS 10% A 50% suivant articles.
 Ouvert le dimanche de 9 à 11 h.
CACHEMAILLE
 13, Rue Guersant, PARIS-17^e

B.S.A.
 NOUVELLE ADRESSE
25, Rue Duret PARIS (16^e)

L'Antenne T.S.F.
Sans-filistes !! lisez
 L'hebdomadaire le plus complet qui s'impose par sa technique, ses programmes complets des RADIO-CONCERTS, ses rubriques variées : disques, films parlants et sonores, jeux, etc...
 Parait tous les Vendredis
PRIX 1 FR. 25
 Un spécimen gratuit sera envoyé à toute personne qui en fera la demande en se référant à *Moto Revue*.
L'Antenne,
 53, Rue Réaumur, PARIS 2^e

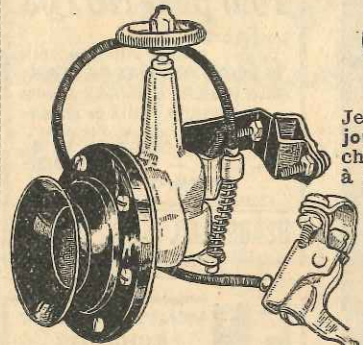
POUR CENT SOUS SANS VOUS DÉRANGER :

par mois et sans vous déranger, vous pouvez vous abonner à *Moto Revue* et profiter des nombreux avantages que nous offrons à nos abonnés : réception des numéros 24 heures avant la distribution dans les kiosques ; prime d'abonnement : deux lignes gratuites de petites annonces qui vous remboursent ; primes hebdomadaires offertes avec 40 à 50 % de réduction sur les prix du commerce ; assurances à primes réduites à une compagnie de votre choix ; renseignements gratuits : pratiques techniques, juridiques, etc... remplissez ou recopiez le bulletin ci-dessous et adressez-le à *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, Paris (2^e).

Nom..... Prénom.....
 Adresse.....
 déclare souscrire un abonnement de trois mois à *Moto Revue* (1) pour le prix de 15 francs payable (2) :
 a) en un reçu de 15 francs qui me sera présenté sans autres frais (3) à l'adresse ci-dessus dans les quinze jours de la souscription.
 b) en un mandat-chèque postal à votre compte chèque postal Paris 297-37 (4).
 Date et signature :

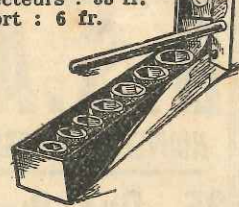
(1) Les abonnements partent du premier samedi après la souscription.
 (2) Rayez la mention inutile.
 (3) Dans le cas où la traite ne serait pas payée à sa présentation les frais d'impayés, 4 francs, sont à la charge de l'abonné.
 (4) Frais 0 fr. 40 quelle que soit la somme envoyée. Tous les autres modes de paiement sont acceptés.

HATEZ-VOUS !

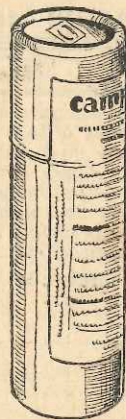


Rotaphone, avertisseur au son clair et puissant fonctionnant par friction sur le pneu.
Valeur : 80 fr.
Abonnés : 50 fr.
Lecteurs : 70 fr.
Port : 5 fr. 50

Trousse en boîte métallique émaillée noire, contenant 6 clés parfaitement calibrées, un manche et une broche.
Valeur : 40 fr.
Abonnés : 25 fr.
Lecteurs : 35 fr.
Port : 6 fr.



Lampe électrique de poche, sans pile, fonctionnant par un petit alternateur placé à l'intérieur. Très pratique.
Valeur : 55 fr.
Abonnés : 35 fr.
Lecteurs : 50 fr.
Port : 2 fr. 50



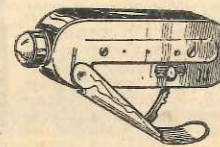
Camphonine : Décalaminant énergétique se mélangant à l'essence.
Valeur : 20 fr.
Abonnés : 14 fr.
Lecteurs : 18 fr.
Port : 2 fr.



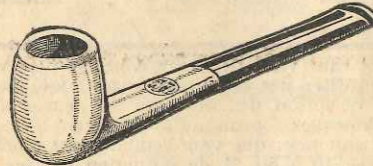
Jeu de 5 clés plates Verjoux, nickelées et guillochées, dimensions de 8 à 26, maintenues par une pince acier.
Valeur : 25 fr.
Abonnés : 15 fr.
Lecteurs : 20 fr.
Port : 5 fr.



