

20^e ANNÉE — N° 504
5 NOVEMBRE 1932

que nous demandons à la route...

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS-SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TELEPHONE :
CENTRAL : 03-81
08-24
c/c Postal 29.737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Vivienne, PARIS
c/c Postal 29.737

Cette sidecariste anglaise tient à faire partager les joies de la moto
à ses deux meilleurs amis...

MÉCANICIENS, ÉLECTRICIENS

qui désirez augmenter vos connaissances professionnelles, Consultez

L'ENCYCLOPÉDIE PRATIQUE de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ

Publiée sous la Direction de Henri DESARCES, Ingénieur des Arts et Manufactures avec la collaboration de nombreux Ingénieurs, Professeurs, Mécaniciens et Electriciens

Magnifique publication illustrée en TROIS VOLUMES reliés

Format 21x28 cm, renfermant 14 MODELES DEMONTABLES de MACHINES, de MECANIQUE et d'ELECTRICITE

Le Rôle considérable rempli par le **TECHNICIEN doublé d'un PRATICIEN**

est aujourd'hui plus que jamais apprécié. C'est l'Ouvrier-Technicien habile que les chefs des grandes Usines de Mécanique et de l'Electricité recherchent le plus, afin de pouvoir lutter contre l'âpre concurrence en employant une main-d'œuvre supérieure.

De cette juste constatation, il résulte que tous les Professionnels de la Mécanique et de l'Electricité doivent être des Techniciens-Praticiens, et que pour le devenir, il leur faut acquérir toutes les connaissances indispensables à leur profession ne rien ignorer de celles de la profession souv. C'est à quoi répond de la manière la plus saisissante et la plus concrète :

La Nouvelle Encyclopédie pratique de **MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ** en trois Volumes importants

écrite à la collaboration de Quinze Ingénieurs spécialistes instruits, qui ont écrit chacun sur la question pour laquelle ils étaient le plus qualifiés, un traité complet, condensé, clair et pratique à la portée de tous.

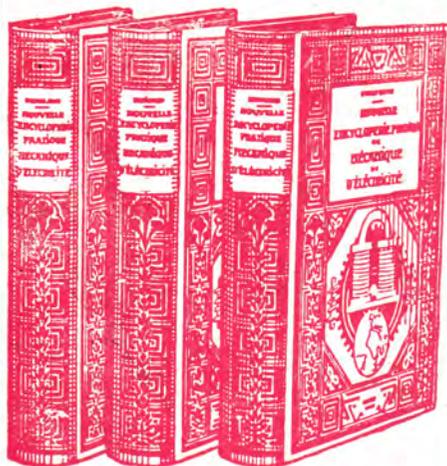
Corbien de fois en présence d'un cas embarrassant, d'une décision à prendre, ne cherche-t-on pas, et en vain, dans des traités spéciaux, la solution demandée.

On ne le trouve pas parce qu'un traité vous renvoie à un autre, cet autre à un troisième, etc., et pendant ce temps, la question reste pendante, on réfléchit, on s'énerve... Mais, heureusement.

La Nouvelle Encyclopédie pratique de **MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ** a paru ; avec elle on trouve immédiatement les réponses aux questions que l'on cherchait ; Théoriques, Techniques et Pratiques.

ELLE CONSEILLE, ELLE RENSEIGNE.

OUVRAGE DE PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL ET INTELLECTUEL



Poids de chaque volume
2 kgs 500 environ

21 MOIS DE CRÉDIT
20 francs par mois

Examinez attentivement le bref résumé des chapitres exposés dans le plan général ci-dessous.

Vous observerez l'étendue, la diversité et la richesse des renseignements qui y sont contenus.

C'est un Enseignement complet et moderne de tout ce qui concerne la Mécanique et l'Electricité qui rendra d'immenses services aux Constructeurs et Ingénieurs, Mécaniciens et Electriciens, Directeurs d'Usine, Contremaîtres, Conducteurs de travaux, Chauffeurs, Automobileistes, Garagistes, Elèves-Ingénieurs, etc.

La Nouvelle Encyclopédie pratique de **MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ** se compose de :

TROIS FORTS VOLUMES reliés richement de 600 pages de texte environ chacun, imprimés sur deux colonnes, abondamment illustrés de plus de 4,200 dessins, bleus, noirs, schémas et de nombreux hors-textes en couleurs, impression sur papier de qualité supérieure, en caractères nets d'une lisibilité parfaite et dans ces Volumes sont encadrés, aux chapitres auxquels ils se réfèrent :

14 MODELES DEMONTABLES en couleurs de Mécanique et d'Electricité
Chaudière à Vapeur. - Turbine à Vapeur
- Locomotive (Pacific). - Automobile (Panhard). - Moteur d'Aviation (Renault). - Avion de Transport (Bréguet). - Moteur à Turbine.
- La Dynamo. - Accumulateur Industriel. - Commutatrice. - Tableau de Distribution. - Le Mètre. - Compteur d'Induction A.T.C. - Le Téléphone.

Cette ingénieuse combinaison de Planches démontables permet à chacun : Professionnels, Techniciens ou profanes, de se rendre compte d'une manière parfaite du fonctionnement de chaque machine et de la place qu'occupe chaque pièce dans le corps de la machine. La démonstration vivante vient ainsi au secours de la théorie et la mémoire retient beaucoup mieux et de façon durable

QUAND L'ŒIL A ENREGISTRÉ
- nous sommes sûrs de photographier - tous les détails des multiples organes des machines.

GRANDES DIVISIONS DE L'OUVRAGE

MÉCANIQUE
1^{re} Partie. - Mesures de Grandeurs - Éléments de Géométrie plane et de l'espace - Géométrie descriptive et perspective - Le Dessin et le Croquis industriels.
2^e Partie. - Éléments d'algèbre - Éléments de trigonométrie - Instruments à calcul.
3^e Partie. - Mécanique - Résistance des Matériaux - Hydraulique et statique des Gaz - Chaleur.
LES MACHINES
1^{re} Partie. - Matières employées à leur construction : Fer, Fonte, Acier, Bois, Cuir, Caoutchouc.
2^e Partie. - Éléments d'assemblages - Arbres - Tourillons - Accouplements - Paliers - Commandes par Courroies - Transmissions par Câbles, par Chaînes -

Engrenages et Roues de Frictions - Transformation mouvement rectiligne alternatif en mouvement rotatif continu - Tuyauterie - Obturateurs, Lubrifiants et Appareils Graisseurs.
LES MOTEURS MODERNES
1^{re} Partie. - Moteurs à vent - L'énergie hydraulique - Roues et Turbines hydrauliques - Pompes - Presses - Accumulateurs hydrauliques.
2^e Partie. - Moteurs thermiques - Les Chaudières - Les Machines à Vapeur (Piston) - Turbines à vapeur - Moteurs à Gaz - Essais de Moteurs thermiques.
L'ATELIER - L'USINE
1^{re} Partie. - Fonderie - Forgeage - Chaudronnerie - Ajustage - Emboutissage - Soudure électrique.

2^e Partie. - Appareils de Levage simples, composés - Ascenseurs - Monte-Charge - Escaliers mécaniques - Manutention mécanique.
3^e Partie. - Compresseurs - Installations frigorifiques.
4^e Partie. - Grandes Applications de la Mécanique : Locomotive - Wagons - L'Automobile - Locomotion aérienne - Machines agricoles.
ÉLECTRICITÉ
1^{re} Partie. - Phénomènes électriques et magnétiques - Machines génératrices - Dynamo à courant continu - Alternateurs - Moteurs électriques à courant continu - Moteurs synchrones et asynchrones - Transformateurs - Accumulateurs - Transformateurs statiques - Rotatifs - Redresseurs.

2^e Partie. - Transmission - Utilisation de l'énergie électrique - Canalisation - Système de distribution - Appareillage - Usines génératrices et Sous-Stations - Amélioration du facteur de puissance des réseaux et des installations à courants alternatifs - Éclairage - Chauffage - Tractions électriques.
3^e Partie. - Mesures électriques - Méthode de mesure - Instruments à lecture directe - Appareils transportables ou de tableaux - Mesure de l'énergie électrique - Compteurs.
4^e Partie. - Télégraphie - Téléphonie et signaux électriques - Télégraphie et Téléphonie sans fil - Electricité médicale - Electrochimie et Electrometallurgie - Application à l'Automobile - Appendice - Choix de Problèmes.

CE REMARQUABLE OUVRAGE EST INDISPENSABLE A TOUS :

Ingénieurs et Constructeurs, Mécaniciens et Electriciens, Directeurs d'Usine, Contremaîtres, Conducteurs de travaux, Towneurs, Chauffeurs, Automobileistes, Garagistes, Elèves-Ingénieurs, etc., car il constitue le traité le plus complet qui soit paru à ce jour sur ces deux sciences importantes.

LIVRAISON PAR COLIS POSTAL A DOMICILE - ENCAISSEMENTS PAR QUITTANCES PRÉSENTÉES PAR LA POSTE

B O N

pour une BROCHURE illustrée

Veuillez m'adresser une Brochure Spécimen illustrée de la

Nouvelle Encyclopédie Pratique de **MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ**

Nom _____
Rue _____
Ville _____
Département _____

Bulletin de Souscription

Je soussigné déclare souscrire à l'ouvrage en 3 volumes reliés des cuir ; Nouvelle Encyclopédie Pratique de Mécanique et d'Electricité au prix de 450 fr. au prix actuel ou je m'engage à payer : A) Par versements mensuels de 20 fr., le 1^{er} de 30 fr. réception de l'ouvrage complet, et les suivants jusqu'à complet paiement. B) en trois versements avec 3 % d'escompte, le premier de 145 fr. 50 à la réception des volumes, le deuxième de même somme un mois après, le solde dans deux mois après la réception de l'ouvrage - C) au comptant avec 6 % d'escompte à la réception de l'ouvrage complet, soit net 423 fr. (plus les frais de port).

Chaque souscription est majorée de 10 fr. pour frais de port et d'emballage et de 1 fr. par

quitance pour frais de recouvrement.
Nom et prénom _____
Qualité ou profession _____
Domicile _____
Ville _____
Département _____

Signature :

193 Biffer le mode de paiement non choisi.

— Découper ce Bon et l'envoyer tout de suite à

— Prière de Détacher ce Bulletin et l'envoyer à

MOTO REVUE, Service de la Librairie Technique, 51, rue Vivienne, PARIS



Même présentation
Mêmes emballages
Mêmes désignations

*...mais
des huiles
nouvelles.*

Depuis plusieurs mois, les Mobiloil qui sortent de nos raffineries sont de nouvelles huiles :

"Nouvelles" par leur conception,
"Nouvelles" par leur formule,
"Nouvelles" aussi en pouvoir lubrifiant
et en capacité de résistance aux plus
hautes températures de fonctionnement.

Votre intérêt vous dicte de profiter,
de ces améliorations, car

les nouvelles
Mobiloil
vous assurent :

des départs encore plus faciles,
une augmentation nette de puissance,
une diminution sensible de consommation,
une parfaite tenue de couleur et de viscosité.

Avant de les annoncer officiellement, nous avons voulu
attendre qu'elles soient en distribution générale dans
toute la France.

Aujourd'hui vous trouverez dans le bidon qui vous est
familier, le fameux bidon de 2 litres à la gorgouille rouge,

chez 32.000 revendeurs en France

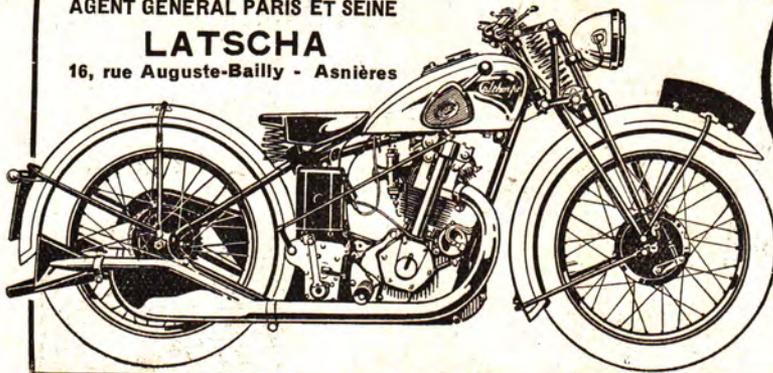
les nouvelles
Mobiloil
que vous devez exiger en emballages capsulés

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

AGENT GÉNÉRAL PARIS ET SEINE

LATSCHA

16, rue Auguste-Bailly - Asnières



Calthorpe

La plus perfectionnée et la plus avantageuse des marques anglaises. Complète, depuis... **5200 fr.**

AGENTS PARTOUT

Étab^{ts} N. LAURENT

140, r. des Charrettes - 15, Quai de la Bourse
ROUEN Tél. 41-92

Vous vous assurerez

une vente facile et lucrative

en équipant vos Vélocipédistes d'un

Moteur Aubier et Dunne

Son cylindre aluminium chemisé en acier trempé;
Sa Technique Moderne, très personnelle;
Sa précision d'usinage hors de pair

lui assurent :

- Un refroidissement efficace à tous régimes;
- Un fonctionnement impeccable;
- Un rendement élevé;
- Une grande réserve de puissance.

Cylindre à Aluminium

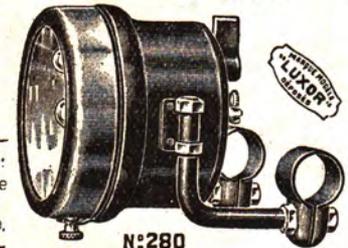
CHEMISÉ ACIER TREMPÉ

La liste des Constructeurs, utilisant nos moteurs, vous sera adressée franco sur demande. Nous envoyons le Manuel d'Entretien à toute personne qui nous en fait la demande.

Moteurs Aubier et Dunne

St-AMAND-les EAUX (Nord)

Si vous désirez posséder un éclairage sérieux et puissant sur votre B.M.A., équipez-la avec les nouveaux projecteurs à double ampoule, avec contact à plots, breveté, monté sur bakélite, que vient de mettre au point la grande marque "LUXOR" support pour guidon avec colliers orientables, brevetés.



Trois modèles différents :
110% et 130% avec pile intérieure,
130% sans pile intérieure.

N°280

EXIGEZ-LES DE VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL

TRAIZET et C^{ie}, Fabricants, 32, Rue de Cambrai - PARIS (XIX^e)

N'OUBLIEZ PAS que les ingénieurs spécialistes de **FAURNE**

ont capables d'étudier et construire des sidecars dont la qualité, la solidité et le confort les placent au tout 1^{er} rang de la construction française.



| | |
|-----------------------------|---------|
| GRUPE SPORT | 1190 |
| Carrosserie avec pare-brise | |
| Châssis avec pneu | 1400 |
| GRUPE TOURISME | |
| Carrosserie avec pare-brise | complet |
| Châssis avec pneu | |
| - etc. - | |

Demandez son catalogue
Établiss^{mt} FAURNE
18, r. Bayard, VALENCE -sur-Rhône (Drôme)

TERROT, PEUGEOT GNOME, F.N. DOLLAR, RHONY'X, SOYER, HARLEY, ETC.

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, GARANTIES 6 MOIS

CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS

LIVRAISON EN 24 HEURES - PAS D'ASSURANCE OBLIGATOIRE OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN

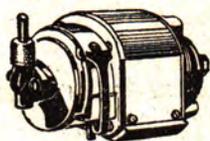
ACHAT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS - Pièces HARLEY, INDIAN, B.S.A. soldées

TOUS ACCESSOIRES ET EQUIPEMENTS : VÊTEMENTS CUIR - TOUT POUR L'ÉCLAIRAGE
PNEUS - ACCUS. - ETC. RÉPARATIONS

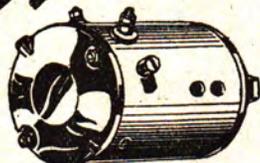
LA MOTO POUR TOUS - 3, Rue Aumont, PARIS-13^e - Tél.: GLACIÈRE 10-20

USINES ET BUREAUX
93. Route d'Heyrieux
LYON

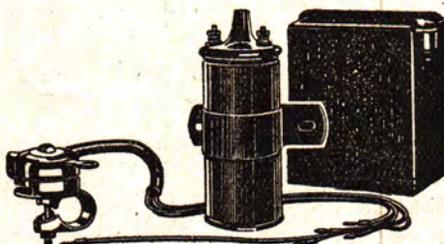
Magnéto France



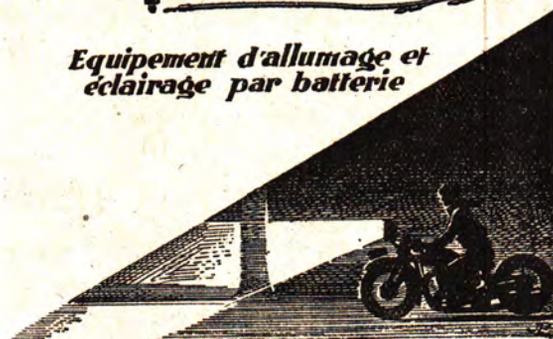
Magnéto Type VA
pour vélomoteurs et 2 et 4 temps jusqu'à 250 cmc



Dynamo
avec accus



Equipement d'allumage et
éclairage par batterie



Publicité Gianoli et Valentin

| | |
|---|--|
| COMPTOIR | MAGASIN |
| PEUGEOT | EXPOSITION |
| Réparations, Pièces détachées etc... | MOTOS tous modèles CRÉDIT ÉCHANGE - ACHAT - VENTE |
| SANS INTÉRÊT ET SANS PREMIER VERSEMENT | |
| La 5 c.v. AMILCAR CABRIOLET ROADSTER. | 11.900 |
| 201 et 5 PEUGEOT OCCASIONS | |
| REPRISE MOTOS - LOCATION VOITURETTES | |
| 36, RUE ANATOLE-FRANCE, LEVALLOIS-CHAMPERRET OUVERT DIMANCHES ET FÊTES | |

Achetez votre moto chez un spécialiste

60 Motos diverses en Solde

Tous les accessoires à des prix avantageux

| | |
|--|-----------|
| Moteurs 2 cyl. 350 cmc., 2 temps avec magnéto et carb. | 650 fr. |
| Moteurs 350 cmc. 2 temps., double échap. complets | 500 fr. |
| Boîtes 3 vitesses, kick et débrayage | 350 fr. |
| Carburateurs neufs, double manette | 75 fr. |
| Cadres neufs pour B.M.A., avec pédalier | 40 fr. |
| Silencieux neufs, très efficaces pour moto | 25 fr. |
| Garde-boue neufs, toutes largeurs, la paire depuis | 10 fr. |
| Side cars neufs sport, tout posés | 1.350 fr. |

Ets BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin - Paris (Bastille)
Maison Fondée en 1909
Achat comptant de toutes motos modernes

à toute épreuve

mécanique
électrique

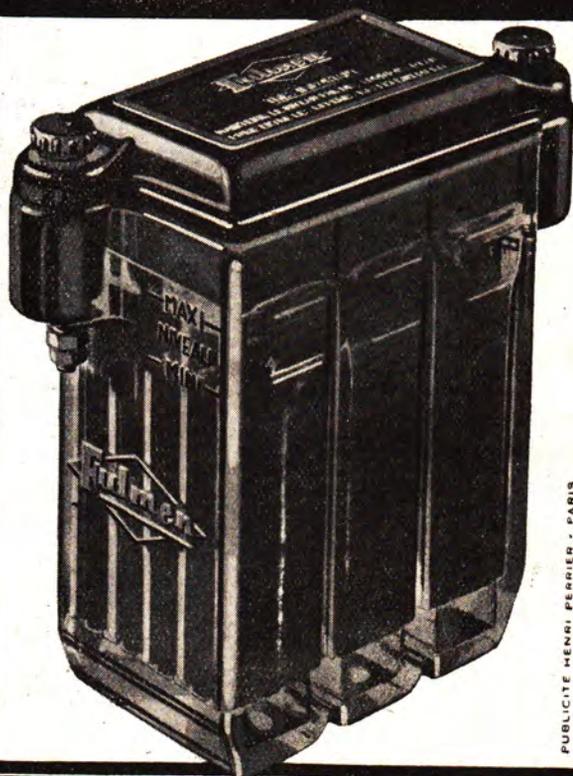
DIMENSIONS
NORMALISÉES
BATTERIE
CADMIUM-NICKEL

FABRICATION DE LA
S^{ie} des ACCUMULATEURS
SAFT
Demandez la Notice gratuite
17e Nationale, ROMAINVILLE
(Seine)

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

ACCUMULATEURS
Fulmen
les plus durables

BAC MONOBLOC EN VERRE



PUBLICITE HENRI FERRIER - PARIS

Fulmen-moto

BREVETÉ S.G.D.G.

ROBUSTE — PRATIQUE
RIGOREUSEMENT ÉTANCHE

150 FRANCS

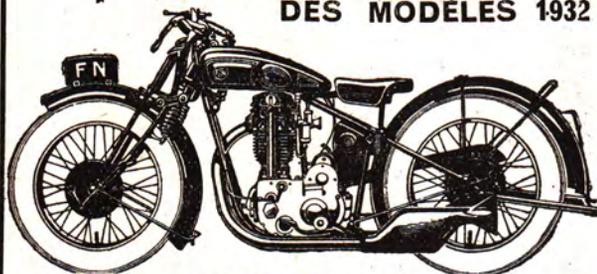


FABRIQUE NATIONALE

d'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

QUELQUES SUCCÈS
DES MODÈLES 1932

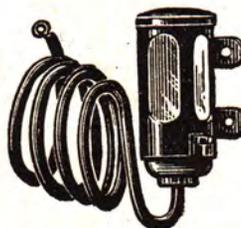


Sur 500 cmc F. N. :

1ers
PARIS-NICE 1932 Gillot et Jeanneret
Coupe de la cat. 500cmc. Médaille d'or.
CIRCUIT du SUD-OUEST 1932 Gillot
Médaille d'or
TOUR DE FRANCE 1932 Gillot
ex CIRCUIT de PROVENCE 1932 Jeanneret
Médaille d'or
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1932 Gillot
Médaille d'or - Coupe du Massif Central
Tous avec huile Kervolineet batteries Huitric
2es
LIÈGE-MILAN-LIÈGE 1932 Moutchen, Norbert
Coupe des Constructeurs Paye
Sur 350 cmc F. N.
BOL D'OR BELGE Discry-André
Allumages R. BOSCH - Chaines RENOLD

Lanterne arrière

au néon
pour
moto



Il suffit de la brancher sur la bougie. Elle ne consomme rien et est inusable; plus d'ampoules grillées, plus de courts-circuits, elle ménage la dynamo et les accus et n'influe en rien sur le fonctionnement de la bougie et de la magnéto.

La lanterne à un feu rouge et un feu blanc, elle est livrée complète avec 1 m. 25 de câble de bougie de 7 m/m et est conforme au dernier décret sur l'éclairage.

Mode d'emploi. — On la fixe sur la plaque de police ou sur le porte-bagage en ayant soin de mettre le corps de la lanterne à la masse.

Prix : **15** fr.

Franco contre paiement à l'avance. — A tout acheteur de 3 pièces nous en offrons une quatrième **gratuitement**

STYLAUTO, 5 rue des Reculettes, Paris 13^e - GOB 93-94 R. C. 531 793

MOTO REVUE

revue hebdomadaire
paraissant le samedi

Fondée en 1913

| Abonnements | UN AN 52 numéros | 6 mois 26 numéros | 3 mois 13 numéros |
|---|---------------------|----------------------|----------------------|
| France et Colonies : | 45 fr. | 23 fr. | 14 fr. |
| Union Postale : | 66 fr. | 34 fr. | 20 fr. |
| Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie. | | | |
| Autres pays : | 84 fr. | 43 fr. | 25 fr. |
| Militaires : | 25 fr. | 12 fr. | 8 fr. |

Directeur-Fondateur : **Camille LACOME**

RÉDACTION - ADMINISTRATION
PUBLICITÉ : 51, r. Vivienne, Paris (2^e)

TELEPHONE : CENTRAL 03-81
CENTRAL 08-24

C. C. POSTAL 29.737

TRANSPORTS EN COMMUN

LES accidents d'autocars se sont multipliés ces derniers temps, et la catastrophe survenue aux environs de Paris a soulevé l'indignation publique. On a pu lire aussi tout récemment que les passagers d'un autocar étaient descendus en cours de route et avaient renoncé à poursuivre leur route parce que le conducteur était vraiment trop imprudent et avait dépassé le 100 à l'heure. Il n'est pas douteux que certaines précautions doivent être prises si l'on veut éviter une recrudescence du nombre d'accidents. Nous ne sommes pas ennemis des autocars qui rendent de gros services, mais nous pensons toutefois que dans l'intérêt de tous, il faut réglementer plus sévèrement la circulation de ces véhicules.

La première constatation qu'on peut faire, c'est l'indulgence excessive du service des Mines lors de la réception de véhicules destinés aux transports en commun. On voit admettre des camionnettes très anciennes, dans un état mécanique déplorable, avec des freins inutilisables et des directions dont le jeu est énorme. Allez dans un petit patelin un jour de marché et vous serez surpris du nombre de ces tacots. Contrairement au règlement, les sièges sont constitués par des bancs ou des chaises non fixés à la carrosserie. Un cahot, un virage pris trop vite et les passagers sont jetés les uns sur les autres, ce qui achève de déséquilibrer un véhicule déjà instable. Et tout cela a été accepté par le Service des Mines.

Certains autocars, même récents, ont des directions qui ne braquent pas. Dans ces conditions, il est impossible de prendre correctement un visage à droite, et le conducteur avant de virer prend la gauche pour augmenter le rayon du virage. De plus, sur beaucoup d'autocars, la carrosserie a un porte-à-faux considérable en arrière des roues. Dans un virage, il se produit une abattée qui a le double inconvénient d'obstruer la route et par la masse en porte-à-faux d'accentuer le pivotement de la voiture. Le conducteur, à la sortie d'un virage court, a du mal à se redresser.

Un de nos plus gros industriels, constructeurs lui-même de poids lourds, a reconnu que sur certaines routes étroites, la circulation des autocars et poids lourds constituait un danger et que l'on devrait adopter une réglementation limitant le poids des véhicules empruntant ces routes. Cela est juste, d'autant que la plupart de ces routes étroites sont bombées et que les conducteurs ne peuvent y tenir leur droite. Avec les autocars, les routes de montagne sont devenues un véritable cauchemar.

La vitesse de certains autocars modernes est excessive. Certes, ils ont de bons freins, mais leur poids et leur volume les rendent peu maniables. Il faut également avoir un peu pitié des routes qui nous coûtent déjà assez cher.

C'est un problème angoissant que de dépasser ces mastodontes. Le conducteur n'entend pas l'appel des avertisseurs. Un Automobile Club a fait procéder aux essais d'un appareil acoustique comportant un pavillon tourné sur l'arrière et transmettant le son au conducteur. Sur la plupart des autocars dont la direction est à droite, le rétroviseur n'est là que pour satisfaire au règlement et n'est d'aucune utilité!

Beaucoup de conducteurs d'autocars sont prudents, mais il y a parmi eux quelques fous qui conduisent à l'ombreau ouvert et qu'il faudrait rappeler à la raison.

Il est très vraisemblable que dans un avenir rapproché, les autocars ou autobus auront remplacé les chemins de fer départementaux et des petites lignes. Raison de plus pour imposer un règlement qui, sans être trop sévère, tiendra compte des intérêts des autres usagers de la route.

POUR FAVORISER LA PARTICIPATION AUX GRANDES EPREUVES INTERNATIONALES

ON constate avec peine l'indifférence des constructeurs français à l'égard des grandes épreuves internationales et il est regrettable de voir dans une épreuve comme les Six Jours internationaux une construction comme la nôtre aussi maigrement représentée. Un seul concurrent français, un homme de grande classe il est vrai monté sur une machine de premier ordre, mais que

cela paraît peu à côté de l'effort énorme fait par les Anglais, les Italiens, les Allemands, les Hollandais. Et pourtant cette apathie de nos constructeurs n'est qu'apparente. Nous voyons au Salon apparaître une grande quantité de modèles nouveaux vraiment remarquables et notre industrie reste au niveau de celle des autres pays. Nous avons des hommes également qui sont de premier ordre. Pourquoi donc cette hésitation à nous aligner dans les grandes épreuves internationales? Il ne faut pas nous dissimuler le mauvaise impression que produit notre abstention; elle exerce une influence malheureuse sur nos exportations.

Si nos constructeurs hésitent à participer aux épreuves étrangères c'est que cela coûte fort cher et qu'un développement commercial immédiat ne vient pas compenser le sacrifice consenti. Or chez nous on est arrivé à réduire le prix des machines à un tel point que les bénéfices des construc-

SOMMAIRE

N° 504

du 5 Novembre 1932

| | |
|---|-----|
| A travers les stands..... | 871 |
| Ce que nous demandons à la route, par H. P. BORESTROKE. | 877 |
| Petites nouvelles, plus ou moins vraies, par SIL..... | 880 |
| Informations..... | 881 |
| Mon petit doigt m'a dit..... | 882 |
| Nos roues, par L. GARNIER..... | 883 |
| 100 à l'heure..... | 885 |
| Consultations techniques..... | 887 |
| Le Sport..... | 888 |
| Pour l'an prochain..... | 889 |
| La motocyclette aérienne..... | 890 |
| Nos fabricants..... | 891 |

teurs sont réduits à un minimum, et qu'un certain nombre d'entre eux ont même dû fermer leurs usines. Nous bénéficions, nous motocyclistes de cet abaissement des prix, mais nous ne devons pas nous étonner que nos constructeurs ne disposent pas d'un budget nécessaire pour envoyer des équipes à l'étranger. On se représente en effet difficilement les frais que cela peut représenter, même pour les épreuves de tourisme. Il nous faut donc comprendre la situation de nos constructeurs et ne pas les accuser de manquer d'esprit sportif. Au lieu de les critiquer il vaudrait mieux les aider.

Ce rôle devrait normalement incomber à l'U. M. F., mais nous ne croyons pas que la caisse de l'U. M. F. soit assez riche pour offrir aux constructeurs français des subventions intéressantes. Ne serait-il pas possible par contre, de créer un fonds à l'aide de souscriptions. Nous sommes 500.000 motocyclistes en France. Ne pourrait-on pas faire un appel auquel la plupart d'entre nous, restés passionnés de sport, ne manqueraient pas de répondre ? Ne

pourrait-on pas réunir ainsi quelques centaines de milliers de francs qui permettraient à nos constructeurs de disputer leurs chances dans les épreuves internationales de régularité où nous avons tous les éléments nécessaires pour figurer brillamment ? Peut-être pourrait-on même encourager notre participation aux épreuves de vitesses au moyen de primes assez élevées accordées aux Français classés. Nos machines ont au cours des dernières années fait de grands progrès sous le rapport de la vitesse et peuvent figurer honorablement. Certes nous ne gagnerons pas du premier coup un Tourist Trophy de l'Île de Man ni même un des Grands Prix internationaux, mais du moins nous pouvons nous mettre au travail et remonter progressivement notre handicap. C'est précisément la période pendant laquelle nos constructeurs auront le plus besoin d'aide. Refuserions-nous de mettre la main à la poche, selon nos possibilités, si nous savions que notre argent est utilement employé à favoriser notre industrie et à lui permettre de faire figure honorable dans les compétitions internationales ?

Plaques, Cocardes et Fanions

On va réglementer le port de ces insignes sur les motos et autos

LORSQU'EN juillet, nous parlâmes de l'arrêté pris par le Préfet de police, le 28 juin, établissant le principe d'une réglementation des insignes, cocardes, fanions, etc... arborés par les motocyclistes et les automobilistes, beaucoup s'inquièrent de la portée de ce nouveau texte.

Pour ceux qui ne s'en souviendraient pas, nous allons rappeler le texte de cet arrêté :

« Il est interdit, sauf autorisation spéciale, d'arborer de façon apparente, sur les véhicules automobiles (motos et autos) des plaques, cocardes, emblèmes ou insignes dont l'apposition est prescrite par les décrets et arrêtés ministériels en vigueur. »

Cette disposition, on l'avouera, était un peu trop générale pour être applicable. Elle manquait de précision.

Le problème qui se pose et qui est de premier plan, car il intéresse tous les possesseurs de véhicules, est celui de savoir à quelle époque la circulaire ministérielle — le ministre des Travaux publics étendra la réglementation sur tout notre territoire — puis les circulaires préfectorales viendront fixer exactement le champ d'application du principe qui a été posé.

Notre grande association — le Touring-Club de France — s'en était inquiété au cours de l'été et il lui avait été répondu que l'arrêté ministériel ne serait mis en vigueur qu'en octobre. Or, des renseignements qui nous sont parvenus, nous pouvons dire qu'en effet, les grandes lignes de cette nouvelle réglementation ont été arrêtées au ministère des Travaux publics.

Dès maintenant, disons que d'une façon générale seront interdits les insignes ou cocardes pouvant induire en erreur, ou influencer sur la qualité du conducteur les agents de police ou les gendarmes. On sait, aussi inattendu que cela puisse paraître,

que les cocardes tricolores par exemple et les lettres C. D. (Corps diplomatique) n'avaient fait jusqu'ici, l'objet d'aucune réglementation.

Des règles précises vont être édictées

dans ce domaine, car on a constaté de nombreux abus.

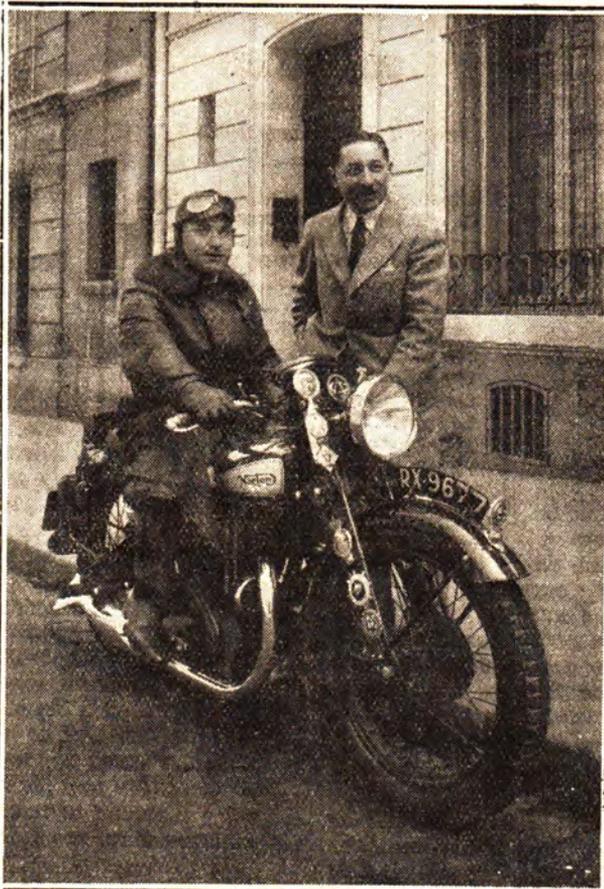
Donc tous les ornements de pare-brises non autorisés, devront disparaître immédiatement. Par contre, rassurons les club,

motocyclistes et automobilistes. La libre disposition, soit du guidon, soit du radiateur, leur sera laissée pour l'apposition de plaques, insignes ou fanions distinctifs de clubs étant bien entendu qu'en aucun cas, les agents de police et les gendarmes n'auront à en tenir compte à propos de quoi que ce soit.

En style bref on semble vouloir réglementer cette fois pour supprimer de gros abus et non pour brimer motocyclistes et automobilistes. Nous n'avons pas pu savoir si la distinction dont les médecins viennent d'orner leur parebrise (carton à croix rouge sur parebrise) serait maintenue en dépit des protestations que ceux-ci ou leurs associations professionnelles ne vont pas manquer d'émettre.

Nous pensons qu'après ces quelques explications, les motocyclistes ou les automobilistes sérieux, ceux qui ne cherchent pas à créer des confusions sur leur qualité, approuveront certainement ces nouvelles dispositions. Il reste bien entendu, nous a-t-on affirmé, que l'intention du ministre n'est pas de priver les pilotes des ornements qui enjolivent leurs véhicules. Nous verrons donc encore les plaques des sociétaires de l'A. C. F., de l'A. C. I. F. du Club des Cent, du T. C. F., et des mille autres associations amicales ou professionnelles. De même, les fanions des grands quotidiens, de nos confrères sportifs et aussi ceux de *Moto Revue*, flotteront encore joyeusement au vent, sur les bouchons de radiateurs des voitures ou les guidons de nos motos, lors des manifestations organisées par tous nos confrères et par nous-mêmes.

M. G.



Beaucoup de motocyclistes aiment, comme notre abonné anglais M. Carter, orner leur machine des insignes des clubs dont ils sont membres.



MOTOBECANE

MOTOBÉCANE a lancé chez nous la moto populaire, et s'est efforcée toujours de créer des machines de durée illimitée, simples et économiques, et très bon marché. Nous devons dire que cette marque a fourni un effort considérable et qu'aux qualités qui ont déterminé son succès initial, elle joint une très belle présentation et un prix de premier ordre.

Nous trouvons à son stand 4 séries de machines : Véломoteurs, Tourisme Standard, Tourisme luxe, Grand Tourisme, Sport et Grand Sport.

Véломoteurs. — Le modèle à 999 francs représente le véhicule automobile le meilleur marché à l'heure actuelle. Et, malgré cela, il possède un moteur à turbulence, une transmission par chaîne, le réservoir en selle sur les modèles hommes. Le type B. I. C. comporte un embrayage, des freins à tambours et des amortisseurs de transmission.

Tourisme Standard. — Il y a deux modèles 2 CV. L'un possède un moteur 2 temps à turbulence, une boîte à 2 vitesses, une transmission chaîne-chaîne, une fourche à parallélogramme. L'autre comporte un bloc moteur à 4 temps, à soupapes latérales, de 175 cmc. de cylindrée, trois vitesses.

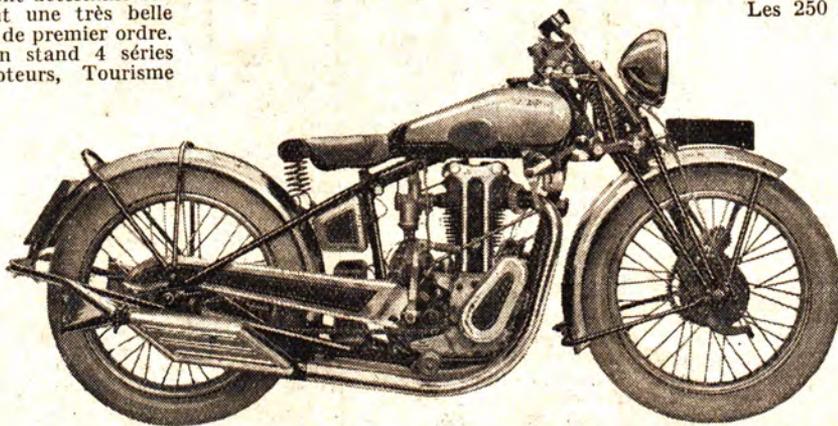
Nous trouvons dans cette série des 250, 350 et 500 cmc. à bloc moteur dont le graissage est assuré d'une manière très curieuse. Ce sont les volants qui projettent l'huile dans une canalisation principale d'où elle est acheminée aux points à graisser. Pour les 350 cmc., il y a

un type à soupapes latérales, et un type à soupapes en tête et double échappement. La 500 cmc. à soupapes latérales, permet de réaliser un équipement motosidecar au prix extraordinaire de 5.380 fr.

Série luxe. — Toujours des blocs moteurs 250 et 350 cmc., à soupapes latérales ou à soupapes en tête et double tube.

Le cadre, à berceau, est très rigide. Le réservoir et tous les accessoires sont chromés.

Grand tourisme. — Blocs moteurs 350 et 500 cmc., soupapes latérales ou culbutees, selon les modèles. Présentation de



La 350 Motobécane à culbuteurs fut, comme tous les modèles de la marque de Pantin, très admirée par les connaisseurs. A signaler dans ce stand le très gros effort fait au point de vue du fini de présentation.

luxe avec généralisation du chromage.

Sport et Grand Sport. — Blocs moteurs à soupapes en tête de 250, 350 et 500 cmc. Le plus remarquable est celui à quatre soupapes. Le 500 cmc. atteint le 130 à l'essence. Il a déjà fait parler de lui en course. Notons qu'il a le graissage standardisé sur tous les blocs Motobécane et qui n'a jamais donné aucun mécompte.

MAC

CETTE société poursuit la construction d'une deux cylindres côte à côte, soupapes en tête, commandées par culbuteurs, transmission acatène, cadre acier embouti. Cette machine est maintenant livrée à un prix extrêmement bas. Le fini a été nettement amélioré ainsi que la présentation.

NEW MAP

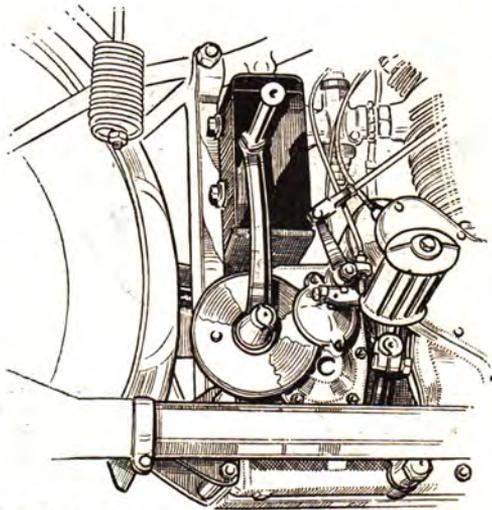
Il y a six modèles véломoteurs New Map, les uns montés avec des moteurs P. O. G., les autres avec des moteurs New Map, les autres avec des Aubier et Dunne. La seule moto à deux temps est une 175 cmc. à moteur Zurcher et boîte à 3 vitesses Burman.

Les 250 cmc. à boîte Burman, cadre semi-berceau, roue AR à broche, sont équipées soit d'un moteur New Map à tupapes latérales, soit d'un J. A. P. ou d'un M. A. G. à soupapes latérales, soit d'un J. A. P. à culbuteurs et double tube.

Les 350 cmc. ont un cadre à double berceau, une roue AR à broche, une boîte Burman. Les moteurs sont le New Map à soupapes latérales, le M. A. G. à soupapes en tête, le M. A. G. à sou-

papes opposées, le bloc Chaise 350 cmc. Les mêmes modèles existent en 500 cmc sauf le modèle à bloc moteur Chaise. Enfin, il y a une 750 cmc. 2 cylindres, à soupapes opposées M. A. G., avec boîte Albion à 4 vitesses: c'est un modèle spécialement étudié pour le sidecar. Les roues sont interchangeables. Un sidecar figure également parmi les productions de New Map: châssis en acier embouti, quatre attaches, garde-boue à joue, carrosserie semi-sport.

Mais nous avons omis le modèle le plus intéressant du stand, et un des plus intéressants du Salon, le semi-bloc 350 et 500 cmc. C'est un moteur à culbuteurs enfermés et double échappement. Le



La boîte de vitesses du semi-bloc à carter réservoir d'huile de la nouvelle New-Map à culbuteurs. On remarque la position très rationnelle de la batterie, au centre de la machine.

carter porte de part et d'autre du cylindre, la dynamo et la magnéto, toutes deux entraînées par engrenages. Mais, ce qui est le plus curieux, c'est qu'à sa partie inférieure, le carter s'évase en un plateau qui sert de réservoir d'huile de grande surface, l'huile en nappe unie est énergiquement refroidie. Ce plateau sert aussi de support à la boîte de vitesse Burman et un alignement parfait est garanti. Le carter primaire en aluminium est étanche. Cet imposant semi-bloc est monté dans un cadre à double berceau, à roue AR, à broche, etc... C'est là une machine très remarquable et qui a longuement arrêté les visiteurs.

O. E. C.

L'O. E. C., avec son cadre à suspension arrière et sa direction Duplex à quadrilatère déformable, est une machine que nous avons eu souvent l'occasion de signaler. Sa direction lui assure une stabilité automatique. C'est une machine très sûre et très confortable.

PEUGEOT

PEUGEOT a, des besoins de la clientèle française, une connaissance très exacte. D'autre part, la puissance de ses moyens de production lui laisse le libre choix des solutions à employer. Elle est donc partie de modèles originaux, longuement éprouvés, très modernes, très pratiques et qui pouvaient permettre d'établir un programme de construction sur plusieurs années. Constance de la fabrication, qualité régulière des matériaux employés et prix très réduits, sont les avantages qu'en tire la clientèle. Cela permet aussi de produire une grande variété de types.

Le programme de Peugeot s'étend au vélomoteur à la 350 cmc. assez puissante pour tous les besoins courants. Les vélomoteurs Peugeot sont des modèles du genre cadre à berceau, fourche à parallélogramme et ressort central, moteur à 2 temps, 3 lumières, d'une mise en marche aisée et très bien refroidi, freins puissants. Signalons le démultiplicateur avec pignons chrome nickel, travaillant dans l'huile, la culasse nickel, rapportée, les pattes de fourche arrière renversées, les freins

à tambours. Parmi les modèles de vélomoteurs, ce sont les plus chers qui ont atteint le plus gros chiffre de vente.

La 175, 2 temps 2 vitesses, à boîte séparée, est d'un prix très bas (1.995 fr). C'est une machine simple et robuste.

Tous les autres moteurs sont des blocs moteurs 175, 250 et 350 cmc. Ils sont à soupapes latérales, à l'exception de la 4 CV Grand Sport à soupapes en tête. Certains modèles ont des roues à broche et une nouvelle fourche à ressort central, travaillant à la compression. Les amortisseurs, réglables à la main, sont disposés à l'intérieur de la fourche. Le klaxon est monté en avant de la fourche. On remarque également une bé-

retien est proverbiale. Un peu d'huile de temps à autre et c'est tout. Quant au nettoyage, il s'effectue au jet.

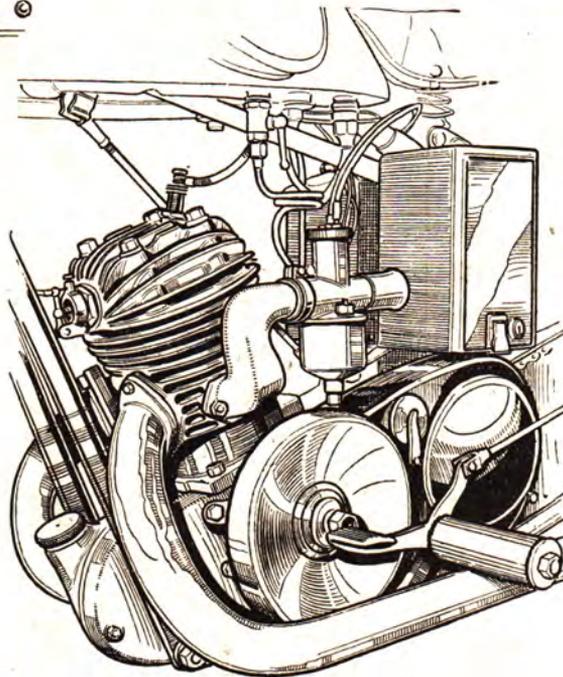
Cette mécanique nette, saine, robuste, s'allie à une très belle présentation. Un gros effort a été fait de ce côté. En somme, le programme de Peugeot c'est de produire, dès l'abord, un dessin très moderne, très logique et de travailler sans trêve à l'améliorer. Politique de sagesse et de conscience qui porte ses fruits. Peugeot a connu, au point de vue sportif et commercial, une très belle année. L'élégance des modèles 1933, leurs qualités mécaniques, leur adaptation parfaite aux besoins de la clientèle française, ne pourront que maintenir ce succès.

PIERRE PSALTY

CHEZ Pierre Psalty, nous trouvons de très beaux modèles N. S. U. et les Royal Enfield.

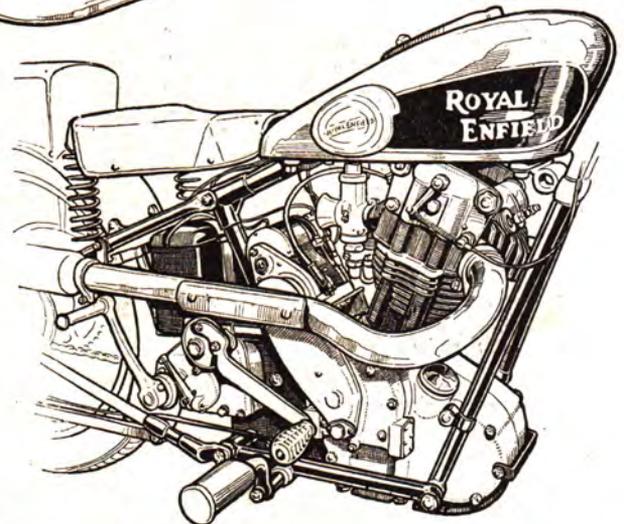
Parmi les Royal Enfield, plusieurs modèles retiennent particulièrement l'attention. C'est tout d'abord une machine utilitaire «Cykar». Le cadre est d'une seule pièce en acier embouti. Il enveloppe tout le mécanisme. Le moteur est un deux-temps de 56 $\frac{7}{8}$ d'alésage et de 60 de course (148 cmc.), embiellage à galets, piston en alliage léger, graissage par mélange, boîte séparée à trois vitesses transmission par chaîne, béquille centrale. Avec éclairage cette luxueuse petite machine coûte 3.700 francs.

La 225 cmc. deux-temps Royal Enfield apparaît sous une forme très moderne avec le nouveau cadre Enfield à double berceau et tube supérieur unique. Ce cadre est très léger et très robuste. Signa-



La nouvelle Calthorpe « Ivory Minor » est munie d'un 250 Villiers deux échappements. Voyez le carter nouveau formant réservoir d'huile. Le bouchon de remplissage est très accessible.

quille centrale à dispositif de verrouillage à l'arrêt et antivol. Beaucoup de détails pratiques, comme le garde-boue à charnière. Les moteurs ont été encore améliorés sous le rapport de la puissance et de la souplesse. Le graissage s'effectue par une pompe à engrenages sur tous les modèles. La simplicité d'en-



La 500 Royal Enfield à moteur incliné, quatre soupapes. Cette belle machine a quatre vitesses commandées par sélecteur. Les tuyaux d'échappement sont surélevés à la mode anglaise.

ons également le garde-boue arrière amovible qui se trouve sur tous les modèles Enfield. Le deux-temps Royal Enfield (64×70) possède deux échappements et une culasse en alliage léger. Cette machine vaut 5.000 francs.

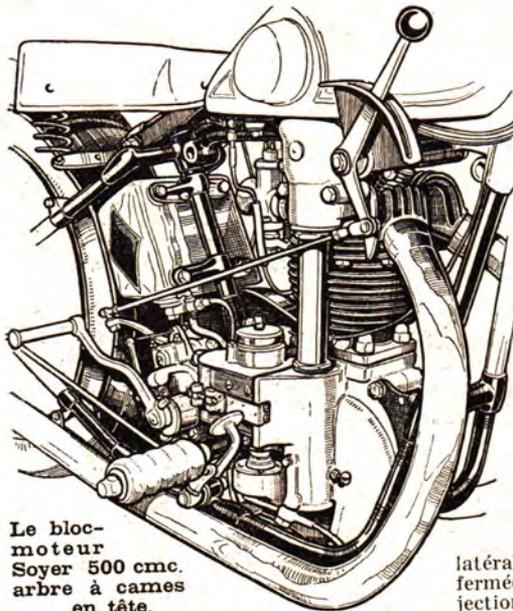
Les modèles Bullet sont des machines de sport. Le moteur à soupapes en tête (quatre soupapes pour la 500 cmc.) a les cotes suivantes (248 cmc. 67×77 $\frac{m}{m}$; 346 cmc. 70×90 $\frac{m}{m}$; 488 cmc. 85,5×85 $\frac{m}{m}$). Double tube d'échappement relevé ou bas à volonté. Soupapes commandées par culbuteurs sur galets. Distribution à double came attaquant directement les poussoirs. Pompe mécanique à débit réglable. Graissage sous pression à la tête de bielle, réserve d'huile dans le carter. Carburateur à pompe. Boîte à quatre vitesses et commande au pied, carter primaire étanche. Chrome et émail noir. La ligne générale est sobre et élégante. Les prix sont très abordables. Signalons enfin la 500 cmc. à soupapes latérales à longue course (80×99 $\frac{m}{m}$ 25) et la puissante 1.000 cmc. (exactement 976 cmc. 85,5×85) bicylindre en V, soupapes latérales protégées quatre vitesses. Cette machine est très compacte, très maniable et convient également bien au solo et au sidecar. Elle fait le 120 en solo, et le 100 avec un sidecar.

SOYER

VÉLOMOTEUR conforme à la technique actuelle. Moteur Aubier et Dunne. Motos 350 cmc. S. A. moteur Sturmey Archer d'origine, soupapes latérales, boîte trois vitesses, cadre double berceau. S. A. C. moteur Sturmey Archer, culbuteurs, cadre double berceau. S. S. A. moteur Sturmey Archer, cadre droit, interrompu.

Motos 500 cmc. S. A. S. Moteur S. A. soupapes latérales S. A. C. S., moteur S. A. culbuteurs, cadre double berceau.