Targol, carburant additionnel antidétonant.
Valeur : 20 fr.
Abonnés : 15 fr.
Lecteurs : 18 fr.
Port : 1 fr. 50



Entonnoir portatif Entomos, pouvant être logé n'importe où, par ses dimensions réduites. Très utile pour les ravitaillements en essence et évitant d'en répandre un peu partout et d'en perdre.
Valeur : 20 fr.
Abonnés : 10 fr.
Lecteurs : 15 fr.
Port en sus : 2 fr.

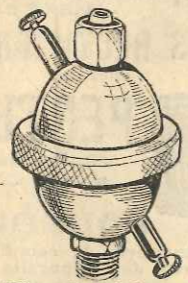


Nos pipes en racine de bruyère sont parmi les meilleures.
Valeur : 35 fr.
Abonnés : 20 fr.
Lecteurs : 30 fr.
Port : 2 fr.



S. D. A., savon liquide enlevant rapidement, sans eau, toutes les taches.
Valeur : 6 fr.
Abonnés : 3 fr.
Lecteurs : 5 fr.
Port : 2 fr.

car notre stock est limité! Comme il est facile de s'en rendre compte l'économie sur le prix d'achat de ces différents articles a tôt fait de vous faire récupérer le montant de votre abonnement, et pour certains objets même, il est regagné d'un seul coup.



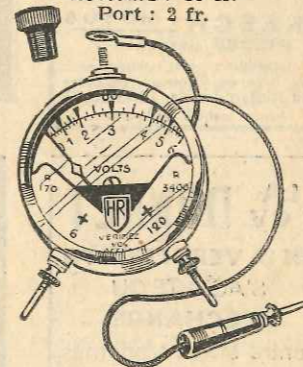
Plus de gicleurs bouchés avec le filtre Esspur.
Valeur : 32 fr.
Abonnés : 20 fr.
Lecteurs : 28 fr.
Port : 2 fr.



Entonnoir portatif Entomos, pouvant être logé n'importe où, par ses dimensions réduites. Très utile pour les ravitaillements en essence et évitant d'en répandre un peu partout et d'en perdre.
Valeur : 20 fr.
Abonnés : 10 fr.
Lecteurs : 15 fr.
Port en sus : 2 fr.



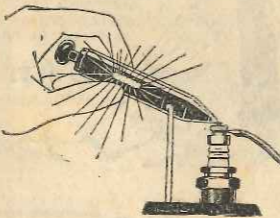
Pour nettoyer sa moto ou son sidecar rapidement et sans mal, prenez un **Clinoto**.
Valeur : 37 fr.
Abonnés : 20 fr.
Lecteurs : 28 fr.
Port : 2 fr.



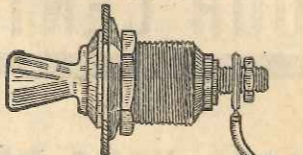
Voltmètre de poche permettant de vérifier la tension des accus.
Valeur : 35 fr.
Abonnés : 20 fr.
Lecteurs : 30 fr.
Port : 2 fr.



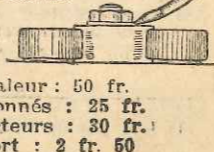
Stop et indicateur de direction lumineux Rutila.
Valeur : 170 fr.
Abonnés : 125 fr.
Lecteurs : 140 fr.
Port (par colis postal) 5 fr. 75



Le Skopéographe qui contient sous forme d'un stylo, un porte-mine perfectionné et un tube contrôleur grâce auquel les PANNES de BOUGIES, BOBINES et MAGNÉTOS sont décuvertes sans démontage.
Valeur : 18 fr.
Abonnés : 8 fr.
Lecteurs : 12 fr.
Port : 1 fr. 50.



Allume-cigares King : un contact et votre cigare ou cigarette est allumé malgré le vent et la vitesse.
Valeur : 50 fr.
Abonnés : 25 fr.
Lecteurs : 30 fr.
Port : 2 fr. 50



S. D. A., savon liquide enlevant rapidement, sans eau, toutes les taches.
Valeur : 6 fr.
Abonnés : 3 fr.
Lecteurs : 5 fr.
Port : 2 fr.



Un ouvrage pratique et technique qu'il faut lire...

Le Cyclecar et la Voiturette Légère

Prix: 10 francs

Prix spécial pour nos abonnés CINQ FRANCS; par poste, ajouter 1 fr. 50, et pour l'étranger 3 fr. 30.

Mandats ou chèques postaux à MOTO REVUE (Service Commercial)

TABLE DES MATIÈRES

Préface. — Le cyclecar et la voiturette légère trait d'union entre la voiture et la motocyclette.
Introduction. — Historique de la voiturette au tricar et au cyclecar d'avant guerre. Type du cyclecar d'avant guerre. Enorme développement du cyclecar depuis la guerre, sa forme actuelle et les tendances de sa construction.
Différents types de cyclecars : Les trois roues, diverses dispositions. Scoot sociable. Autocarrier. Morgan. Les quatre roues.