La O 10-2 possède un bloc-moteur Soyer à arbre à cames en tête et double échappement dans un cadre à double



Le bloc-moteur Soyer 500 cmc. arbre à cames en tête.

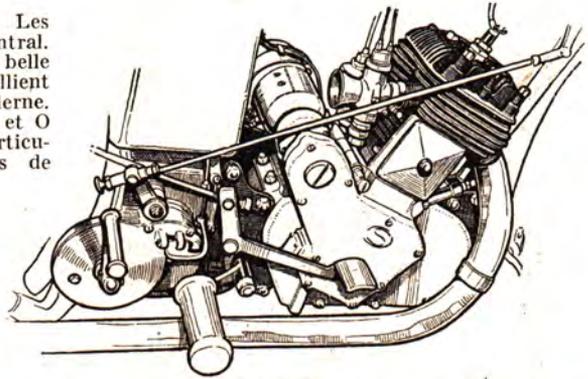
berceau. La O 11-A est à boîte de vitesses indépendante. Un sidecar complète cette liste de modèles.

Les cadres sauf celui de la S. S. A.

sont à double berceau. Les fourches sont à ressort central. Les belles lignes, la belle présentation des Soyer s'allient à une technique très moderne. Les S. A. C., S. A. C. S. et O 11-A conviennent tout particulièrement aux amateurs de vitesse.

SAROLEA

SAROLÉA lance à un prix très modéré, une jolie moto légère de 150 cmc. qui dépasse le 60 et permet de très belles moyennes. Le bloc-moteur monocylindrique à deux temps a un alésage de 55 $\frac{m}{m}$ et une course de 62 $\frac{m}{m}$. Le cylindre est incliné, le piston est en fonte spéciale. Les ailettes ont un large développement surtout dans les parages de l'orifice d'échappement. L'embrayage à disques est commandé du guidon. Il y a deux vitesses et un kick starter. Le graissage se fait par mélange. Le changement



Saroléa présentait une nouvelle machine dont le 600 cmc. à soupapes latérales est inclinée dans le cadre. Conception saine, robustesse, fini irréprochable.

boîte est remarquable. La boîte repose sur deux axes transversaux qui peuvent se déplacer dans des glissières. La tension se règle au moyen d'un tendeur très accessible. Les boîtes à quatre vitesses sont spécialement construites par Sturmey Archer. Bien d'autres détails sont à remarquer : montage de la montre et de l'indicateur sur les pattes de fixation du phare, garde-boue à charnière, etc.

Les modèles sont les suivants : 350 cmc. tourisme, moteur incliné à soupapes latérales, cadre interrompu, surbaissé, trois vitesses, vitesse environ 85km./h. — 500 cmc. tourisme, moteur vertical, 80,5×97 $\frac{m}{m}$, soupapes latérales, réservoir à huile séparé, trois vitesses, vitesse 100 à l'heure. — 600 tourisme, moteur incliné, trois vitesses, cadre berceau, vitesse, 105 km./heure. — 350 cmc., supersport, soupapes en tête, culbuteurs enfermés, moteur incliné, trois vitesses, cadre interrompu. — 500 cmc. supersport à culbuteurs, boîte trois ou quatre vitesses (supplément), vitesse 120. — 600 supersport, 88×97 $\frac{m}{m}$, même équipement. — 500 racing 80,5×97 $\frac{m}{m}$, monocylindrique incliné, piston et cames spéciales, chambre d'explosion usinée, carburateur double cuve, cadre berceau, vitesse, 135 kilomètres.

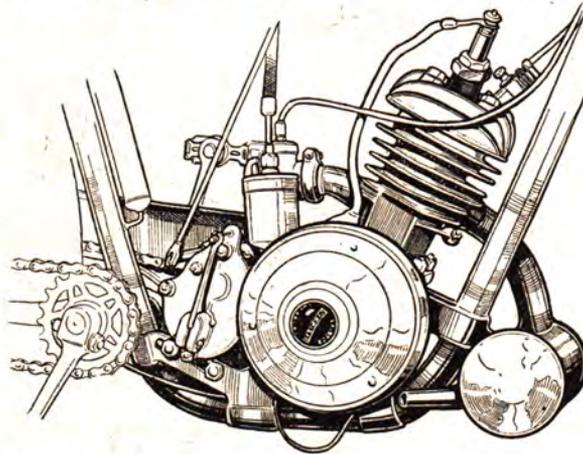
La Saroléa reste un des plus beaux exemples de la construction belge.

PRESTO

C'EST un vélomoteur monté avec le Saches à deux vitesses et embrayage à disque unique. Cadre berceau. Fourche élastique à ressorts compensateurs. Freinage dans le moyeu arrière.

RADIOR

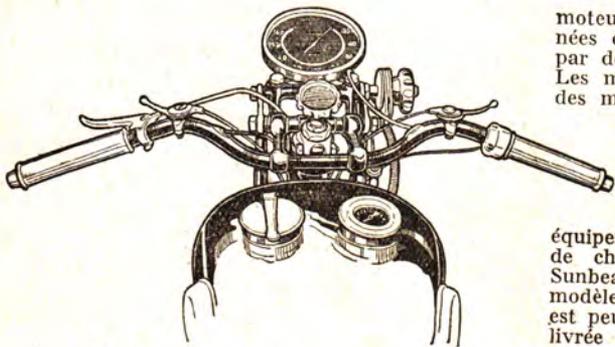
NOUS trouvons d'abord à ce stand toute une gamme de vélomoteurs montés avec moteur Aubier et Dunne ou avec moteur Nervor, avec ou sans changement de vitesses. Cadre à berceau. Il y a également des cadres ouverts pour dames. Sur les moteurs Nervor il y a un collecteur d'échappement en aluminium



Au stand Monet-Goyon, le nouveau vélomoteur à moteur Villiers incliné et boîte séparée à deux vitesses suscitait un gros intérêt parmi les visiteurs. Ci-dessus le moteur et la boîte.

de vitesse se trouve dans un compartiment spécial et est graissé à l'huile épaisse. Un volant magnétique assure allumage et éclairage. La transmission se fait par chaîne, il y a un amortisseur de choc à la boîte de vitesses. Le cadre en tubes à berceau est surbaissé. Fourche à ressort central. Le poids est de 65 kilos.

Dans les autres modèles à l'exception de la 500 tourisme, tous les moteurs sont inclinés, tous sont graissés par circulation d'huile sous pression (graissage à carter sec). Dans les moteurs à soupapes latérales, la chambre des soupapes fermée par un couvercle reçoit les projections d'huile des volants. A l'exception de la 500 tourisme, l'huile se trouve logée dans un compartiment du carter. Les boîtes de vitesses sont très silencieuses. L'embrayage dégage très bien et permet un passage très facile. La fixation de la



Au stand de Nieuport, la nouvelle « 90 » Sunbeam à quatre vitesses et sélecteur faisait une impression formidable. En voici quelques détails : sur le réservoir, un manomètre d'huile permet de se rendre constamment compte de la pression, le bouchon est à ouverture extra rapide. Sur le haut de la fourche, on remarque le gros bouton molleté de serrage des amortisseurs, permettant à chaque instant d'avoir le réglage optimum de la suspension. Autre détail. L'indicateur de vitesse à grand cadran, sur lequel des zones rouges indiquent le moment optimum de passage des quatre vitesses. Terminons en ajoutant que cette nouvelle « 90 » frise le 165 !...

de grande capacité et formant une première chambre de détente. Le cylindre est un Alpac chemisé, piston en métal Alsia avec segments Amédée Bollée. Bielle cémentée trempée et rectifiée, tête de bielle à galets.

Le cadre des motos Radior a sa partie centrale, poutre supérieure, poutre avant, poutre de selle en acier matricé et d'une seule pièce. Les fourches A. V. et A. R. sont tubulaires. La fourche avant à parallélogrammes est à ressort central travaillant à la compression. Quelques modèles ont un cadre tubulaire (les 175 et 250 cmc. à moteur Aubier et Dunne, J. A. P. deux-temps, J. A. P. latérales). Les modèles à cadres matricés sont équipés soit d'un J. A. P. 350 cmc. à soupapes latérales (boîte Burman), soit d'un bloc Chaise 350 cmc. ou 500 cmc., soit d'un J. A. P. 350 cmc. ou 500 cmc. à culbuteurs (boîte Burman). Sur presque tous les modèles les pneus sont des ballons 700x100.

ROY

CETTE marque prépare un gros effort dans le domaine du sidocar. Le châssis utilise à la fois la tôle emboutie et le tube, les carrosseries sont très luxueuses et très confortables. Le prix est très réduit.

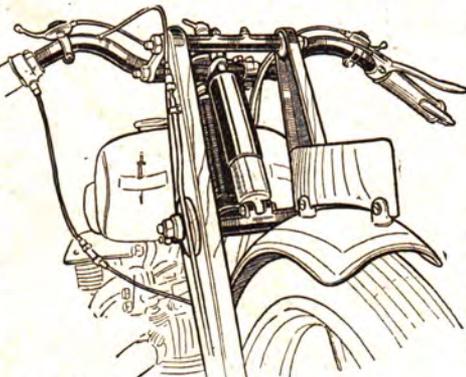
SUNBEAM

Les Sunbeam figurent parmi les machines chères et pourtant il est reconnu, grâce à leur haute qualité, qu'elles sont parmi les plus économiques. Elles sont pratiquement inusables. N'étant pas limités par un prix de vente trop bas, les constructeurs n'ont pas eu à lésiner et chaque détail est parfait. D'autre part, Sunbeam est prudent et reste attaché à la tradition, sans en être malgré tout esclave. Les divers moteurs de 350 à 600 sont tous des monocylindres à quatre temps. Ceux à soupapes en tête sont des

moteurs carrés, les soupapes sont inclinées et sur certains modèles rappelées par des ressorts en épingle à cheveux. Les moteurs à soupapes latérales sont des moteurs à longue course. Rien de très particulier comme technique mais un usinage admirable. Tout cela est sain, normal, équilibré, à l'abri de tout reproche. Sunbeam est un des très rares constructeurs qui équipent leurs modèles de carter de chaîne secondaire et les carters Sunbeam à bain d'huile sont le modèle du genre. La célèbre 90 Sunbeam est peut-être la 500 cmc. la plus rapide livrée à la clientèle. Deux machines de série ont gagné deux répliques dans le dernier T. T. à plus de 115 de moyenne. A la 90 correspond en 350 la 80 et enfin une 250 vient d'apparaître.

RAVAT

RAVAT présente d'excellents vélocitateurs dont les caractéristiques essen-



Les Durandal sont de remarquables racers. Ci-dessus on voit la nouvelle fourche étudiée par M. Ulberich, qui essaie lui-même tous ses modèles. On voit que le ressort central travaillant à la compression est enfermé dans deux tubes télescopiques, de sorte qu'il travaille constamment dans un bain de graisse. Très belle conception.

tielles sont les suivantes : moteur monocylindrique 100 cmc. deux-temps; débrayage, transmission par chaîne avec amortisseur, cadre interrompu, fourche haubannée à parallélogramme, larges garde-boue. Réservoir en selle, selle trois attaches. Pneus 600x55. Il existe un modèle dames.

Parmi les nombreux modèles de motos signaux la E. R. 102, qui a un moteur deux-temps double échappement, et une boîte à deux vitesses. Béquille centrale. Les 250 cmc. sont équipées de moteurs Blackburne à soupapes latérales. Il y a sept modèles 350 cmc. Le cadre est à double tube supérieur. La fourche Ravat possède des amortisseurs réglables. Les

moteurs sont le Ravat à soupapes latérales, le Blackburne à soupapes latérales, le Zurcher à culbuteurs, le Blackburne à culbuteurs et deux échappements. Pour les modèles à culbuteurs, la boîte de vitesses est fixée par dessous. Le débrayage au pied, si commode, figure sur la plupart de ces modèles.

Les 500 cmc. sont représentées par trois modèles : une 500 cmc. à moteur Blackburne à soupapes latérales. Le cadre est en tube de 36 mm. Le cadre à berceau est utilisé pour les modèles à culbuteurs Blackburne et Zurcher. Moyennant un léger supplément le modèle à moteur Blackburne peut être équipé d'un changement de vitesses au pied.

La construction de ces machines est très soignée.

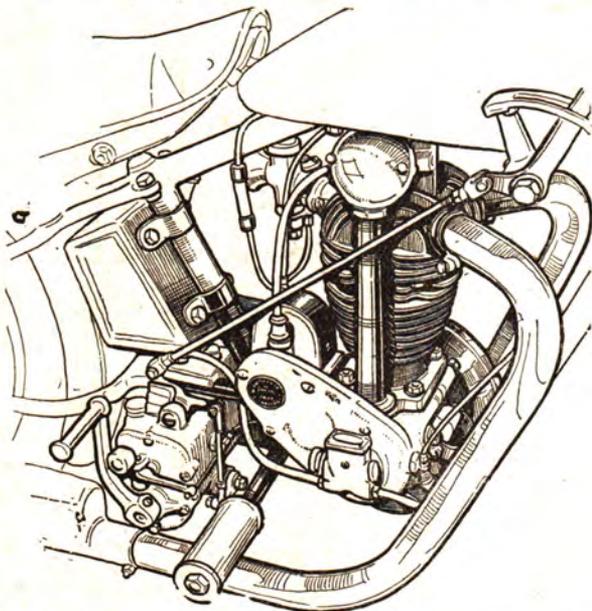
ROVIN SAN SOU PAP

Les modèles deux-temps 175 cmc. tourisme et sport et 250 cmc. sont bien connus. Ils sont du type classique à trois lumières, piston fonte allégé, vilebrequin sur roulements à billes, tête de bielle à galets. Le cadre des types sport à quatre-temps sont d'une seule pièce en tôle emboutie.

TRAIN

TRAIN est un homme convaincu et il a la passion de la mécanique. Entretenez-vous avec lui et vous verrez quelle expérience il possède, combien chaque détail de ses moteurs est étudié.

La quatre cylindres à cardan n'est pas une machine qu'on sort seulement à l'occasion des expositions, mais il en existe plusieurs exemplaires qui sont en service courant. Nous retrouvons toutes les solutions qui ont fait leurs preuves dans les moteurs d'automobiles : quatre cylindres en ligne, graissage sous pression, soupapes en tête verticales. La différence ne porte guère que sur le refroidissement qui se fait par l'air ambiant ou par l'air canalisé.



Rhonyx présentait à son stand une 250 cmc. munie du nouveau moteur Stainless à culbuteurs. La boîte comporte trois rapports. Le moteur a un volant extérieur.

Le bloc moteur 350 cmc. 2 temps est excellent pour la moto utilitaire.

La distribution du 350 cmc. à soupapes en tête se fait toujours par de longs balanciers en duralumin avec patins d'acier. On ne peut rien rêver de plus robuste.

La maîtrise de Train, en ce qui concerne les moteurs de petites cylindrées, n'est pas moins remarquable. Les 2 temps 100 et 125 cmc. se trouvent sur de nombreuses machines du Salon et les petites quatre temps sont très chaleureusement accueillies. Un examen du petit bloc moteur 100 cmc. quatre temps à deux vitesses est très instructif. La distribution se fait de la manière suivante. Le pignon de dédoublement porte une came qui attaque directement le poussoir de la soupape d'échappement et par basculeur, celui de la soupape d'admission; es poussoirs sont en acier nickel chrome. Les soupapes en acier S.O.S. Aubert Duval ont 22 % de diamètre. Le changement de vitesse est opéré au moyen d'un double embrayage, par cône bronze, avec commande au guidon. Les engrenages sont toujours en prise. Le petit moteur comporte des cache-soupapes et une magnéto à avance variable. Le graissage utilise les pulsations de l'échappement pour produire dans le réservoir d'huile une pression. Un pointeau permet de régler le débit. Le graissage interne se fait par barbotage.

Comme autres détails intéressants sur les motos Train, signalons le kick starter de la 350 cmc., qui se dégage en cas de retour, et le tansad à suspension intégrale.

RHONY'X

La société Rhony'x construit des motocyclettes et des moteurs Stainless qu'on trouve sur un certain nombre de machines du salon.

Les vélomoteurs (moteur Stainless) à starter et débrayage, et à deux vitesses commandées au guidon répondent à la technique actuelle du vélomoteur, transmission par chaîne, fourche à parallé-

gramme, réservoir en selle, freins à segments, etc.

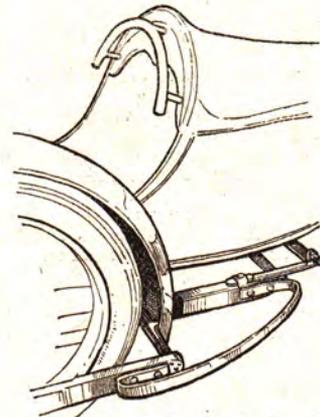
Puis vient une 125 cmc., moto légère à moteur Stainless et deux vitesses, moyeu Aya à starter.

La 250 cmc. à moteur Stainless, deux temps (67x70 %) double tube, boîte à trois vitesses et une 250 à moteur Stainless à culbuteurs et deux échappements sont deux très jolies machines. Cadre à berceau. Le boîtier des culbuteurs ferait croire à une distribution par arbre à cames. Le volant est extérieur.

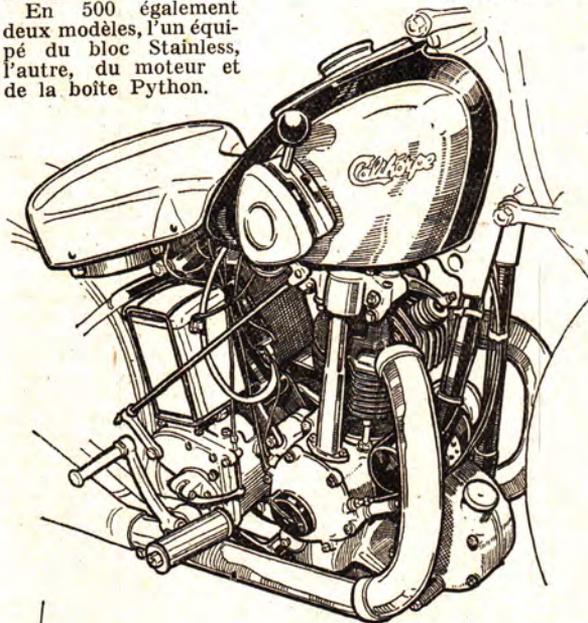
Le bloc-moteur Stainless 350 cmc. (70x90) soupapes latérales, embrayage à sec, trois vitesses avait été très favorablement accueilli il y a deux ans et nous retrouvons ces qualités de simplicité, d'accessibilité et de robustesse.

Un modèle de sport est équipé d'un moteur Python, 350 cmc. à quatre soupapes et d'une boîte Python à quatre vitesses.

En 500 également deux modèles, l'un équipé du bloc Stainless, l'autre, du moteur et de la boîte Python.



Le sidecar New Map est de lignes fort agréables. Sur ce modèle, un petit pare-chocs latéral a été prévu.



graissage sous pression avec réserve d'huile en avant du carter, 3 vitesses, cadre à tubes droits, fourche à ressort central. Le moteur est légèrement incliné. Le type N. M. a les mêmes caractéristiques avec un moteur de 350 cmc. (70x89). Un modèle analogue existe en 500 cmc. La W. L., construite selon les mêmes principes, a un moteur à soupapes latérales de 72 cm d'alésage et de 85,5 de course.

Deux types compétition à moteur incliné 500 et 350 cmc.

Les Silent Scouts sont des machines à grande vitesse, mais souples, confortables et silencieuses. Soupapes en tête, tubulures d'échappement relevées, changement de vitesse au pied. Le cylindre est incliné

et les ailettes horizontales. Sous le moteur, il y a une plaque de protection.

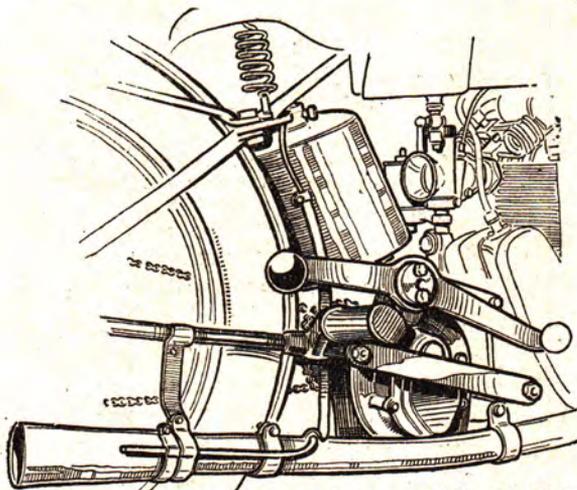
La protection a été très étudiée par Triumph. Non seulement sur certains modèles, un capotage en tôle couvre le carter moteur et la boîte de vitesse, mais encore il est possible d'adapter des flasques latéraux de protection maintenues par cinq boutons moletés. Bien entendu, le « clean handlebar » dégagé de manettes, figure sur tous les modèles.

TRIUMPH

Très belle exposition, très complète, à l'exception de la 150 cmc. soupapes en tête, machine de luxe, malgré sa petite cylindrée et d'un prix assez élevé. Mais la gamme de modèles est déjà assez complète pour satisfaire tous les goûts. Une petite machine utilitaire à moteur deux temps 175 cmc., deux vitesses, cadre à double berceau. La 250 W. O. 4 temps 63x80, double tube, soupapes en tête, a des culbuteurs enfermés,

VANNOD

VANNOD est un maître carrossier qui a compris l'un des premiers tout l'intérêt que présentait le sidecar. Au temps des sabots et des bateaux, et autres formes de haute fantaisie, il a créé un châssis solide, pourvu d'attaches rationnelles, et une carrosserie de lignes simples, harmonieuses, et d'un grand confort. On peut croire que René Gillet quand il s'est adressé à Vannod pour la fourniture de ses carrosseries de sidecar, savait fort bien ce qu'il faisait. La construction de ces beaux sidecars est remarquablement soignée et d'une solidité à toute épreuve. Il y a beaucoup de place dans un sidecar Vannod, le maximum de place



Au stand Velocette, on voyait la nouvelle K. T. T. Cette machine de compétition fourmille de solutions intéressantes. La fourche Webb comporte un haubanage latéral tout à fait remarquable et personnel à Velocette. La nouvelle boîte a naturellement quatre vitesses et une commande par sélecteur au pied. L'arrière du cadre a été renforcé et comporte maintenant six tubes au lieu de quatre, la triangulation en est parfaite. On voit sur ce cliché la trompette qui termine le tube d'échappement.

dans le minimum d'espace. La forme elle-même est très étudiée pour réduire au minimum la résistance de l'air. Vannod a également étudié divers side-cars, répondant aux besoins de l'armée.

Le châssis du sidecar Vannod comporte une suspension fort efficace et très simple, la roue est portée par des coulisseaux se déplaçant entre des ressorts sur des tiges verticales.

La grosse production de Vannod lui a permis de livrer ses sidecars à des prix très avantageux malgré leur haute qualité.

V ET W.

Le châssis du sidecar V et W est en tubes. Les raccords en acier forgé sont brasés. La suspension sur ressorts demi-cantilever est très souple. Le garde-boue à joue latérale offre une très bonne protection. La carrosserie est très soignée. La carcasse de bois est recouverte de tôle. Les coussins à ressorts sont très souples. Il y a toute une série de carrosseries et, en particulier, une carrosserie commerciale prévue pour une charge de 150 kilos.

N. S. U.

Les célèbres machines allemandes se trouvaient au stand de Pierre Psalty.

Il existe deux modèles. La 500 cmc. S. S. a une cylindrée de 494 cmc. (80

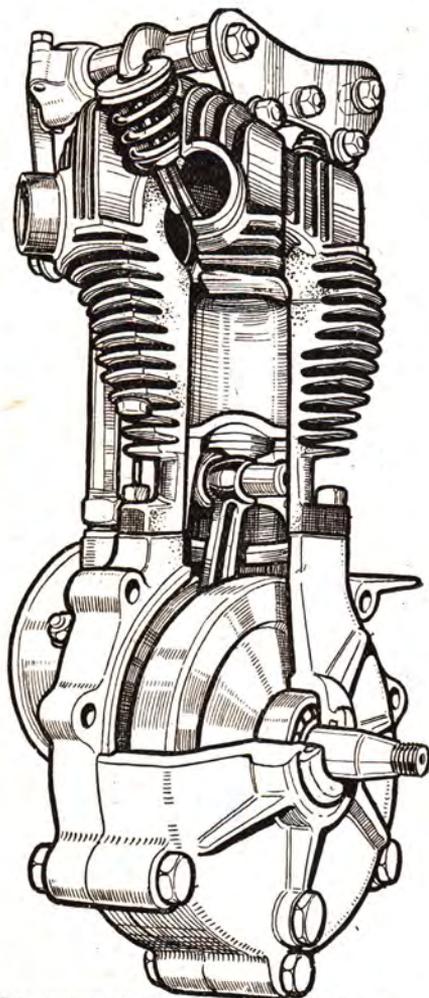
× 99 $\frac{2}{3}$). Le taux de compression pour la marche à l'essence est de 6 à 1. Nous trouvons les solutions habituelles : paliers à billes, tête de bielle à galets, graissage par circulation et pompes et engrenages, allumage par magnéto. Les soupapes sont commandées par un arbre à cames en tête du cylindre. L'entraînement se fait par pignons coniques et arbre vertical.

Cette distribution est très simple et très robuste, mais elle nécessite la solution de problèmes multiples si on veut en tirer de bons résultats. Pour n'en donner qu'un exemple, signalons l'allongement du cylindre à chaud. Il faut prévoir un arbre en deux parties coulissantes si on veut que l'engrènement des pignons reste correct. La commande par arbres à cames de P. N. S. U. dessinée d'ailleurs par un ingénieur qui possède une expérience très étendue de cette distribution est parfaitement au point. Le graissage et la protection sont parfaits. L'arbre bien guidé et bien centré ne peut fouetter ou vibrer. La boîte de vitesses est une N. S. U. à trois rapports à commande au pied, et embrayage à disques multiples. Le cadre tubulaire est brasé. Le moteur et la boîte de vitesses reposent sur un double berceau. Le tube avant, le tube de selle, le tube supérieur sont simples et de gros diamètre. La fourche à parallélogramme comporte un ressort central.

Une machine comme la S. S. ne peut être très bon marché. Aussi

Le moteur de la « Compétition » N. S. U. 500 cmc., que l'on voyait au stand de Pierre Psalty. Ce cliché montre la plupart de ses détails de construction. On peut voir le mode de fixation du cylindre sur le carter, par quatre colonnettes, maintenant également la culasse. Le cylindre étant crevé, on a ainsi une idée de la profondeur des ailettes. On remarque aussi combien le graissage de ce moteur à haut rendement a été étudié par les nombreuses tubulures aboutissant à tous les organes en rotation de ce moteur. L'arbre à cames en tête comporte une pompe spéciale et un graissage particulier. Le cadre de cette N. S. U. est du type Norton à berceau; une semelle robuste soutenant le moteur.

N. S. U. a-t-il été amené à étudier un modèle de prix plus réduit, c'est la S. 501 qui est encore une machine rapide. La S. S. fait le 140, la S. 501 atteint aisément le 125 km. L'aspect de la 501 S. rappelle celui de la S. S. et il faut l'examiner de près pour s'apercevoir que son moteur a des soupapes commandées par culbuteurs et tiges. Celles-ci sont enfermées dans un tube de gros diamètre. Alésage, course, taux de compression et la plupart des détails sont les mêmes que sur le moteur de la S. S. et la puissance atteint une vingtaine de chevaux. La vitesse est d'environ 125 km.-h. Le graissage s'effectue par pompe à engrenages d'où partent trois canalisations, l'une envoie l'huile à la distribution, l'autre au cylindre, la troisième à la tête de bielle.

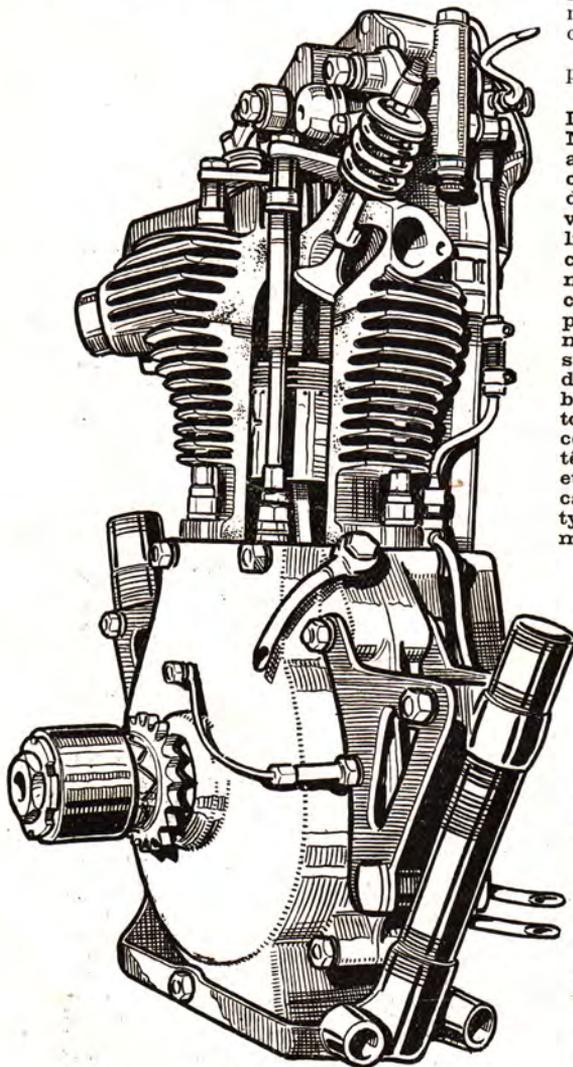


Le moteur 500 cmc. Sturmeier-Archer à culbuteurs. C'est un moteur d'une technique classique, mais d'une exécution particulièrement soignée et d'un très haut rendement. Là aussi nous avons de très grandes ailettes assurant un refroidissement énergique. La coupe ci-dessus montre le généreux roulement de l'axe de vilebrequin. Le carter lui-même est très fortement nervuré. On se rappelle que ce moteur équipait la Soyser qui gagna les grands prix de France 1931 en 500 cmc.

STURMEIER ARCHER

Les boîtes de vitesses Sturmeier Archer, à trois et quatre vitesses sont des modèles du genre et représentent le type même de la boîte de vitesses pour motos. Quant à leur construction elle porte la marque des nombreuses années d'expérience que possède cette maison. On sait que cette année, tout comme dans les précédentes, la boîte Sturmeier figurait sur les machines victorieuses du T. T. et de presque toutes les grandes courses européennes. Et on sait à quels mauvais traitements est exposé un moteur en course.

D'apparition plus récente, les moteurs Sturmeier Archer ont été immédiatement populaires. Très beaux monocylindres de conception classique, très robustes ils atteignent des rendements élevés grâce à une construction très précise et à une mise au point soignée.

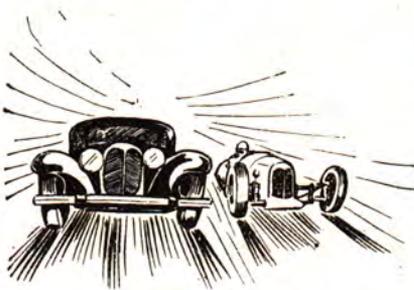




Il faut savoir se contenter de peu et tirer parti de ce qu'on possède. Nous avons un réseau routier très étendu et très complet, peut-être même trop complet, car il y a eu des routes électorales comme il y a eu des chemins de fer électoraux. Les routes françaises sont, en général, bien tracées et suffisantes à nos besoins. Il n'y a que dans certains cas exceptionnels, autour de très grosses agglomérations que de nouvelles artères extrêmement larges gagneraient à être construites. Si Paris possédait, aux environs immédiats quelques-unes de ces très larges voies, réunies par une grande route circulaire, cela rendrait les promenades dominicales beaucoup plus agréables. Mais cela n'est pas grand-chose par comparaison avec l'ensemble du réseau routier. Quant aux autres routes il suffira de procéder à des améliorations successives. D'une manière générale on a pu constater, au cours des dernières années, un effort intéressant, peut-être un peu décousu, de la part des services routiers. Qu'on considère l'état de nos routes en 1919 ou 1920, alors qu'elles avaient été négligées pendant cinq ans, que les procédés de réfection étaient archaïques et qu'on n'avait qu'un matériel démodé et qu'on compare les routes d'alors avec celles que nous avons en 1932, et on devra reconnaître équitablement qu'un progrès sérieux a été accompli. Mais néanmoins il y a encore à faire.

L'autostrade n'est qu'une utopie

On est pris d'une belle passion pour les autostrades italiennes et on a voulu voir dans l'autostrade la voie routière de



Hélas, l'autostrade n'est qu'une utopie.

l'avenir. On a même, à un moment donné envisagé la création d'autostrades inter-européennes qui relierait entre elles les grandes capitales européennes. Mais ce gigantesque projet comme tant d'autres n'a jamais servi qu'à inspirer de beaux discours et dès qu'on a commencé son étude, il s'est évanoui comme tant d'autres. Il

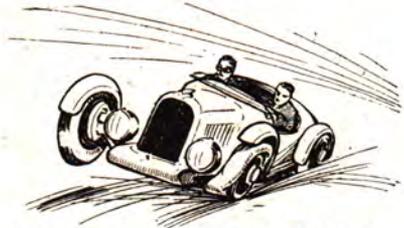
eût coûté beaucoup trop cher pour les services qu'il eut rendus. Le chemin de fer pour les liaisons rapides est plus pratique et si on est trop pressé pour prendre le train, n'a-t-on pas l'avion contre lequel l'auto ou la moto ne peuvent songer à s'aligner. L'autostrade ne peut être qu'une formule exceptionnelle. Il est naturel que l'Italie, dont le réseau routier était en très mauvais état et constituait un obstacle au tourisme, ait envisagé la création d'un autostrade de longueur relativement faible pour amener les touristes à un des endroits les plus pittoresques, mais qu'est-ce, dans la vie d'un pays, qu'une route de 150 ou 160 kms ? Le cas chez nous est tout différent et nous avons dans toutes les directions de belles routes nationales permettant des vitesses très élevées.

Le prix de revient énorme des autostrades oblige à en faire des routes à péage, que dirions-nous s'il fallait en revenir à cette solution archaïque, absolument contraire à la liberté. Combien de nous consentiraient-ils à payer une somme assez forte pour que l'autostrade pût faire ses frais. Nous préférons aller moins vite et emprunter les routes ordinaires. On ne verrait sur les autostrades que quelques snobs ou quelques passionnés de vitesse. Nous ne croyons pas qu'une telle clientèle soit suffisante pour couvrir les frais d'une telle entreprise. En tous cas nous ne pourrions admettre que l'Etat, déplorable administrateur, se lançât dans une telle entreprise. Nous aimerions infiniment mieux qu'il subventionnât un aulodrome, décidément utile à la communauté qu'un autostrade. Que des particuliers en fassent les frais, en courent les risques, s'ils ont de l'argent à perdre !

L'autostrade est d'ailleurs, avec les vitesses normales des véhicules actuels, absolument inutile. Rares sont les conducteurs qui sur une belle route dépassent une vitesse instantanée de 70 à 80 km/h. Et ils ont parfaitement raison. Il ne faut jamais pousser une machine à fond. Sinon on s'exposera à des ennuis mécaniques graves. L'usure sera aussi rapide que la vitesse et les pneus se râperont à vue d'œil. Le gain de temps réalisé ne vaudrait certes pas la perte d'argent représentée par la mise hors service des machines. Qu'on se représente le budget très élevé d'une moto ou d'une voiture très rapide, construite spécialement pour la vitesse. Que sera celui d'une machine normale dont les organes ne sont prévus que pour des allures modérées ? Les garages situés sur les autostrades seraient assurés de faire de belles affaires et de travailler à plein rendement. Il n'y a, d'ailleurs, pas en service régulier un véhicule sur dix qui atteigne le 100 autrement qu'au compteur et encore ne s'agit-il que d'une vitesse impossible à soutenir de manière prolongée. L'auto-

trade, solution de luxe dès le principe, ne peut convenir à la majorité des automobilistes et des motocyclistes.

Que deviendrait alors le tourisme ? Quand on conduit à des vitesses de 120 ou de 130 à l'heure le meilleur conducteur ne doit pas avoir une seconde, pas même une fraction de seconde d'inattention. Il a trop à faire. Il doit surveiller la marche de son moteur qui atteint la limite de sécurité, il doit veiller à la pression de l'huile et au moindre signe de défaillance s'arrêter.



Un éclatement de pneu peut amorcez une embardée mortelle si on se laisse surprendre.

La conduite elle-même est délicate à ses allures. Un éclatement de pneu peut amorcez une embardée mortelle si on se laisse surprendre. Comment dans ces conditions admirer un beau paysage. Et quel écœurement que cette succession monotone de kilomètres. Pas le droit de flâner d'ailleurs. C'est une marche inflexible. A quoi bon dans ces conditions renoncer au chemin de fer. On peut encore entrevoir du wagon de beaux paysages. Ici on n'a pas même ce plaisir. On fait de l'auto et de la moto pour rouler à sa guise et l'autostrade nous enlève toute liberté.

L'autostrade n'est même pas sûr. Croquons-nous que tous les conducteurs qui l'emprunteront seront des as ! Il y aura des maladroits, il y aura des véhicules mal réglés, à la direction flottante, aux freins inexistantes. Il y aura des imprudents qui ne voudront pas se plier à la discipline commune. Il y aura ceux qui à la moindre difficulté perdront la tête. On peut penser ce que seront les accidents à ces allures folles. Il faudra prévoir des hôpitaux et des dépôts mortuaires tout le long de l'autostrade.

Non seulement nous ne réclamons pas des autostrades, — mais nous n'en voulons pas. Leur prix de revient formidable, les frais d'entretien énormes obligeraient ou bien à réclamer à la communauté des sommes qu'elle n'est pas disposée à payer pour le plaisir (?) de quelques-uns, ou à exiger des péages que personne ne voudra acquitter. Les autostrades aux allures qui seules peuvent être leur raison d'être, ruineraient rapidement nos machines et râperaient nos pneus en quelques centaines de

kilomètres. Rares sont les voitures assez rapides pour utiliser les autostrades, plus rares encore les personnes capables de les conduire à ces vitesses. Enfin l'autostrade est la négation même du tourisme.

Ce que nous demandons

Du moins la route actuelle, dans la limite des crédits votés par le Parlement, est perfectible. La plupart des chaussées sont suffisamment roulantes et les routes franchement mauvaises sont devenues rares et leur nombre décroît. Nous avons bien encore les pavés du Nord et ceux encore plus détestables des environs de Bordeaux. Quelques départements ont encore des routes dont l'état est scandaleux, mais on peut espérer que ces derniers vestiges des routes de 1920 disparaîtront



Le goudronnage est un procédé merveilleux... quand il est sec !

dans un avenir prochain. Le goudronnage est un procédé merveilleux, suffisamment économique et même par mauvais temps nos motos et nos voitures ne sont pas transformées en paquets de boue. Nous y trouvons un avantage de plus, c'est une grosse économie de pneus et il n'est pas rare qu'un train de pneus dépasse trente mille kilomètres, dix fois plus qu'avant guerre, malgré des vitesses beaucoup plus élevées. C'est un résultat que nous devons non seulement à l'amélioration des pneus, mais encore aux nouveaux revêtements. A ce propos il n'est pas douteux que l'usure serait beaucoup plus rapide avec le ciment, sur lequel les pneus s'échauffent beaucoup plus que sur les surfaces goudronnées.

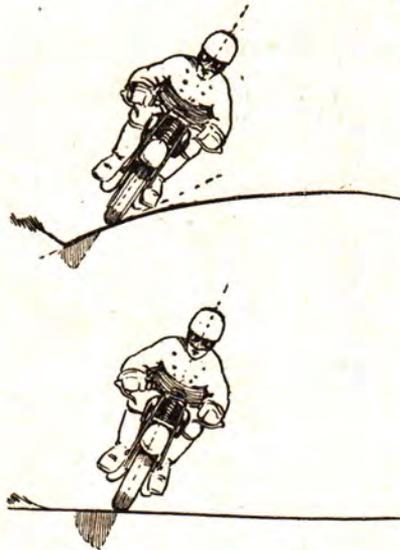
Mais si les routes actuelles sont roulantes il y a un point sur lequel elles laissent souvent à désirer c'est la sécurité. On voit parfois sur le bord de la route un écriteau avertissant que par temps de pluie la chaussée est glissante. Et cela se rencontre, non seulement aux environs de Paris mais dans les provinces. Quand il commence à pleuvoir et qu'on a des pneus dont les sculptures ont presque disparu, il faut procéder avec la souplesse de l'Indien sur le chemin de la guerre. On a l'impression pénible que la machine se dérobe. Un coup de frein et c'est le dérapage fatal. Il faut marcher assez lentement pour s'arrêter presque sans freiner si un obstacle se présente. Il n'y a pas besoin d'aller bien vite pour faire un panache dans les décors. Nous ne sommes pas d'ailleurs les seules victimes. Les cyclistes sont encore plus éprouvés que nous. Que de chevaux se sont

cassé les pattes ! Le remède est heureusement connu. C'est l'incorporation de gravillons au goudron. Encore faut-il un gravillon très fin et relativement coûteux. A la longue le gravillon se noie dans le goudron et n'a plus d'effet. En tous cas il faut faire passer la sécurité avant tout et le premier devoir des services routiers est de nous donner des chaussées qui ne dérapent pas, même si la durée est sensiblement moins grande que celle de revêtements parfaitement lisses.

Signalons en passant une pratique extrêmement dangereuse. Sur les chaussées en macadam on voit des cantonniers découper des molles de gazon sur le bas côté et les jeter sur la route, cela pour remplacer le sable entraîné par l'eau et boucher les nids de poule. Il n'y a rien de plus traître que cette terre quand elle est mouillée.

Du temps du macadam on était obligé de bomber les routes pour que l'eau s'écoule et ne désagrège pas les couches du revêtement. Mais avec le goudron cela n'a plus sa raison d'être. Les routes bombées sont extrêmement dangereuses. Il est éreintant de tenir la droite, aussi la plupart des conducteurs restent au milieu. Quand ils veulent prendre leur droite ils ont l'impression d'embarquer. Dans un virage à gauche, la voiture s'incline vers l'extérieur et est déportée. A moto l'angle entre la moto et la chaussée se trouve réduit et les chances de dérapage augmentent. Aussi on se trouve amené à virer à la corde et à prendre sa gauche. Si subitement un autre véhicule paraît et qu'on veuille se rabattre sur la droite on est déporté vers l'extérieur du virage. Si la chaussée est mouillée, le danger est plus grand encore. Voilà donc un type de chaussée qui rend presque impossible l'observation de la règle essentielle du code de la route. Toute chaussée doit être plate.

Sur beaucoup de chaussées goudronnées le bord est déchiqueté et longe une bande de sol boueux ou meuble. Nous connaissons plusieurs accidents mortels qui sont dus à cette véritable malfaçon. On dérape dans le sol meuble, les roues accrochent la bande de goudron et c'est la chute ou l'embarquée fatale. Nous avons failli avoir nous-mêmes un accident de ce genre avec un



Toute chaussée doit être plate. Voyez la différence d'angle (hachurée) sur une chaussée plate ou bombée pour un même virage.



Sur beaucoup de chaussées goudronnées, le bord est déchiqueté et longe une bande de sol meuble ou boueux.

trois roues rapide. Là encore beaucoup de conducteurs hésitent à prendre leur droite (surtout ceux qui ont une direction à gauche et ne peuvent estimer exactement la distance à laquelle ils se trouvent du bas côté. Le goudronnage devrait être effectué jusqu'au gazon.

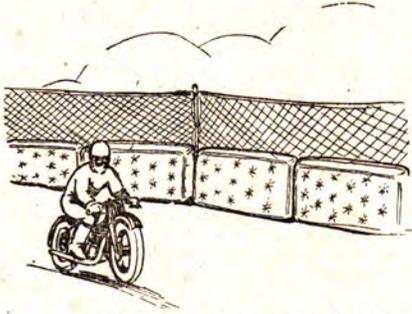
On élargit beaucoup de routes et on a mille fois raison. Allez passer sur une route étroite un camion qui avec son chargement a une largeur qui dépasse trois mètres (des camions chargés de paille ou de foin par exemple) et qui de plus ne tient pas rigoureusement sa droite. La route large réduit considérablement les chances d'accrochage et de collision. Pourquoi faut-il que si souvent la largeur de la route soit réduite par des tas de cailloux et de sable ? Nous avons même vu des routes sur lesquelles il y en avait des deux côtés à telle enseigne que deux voitures ne peuvent se croiser. Et ces tas de cailloux sont souvent déposés pendant des mois avant qu'on entreprenne les travaux de réfection.

Dans bien des cas, un accident serait évité si on pouvait passer sur le bas-côté qui joue en ce cas le rôle d'une bande de sécurité, mais la plupart du temps il y a des saignées. Pourquoi ne pas substituer à ces saignées (si elles sont nécessaires) des drains ?

On a commencé à relever beaucoup de virages et c'est une des mesures les plus utiles pour la sécurité. On élimine ainsi les risques de dérapage et il n'y a plus aucune excuse à ne pas se tenir sa droite dans les virages à gauche. Evidemment le relèvement d'un virage représente un travail considérable et on se représente difficilement la quantité de matériaux qu'il faut déplacer. Mais ce travail a une utilité considérable. Nous connaissons également de nombreux exemples de virages dont le tracé a été modifié. Là encore c'est de l'excellente besogne. On ne peut, bien entendu, pas tout faire d'un seul coup, mais il faut espérer que dans quelques années tous les virages des voies à grand trafic auront été ainsi améliorés. Citons comme un très bel exemple la route de Tarbes à Toulouse particulièrement entre Lannemezan et Tournay dans les Hautes-Pyrénées.

Une question qui peut donner lieu à des controverses, c'est celle des arbres. Rien n'est agréable comme une route bordée de grands arbres dont les cimes se rejoignent comme une voûte d'église. Qu'il est bon de pénétrer dans ce tunnel de verdure après quelques kilomètres parcourus sous un soleil ardent. Mais d'autre part les arbres ont des inconvénients. Ils maintiennent une certaine humidité qui désagrège la route à la longue. Les alternances d'ombre et de lumière sont extrêmement gênantes pour la vue et peuvent même empêcher

d'apercevoir un obstacle. Il en résulte une sorte d'éblouissement, surtout si l'allée d'arbres, est longue. Si par hasard à la suite d'un éclatement par exemple, on fait une embardée on risque fort d'être jeté contre un arbre. Les arbres masqueront les croisements et favoriseront les collisions. Il n'est donc pas douteux que si l'on ne considère que la sécurité les arbres sont dangereux. Mais représentons-nous ce que peut être une route absolument dénudée. Rappelez-vous la route charmante entre Sarcelles et Ecouen (route de Chantilly). Quel aspect sinistre elle a depuis qu'on a massacré les arbres admirables qui la bordaient. Nous nous plaignions à juste titre des panneaux de publicité qui déparent nos



Allons-nous rêver d'une route bordée de filets et de matelas pour amortir les chutes possibles.

routes. Allons-nous de notre côté, en détruire tout le charme en abattant les arbres ? Allons-nous rêver d'une route bordée de matelas ou de filets pour amortir les chutes possibles ? Soyons tout d'abord prudents et n'oublions pas le principe essentiel de la sécurité. La vitesse doit être fonction de la visibilité. Ralentissons donc et jouissons en même temps du plaisir de rouler sous les belles frondaisons. Les clubs veilleront à signaler tous les croisements et ce qui est fort efficace, à peindre une large bande blanche sur le tronc des arbres. Peut-être pourrait-on abattre les arbres aux croisements !

Peut-être aussi pourrait-on supprimer quelques arbres de manière à réduire les chances de heurt au cas où on serait déporté surtout si on envisage de planter des arbres au bord d'une route, on fera cette plantation assez loin. Mais on n'empêchera jamais les fous de se casser la tête, de se jeter dans les arbres, dans les murs, ou de se précipiter dans les rivières et dans les ravins.

C'est une chose très utile que de signaler les virages en peignant en blanc les arbres qui les bordent. C'est surtout la nuit que cela est utile. C'est là une signalisation facile à exécuter et qui est sans danger pour les arbres. Quand le virage est bordé par un mur on pourrait peindre un large damier. Nous devons dire en passant que dans l'ensemble, les routes de France sont beaucoup mieux signalisées (excusez le barbarisme) que celle des autres pays. De généreux industriels et les clubs ont fait là d'excellente besogne en collaboration avec les services routiers.

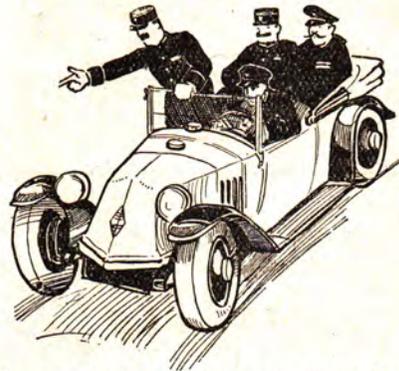
Il ne faut rien négliger pour améliorer la visibilité. Encore une fois on n'évitera pas les accidents, mais du moins on mettra aux mains des usagers de la route tous les atouts. Quelques préfets veillent à ce que le gendarmier fasse élaguer les haies. Quand se résoudra-t-on aussi, au moins pour les constructions nouvelles, à rendre les pans coupés obligatoires. On a dans quelques

cas utilisé des miroirs, mais c'est là une solution coûteuse et il faut compter avec un esprit de vandalisme que la gendarmerie, trop peu active, ne réussit pas à réfréner.

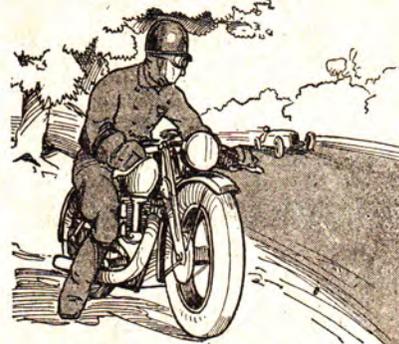
Les usagers de la route

Sur la route c'est l'anarchie qui règne. Nous ne méconnaissons pas la valeur de la gendarmerie pleine de bonne volonté, peut-être insuffisamment instruite, en tous cas très mal outillée. Nous réclamons depuis des années la nécessité urgente d'une police motocycliste pour maintenir la discipline de la route, mais nous nous heurtons toujours au vieux préjugé qui fait de la moto un instrument dangereux. On préfère utiliser des voitures qui sont peut-être les moins rapides qu'on ait faites depuis des années. Il y a pourtant dans la gendarmerie des hommes jeunes, sportifs et qui, munis de motocyclettes rapides, assureraient une surveillance efficace. Nous réclamons aussi une plus grande sévérité vis à vis des autres usagers de la route.

Nous ne pouvons malheureusement espérer la suppression des passages à



Les 6 CV pousseuses de la police doivent disparaître.



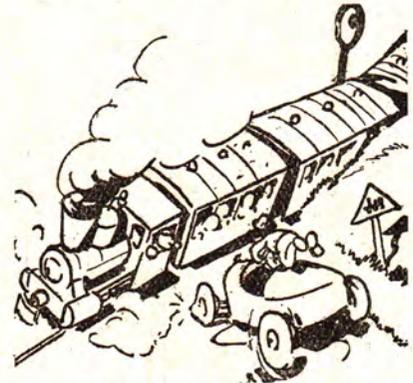
...et être remplacées par des motos rapides pour pouvoir maintenir une discipline de la route.

niveau, mais ils ont été cette année encore la cause de très nombreux accidents. Nous sommes tout d'abord complètement opposés aux passages à niveau non gardés que les compagnies de chemins de fer ont essayé d'introduire. Ce serait alors un vrai massacre. Les passages à niveau sont insuffisamment signalés. On s'est enfin décidé à munir les barrières de panneaux rouges éclairés la nuit. Il faudrait également un signal avancé beaucoup plus visible. Mais le grand danger n'est pas encore là : c'est l'ouverture intempestive des barrières qui est de loin la cause la plus fréquente de tamponnements. Le désordre que nous

constatons dans le transport des colis par les chemins de fer existe dans tous les domaines. Bien entendu, en cas d'accident, on s'en prend aux garde-barrière. Mais la vérité est que bien souvent les garde-barrière ne sont pas exactement renseignés sur la marche des trains, qu'on ne les informe pas des retards ou des trains supplémentaires. Le premier point serait donc d'exiger des compagnies une meilleure organisation sous ce rapport et de secouer une indolence qui fait tant de victimes.

Quant aux chemins de fer et aux Tramways départementaux ils n'ont plus aucune raison d'être et il faut obtenir leur suppression progressive et leur remplacement par des autobus. Voyez le nombre d'accidents dus aux tortillards. Ils ne passent qu'une ou deux fois par jour. Que serait-ce si les trains étaient plus fréquents il est patent que les mécaniciens s'en fichent et ne prennent aucune précaution avant de traverser une route. Quand ils sifflent ils le font trop tard. En attendant la suppression de ce fléau, exigeons que l'approche du train soit annoncée par un signal automatique spécial, un feu clignotant par exemple et à une distance telle qu'une automobile lancée à vive allure ait largement l'espace nécessaire à l'arrêt. Obtenons de plus l'élagage complet des haies à 100 mètres au moins du passage à niveau. Le fait d'assurer un service public n'est pas un prétexte à tant de négligence.