PREMIÈRE PARTIE

Théorie : I. Le moteur. — Fonctionnement du moteur à quatre-temps. Principe du moteur à deux-temps. Ce qu'est en réalité un moteur. Rôle du volant, polycylindre, équilibrage.
Refroidissement. — Refroidissement par air. Refroidissement à eau. Pompe et termo-siphon.
Les distributions. — Différentes dispositions des soupapes et de l'arbre à cames.
La culasse. — Phénomène de turbulence.
Anticipation des temps.
Quelques types de deux-temps. — Bicylindre de Violet. Pistons à double filetage.
Comment est construit un moteur : Les cylindres. — Le piston. — Segments, pistons en aluminium. — Les soupapes. — Moteurs sans soupapes. — La distribution. — Carter, bielles et vilebrequins. — Le graissage.
Allumage : Théorie de la magnéto. — Réalisation de la magnéto. Rôle du Rupteur. — La magnéto sur les différents types de moteurs. — Quelques systèmes originaux, magnétos à bobinage fixe, volants magnétiques.
Carburateurs : Nécessité d'un mélange correct. — Qualités du mélange. — Différents types de carburateurs, carburateur par évaporation, carburateur à gicleur, réglage par l'air, réglage par l'essence. — Le carburateur moderne. — Gicleur de ralenti. — Cuve à niveau constant. — Silencieux.
Châssis et suspensions : Châssis en tubes. — Triangulation. — Châssis en bois armé. — Châssis en cornières. — Châssis coqués. — Les suspensions. Qualités d'une bonne suspension. Ressorts à boudin et ressorts à lames. Différents genres de ressorts à lames. — Amortisseurs. — Direction. — Les freins.

DEUXIÈME PARTIE

L'ENTRETIEN

Le moteur : Le moteur neuf. — Soins à lui donner. Un procédé énergique, graissage, refroidissement. — Réglages périodiques du moteur. — Rodage des soupapes et dégrasage du moteur. — Révision annuelle. — Quelques particularités des deux cylindres en V. — Les culbuteurs, les guides soupapes. — Quelques indications sur les deux-temps. — Un moteur est une machine de précision mais robuste.
L'allumage Affaiblissement progressif de l'étincelle. — Ratés d'allumage à toutes les allures. — Les bougies d'allumage. — Ecartements des électrodes. — Avance à l'allumage. — Disrupteurs

TROISIÈME PARTIE

SUR LA ROUTE

I. — **Mise en marche :** La mise en marche. Moteur chaud et moteur froid. — Démarrage et changement de vitesse. — L'art de changer de vitesse. — Transmissions à plateaux. — Pour descendre la gamme des vitesses. — Méthode du double débrayage.
II. **La conduite :** Evaluation des vitesses. Utilité de l'indicateur. — Education de l'œil. — Les côtes. Inutilité de monter la prise directe, ne pas attendre que le moteur commence à hoqueter pour changer de vitesse. — Les descentes. Ne pas laisser accélérer plus que la vitesse maximum en palier. Emploi du moteur frein. — Les virages. — Eclatement. — Dérapages.
III. — **En conduisant :** Observation des règlements. — Les avertisseurs. — La patience. — Les obstacles. — Courtoisie de la route. — Dans les villes.
IV. — **Quelques ennuis :** En panne. — Le moteur ne part pas. — Arrêt du moteur en cours de route. — Le moteur s'arrête quand on l'emballé. — Ratés et arrêt progressif. — Pertes de puissance avec ou sans ratés. Cognement. — Sifflements. — Explosion dans le silencieux. — Retours au carburateur.

CONCLUSION

Voici l'hiver :

Attention au graissage

SI vous êtes de ceux — de plus en plus nombreux — qui ne remettent pas leur moto-cyclette dès que finit la saison d'été, mais qui ont compris le charme des promenades par beau temps sec et froid, permettez-nous de vous rappeler que le graissage de votre machine demande, en hiver, des soins un peu plus particuliers :

Nettoyez fréquemment les canalisations d'huile, la pompe, le viseur, etc... ; l'écoulement du lubrifiant s'en trouvera grandement facilité. Resserrez aussi, de temps à autre, tous les joints.

Mais, surtout, employez une bonne huile : c'est une chose qui est toujours nécessaire, mais qui le serait davantage encore, si c'était possible, pendant les mois de basses températures.

La Spidoléine T si vous avez une " 2 temps " ;
La Spidoléine AR si vous avez une " 4 temps " ,
protègeront efficacement votre moteur et augmenteront son rendement — été comme hiver.

SPIDOLÉINE

l'huile de sécurité



Soc. A^{me} A. ANDRÉ Fils
8, Rue de la Tour-des-Dames
PARIS