Il est également scandaleux que des usines ou des carrières puissent installer sur une route de petits chemins de fer et imposer un ralentissement aux véhicules qui suivent la route. L'intérêt particulier doit s'incliner devant l'intérêt général. C'est la route qui constitue la voie normale et les wagonnets ne devraient traverser la route que lorsque celle-ci est libre. N'y a-t-il pas d'ailleurs des appareils : ponts roulants, téléferiques, etc., qui permettent le transport des matériaux au-dessus de la route. Nous avons également vu des fermes et pas loin de Paris, à Gonesse même, qui ont placé des panneaux enjoignant aux automobilistes de ralentir à cause des animaux. N'est-ce donc pas au fermier à s'assurer qu'aucun véhicule ne survient avant de laisser sortir les animaux. Dans le Midi il nous est arrivé d'être bloqués par des



Il est scandaleux que de petits chemins de fer puissent imposer un ralentissement aux véhicules qui suivent la route.

charrettes de blé qui se trouvaient devant un moulin. Toutes ces emprises illégitimes sur la route ne devraient pas être tolérées.

Un autre abus c'est la désinvolture avec laquelle les compagnies de gaz ou d'électricité pratiquent des tranchées dans les rues

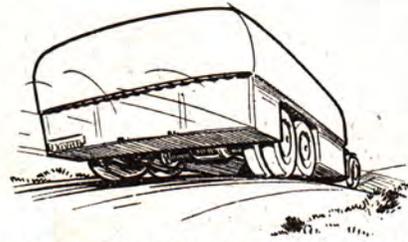
et dans les routes et se contentent de boucher les trous tant bien que mal avec de la terre meuble qui se tasse et forme une dangereuse saignée. Elles devraient être obligées de tout remettre dans l'état primitif. Quant à l'envahissement des routes par des chantiers et cela pendant des mois, il impose aux usagers de la route une gêne et même des frais; en comptant le kilomètre-voiture à 0 fr. 50, voyez ce que peut coûter une dérivation à tous les automobilistes qui l'empruntent.

Avec la circulation actuelle, la liberté de chacun doit être limitée, sans que personne soit brimé. Mais peut-on admettre la négligence des ruraux en ce qui concerne la circulation des bestiaux, l'éclairage des véhicules, etc. Jamais vous ne verrez un charretier s'assurer que la route est libre à un croisement. Tel autre dort. Le gardien de bestiaux fait la causette avec une commère à 100 mètres derrière son troupeau. Une autre chose inadmissible ce sont les chiens qui poursuivent les voitures (ce qui n'est dangereux que pour eux) et les motos (ce qui est dangereux pour nous). N'est-il donc pas possible de dresser les chiens? Il serait facile de continuer pendant longtemps l'énumération des abus.

On s'est décidé à réglementer la circulation des poids lourds, mais d'une manière très discutable. Ce n'est pas la vitesse qui est dangereuse; elle ne risque même pas de le détériorer rapidement les routes, si les véhicules sont montés sur pneus. Un

véhicule sur bandages pleins est un anachronisme. Ce qui est dangereux dans les poids lourds c'est leur volume qui limite la visibilité pour les autres usagers de la route. La loi de 1854 interdisait la circulation de certaines routes aux véhicules d'une telle largeur qu'un autre véhicule de même largeur ne pût les croiser ou les doubler. C'était une loi fort sage et qui, on ne sait pourquoi, est tombée en désuétude. C'est une mesure heureuse que le montage obligatoire d'un rétroviseur mais bien souvent il est là pour la forme, surtout dans le cas d'une conduite à droite.

Enfin tous les usagers raisonnables réclament une discipline plus ferme. Il ne doit pas s'agir de persécutions mesquines



Ce qui est dangereux dans les poids lourds, c'est leur volume qui limite la visibilité pour les autres usagers de la route.

mais de la punition vraiment sévère de fautes graves. Certes le meilleur conducteur commet parfois des infractions. Dans un virage en épingle à cheveux, le conducteur d'une grosse voiture ne pourra tenir sa droite. A un croisement masqué et non signalé on n'aura pu ni ralentir ni avertir. Il est donc difficile d'apprécier les fautes. C'est pourquoi nous réclamons une police spéciale motocycliste, ou à défaut la création dans le cadre des gendarmeries, de gendarmes motocyclistes ne s'occupant que de la route. Cela pourrait peut-être permettre l'application de la contravention au comptant à condition que celle-ci ne fût pas d'un prix trop élevé. Mais c'est là une autre question. On réclame aussi, à juste titre des tribunaux spécialistes et des commissions d'experts (à condition qu'il s'agisse de vrais experts, car nous voyons figurer dans les commissions de retrait de permis de conduire des personnalités bien peu qualifiées. Nous connaissons aussi des inspecteurs de l'U. N. A. T. qui sont de pauvres conducteurs).

Nous n'avons, bien entendu, pas la prétention d'avoir épuisé un sujet aussi vaste, mais simplement voulu présenter quelques vœux suggérés par ce que nous avons vu sur la route.

Nous serions heureux que nos lecteurs nous donnent aussi leurs impressions.

H.-P. BORESTROKE.

Nous sommes retournés au Salon le lendemain de la fermeture officielle. Eh bien, un horrible spectacle nous attendait.

Après la journée historique et mémorable du dimanche, plusieurs vendeurs gisaient encore évanouis dans la grande nef.

D'imprudents visiteurs voulant regagner la sortie avaient fait un faux-pas et étaient par terre en train d'étouffer sous le nombre des catalogues auxquels ils se crispaient dans un dernier sursaut d'énergie.

Un technicien prodigieusement intéressé, imprudemment avait plongé sous un capot de six mètres de long et ne devait son salut qu'à la présence d'esprit qu'il avait eu de s'accrocher au flotteur du carburateur.

Dans un stand très enlouré, les vendeurs sidérés étaient en train de faire l'inventaire et venaient de s'apercevoir que dans la conduite intérieure populaire exposée, le public enthousiaste avait emporté, pour mieux se rendre compte de la fabrication, la moitié du pont arrière, deux pistons, le charbon de la dynamo et le radiateur.

Enfin, les ingénieurs convoqués d'urgence n'ont pu que constater dans la plupart des stands que tout était faussé, brisé, détraqué, tirebouchonné, dévissé et démantibulé.

Du côté des motocyclettes, les dégâts semblaient être moins importants. Des machines « très poussées » étaient tombées par terre sans grand mal et quelques moteurs à haute compression, vendeurs et pneumatiques se trouvaient absolument dégonflés.

LES clous des passages cloutés coûtent assez cher, il avait été question de les remplacer par des punaises, mais la Société Protectrice des Animaux s'était émue de ce projet, s'opposant formellement à ce que de pauvres punaises soient écrasées à toute heure de la journée sous les roues ce qui serait un spectacle tout-à-fait inhumain.

Mais heureusement notre confrère Mas-sard conseiller municipal vient d'avoir une

petites nouvelles

(plus ou moins vraies)

idée lumineuse et lucrative, ce qui est d'autant plus remarquable que, en général, les suggestions émises par le Conseil municipal, pour être mises en exécution, demandent presque toujours une ouverture de crédit.

Il s'agit tout simplement d'autoriser la publicité dans les passages cloutés.

Pour ce qui est de la réclame, les clous ont déjà fait leurs preuves. Cette annonce,



où l'on voit un bonhomme tout réjoui et nanti d'un clou enfoncé dans son crâne vous donner le conseil d'en faire autant, est tout à fait démonstrative.

De plus, on peut aisément prévoir la pleine réussite de cette innovation, qui atteindrait pleinement le but cherché. Un piéton qui se ferait écraser en lisant une annonce dans un passage clouté s'en souviendrait longtemps...

UN ancien coureur cycliste (Oscar Egg) vient de faire des expériences qui con-

cluent sans discussion qu'un coureur muni d'une pointe arrière convenablement placée dans son postérieur obtient un gain de vitesse considérable.

Le procédé n'est pas tout à fait nouveau et avait déjà été utilisé avec beaucoup de succès sur certaines personnes qui, perdant la pointe d'un soulier dans la partie la plus charnue de leur individu, disparaissaient aussitôt à une telle vitesse que la plupart du temps on ne les revoyait plus.

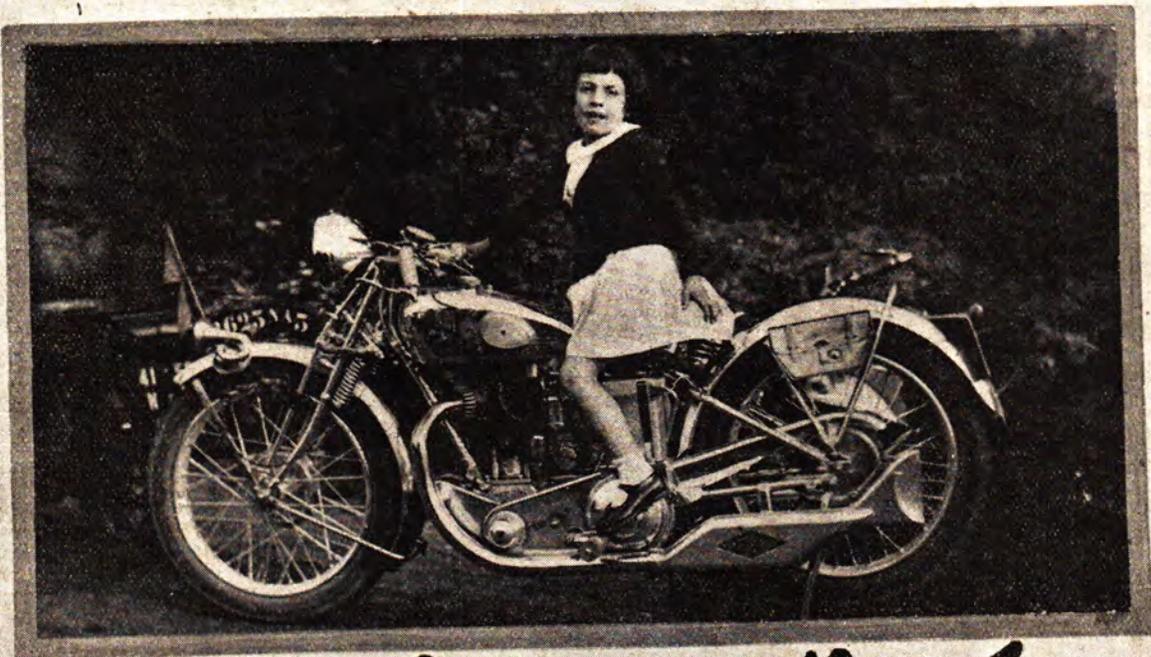
La nouvelle pointe arrière-train tend à atteindre un résultat à peu près semblable, mais en faisant exclusivement appel aux principes aéro-dynamiques.

CONSTATONS amèrement que si la synchronisation a triomphé brillamment dans le cinéma et les boîtes de vitesses, elle n'a pas réussi sur les grands boulevards.

Quant à la dépression, les applications dans une voiture moderne sont multiples. On l'emploie pour faire actionner la trompe, baisser les glaces, dégonfler les pneumatiques, serrer les freins, faire marcher le changement de vitesses, l'essuie-glace, l'allume-cigare, etc.

On s'étonne que les constructeurs de motocyclettes n'aient pas encore utilisé le truc pour que le motocycliste puisse faire marcher sans effort son levier de débrayage, son frein de direction et son bouton d'avertisseur.

Texte et dessins de Sil.



Informations

Si jeune... et déjà motocycliste ! C'est la petite Lily Aubry, âgée de 7 ans, petite-fille de Monsieur Joseph Fatous, agent de Terrot à Arras.

QUESTION FISCALE

DE nombreux lecteurs nous posent la question suivante : Une machine française achetée neuve dans une colonie française est-elle passible de la taxe de luxe à son retour en France. Cette taxe de luxe est-elle calculée sur la valeur de la machine à sa rentrée en France ou sur le prix du catalogue.

Le Ministre du Budget répond ainsi à ces questions :

« Les véhicules automobiles de marques françaises, achetés neufs dans nos colonies, pays de protectorat ou placés sous le mandat de la France, et réimportés ensuite en France, doivent acquitter la taxe de luxe sur leur valeur de facture. »

DES EXPÉRIENCES DE NON DÉRAPAGE

SUR la piste du Palais des Sports ont été effectués le 26 octobre, des expériences ayant pour but de démontrer les qualités antidérapantes d'une nouvelle bande de roulement mise au point par la Société des pneus Menjou.

Ajoutons que les résultats obtenus sont plus qu'encourageants et que cette nouvelle bande est adaptable aux pneus ordinaires.

LE CONGRÈS DE LA F. I. C. M.

LE Congrès de la F. I. C. M. se tiendra sous la présidence du comte Bonacossa, à l'hôtel de l'A. C. F. les 7 novembre avec la réunion des commissions

techniques et sportives et 8 novembre avec le Congrès des délégués de clubs.

Les questions du carburant à employer dans les courses internationales, agrément des rapports sur le championnat d'Europe de la Montagne et sur les Six Jours internationaux et établissement du calendrier international 1935, sont inscrites à l'ordre du jour de la commission technique et de la commission sportive. Le congrès, lui, s'occupera entre autres de l'admission à la F. I. C. M. des Etats-Unis, du Mexique et de la Lettonie.

CREYTON EST MORT

BILLY Creyton, le vieux pionnier du Tourist Trophy vient de mourir à Coventry.

On se souvient qu'il fut le premier coureur à piloter une 500 cmc. monocylindre. Cette machine était une Triumph avec laquelle il se classa troisième dans le T. T. de 1910.

LES VÉHICULES A MOTEUR EN ALLEMAGNE

D'APRÈS une récente statistique arrêtée au 1^{er} juillet 1933, on constate une diminution de 0,5 % dans le nombre des véhicules en circulation en Allemagne par rapport à la statistique précédente.

En effet, au 1^{er} juillet 1932, il y avait en Allemagne, 1.499.724 véhicules à moteur, dont 497.275 voitures de tourisme, 152.420 camions et 820.000 motocyclettes.

Cela intéresse au premier chef tous les motocyclistes et montre combien le véhicule à deux roues est prisé outre Rhin.

DANS LES ALPES

DEPUIS le 13 octobre, le Col de la Cayolle, de Barcelonnette à Guillonnet et Puget-Théniers, est fermé à la circulation automobile.

LES ROUTES EN SUEDE

LA construction de 4.000 kilomètres de routes nouvelles a été entreprise par le service des ponts et chaussées de ce pays. Le coût de ces routes s'élèvera à 125.000.000 de couronnes alors que le budget n'avait été l'année dernière que de 52.000.000 de couronnes.

DISSOLUTION DE SOCIÉTÉS

NOUS lisons dans le J. S. S. du 14 octobre, qu'à la suite de la réunion des associés de la Société d'Édition de Revues Spécialisées, 10, rue Vallier, à Levallois, la Société a été dissoute par anticipation.

Son animateur aurait voulu pouvoir faire du tort à nos publications. Trop « enflé » de suffisance il eut le sort de « la grenouille qui voulut se faire aussi grosse que le bœuf ». Il causa sa propre mort, non sans avoir, malheureusement, « dégonflé » au préalable de nombreux commanditaires.

Paix à ses cendres...

Mon petit doigt m'a dit...

... que les inspecteurs de l'U. N. A. T. avaient reçu des instructions sévères pour le permis de conduire.

... qu'on leur reproche de donner beaucoup trop de valeur aux épreuves dites de manœuvres.

... qu'une épreuve de circulation suffisamment longue et sur un parcours choisi va être obligatoire.

... que nous espérons qu'on ne demandera pas aux candidats futurs d'aller de Paris à Madrid.

... que nous persistons à dire à M. Stenbock-Farmor, que le permis de conduire est inutile.

... que les championnats de France de moto-ball sont terminés.

... qu'à notre avis, ils devraient commencer en décembre et non en septembre.

... que nos voisins Belges vont avoir leur autodrome.

... qu'il aura 5 kilomètres de tour et qu'il sera clos.

... qu'on pourra y tourner à 200 à l'heure

... que l'agent motocycliste « Gouru » allait prendre sa retraite.

... que la firme Durandal allait réparaître en course.

... qu'elle allait avoir une « mécanique équipe »

... qu'on y verrait l'« amateur » Pierval.

... qu'on nous promet — depuis longtemps — la chute du record de Wright par le pilote allemand Henne.

... que nous aurions bientôt un nouvel autodrome à Paris, dans le bois de Vincennes.

... qu'un petit plaisantin nous a dit qu'il s'agissait seulement de la transformation de la piste municipale.

... qu'un autre nous a répondu qu'il était question du polygone.

... que le poste de chef de piste serait confié au « flic volant » Gouru.

... que le petit père Violet avait à l'étude un nouveau châssis 1.100 cmc., moteur Ruby.

... qu'il ferait équipe avec Michel Doré,

... que D. K. W. allait lancer sa voiture chez nous avec « Made in France »

... qu'avec huit billets papier on en aurait une.

... qu'André Baugé, qui est né en 1893, aurait obtenu son permis à 14 ans... farceur!

... qu'André Dubois allait avoir pignon sur rue.

... que l'ancien chef du Service des réparations de la marque m'annonçait s'installerait à Levallois.

... que la F. I. C. M. cherche une nation qui voudrait organiser les Six Jours internationaux.

... que nos voisins anglais ne veulent rien savoir pour 1933.

... que nous renvoyons ce sujet à notre collaborateur Gobin pour enquête.



Celeste Picchio (Terrot), champion d'Italie sur piste, catégorie 250 cmc.

... qu'on vient d'essayer sur la piste de glace du Vel d'Hiv, une nouvelle bande de caoutchouc antidérapante.

... que de ce fait le dirt-track de Buffalo émigrerait au Palais des Sports.

... que le carter moteur de certaine 350 « française », ressemblait à s'y méprendre à celui de certaine 250 rouge italienne.

... qu'une histoire infiniment drôle et très édifiante circule à ce sujet.

... qu'au salon, B. S. A. exposait un vélo aux curieux garde-boue transparents; Monneret en commanda de suite un jeu, afin de pouvoir, en course, compter ses tours de roue, ce qui pourra lui donner une juste appréciation de sa vitesse, grâce à un petit calcul mental, très simple à faire.

... qu'après une heure de conversation confuse, de navette entre la V 2 et la C V 2 le chef du stand demanda enfin à son cramponnant interlocuteur: « Mais enfin, monsieur, lequel des deux modèles préférez-vous? » et celui-ci de répondre: « Ni l'un ni l'autre, mais je voudrais savoir si vous ne pourriez pas me faire un vélomoteur sur le même principe... »

... que nous avons vu sur le stand Delage la voiture type Yo-Yo: une

superbe carrosserie noire aux auvents de capot formés de disques rouges, ce même disque rappelé sur la portière et relié au bouchon de radiateur par un discret fil de même couleur.

... qu'entendu près du stand de la Dubonnet: « Avec sa suspension qui absorbe les caniveaux, il aurait dû appeler sa voiture: la Dubonnet-cassis »...

... que la compétence des visiteurs automobilistes et leur éducation technique sont si avancées qu'il a fallu spécifier sur le tablier de la Major: moteur quatre temps, nombre de curieux ayant sans un doute pris la tubulure d'eau pour canal detransfert.

... qu'en tirant une diagonale dans la grande nef, réservée aux voitures, on trouvait juste aux antipodes les deux engins extrêmes, d'un côté le monocylindrique « Major », à l'autre bout la 16 cylindres Bucciali dont le seul capot aurait pu contenir plusieurs cyclears bien à l'aise.

... que dans ces mêmes stands de voitures M. Lecoutey le nouvel agent français de D. K. W. devant le succès du modèle présenté, regretta de n'avoir pu exhiber le roadster à 13.500 fr.; mais Moto-Revue le présentera à ses lecteurs;

... qu'en général les exposants des stands motos sont satisfaits de leur salon, les agents sont venus en foule, ont renouvelé leurs contrats pour toutes les cylindrées; acceptons ce semblant de reprise avec l'espoir que ce nouveau courant d'affaires s'accélérera à l'allure d'un bon culbuteurs.

Pour les organisateurs de rallies

Lors de l'établissement du calendrier national, nous avions parlé d'une idée émise par M. Pérouse, président de la C. S. de l'A. C. F. et président de l'U. M. F. au sujet des rallies.

On sait que depuis le début de 1932, la C. S. de l'A. C. F. avait prescrit aux clubs organisateurs de rallies d'avoir à faire inscrire ces manifestations au calendrier sportif national.

Cette mesure qui avait donné un semblant de résultat sera supprimée pour 1933. On a reconnu que cette réglementation ne pouvait pas être appliquée à la lettre, car il est des clubs qui ne savent pas ou qui ne se décident pas — suivant qu'ils patronnent ou organisent — avant plusieurs mois s'ils feront un rallye alors que le calendrier de l'année est déjà établi.

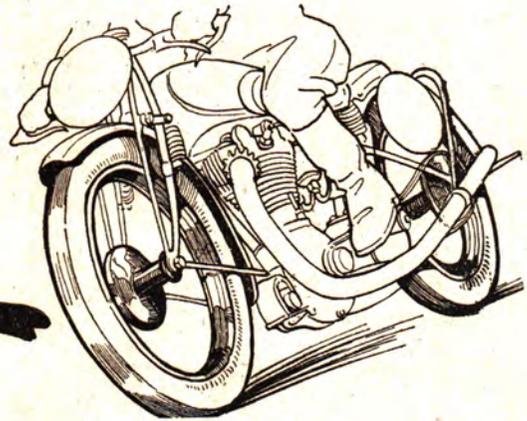
Aussi, dans le but de donner satisfaction aux intéressés, la Commission sportive de l'A. C. F. fait connaître qu'elle admettra en cours d'année l'organisation de rallies aux conditions suivantes:

1° Règlement soumis à la C. S. de l'A. C. F. aux fins d'approbation;

2° Assentiment des clubs qui organisent des épreuves à la même date.

Comme la décision émane de l'A. C. F. nous la supposons applicable aux clubs motocyclistes, sauf avis contraire de l'U. M. F.

Nos roues dans les conditions dans lesquelles elles travaillent



ANIMÉ d'un mouvement de rotation, un corps est soumis à certaines forces. Le travail qui en résulte est variable et par suite la vitesse angulaire de ce corps varie aussi.

C'est ce qui arrive pour nos roues de motos et cyclecars dont la vitesse angulaire est rarement la même, elle change à chaque instant suivant l'état de la route, lisse, rugueux, palier, côte, descente, etc., etc., et les variations de régime du moteur.

Pour plus de commodité et pour éviter les complications, nous allons étudier tous les efforts qu'ont à subir les roues.

Soit O (fig. 1), une roue à bandage pneumatique ayant à résister à la charge d'un poids P quelconque représentant dans ce cas une partie du poids total de la moto ou du cyclecar sur lequel elle est montée.

Cet effort, nous allons le représenter par le vecteur OP ayant son point d'application au centre O de la roue et son extrémité en P. Examinons ce qui va se passer dans cette roue sous l'effort de cette charge.

Le moyeu O, les rayons R et la jante A forment un solide d'égale résistance toujours calculé pour résister à un effort d'aplatissement très supérieur à celui qu'il éprouvera en service normal.

Donc, sur toutes les pièces constitutives de la roue, la force OP n'aura aucune influence si ce n'est celle de faire adhérer fortement l'essieu sur le moyeu et à produire des frottements plus ou moins considérables suivant la charge. Ces derniers sont, du reste, réduits au minimum par l'emploi de roulements à billes.

Entre la jante et le sol se trouve interposé le pneumatique qui reste donc seul à réagir. A part sa constitution, il doit être souple par suite déformable. L'effort OP aura donc sur lui un effet qui se

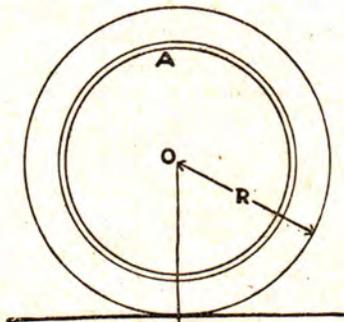


Fig. I

traduira par un écrasement. Plus ou moins apparent, suivant le poids à supporter et le gonflement du pneumatique.

L'enveloppe qui, théoriquement, ne devrait avoir qu'un point de commun avec le sol en a, en réalité, plusieurs et la partie en contact avec la chaussée de la route se traduit par une surface se rapprochant d'une ellipse dont le grand axe se trouve dans le sens de la rotation de la roue. L'aire de cette ellipse varie aussi avec le poids supporté par la roue et la pression de gonflement.

Il y a là un cercle vicieux dont il est assez difficile de sortir. Pour réduire le tirage au minimum, l'aire de l'ellipse devrait être minimum. Pour avoir une souplesse maximum, l'aire de l'ellipse devrait être maximum.

L'effet de cette force que nous venons d'étudier sont les réactions normales ou réactions N.

Effets dus au roulement. — Si la roue tourne dans le sens de la flèche (fig. 2) quand le point B extrémité du rayon OB vient en contact avec le sol, il y arrive avec une vitesse perpendiculaire au sol

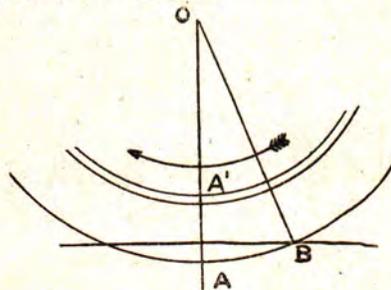


Fig. II

et égale à ωAB , comme il est brusquement immobilisé ou presque, l'énergie cinétique de la masse qui environne le point B tend à une déformation du rayon OB et c'est en ce point que ce dernier commence à s'aplatir en donnant de la souplesse au bandage. Le maximum d'aplatissement a lieu lorsque le rayon OB est perpendiculaire au sol et a pris la position OA'A.

Donc, plus la masse avoisinante de l'extrémité du rayon est faible, plus le choc est minimum et par suite la souplesse plus grande.

C'est pour cette raison qu'il est pratiquement impossible de créer un bandage élastique ayant la même souplesse qu'un pneumatique.

En effet, la masse environnante de l'extrémité du rayon OB étant relativement grande et cette masse se trouvant

sans solution de continuité jusqu'à la jante; il y a d'abord choc plus ou moins violent, suivant la vitesse de

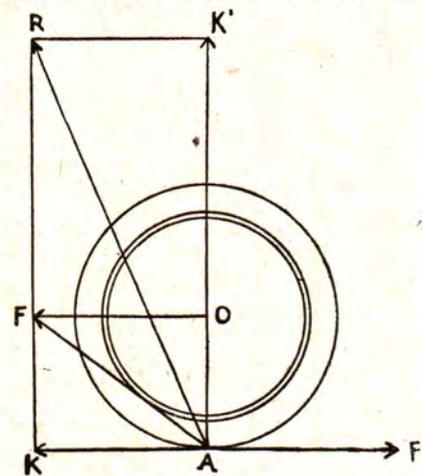


Fig. III

translation et la nature de l'obstacle avant le commencement de l'affaissement de l'extrémité du rayon qui donne la souplesse.

DES roues motrices. — La puissance du moteur étant transmise aux roues motrices par l'intermédiaire d'arbres, d'engrenages ou de chaînes, cet effort peut être figuré par un couple. Considérant une roue soumise à l'effort de ce couple, voyons ce qui va se passer.

Pour faciliter la compréhension de ce qui va suivre, nous supposons que la roue est montée sur l'essieu O moteur (cardan) (fig. 3) et touchant le sol en un point A, de plus ce dernier étant aussi horizontal que possible.

OA est donc le bras de levier du couple qui tend à faire tourner la roue. En outre, la roue est soumise de la part du sol à une réaction AR.

Si on négligeait le frottement du bandage sur la route, comme on le fait en mécanique élémentaire, la réaction R serait verticale, et équilibrerait simplement une partie du poids porté par l'essieu O. Dans ce cas, patinage; la roue tournerait sur place sans faire avancer le véhicule. Grâce aux frottements, la force AR prend une direction inclinée. On peut donc remplacer AR par AK horizontale et AK' verticale qui sont ses composantes.

La composante verticale AK' sera encore ici égale et directement opposée au poids que supporte l'essieu.

La composante horizontale AK est, tant que la limite de frottement n'est pas dépassée, c'est-à-dire que la roue ne patine pas, égale et directement opposée à la composante AF du couple moteur.

Dans le cas d'une roue munie d'un bandage en caoutchouc, on admet comme valeur maximum de la composante K la moitié de l'intensité de K' ou ce qui revient au même du poids supporté par l'essieu. On dit alors que le coefficient d'adhérence du caoutchouc au sol est un demi (1/2).

Dans la pratique, si le couple moteur augmente trop, la réaction K ne pouvant équilibrer complètement sa composante F il y aura patinage. Dans la condition ordinaire, l'effet de l'adhérence est de supprimer la composante F' du couple moteur et de ne laisser subsister que la composante F, c'est cette force horizontale F qui fait avancer la roue sur le sol et par suite le véhicule sur lequel elle est montée.

Cette réaction, nous l'appellerons réaction tangentielle T et nous remarquerons qu'elle est positive, sous l'effet d'un accroissement de vitesse (augmentation de puissance du moteur); qu'elle s'annule, débrayage ou fermeture des gaz; enfin qu'elle passe au négatif, sous l'action d'un coup de frein.

Que va-t-il se passer dans notre roue à bandage pneumatique sous l'effet de cette réaction tangentielle T.

Comme nous l'avons déjà expliqué, le moyeu, les rayons et la jante forment un tout parfaitement homogène qui résistera aux réactions T sans déformation ni glissement de ses parties constitutives. Mais comment va se comporter le pneumatique, souple de par sa constitution. Il va devenir organe de transmission de force entre la jante et le sol; il se produira, en réalité, un couple OA, OA' (fig. 4), qui aura pour effet de déformer légèrement l'enveloppe dans le sens contraire de l'effort moteur en produisant dans la masse de l'enveloppe des glissements élastiques.

Dans la pratique, ce sont ces efforts T qui produisent généralement les éclate-

ments par suite des effets de cisaillement dans la masse du bandage quand ils passent du positif au négatif.

Effet de la force centrifuge dans les virages. — Nous étudierons le cas d'un

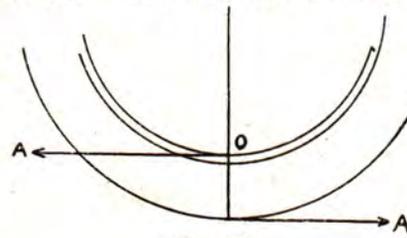


Fig. IV

cyclecar 4 roues, les choses se passent absolument de même sur nos roues de moto, mais avec des efforts moindres dus à ce qu'un motocycliste se penche toujours à l'intérieur d'un virage.

Un solide quelconque qui décrit un mouvement de rotation autour d'un axe est soumis à l'action de 2 forces égales et de signe contraire, la force centripète et la force centrifuge

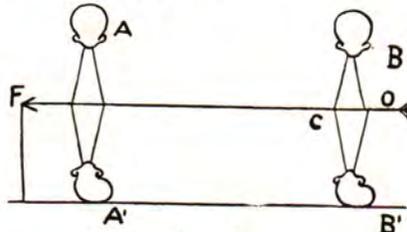


Fig. V

Lorsque le cyclecar mentionné décrit une courbe, toute sa masse est soumise à l'action d'une de ces forces qui est la force centrifuge.

L'action de la force centripète n'existe pas dans ce cas et en voici la raison. Le cyclecar ou la moto n'étant pas attachés à un câble au centre de la courbe, la force centripète ne peut avoir lieu par

définition: la force centrifuge s'exerce seule et a pour effet de tendre à rejeter ces derniers hors de la courbe. Qui de nous n'en a jamais ressenti les effets?

Les roues étant placées entre le sol et la masse sont donc seules à réagir à cette dernière qui se fait sentir en elles aux moyeux.

Voyons encore ce qui va se passer. Soit OO' l'essieu de ce cyclecar et A et B les deux roues (fig. 5). Supposons la force centrifuge dirigée suivant OF, les moyeux, les rayons et les jantes de ces deux roues formant chacun un système indéformable, le premier effet de la force centrifuge va se manifester en tendant à appliquer fortement le centre O' de la roue B contre l'épaulement C de l'essieu et à faire sortir le moyeu O de la roue A de sa fusée s'il n'y était fortement maintenu par un écrou.

Comme dans les autres cas précédents, ce seront encore les pneumatiques auxquels incomberont le travail de résistance entre le sol et la jante. Le résultat est que le pneumatique de la roue A va être déformé suivant la figure A' et celui de la roue B suivant B'. Ils arriveraient à sortir de la jante s'ils n'y étaient solidement maintenus par les talons et la pression de gonflement.

Il est à remarquer que cet effort sera tantôt positif, tantôt négatif par rapport au plan de la roue, suivant que le virage sera pris à droite ou à gauche. La violence de cet effort dépend aussi du poids, de la vitesse et du rayon de courbure du virage.

De l'effet de la force centrifuge sur la masse même de la roue. — Lorsque la roue tourne, tous ses organes constitutifs, rayons, jante, bandage, pneumatiques sont soumis à l'effet de la force centrifuge.

Dans la pratique courante, cet effort n'est pas très considérable, mais il est loin d'être à dédaigner dans le cas de vitesses élevées et il peut varier dans d'énormes proportions avec la vitesse angulaire et le poids périphérique.

Louis GARNIER.

Toujours les tramways

CI-DESSOUS la lettre d'un abonné M^r Bien-nars de St-Amand-les-Eaux que nous livrons à nos lecteurs, sans commentaires et aux fins de méditation.

DANS votre numéro du 1^{er} octobre 1932, l'article intitulé « Encore les Tramways » vient d'avoir une confirmation. Les Tramways de la Cie des Chemins de fer économiques du Nord de la France de Valenciennes à Saint-Amand, non contents de bénéficier des privilèges cités dans votre article (priorité partout, dispense d'appareils indicateurs de direction, etc.) zigzaguent de la droite à la gauche de la route Nationale 45 comme des tortues en état d'ébriété surtout dans les villes de Valenciennes et de St-Amand, rendant la circulation à peu près impossible surtout dans la rue d'Orchies de cette dernière ville.

Mardi 27 septembre, un camion d'une entreprise de galvanisation de St-Amand stationnait correctement à sa droite vers le milieu de la rue d'Orchies. Le tramway N^o 12 quittant le terminus de la ligne à 8 h. 06 en direction de Valenciennes, arrivant dans le milieu de la rue d'Orchies marchait à allure réduite et son wattman vit bien qu'étant donnée l'intelligente disposition de la voie, il lui était impossible de passer. Ayant en vain essayé de faire fonctionner ses multiples freins, il ne put arriver à immobiliser son car et le rétroviseur de ce dernier (dépassant de 10 cm, le reste de la carrosserie) vint s'abîmer sur l'arrière du camion. Aussitôt le chef de train vint prendre le numéro de la voiture pendant que le chauffeur prenait trois témoins.

PETITE CORRESPONDANCE

Or, quelle ne fut pas la surprise du propriétaire du camion de recevoir une facture de 166 fr. 66 (administration !) pour dégâts causés au tramway !

L'assurance a préféré payer, car même en tort ces messieurs du Tramway ont toujours raison. Au point de vue Code de la Route, le rétroviseur dépassant la carrosserie n'est pas réglementaire. Quand cesseront ces abus ?

AUX ASSURES

PLUSIEURS de nos abonnés nous faisant part des différends qu'ils ont avec des Compagnies d'assurances au sujet de l'application de la loi sur le contrat d'assurance, en date du 13 juillet 1930, et plus spécialement en ce qui concerne l'article 19 de la dite loi, relatif au transfert des Polices d'assurances.

Nous rappelons à nos abonnés que notre Service du Contentieux se tient gratuitement à leur disposition pour leur fournir les renseignements dont ils pourraient avoir besoin, tous les jours de 13 h. à 15 h.

Un voleur arrêté par deux gendarmes et un prêtre en moto

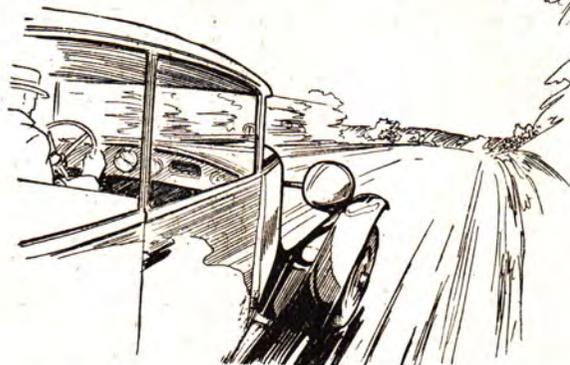
NOTRE abonné, M. Louis Duboz, de Sas-senage, nous communique l'article suivant, paru dans Le Petit Dauphinois et qui a dû donner sérieusement à réfléchir aux détracteurs acharnés de la moto :

Un voleur surpris dans une église Après une chasse mouvementée il est arrêté

Morzine (Hte-Savoie), 21 septembre. — M. l'abbé Gautier, pénétrant à l'improviste dans l'église vers midi 30, aperçut un individu qui se livrait à un singulier manège. Muni d'une baguette enduite de glu, il pêchait, au fond du tronc, les oboles versées par les fidèles. Le prêtre sortit pour chercher du secours.

Mais le voleur en profita pour s'enfuir et M. l'abbé Gautier ne put que téléphoner à la brigade de gendarmerie de Saint-Jean-d'Aulph. Quelques minutes plus tard, le chef de la brigade et le gendarme Legras arrivaient sur leur moto. Une rapide enquête leur révéla que le cambrioleur avait pris, en auto, la direction de Taninges.

Les gendarmes enfourchèrent leur moto et prirent la chasse, suivis de l'ecclésiastique, également possesseur d'une moto. Ils rejoignirent l'auto fugitive au col des Gets.



100 à l'heure!

LES GRANDES VITESSES SONT INUTILES

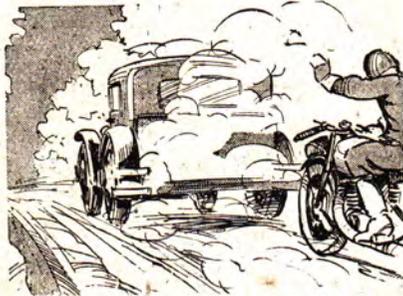
On est presque tenté de considérer comme un escargot toute moto ou toute voiture qui n'atteint pas le 100 à l'heure. Voyez la publicité de beaucoup de marques, il est question de 115, de 120 ou même de 150 à l'heure. Heureusement dans beaucoup de cas l'estimation est généreuse et de plus rares sont les véhicules qui sont assez soigneusement entretenus pour conserver la vitesse qu'ils avaient à l'origine, ou plus exactement après une période suffisante de rodage. Plus la vitesse que peut atteindre un véhicule est élevée et plus la moindre erreur de réglage affecte ses performances. Prenez une honnête moto de tourisme d'une cylindrée de 500 cmc. dont le moteur développe une dizaine de chevaux et permet de frôler le 100 à l'heure, en solo, dans les circonstances les plus favorables. Un tel moteur conservera longtemps son rendement. Un peu trop de jeu aux poussoirs, des ressorts trop faibles, une couche respectable de calamine, ne diminueront pas sensiblement sa puissance. Au contraire un supersport 500, vraiment gonflé, qui développe 25 CV. ou plus, aura un rendement bien inférieur si un poussoir à un dixième de millimètre de jeu en trop, si la tare des ressorts n'est pas rigoureusement exacte, s'il y a une minime quantité de calamine, si la bougie n'est pas d'un type rigoureusement approprié. A moins d'appartenir à un sportsman doublé d'un mécanicien très averti, il est probable qu'un tel moteur ne permettra d'atteindre que des vitesses inférieures de 10 km. 15 ou 20 km. inférieures à celles qu'il réalise en parfait état d'entretien. Donc d'une manière générale les machines vraiment rapides sont rares. Faites sur la route, même sur une belle route bien droite, régulièrement du vrai 90 ou même du 80 et vous constaterez que vous n'êtes qu'exceptionnellement dépassé. Quelques très grosses voitures de sport et c'est tout. Vous-mêmes dépassez beaucoup de voitures surtout en côte. Il semble que la plupart des conducteurs se contentent de vitesses de 60 à 70 à l'heure et on ne peut que louer leur sagesse. Si un plus grand nombre d'entre eux faisaient plus attention dans les croisements, dans les virages et dans les dépassements, tout serait fort bien et il y aurait beaucoup moins d'accidents.

Est-il d'ailleurs utile d'aller bien vite. Vous vous arrêtez pour allumer une pipe, ou pour faire le plein d'essence, un passage à niveau vous immobilise, et vous constatez que des conducteurs que vous avez dépassés vous rattrapent. Vous n'avez gagné sur eux que quelques minutes. D'ailleurs, au moins pour les conducteurs prudents, l'écart entre

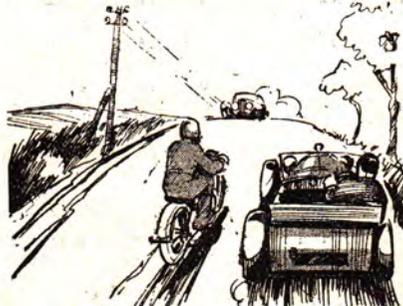
l'allure de route et la vitesse moyenne croît en proportion de la première. Nous revenions un jour de voyage quand à une centaine de kilomètres de Paris une soupape de notre voiture donna des signes de défaillance. A l'examen nous nous aperçûmes que les clavettes de cette soupape avaient entamé la gorge et que le grain d'orge portait sur elles. Comme il



On est parfois étonné des moyennes plus qu'honorables que réalisent des véhicules à marche lente sur des parcours peu accidentés.

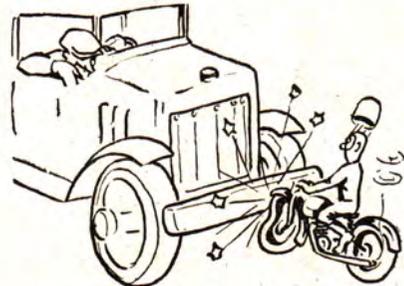


En tenant régulièrement un vrai 90 de chronomètre vous ne serez que très rarement dépassé, et si vous l'êtes ce sera par de grosses voitures.



C'est surtout en côte que la moto est supérieure aux voitures les plus puissantes. C'est ce qui fait sa suprématie en montagne.

s'agissait de soupapes en tête, le remplacement de la soupape eût nécessité le démontage de la culasse, c'est-à-dire cm. minimum de deux ou trois heures. Comme nous étions attendus nous décidâmes de continuer à petite allure, avec la perspective de mettre quatre à cinq heures pour effectuer les cent kilomètres. Nous marchâmes à une allure régulière de 40 à l'heure. Nous fûmes très surpris de n'avoir mis que 2 h. 40 pour ce trajet. Aussi on voit des véhicules lents réaliser sur des parcours peu accidentés des moyennes beaucoup meilleures qu'on le croirait. Par contre si on ne veut pas traverser les agglomérations en trombe et ne pas s'exposer à des risques multiples faute de ralentir aux endroits dangereux, on constatera qu'il faut marcher à des allures de 90 km. pour faire des moyennes de 70 à l'heure. Nous parlons de vrai 70, et non de 70 de complaisance, atteint à grand renfort de subterfuges. Or, c'est imposer une grande fatigue à un véhicule même rapide que de le mener d'une manière régulière à 90 à l'heure. En admettant que l'on ne surmène pas le moteur, ou la transmission, les réactions imposées à toute la machine sont beaucoup plus violentes. Il faudra également, dans les graissages à huile perdue, augmenter notablement le débit de la pompe. Avec les graissages à circulation d'huile on constatera une baisse beaucoup plus rapide du niveau de l'huile. Faut-il aussi mentionner l'usure plus rapide des pneus. Quant au conducteur il doit faire beaucoup plus attention. A cause de la distance considérable qui lui est nécessaire pour s'arrêter. Il peut aller s'écraser contre



Aux hautes allures on risque d'aller s'écraser contre un obstacle qui aurait été facilement évité si on avait marché à une vitesse plus réduite.

un obstacle qu'il eût facilement évité à allure plus réduite. Au contraire une moyenne de 50 est généralement atteinte en roulant régulièrement à 60 à l'heure, et une moyenne de 60 en marchant à 75. On peut remarquer qu'il n'y a qu'un

nombre très faible de conducteurs qui dépassent ces allures et si on roule à 70 environ, on ne sera qu'exceptionnellement dépassé et on dépassera rarement quelqu'un (sauf les véhicules à marche lente).

De très grandes vitesses même soute-

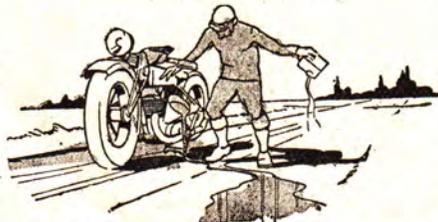


Certaines petites voitures sont susceptibles d'atteindre le 100 à l'heure, mais souvent leur tenue de route laisse à désirer et les rend dangereuses à ces vitesses.

nues ne nous apporteront d'ailleurs qu'un gain de temps qui est hors de proportion avec les risques courus. Supposons un trajet de 300 km., qui représente une bonne étape moyenne. Au-delà c'est se condamner aux travaux forcés et s'interdire de rien voir. A 50 de moyenne nous

roulerons six heures, à 60 de moyenne, cinq heures, à 70, quatre heures vingt, à 80, quatre heures. En somme nous aurons dans ce dernier cas gagné deux heures et nous aurons pour cela affronté de multiples risques. Sur les petits trajets inférieurs à une centaine de kilomètres, le gain de temps devient en somme négligeable, et il sera bien préférable de partir un peu plus tôt. Nous estimons même que si on fait un horaire il faut tabler sur du 50 de vitesse moyenne. Si le trajet est sinueux et accidenté on réussira, avec une machine nerveuse, ayant de bonnes reprises à atteindre cette moyenne. Sur route normale on la dépassera malgré les ralentissements et les arrêts.

Dans ces conditions on peut se demander si une machine très rapide est pratiquement utile. Nous ne le croyons pas. Ce ne sont pas quelques rares kilomètres



En roulant toujours très vite on sera obligatoirement obligé de vidanger l'huile plus fréquemment.

couverts à plein gaz qui auront pour effet d'améliorer sensiblement la moyenne. Ce qui est beaucoup plus important c'est de réduire au minimum le temps passé à franchir chaque obstacle, car ce sont ces obstacles qui font tomber la moyenne. Une double condition est nécessaire pour cela : nous voulons dire de bons freins et une bonne accélération. Or un des moyens d'accélérer rapidement c'est d'employer une démultiplication plus forte que celle qui permettrait d'atteindre la plus grande vitesse. Les brillantes accélérations de la motocyclette dues à un rapport de poids à puissance extrêmement favorable, sont donc un avantage très important. Il faut y ajouter une autre conséquence, c'est l'aptitude à monter les côtes. Ce sont ces qualités de freinage et d'accélération qu'il est beaucoup plus utile de développer que la vitesse maxima. Une machine qui en service peut tenir, à un régime suffisamment modéré de son moteur, mettons 3.000 tours-minute par exemple, une vitesse régulière de 70 est largement suffisante pour les besoins de la majorité des motocyclistes. On peut estimer des vitesses maxima dépassant le 100 à l'heure sont bien inutiles dans la pratique courante. Il semble d'ailleurs qu'on constate chez les constructeurs une tendance à limiter la vitesse maxima à un chiffre raisonnable et à chercher à développer d'autres qualités beaucoup plus importantes.

COURSES OU PAS COURSES

M. Samson nous manifeste ses craintes et adjure les constructeurs français de ne pas se désintéresser des épreuves de vitesse pure qui, de plus en plus sont autant de triomphes pour les marques anglaises. M. Samson redoute que cette politique n'entraîne dans une débâcle commerciale le marché motocycliste français. A son avis, les épreuves de tourisme que préfèrent les constructeurs français ne sont pas suffisantes comme indications.

Répondons à M. Samson par un article de Ch. Faroux, extrait de la *Gazette Dunlop*, dernièrement publié dans l'*Actualité Automobile* et qui est également valable et d'actualité pour la motocyclette :

Que disent les constructeurs contre la course ? D'abord qu'elle coûte cher, de toute façon ; ensuite que la construction de voitures spéciales nuit à la construction courante, enfin qu'il n'y a aucun rapport entre la voiture de course et la voiture de tourisme.

Ces dernières raisons sont mal fondées : on pourrait mettre en regard le gros intérêt moral et social qu'il y a à créer un encan du pavillon et à développer l'esprit de corps dans ce qu'il a de plus louable.

Les raisons véritables, à mon sens sont les suivantes :

1° Une usine qui a gagné des courses, voudrait bien avoir le loisir d'en tirer profit : or, la multiplicité des épreuves fait qu'un succès est rapidement oublié. Et puis, faut-il donc toujours se battre et remettre à chaque instant en question une supériorité démontrée.

Hélas ! oui, c'est à la fois l'amertume et la grandeur de cette industrie.

2° Les constructeurs ne risquent pas tous un égal enjeu : ils souhaitent donc une course dans laquelle chacun aurait une chance de vaincre proportionnelle au risque qu'il court.

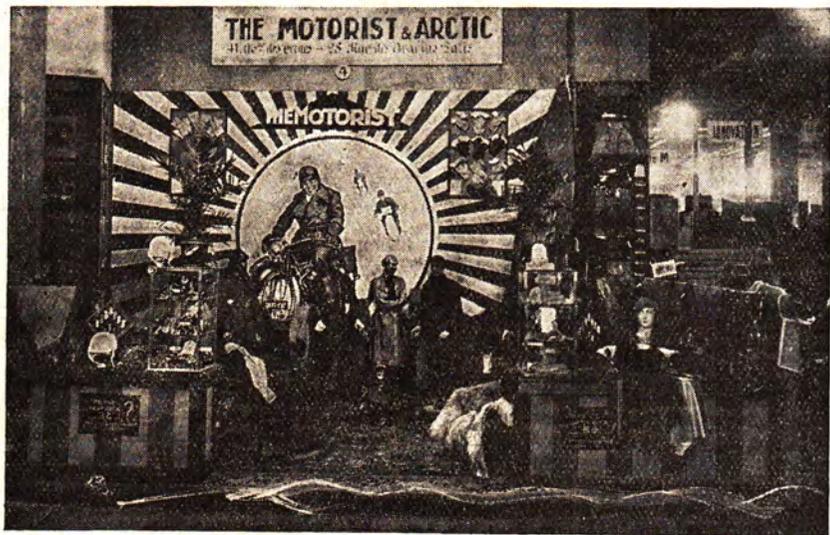
Cet argument a une valeur solide.

3° Enfin, on a trop fidèlement transposé dans un monde mécanique des idées sportives.

Ainsi, tout le succès va au vainqueur, abstraction faite des circonstances, et le second, ne fut-il en retard que d'un cinquième de seconde — cela s'est vu — demeure un battu. Et ce n'est pas équitable.

Ce troisième argument a également une grosse portée.

AU SALON



Tous les motocyclistes et agents de la moto qui se sont rendus au dernier Salon n'ont pas manqué de voir le stand du « Motorist » dont photo ci-contre, où étaient exposées les toutes dernières nouveautés. Un effort continu est fait par cette maison pour améliorer sans cesse le côté pratique en même temps que protecteur de l'équipement tout en conservant des prix bon marché, toujours imbattables.

Il faut donc aujourd'hui beaucoup de courage et beaucoup de moyens à un constructeur qui veut participer aux épreuves de vitesse, et c'est ce qu'ont compris certains gouvernements étrangers qui n'hésitent pas, et c'est tout à leur honneur, à subventionner moralement et pécuniairement les constructeurs qui, affrontant la course, défendent en quelque sorte l'honneur du pays.

Chez nous, hélas ! rien de tel. Quand un constructeur s'engage dans une épreuve

internationale, il le fait à ses risques et périls et avec ses propres deniers. S'il gagne, il aura, après l'arrivée du vainqueur, le sourire et la poignée de main de l'homme politique qui est venu présider à l'arrivée. S'il ne gagne pas, tant pis, il restera dans le rang, ignoré, non pas de tous, mais au moins des Pouvoirs publics.

Et s'il gagne, ce sera d'ailleurs le même prix quant à l'intervention des dits Pouvoirs publics.



CONSULTATIONS TECHNIQUES

Plomb Tétrahéyle, électrolyte « Eclair »

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire parvenir les renseignements suivants :

1° Trouvez-vous du plomb tétrahéyle dans le commerce, où et à quel prix ?
2° Avez-vous connaissance d'un liquide qui remplace l'électrolyte habituel, à l'acide sulfurique dans les accus. Tout récemment j'ai vu une publicité à ce sujet, mais je ne puis la retrouver. Ci-joint un timbre pour réponse. — Franquin.

1° Vous ne pouvez trouver dans le commerce du tétrahéyle de plomb, tout au moins en petites quantités sans passer par l'intermédiaire d'un pharmacien, qui seul peut vous procurer ce produit, si votre industrie ne vous permet pas d'avoir licence et de traiter directement avec les producteurs.

2° Voici l'adresse de l'électrolyte L'Eclair : Etablissements « L'Eclair », 64, rue Pierre-Charron, Paris (8°).

Par même courrier et sans engagement de votre part, nous demandons à cette maison de vous documenter directement.

Tubes d'échappement

Je vous serais reconnaissant, si vous pouviez me donner les renseignements ci-dessous :

Je possède une moto Terrot 3 CV. 250 cmc., 2 temps, double échappement. Serait-il possible de remplacer ce genre d'échappement par 2 longs tubes muni chacun d'un silencieux cylindrique.

1° Cela fatiguerait-il le moteur.
2° De quel diamètre et longueur doit être le silencieux, doit-il avoir des chicanes ou simplement le tube cylindrique.

3° Le tube d'échappement doit-il être en acier ou en cuivre rouge ainsi que le silencieux.

4° De quelle façon est monté le tube sur le cylindre, emmanché à force ou vissé. Pourrai-je adjoindre à cette moto un side et quel genre me conseilleriez-vous. — Prevost à Limoges.

Vous pouvez remplacer votre pot d'échappement unique par deux tubes munis de silencieux. Reportez-vous au modèle Terrot 1929. Vous y verrez que la machine que vous possédez est ainsi équipée. Le moyen le plus pratique de réaliser la transformation que vous désirez est de vous adresser à Terrot qui vous procurera les deux tubes et leurs silencieux. Non seulement cette combinaison ne fatiguera pas votre moteur, mais au contraire lui permettra de mieux respirer. Par suite, vous n'aurez pas non plus à vous préoccuper de la façon de monter ces tubes sur le cylindre.

Cliquetis

Je ne suis pas abonné à votre journal, mais lecteur assidu depuis quelques années et je vous serais très obligé de me donner quelques renseignements.

Possesseur d'une machine de 350 cmc. de cylindrée à culbuteurs, j'y joins un sidecar. J'ai mis au moteur un pignon de deux dents de moins que celui d'origine et malgré cela je n'ai pas entière satisfaction, cliquetis en côte (en changeant de vitesse) par fort vent début et faible rampe.

Mais possédant un moteur de 350 cmc. deux temps en très bon état, je suis dans l'indécis à savoir si je dois faire les frais d'une révision de mon moteur à culbuteurs ou si je peux le remplacer par mon deux temps. Matériellement je peux le mettre en place.

Dans l'espoir que vous me donnerez ces quelques renseignements... — Emdre.

La marche d'une moto avec sidecar demande une compression moins forte, car si la compression est trop élevée elle produit cognements et cliquetis.

Nous vous conseillons de mettre une cale de 1 mm environ d'épaisseur entre le cylindre et le carter du moteur, mais en attendant de

Nous rappelons à nos lecteurs au au numéro que toute demande de renseignements doit être accompagnée du bon qui se trouve à la dernière page et d'un autre bon portant un N° différent ainsi que d'un timbre à 0 fr. 50

faire cette opération, vous pouvez marcher à l'Esso ou avec 15 % de benzol incorporé à l'essence.

Changez la bougie

Etant abonné à Moto Revue, je me permets de vous demander les renseignements suivants :

Possédant une moto Henderson, 4 cylindres dont j'ai eu satisfaction jusqu'à ce jour. Depuis une huitaine de jours lorsque je ferme les gaz brusquement ou que je pousse ma machine à 70 ou 80 km. à l'heure, des explosions bruyantes ou sourdes se produisent dans les tuyaux d'échappement. Malgré cela, le départ est très facile, à une allure de 30 ou 40 à l'heure, la machine marche régulièrement. — Peruccio, à Paris.

Le malaise dont la moto souffre est des plus bénins. Mettez une bougie qui soit bonne et la marche sera excellente à n'importe quelle allure.

La marque dont vous vous servez actuellement allume au départ, mais ne résiste plus dès que la machine atteint une certaine vitesse.

Réglage de l'avance d'une 250 Peugeot 2 temps.

Je possède une moto Peugeot 3 CV. 1/2 Type SP. de 1923 ou 1924. Le moteur est un 2 temps et l'avance à l'allumage est de 4 %, je crois.

Puis-je espérer une amélioration en côte, si je diminue cette avance.

A combien dois-je régler l'avance, s'il n'y a pas d'inconvénient à ma demande. — Daniel Quenot, à Criel-sur-Mer.

En réduisant l'avance à l'allumage vous monterez les côtes d'une manière plus aisée ; mais en palier vous aurez une vitesse un peu moins élevée. Il faut donc être prudent dans la recherche de cette amélioration qui peut n'en être pas une.

Le réglage correct consiste à amener votre piston à 5 % du point mort haut. C'est à ce moment que doit se produire la rupture. De cette manière vous devez avoir un rendement correct.

Réalésage

Seriez-vous assez aimable de me faire savoir : 1° Quels sont les inconvénients pratiques et mécaniques d'un cylindre réalésé.

La différence de consommation est-elle de beaucoup supérieure après le réalésage ?

Le réalésage est une opération dans laquelle on rectifie une ovalisation qui s'est produite dans le cylindre, opération qui enlève dans la partie la moins large, quelques dixièmes de millimètres de métal. C'est dire que la différence de cylindrée est insensible. Il n'y a aucun inconvénient, il suffit d'adapter un nouveau piston et de considérer le moteur comme neuf, par suite le traiter en conséquence. La différence de consommation ne doit pas même se faire sentir.



Nos tarifs sont les plus avantageux et vous avez la faculté de choisir la compagnie de votre choix, pas de cotisation à payer.

Toujours le calage de la magnéto !

Ayant fait acquisition au mois de mai dernier d'une moto Peugeot P. 105, et parcouru 1.920 km., j'ai eu à deux reprises grippage du cylindre, manque de bon graissage sur les 200 premiers kilomètres. Sur ce, je suis allé aux usines Peugeot à Neuilly, pour la faire examiner. Ils m'ont démonté le cylindre et ont fait le nécessaire. Depuis ce temps ma machine ne rend plus le maximum de sa force. Au démarrage elle cogne et en 3^e vitesse, sitôt qu'elle tire. Pourtant depuis j'ai fait décalaminer 2 fois le cylindre.

Par suite du mauvais rendement j'ai fait changer le carburateur Zénith, par un Amac, modèle 1928 et la bougie par une K. L. G., vérifier le rupteur de la magnéto, tout cela sans résultat.

J'ai aussi des difficultés pour la mise en marche, surtout quand le moteur est chaud, chose semblable avec le Zénith.

Faut-il que je change le cylindre et le piston, pour obtenir un résultat. En plus de cela, elle n'a jamais pu atteindre que le 80 km. à l'heure au compteur O. S. — Pimouille, à Paris.

Vos ennuis proviennent d'un mauvais calage de la magnéto et votre allumage a trop d'avance.

Tenue de route

Etant abonné, je me permets d'avoir recours à vos conseils pour une question de tenue de route. Je possède une Monet-Goyon, culbuteurs, sortie de l'usine en juillet 1927, donc avec l'ancien cadre.

Or, particulièrement rétive, cette machine a déjà désarçonné trois cavaliers, dont moi-même. De plus d'autres amis à qui je l'ai prêtée ont été unanimes à reconnaître sa mauvaise tenue de route.

Voici ce qui a lieu : dès 70-80 sur goudron, ou au environ de 30 sur mauvaise route, la direction bondit de droite et de gauche, en même temps que la moto galope littéralement. Tous les réglages possibles ont été essayés aux amortisseurs et au frein de direction, sans résultat. Pas de jeu nulle part. Pneus de 700 x 80.

J'ai lu avec intérêt votre article sur les fourches, dans un de vos numéros. Or je constate sur ma moto l'anomalie suivante : Le tube de direction A. B. n'est pas parallèle à la fourche P. O., les biellettes supérieures ont leur point d'attache derrière le tube de direction, tandis que les inférieures l'ont devant. La prolongation du tube de direction coïncide sensiblement avec le point de contact de la roue sur le sol, c'est parfait. Mais la prolongation de la fourche va en M., à 22 cm. de N.

Est-ce là, la cause du mal, si oui, aurais-je intérêt à remplacer les biellettes supérieures par d'autres plus longues et de combien ? La fourche est extrêmement inclinée trop, sans doute. — J. L. Platel, à Paris.

Avant de modifier votre fourche, il y aurait lieu de vérifier votre cadre qui a pu être faussé dans une chute ou par l'usage d'un sidecar. Les roues sont-elles bien dans le même plan ?

Les biellettes supérieures sont plus longues pour limiter les variations d'emplacement quand la fourche fléchit.

Le galop qui accompagne le dandinement de la roue avant indique qu'il y a synchronisme entre la flexion des ressorts de fourche et les oscillations de la roue. Il pourrait donc s'agir d'un véritable shimmy. Peut-être le changement des ressorts de fourche et leur remplacement par des ressorts plus ou moins puissants et aussi la suppression du balourd de la roue qu'il faudrait équilibrer, amélioreraient-ils la tenue de route. Si le résultat cherché n'était pas obtenu vous pourriez alors donner de la chasse à votre direction en montant des biellettes supérieures un peu plus longues, mais cela ne peut être déterminé qu'expérimentalement. Vous pourriez par exemple faire cette expérience avec deux barrettes d'acier dans lesquelles vous auriez percé des trous d'un diamètre égal à celui des axes et espacé d'un centimètre par rapport les uns aux autres. Vous pourriez ainsi trouver quelle est la longueur la plus favorable, et établir les biellettes définitives d'après ces indications. Mais en tous cas, vérifiez préalablement votre cadre, le parallélisme des roues, l'équilibrage de la roue.

LE SPORT

La Coupe de l'Armistice

Le 11 Novembre prochain, pour la XI^e fois aura lieu la « Coupe de l'Armistice » sur un parcours de 275 km. autour de la capitale.

L'itinéraire part de Saint-Cloud et par Versailles, Mantes, Pontoise, Luzarches, Meaux, Melun (arrêt, parc fermé), Arpajon, arrive à Lévy-St-Nom où l'épreuve de côte (départ et arrivée arrêtés) mettra le point final à la manifestation.

La formule « régularité » est utilisée, c'est-à-dire que les concurrents doivent être pointés dans des contrôles horaires; toutefois, cette année, les départs ne seront pas donnés en groupe; les concurrents seront lâchés deux par deux de minute en minute, à partir de 4 heures du matin, le groupe le plus rapide d'abord.

L'ordre des départs sera inverse de celui des engagements, c'est-à-dire que les derniers inscrits partiront tout d'abord; les premiers inscrits, au contraire, bénéficieront d'un départ plus tardif, et par conséquent leur parcours de nuit sera moindre.

Pour tous renseignements, s'adresser au M.C.F., 13, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, à Paris (17^e).

Détail kilométrique du parcours

Saint-Cloud (départ) : Vaucresson, Rocquencourt, Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Nom-la Breteche, Mareil-sur-Mauldre, Maule, Nèzel, Epônes, Mézières, Mantes (Contrôle horaire avant le pont de chemin de fer). Limay, Gargenville, Juziers, Mézy, Meulan, Boisement, Vauréal, Pontoise (contrôle horaire au pont), 76 km. 600.

Anvers, Valmondois, Harmain, Champagne, Persan-Beaumont, Saint-Martin-du-Tertre, Luzarches (contrôle horaire, place de la Mairie : 108 km. 80. Bellefontaine, Fosses, Survilliers, Vémars, Moussy-le-Neuf, Moussy-le-Vieux, Longperrier, Dammartin, Saint-Mard, Juilly, Ivry, Carrefour près Montyon, Neuf-outiers, Peuchard, Meaux (C. H. à l'entrée : 152 km. 70. Quincy, Couilly, Coutevroult, Fontenay Trésigny, Chaumes, Guignes Rabutin, Melun (C.H., place Praslin : 207 km. 300).

Ponthierry, Auverneaux, Chevannes, Bal-lancourt, Saint-Vrain, Marolles, Arpajon (C. H. place du Marché : 242 km. 200).

Fontenay-les-Brisis, Brissous-Forges, Limours, Pecqueuse, Cernay-la-Ville, Dampierre, Lévy-Saint-nom (C. H. Parc fermé), 275 km.

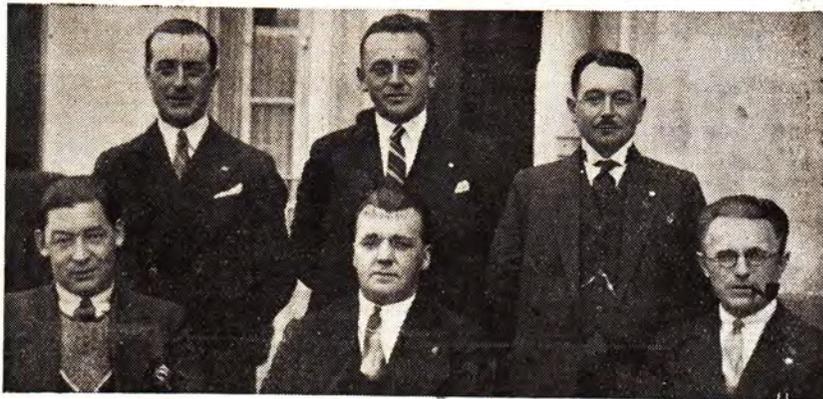
A propos des records de Fumagalli

Nous recevons de M. David, directeur des Etablissements Rovin-San-Sou-Pap la lettre ci-dessous :

Nous lisons dans Moto Revue du 22 octobre, page 842 que 8 records du monde sont battus, à Monza par une Miller Balzamo 175 cmc.

Nous nous permettons d'attirer votre attention sur le fait que cette affirmation est prématurée. Les règlements internationaux exigent que, pour la chute d'un record, le contrôle soit un contrôle électrique et non pas un contrôle manuel. Nous croyons savoir que dans l'espèce présente, le contrôle des chronomètres n'a pas été fait dans les conditions exigées; il y a donc de fortes chances pour que ces records ne soient pas homologués. Au surplus certains de ces records n'ont été battus en apparence parce que l'on a compté uniquement au 1/5 de seconde. Les nôtres étaient établis avec des 1/100 de seconde. Il est probable qu'un contrôle électromécanique les aurait laissés intacts.

Nous vous demandons en souvenir de nos anciennes et cordiales relations de vouloir bien nous donner acte de cette rectification et de ce



Quelques dirigeants de la Fédération Motocycliste de l'Est. De gauche à droite assis: MM. O. Salin, président de la C. S.; A. Barthélemy, président fondateur de la F. M. E.; L. Léonard, secrétaire général de la F. M. E. Debout: MM. Ch. Forichon, président de l'U. M. Moyeuve; M. Pignon, président de l'A. M. de Thionville; P. Wagner, président du M. C. V. O. Rombas.



La moto moderne est puissante !... Voici notre abonné, M. Cochet, de Lille, que ses 130 kilos n'empêchent pas d'être un fervent motocycliste. Il vient même chaque année courir les Grands Prix de France, et il se classe toujours.

que nous nous considérons comme toujours détenteurs de nos records du Monde jusqu'à ce que notification officielle nous soit faite comme c'est l'usage :

5 milles (départ lancé)
10 km. (départ arrêté).
10 milles (départ arrêté).

Veuillez agréer...

Attendez donc l'homologation...



B. S. A. bat un record du monde

UN sidecar B. S. A. de 350 cmc. vient de battre à l'autodrome de Brooklands le record du monde des « double douze heures » parcourant la distance formidable de 1.760 km. dans ce laps de temps. La moyenne fut de 72 km. 896 à l'heure.

C'est un remarquable exploit si l'on consi-

dère que 350 cmc. pour un sidecar est une cylindrée réduite. Cela démontre une fois de plus les remarquables qualités de vitesses et de robustesse des productions de la firme de Birmingham.

CHRONIQUE DES ASSURANCES

A propos de courses

Nous lisons dans *Le Petit Réveil* de la région parisienne du 29 septembre, que nous envoyons un de nos abonnés, les lignes suivantes :

Dimanche dernier, au cours d'une course motocycliste organisée par l'Amicale de Bezons, un concurrent M. Jacques Gaches demeurant à Maisons-Laffitte, est monté sur le trottoir de la route de Chafou à Carrières et a renversé notre concitoyenne Mme Eva Anthony. Il est inadmissible que des courses qui offrent tant de danger puissent avoir lieu dans la banlieue immédiate de Paris. Les Municipalités de la région et d'ailleurs seraient bien inspirées en interdisant ces courses qui deviennent vraiment trop dangereuses.

Cet article attire quelques commentaires et il faudrait, tout d'abord, savoir si les organisateurs ont pris les précautions élémentaires d'exiger de leurs participants une assurance contre les accidents corporels et dégâts matériels qu'ils allaient pouvoir causer. Des organisateurs sérieux prévoient une assurance garantissant leur responsabilité civile dans le cas où celle-ci viendrait à être recherchée à la suite d'accidents ou dégâts matériels. Les courses, tout le monde le sait, sont faites pour que les engins qui y participent fassent leur maximum de vitesse, et des organisateurs consciencieux prévoient toujours les dangers et responsabilités qui peuvent en découler. Nous ne sommes pas loin, à l'heure actuelle, de voir fonctionner une jurisprudence qui recherchera non seulement celui qui aura accidenté des tiers, mais encore les organisateurs, et on entend par organisateurs, tous ceux qui, de près ou de loin, ont touché à l'organisation de l'épreuve et à sa mise sur pied. Non seulement les finances du coup peuvent être ainsi mises à mal, mais encore dans le cas où celles-ci seraient insuffisantes, les finances personnelles des personnalités faisant partie de l'organisation.

Par conséquent, nous ne saurions trop conseiller à ceux de nos amis qui organisent des épreuves, un peu trop à la légère, de s'entourer de tous les renseignements nécessaires au point de vue responsabilités. Nos services des assurances et de contentieux sont à la disposition gratuite de tous nos abonnés qui y auront recours, ainsi qu'à la disposition des clubs que la question intéresse. La moindre négligence peut coûter fort cher.

POUR L'AN PROCHAIN

PENSEZ-VOUS que la saison qui vient de se terminer ait été, dans l'ensemble, excessivement favorable à nos couleurs ? Nous ne voulons pas, ici, jouer les pessimistes, mais enfin, il ne servirait absolument de rien de se boucher volontairement les yeux et de crier que tout alla bien. Nous sommes en face d'un fait précis qui ne prête pas à discussion : c'est à nous d'en tirer les leçons utiles et de chercher les remèdes possibles pour l'avenir.

Il y a une chose que nous nous devons de dire et que nous avons constatée : les organisateurs n'ont marché dans la voie du progrès que poussés par les événements ; on ne peut que regretter qu'ils n'aient pas voulu davantage innover, mais... auraient-ils été suivis par ceux-là mêmes dans l'intérêt de qui ils entendaient travailler ? Des exemples sont encore présents à la mémoire. C'est une question à laquelle certaines expériences ne nous permettent pas de répondre affirmativement.

Quoi qu'il en soit, une chose seule importe : l'évolution constatée. On voit incorporer — et nous l'avouons — de plus en plus à nos concours de régularité et d'endurance des épreuves techniques destinées à éprouver non plus les hommes — ce qui ne sert à rien — mais les machines — ce qui est mieux. Il y a cependant une condition : si les formules adoptées sont bonnes le public y trouvera des enseignements précieux et nos constructeurs n'auront aucune raison de refuser une lutte qui ne leur fait point peur, à condition qu'elle soit régulière et équitable.

Nous avons dit que nous bataillerons — longtemps encore s'il le faut — pour la modification de la formule qui préside au classement final des épreuves de régularité et d'endurance en demandant l'introduction dans le règlement de certains concours techniques destinés à mettre en lumière les qualités particulières de chaque machine.

Pourquoi ne se rallierait-on pas à un projet type de règlement, dont les grandes lignes seraient les suivantes : un classement général à la régularité pure avec attribution de médaille d'or pour intensifier la propagande motocycliste ; la création de coupes particulières intéressant le freinage, la maniabilité, le silence, la souplesse, etc..., avec classement individuel complet pour chaque coupe.

Nous devons reconnaître que si cette année, les constructeurs semblèrent s'intéresser à ces concours techniques, l'U. M. F. a également marqué son consentement. Dans le règlement des Coupes de France tourisme 1932, l'attribution se jouait au cours de plusieurs manifestations de tourisme et il avait été adopté que les *ex-aequo* seraient départagés par les épreuves subsidiaires du Tour de France, alors que jusqu'à l'an passé, seule la régularité de marche entraînait en ligne de compte. De plus, cette année également, l'U. M. F. adopta ce que nous disions plus haut, à savoir que les épreuves sélectionnées ne devaient plus éprouver les hommes, ce qui est encore à démontrer, mais les machines, ce qui nous permit de voir en ligne les agents régionaux de certaines marques remplacer les professionnels attachés aux écuries de ces dites marques.

Et ceci nous amène à dire : Pourquoi prohibe-t-on le remplacement de certaines pièces qu'un touriste doit pouvoir changer sur la route ? Regardez les règlements concernant le poinçonnage des organes des machines avant le départ.

Tous sont unanimes à mentionner qu'aucun concurrent ne peut s'aligner dans un concours d'endurance et de régularité sans que les principaux organes de sa machine aient été poinçonnés avec impossibilité de les changer. On ne peut nier que tout comme le classement à la régularité de marche cette formule a eu son heure, mais dans ce temps-là il n'était pas prouvé qu'un motocycliste pouvait parcourir 2.000 kilomètres sans panne grave. Interdire les changements de soupapes, par exemple, c'était inciter les constructeurs à travailler le dessin général, à réduire les efforts exercés et à sélectionner les matériaux susceptibles de résister à ces efforts. De là découle toute l'histoire du progrès.

Les règlements des Championnats de France (tourisme-vitesse) doivent être modifiés.

Mais aujourd'hui ? vous admettez bien que les choses ont changé, et pourtant on poinçonne certains organes exactement comme au début de la motocyclette.

Regardons le calendrier sportif qui va bientôt terminer l'année. La position est à peu près la même que l'an passé, savoir : un nombre incalculable d'épreuves inscrites au calendrier : un nombre beaucoup plus restreint d'épreuves présentant réellement un intérêt et pour celles-là une assez grande affluence de concurrents. Au demeurant les résultats restent bons dans l'ensemble, d'abord en raison de la perfection technique et mécanique des machines présentées actuellement pour qui des étapes journalières de 500 à 600 km. constituent un jeu : à raison aussi de la virtuosité et de l'endurance des professionnels appelés à participer à ces épreuves.

Certes, on ne méconnaît pas que de tels hommes sont absolument nécessaires puisqu'il s'agit d'éprouver — selon l'U. M. F. — les mécaniques à outrance et que pour ce faire il est insupportable qu'on n'enregistre aucune défaillance du pilote. On regrette toutefois qu'une part trop large soit faite, non seulement à l'habileté du pilote, mais aussi à sa chance. On a eu des exemples d'organisations où la pénalisation s'est jouée sur une crevaisson ou une bougie encrassée, résultat paradoxal qui a servi — heureusement — à démontrer l'invalidité de la seule formule à la régularité pour établir un classement.

Un fait reste caractéristique du malaise qui a pesé toute la saison sur nos épreuves d'endurance et de régularité, c'est la réaction d'une maison de motocycles qui pour démontrer publiquement la valeur de sa construction a cru nécessaire d'ajouter à son palmarès des courses, des raids contrôlés et qui furent menés à bien.

Il semble donc résulter de ceci que, si les concours de régularité avaient été organisés selon la norme logique que nous avons indiquée ici à plusieurs reprises, de tels raids n'auraient pas été nécessaires.

Dès lors n'est-il pas vain d'obliger un concurrent à se battre avec le hasard seul et de lui faire perdre le bénéfice de son effort pour une simple question de malchance. Qu'on poinçonne le cadre, c'est fort bien puisqu'on ne doit pas changer de machine en cours de route, mais c'est à peu près là que devrait se borner l'interdiction.

Et notre conclusion sur ce qu'il faut faire nous permet de dire ceci : dès l'instant que nous interdisons aux concurrents d'effectuer sur la route des réparations qui peuvent fort bien être nécessaires pour un touriste ordinaire, on n'incite nullement le constructeur à soigner l'accessibilité générale de sa machine. Entre un moteur dont le changement d'un piston sera manœuvre aisée et un autre pour lequel la même opération nécessitera des démontages et remontages difficiles, le critérium de tourisme ne fait aucune différence.

Or, la robustesse des organes ne saurait être mise en cause aujourd'hui puisque nous savons que nos constructeurs travaillent sur des principes et des dessins à peu près standards, pourquoi le problème de l'accessibilité ne rentrerait-il pas en ligne de compte. N'est-ce pas la raison d'être des règlements que d'obliger les industriels à s'attaquer successivement à tous les problèmes qui peuvent intéresser la clientèle et favoriser la simplicité de manœuvre et d'entretien des machines ?

Il nous semble donc qu'au lieu d'interdire à un concurrent de changer un piston ou une soupape, on devrait, tout au contraire, admettre que lorsqu'on a en main une machine où l'on peut effectuer cette opération tout en restant dans les limites des

temps accordés par le règlement — et ces limites tendent de plus en plus vers la réduction — c'est beaucoup plus intéressant pour un client que de posséder un moteur pour lequel cette opération demandera une durée plus grande.

Dans l'avenir, on devra non seulement permettre ces réparations, mais encore imposer des épreuves subsidiaires où de tels changements seront obligatoires dans le minimum de temps.

Ainsi le veut l'orientation nouvelle de la construction.

Dans un prochain article nous envisagerons les modifications à apporter aux formules des épreuves de vitesse et aux règlements des épreuves de tourisme. Tout cela nous amènera à parler des conséquences du statut de l'amateur et des réformes qui auraient dû être prévues au calendrier de 1933. N'oublions pas que *Moto-Revue* a été le premier, dans ses colonnes et sous la signature d'un de ses bons collaborateurs, à demander pour l'année qui vient un Championnat de France (tourisme) pour amateurs.

(A suivre.)

M. GOBIN.



Auto-Moto Club de la Cité

COMME suite à l'assemblée générale du 21 octobre, le siège de l'A. M. C. C. est transféré, Café de la Cigogne, 7, place du Pont à Lyon.

Réunions tous les vendredis 20 h. 30. L'inauguration officielle aura lieu le dimanche matin 6 novembre à 10 heures, avec au programme, une démonstration auto-motocycliste.

Les inscriptions seront reçues tous les vendredis au siège, Café de la Cigogne, 7, place du Pont, téléph. : Parmentier 22-76.

Moto-Club de Bergerac

LA sortie touristique du dimanche 23 octobre a obtenu le succès escompté.

Vers 11 heures, l'arrivée à Monpazier se fit devant l'hôtel de Londres. Après avoir été dans la ville si pittoresque, le réputé hôtelier Cassagnole fit déguster un de ces déjeuners dont lui seul a le secret.

Ensuite, la caravane prit le chemin du retour. Bergerac fut atteint vers 18 heures. La dislocation eut lieu devant le café Tortoni.

Course de côte de la Moyenne Corniche à Nice

LA journée du 11 novembre sera pour la quatrième fois consacrée aux sports mécaniques tant en honneur à la Côte d'Azur.

Les engagements et renseignements sont à adresser au siège du M. C. N. 24, rue Pastorelli.

Le Moto-ball à Nice

LE Moto Club de Nice est certes un groupement des plus vivants. A peine les organisateurs auront-ils terminé leur épreuve annuelle de la Moyenne Corniche que, quelques jours après, se disputera un match de moto-ball.

Le jeune Motor Sporting Club de Cannes rendra visite le 13 novembre prochain aux Niçois.

A. M. C. Aiglon

LA réunion de clôture de l'A. M. C. A. qui a eu lieu dimanche dernier s'est déroulée avec un plein succès, nous en donnerons le compte rendu la semaine prochaine.

Mouy est mort

Nous avons la douleur d'apprendre la mort prématurée du jeune André Mouy (il avait 24 ans), l'excellent petit pilote du M. C. P. qui récemment venait de se classer 1^{er} des amateurs en 350 dans les Grands Prix de France. Le malheureux a été asphyxié — ainsi que son père — dans la nuit de lundi à mardi par un réchaud à gaz.

Que sa famille et ses nombreux amis trouvent ici l'expression de notre douloureuse sympathie.

LA MOTOCYCLETTE AERIENNE

MOTO-REVUE a reçu plusieurs lettres de lecteurs leur demandant d'aborder la question de la « motocyclette aérienne ». Idée nouvelle, disent-ils, mais avenir certain. Nous sommes de leur avis au sujet de l'avenir, mais l'idée n'est pas tout à fait nouvelle : Henri Mignet, en qui nous reconnaissons le grand apôtre du « Sport de l'Air », l'avait depuis longtemps derrière la tête. Voler, ressembler aux oiseaux, quel idéal ! mais l'avion à 50 ou même 30.000 francs, c'est trop cher. Combien de gens, dont le budget ne permet pas l'achat et l'entretien d'une automobile, peuvent néanmoins posséder une motocyclette. Ne peut-il exister un avion, ou plus exactement une avionnette de coût à peu près équivalent à celui d'une bonne 500 cm3. Nous répondrons oui ; les précurseurs, si l'on peut les appeler ainsi, puisque leurs réalisations datent d'environ trois ans : Henri Mignet, Jean Joubert, etc., l'ont absolument démontré.

La motocyclette aérienne peut exister.

Car le planeur est un excellent moyen pour donner le « sens de l'air », mais n'est pas suffisant pour se permettre de longues promenades aériennes. Tout le monde peut faire du vol à voile, mais tout le monde ne peut réaliser les performances d'un Alex Maneyrol ou d'un Georges Barbot, ce dernier réalisant un vol de plus de huit heures et demie, et ceci, bien entendu, à bord d'un planeur spécial dont le prix de revient dépasse de très loin celui d'une moto.

Et puis un planeur, il faut du monde pour le lancer, un treuil, voire une automobile pour le remorquer ; sport d'équipe où tout le monde met du sien pour effectuer les « corvées » indispensables ; mais songeons à celui qui est tout seul ; le vol à voile n'est alors plus praticable.

Ajoutons un moteur et une hélice à notre planeur.

Et nous aurons notre « motocyclette aérienne ». Ceci est vite dit, n'est-ce pas ? Mais est-ce vite fait ? Oui : Henri Mignet, Jean Joubert, Courrécolagne... et bien d'autres l'ont fait. Pourquoi, lecteurs de *Moto-Revue*, « bricoleurs » par nature, ne le ferez-vous pas ?

Budget ! Budget !!

Le voici ce budget nécessaire à la construction de votre moto de l'Air. Il a été relevé tout dernièrement par Henri Mignet, pour des marchandises neuves et de très bonne qualité.

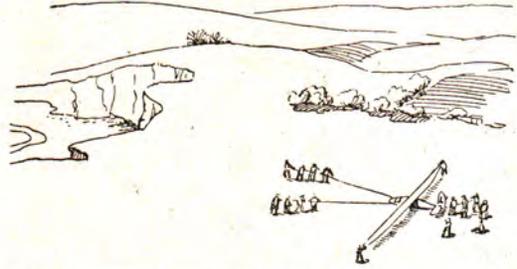
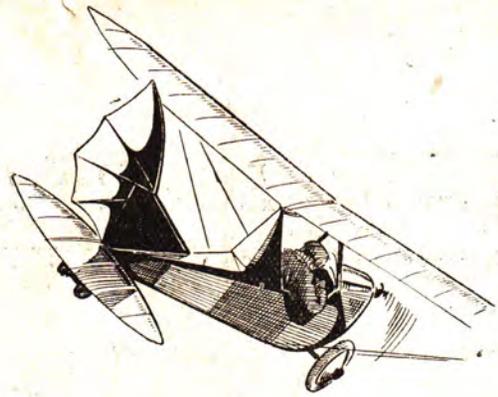
| | |
|---------------------------------|--------|
| 32 mètres carrés de toile | 260. » |
| Vernis cellulosique | 200. » |
| Contreplaqué | 300. » |
| Baguettes et lattes | 400. » |
| Madrier d'hélice | 30. » |
| Quincaillerie | 200. » |
| 2 roues..... | 440. » |
| Divers..... | 170. » |

Au total 2.000 »

Il vous reste le moteur : au choix : un Morgan, un Harley Davidson, un Gillet, etc., d'occasion de 550 à 1000 francs. Vous voulez du neuf : environ 3.000 francs. Toute neuve, construite par vous, prête à s'envoler.

Votre motocyclette aérienne vous aura coûté 5.000 francs.

Et nous soutenons encore une fois qu'un simple amateur peut entièrement construire « sa moto volante », sauf le moteur bien entendu. Mais le fuselage, l'installation des gouvernes, la mise en place du moteur, l'hélice même, cette fameuse hélice qui paraît si difficile à tracer, polir, etc. pourront parfaitement naître de vos mains. Ce n'est pas grâce à votre argent (car ce n'est pas un défaut de n'être pas riche) mais grâce à vos efforts que vous pourrez voler.



Au lieu de vous escrire, votre tour venu, à faire quelques bonds, tiré par des sandows, votre moteur vous permettra de vous élever tout seul et d'évoluer à votre guise.

Nous n'allons pas aujourd'hui étudier la manière de construire notre motocyclette de l'air. Nous y reviendrons. Qu'il nous suffise de donner quelques renseignements indispensables à celui que la question intéresse.

Mettez que vous soyez lourd, que vous pesiez 75 kilos ; la cellule pèsera environ autant que vous, ce qui donne un total de 150 kilos. Ajoutez-y le poids du moteur et de ses accessoires : 50 kilos. Au total 200 kilos à enlever de terre. Votre moteur de 500 cm3 environ donne une puissance effective de 15 CV. Il faut que votre avionnette ait une aile portant 15 kilos par mètre carré ; sa surface portante devra alors être de 13 mètres carrés.

Les calculs et essais donnent alors les performances suivantes pour notre « coucou » : vitesse maximum : 100 kilomètres à

l'heure ; vitesse moyenne : 75, 80 km.-heure ; envols et atterrissages à 40/50 kilomètres heure. Plafond : 4.000 mètres.

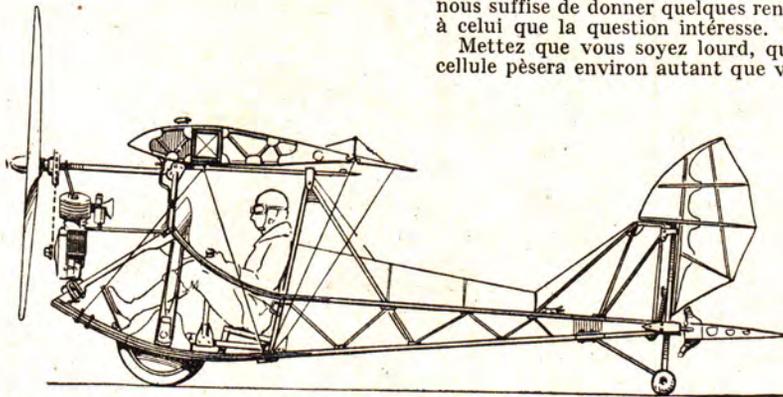
Un moteur de moto tournant vite : 3.500 à 4.500 tours, il faudra démultiplier votre hélice, car si une petite hélice convient parfaitement au vol en hauteur, elle devient insuffisante pour le décollage et c'est la première chose à considérer. Un rapport de démultiplication de trois, nous dit Henri Mignet (et nul n'a plus d'expérience que lui en la matière) permet à une hélice de 2 mètres de diamètre, de tourner à 900-1000 tours pour la meilleure puissance de notre moteur, en tirant au moins 60 kilos. Avec cela, décollages impeccables.

Et toujours au sujet de l'hélice, nous extrayons de l'Almanach de l'Aviation, ce que dit Henri Mignet :

« Coût : bois, dégrossissage et vernis, moins de 50 francs. Taille : un jour ; figé et séchage : un jour. Ma dernière porte le n° 14 et elle n'est guère mieux réussie que le n° 1. Aucun apprentissage n'est nécessaire ; il n'y a pas l'ombre d'une difficulté. »

Et maintenant, chers lecteurs, nous attendons que vous goûtiez les joies si franches d'un sport si pur : le sport de l'Air, avec un appareil sortant de votre cerveau et créé de vos mains.

Fernand DE LABORDERIE.



La coupe ci-dessus donne une idée très exacte de la simplicité de construction d'une avionnette d'amateur. Au fond, elle n'est autre qu'un planeur renforcé de façon à résister aux efforts d'un moteur et à la traction d'une hélice

NOS FABRICANTS

MONNERET OUVRE UN MAGASIN

GEORGES Monneret, le prestigieux champion qui remporta cette saison la bagatelle de dix-huit victoires devant des as de toutes nationalités ouvrira bientôt un magasin de motos. Le 1^{er} janvier, il s'installera à Montrouge, avenue Aristide Briand, à 200 mètres de la Porte d'Orléans. Inutile de dire que le sympathique coureur réservera le meilleur accueil à tous les motocyclistes, en général et aux lecteurs de *Moto Revue* en particulier. Bien entendu, il sera agent de Koehler-Escoffier et de Monet-Goyon et il lancera une nouvelle marque : la moto Monneret !

EMBOUIT DE CABLE SECUR

Tous les cyclistes et motocyclistes connaissent les désagréments dus à l'emploi des câbles.

La plupart sont fixés par des serres-câbles appropriés et l'extrémité constitue pour l'usager un risque de déchirures, blessures légères ou graves.

D'autre part, un serre-câble offre toute sécurité à la condition que l'extrémité du câble lui-même ne s'effiloche pas pour glisser sous l'effort.

L'embout Sécur, en emprisonnant les brins, supprime ce grave inconvénient en même temps qu'il garantit contre tout risque d'accident.

L'évidence du résultat est démontrée par l'examen du dessin ci-contre et la grande simplicité de ce petit organe.

Pour la mise en place, il suffit de serrer les lèvres de l'embout pour l'immobiliser solidement.

HUITRIC AU SALON

MIEUX que des éloges le dernier Salon de la motocyclette vient de consacrer, une fois de plus d'ailleurs, la place qu'occupe Huitric en tête de tous les constructeurs de batteries pour motocyclettes. En effet, 75 % des marques de motos représentées montent les batteries Huitric, le concurrent le plus direct de cette marque équipant 10 % seulement des 25 % restants, ces 25 % étant équipés par quatre marques différentes. On ne peut pas ne pas conclure que la batterie Huitric est la batterie type généralisée dans le milieu motocycliste.

LA POIGNÉE TOURNANTE C.M.P.

LA poignée tournante C. M. P. constitue un réel progrès pour la commande des divers organes de motos.

Le dessin ci-contre permet de se rendre compte de son fonctionnement et simplicité.

Il suffit de visser ou dévisser légèrement l'écrou de réglage pour la rendre libre ou freinée à volonté.

Libre, elle convient pour la commande du débrayage, décompresseur ou autres.

Freinée au degré de dureté qui convient à l'usager, elle facilite les commandes d'air, gaz, etc. sans que la main soit influencée par les trépidations de la route. Son freinage plastique assure une régularité constante de la dureté convenable.

C'est une réelle amélioration dans l'em-

ploi des vélomoteurs, motos de toutes puissances, ou autres applications.

On la monte très rapidement par ses propres moyens sur n'importe quel guidon.

UNE BÉQUILLE CENTRALE POUR B.M.A.

CETTE béquille n'est pas un accessoire superflu, elle est indispensable au vélomoteur qu'elle complète.

Pour faire une réparation ou effectuer un réglage, en une seconde la machine est mise sur pied.

Dans la rue, au lieu d'appuyer le vélomoteur contre le bord du trottoir où souvent il glisse et se détériore, instantanément il est sur sa béquille et ne peut tomber.

Sa position d'équilibre permet de



démonter la roue avant aussi facilement que la roue arrière, et sa robustesse est telle que l'on peut monter sur le vélomoteur pour le mettre en route en pédalant.

Son relevage étant automatique, il suffit de pousser la machine pour que la béquille vienne prendre d'elle-même sa position de route.

Son montage est très simple et peut s'effectuer sur les B. M. A. des principales marques en quelques minutes.

LAVAINOUVRE UN MAGASIN

RAYMOND Lavaine, un de nos plus assidus routiers motocyclistes et une

des vedettes du Bol d'Or s'installe au Kremlin-Bicêtre où il ouvre un magasin de motos, naturellement complété par un atelier de réparations. Sur la grande avenue de Fontainebleau nous verrons donc Lavaine présenter les marques dont il s'est assuré l'agence au dernier Salon. Parmi celles-ci signalons : Gillet d'Herstal, Saroléa, Peugeot et Soyer, pour ne citer que les principales. Toutefois Lavaine n'abandonnera pas les grandes épreuves et nous le reverrons certainement parmi les prochains vainqueurs des grandes compétitions de tourisme, en attendant le prochain Bol d'Or. En se partageant entre son magasin, son atelier et le sport, Lavaine démontrera à ses clients qu'il s'y connaît en mécanique et qu'on peut lui faire confiance.

UNE AGENCE MOTOS QUAI DES CÉLESTINS

CE n'est, au fond, pas une nouvelle agence puisque M. Valigny est installé dans ce quartier depuis 1920, mais elle a quelque chose de nouveau en ce sens que jusqu'à présent atelier de réparations, elle vient de se compléter d'un magasin d'exposition dans lequel on retrouve les marques cotées : Motobécane, Peugeot, F. N.

Naturellement M. Valigny s'occupe toujours lui-même de la partie atelier : sa vieille expérience en fait un vrai spécialiste. Réparations, mises au point sont faites par ses soins.

Les motocyclistes du quartier auront raison de lui rendre visite.

DUBOIS S'INSTALLE

DUBOIS qui plusieurs années durant a consacré son activité de metteur au point et de coureur à Monet-Goyon, s'installe, à son compte, non loin de la porte Champerret. Nos lecteurs trouveront d'autre part son adresse. Toujours recordman du Bol d'Or en 175 cmc, Dubois possède un palmarès qui en dit assez sur ses qualités de mécanicien. Il sera certainement de bon conseil pour tous ceux qui cherchent une machine neuve comme une occasion ; il sera de bon secours à ceux qui veulent des réparations sérieuses ; il sera enfin d'un grand appui aux indépendants qui auront besoin des tuyaux d'un bon coureur, pour gonfler leur propre machine. Se présenter à Dubois de la part de *Moto Revue* c'est avoir la certitude d'un excellent accueil.

LIAUDOIS CHANGE D'ADRESSE

DEPUIS si longtemps installé au début de l'avenue Félix-Faure, Liaudois se voit dans l'obligation de transférer prochainement son magasin dans une rue voisine : la rue Mademoiselle. Il restera toujours ainsi l'un des plus actifs agents du XV^e arrondissement et ses fidèles clients seront toujours certains de le retrouver dans le même quartier.

Jusqu'à nouvel ordre, Liaudois conserve néanmoins son ancien magasin de l'avenue Félix-Faure ; nous préviendrons en temps utile les intéressés de l'époque exacte où il le quittera définitivement pour celui de la rue Mademoiselle.

Une C.V. 2 réglée par
BERNARD
C'est une Super C.V. 2
Il se commande
Aux Sports Mécaniques
Concessionnaires pour la Seine
53, Rue Damesme - PARIS-13^e
ÉCHANGE - REPRISES EN COMPTE
Réparations - Pièces détachées en stock

THE MOTORIST
41, Avenue des Ternes - PARIS - 28, Rue des Acacias
ÉTOILE 22-37 17° ÉTOILE 12-20
BON pour plaque d'identité moto avec médaille Saint-Christophe, accompagné du catalogue général contre 5 frs en timbres-poste. Remboursables à la commande.
OUVERT LE DIMANCHE

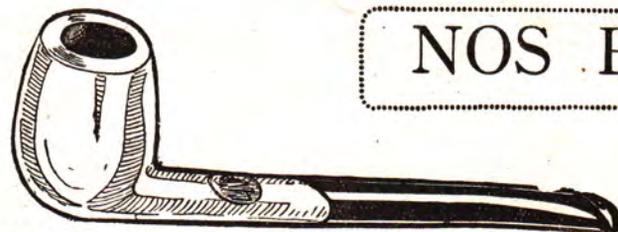
INVENTIONS
BREVETS D'INVENTION
PROCÈS en CONTREFAÇONS
MANUEL-GUIDE GRATIS
H. BÖTTCHER
21, Rue Cambon - PARIS

MOTO-HALL
73, Av. des Ternes, PARIS
Étoile 13-70
TERROT
Gillet d'Herstal
Saroléa - Soyer - Alcyon
Motobécane - Motoconfort
Magnat - Debon - Koehler
BERNARDET V.W.
Éclairage NOVI - Silencieux WILMANN
Réparations. Dépannages
Crédit, Échanges


JEFCO
LE
PARE-
FIGURE
anti-éblouissant
protège tout le visage
EDMOND KAHN
9, rue Béldor, PARIS

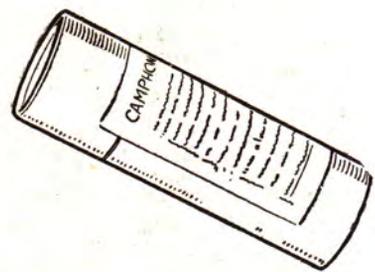
1.000 Rupteurs Neufs
Magnétos tous types montés
avec grosses Vis platinées
irradié 25 % Garantie
Par unité... Frs 27.50
500 Magnétos Motos neuves
BOSCH, MARELLI, SAGA, MEA, etc.
de 50 Frs à 150 Frs.
Atelier réparation, Echange Standard facultatif,
Ét JAIME, 61, rue de Villiers,
NEUILLY-sur-SEINE

B.S.A.
25, Rue Duret - PARIS-16^e
LES MEILLEURES
... MOTOS ...
LES MEILLEURS
- ACCESSOIRES -
dans
le plus joli magasin

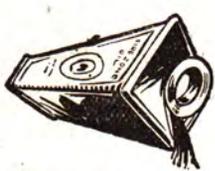


NOS PRIMES

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



Camphonine : Décalaminant énergique se mélangeant à l'essence pour décalaminer le moteur ou à dose préventive d'entretien.
Valeur : 20 frs. Abonnés : 12 frs. Lecteurs : 15 frs. Port : 2 frs.

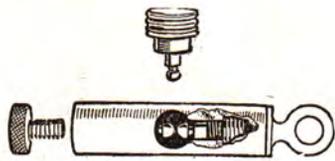


Super-huile Fizerone pour le graissage des parties hautes du moteur.
Valeur : 10 fr. Abonnés 7 fr. Lecteurs 8 fr. 50. Port : 2 fr.



Contrôleur de pression EDCO pour pneumatiques. Valeur : 30 fr.
Abonnés : 16 fr. Lecteurs : 22 fr. Port : 2 fr.

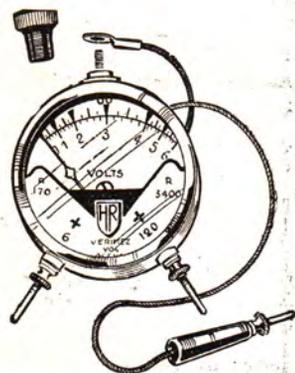
S. D. A. savon liquide enlevant rapidement sans eau, toutes les taches.
Valeur : 6 fr. Abonnés : 3 fr. Lecteurs : 5 fr. Port : 2 fr.



La Borne-Regard (breveté S.G.D.G.) ausculte le moteur sans difficulté, provoque un meilleur allumage, permet d'en contrôler le fonctionnement et la qualité, évite les pannes. Valeur 7 fr. Pour les abonnés : 4 fr. Pour les lecteurs : 5 fr. Frais d'envoi : 1 fr. 50.



La Blague « Springrip », appuyez elle s'ouvre, lâchez elle se ferme. Deux manœuvres automatiques, solidité et étanchéité absolues. Présentation luxueuse. Valeur : 40 fr. Abonnés : 28 fr. Lecteurs : 32 fr. Port : 2 fr.



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

V

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

ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

Agence des Grandes Marques

ATELIER DE RÉPARATIONS

8, Avenue Dorian

PARIS (12°)

(Ouvert le Dimanche, fermé le mardi)

37 bis, r. de Montreuil, PARIS

(Face rue Roubo)

(FACE MÉTRO NATION)

THE MOTORIST

41, Avenue de Ternes - PARIS - 28, Rue des Acacias
ÉTOILE 22-37 17° ÉTOILE 12-20



UN CADEAU..!

1 CASQUE PROTECTEUR "MOTORIST"

Renforcé tout cuir, triple calotte liège

1 PAIRE SACOCHES DOUBLES

entièrement en cuir -- neuves

1 PAIRE LUNETTES

incassables

FRANCO CONTRE

100 fr.

2.000 SACOCHES
A LIQUIDER



SACOCHES
ANGLAISES

neuves, tout cuir,
double à soufflets

35 fr.



SERRE-TÊTE

de cuir
fourré

15 fr.



RAGLAN CUIR

HAVANE
doublé laine
depuis :

200 fr.



IMPERMÉABLES
ANGLAIS, doublés dos,
double toile.

75 fr.

GILETS
de cuir **59** fr.
depuis

CIRÉS légers 59 fr.



CANADIENNE
FOURRURE

150 fr.

BOTTES
AVIATEUR

125 fr.



QUÊTRÉS DAMES
CUISSARDS MOTO

BOTTILLONS
de
caoutchouc

25 fr.



GANTS

fourrés Anglais

20 fr.

VISITEZ "ARCTIC" 28, Rue des Acacias - Paris
LA CURIEUSE MAISON CANADIENNE - Annexe du "MOTORIST"
ses tentes, ses canots, ses équipements pour sports d'hiver

BON pour plaque d'identité moto avec médaille Saint-Christophe, accompagné du catalogue général contre 5 frs en timbres-poste. Remboursables à la commande.

OUVERT LE DIMANCHE

CAMPHONINE

Le plus PRATIQUE, le plus EFFICACE, le moins COUTEUR
des DÉCALAMINANTS

Mélangé à l'essence, curatif ou préventif, suivant la dose,
OPÈRE EN SERVICE NORMAL

La Cartouche : 16 fr. - Port : 1 fr. "France et Colonies"

En vente chez tous les Agents, marchands d'accessoires e
40, Av. de la Grande Armée - PARIS - Chèques postaux 1176,35

CHEMISAGE

TOUS CYLINDRES

ACIER DIAMANT
FONTE NITRURÉE



Spécialité de chemises adaptables

Moteur Aubier Dunne

Soupapes Spéciales Garanties

Inoxydables - Incassables



ÉTAB^{ts} LIPTON

DIJON (Côte-d'Or) - Téléph. 18-99

EXIGEZ UN SIDECAR DE MARQUE
LE V. ET W. vous donnera SATISFACTION

"est léger, solide
élégant"

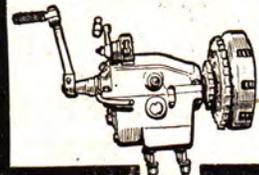


5, Rue Franklin
PRÉ-ST-GERVAIS (Seine)

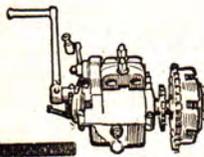
Catalogue franco

BRIDIER & CHARON

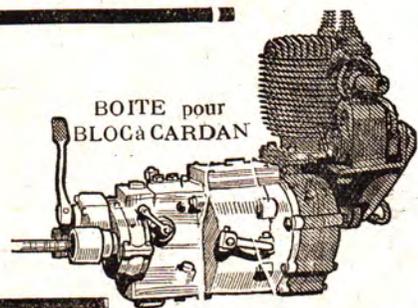
7, Rue du Bac, /
SURESNES (Seine)
— Téléphone: 30 —



BOITE
500 cmc.



BOITE
250 cmc.



BOITE pour
BLOC à CARDAN

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

nos petites annonces

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

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes : 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 cm sur 13 cm ; 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. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

service permanent des occasions

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

PIÈCES POUR MOTOS

INDIAN
— TARIF 1932 —
INDIAMATO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche matin

MOTOS A VENDRE

Avis motocyclistes : Rémy, 21, r. Tlemcen, Paris (20^e), vous informe qu'il dispose des 350 de série les plus rapides du marché. Rudge Durandal et Jonghi. Exclusivité.

Gnome et Rhône 500 cmc. D. 3, b. ét. gén., écl. Lucas, cause chôm., écr. rend.-vs. Bennetier, 22, r. de Paris, Houilles (S.-et-O.).

Gnome et Rhône 500, ét. nf, ent. équip. 115 km.-h. 3.200 f. Lagoutte, 4, r. Belgrand. **Indian Scouts M.** 28, 5 CV 3 l. 1-2 au 100 très rapide, ét. parfait, 3.500 fr. Olbrich, 9, rue Edmond-Manet (13^e). Le matin.

Jonghi du Salon 32, latér. et culb. disponibles chez Rémy, 21, r. Tlemcen, Paris (20^e). Agence exclusive, essais et démonstr. dimanches, neuf et occas., reprise, échanges, Rudge Durandal du Salon en 350 et 500.

Rudge 500 cmc. T. T. replica ayant gagné plusieurs courses, vit. 155, essence benzol. Garreau, 289, r. de Vaugirard.

Monet-Goyon, course, mot. Villiers T. T. nve, 175 cmc., marche alcool, 3.000 fr. S. Cambié, 4, r. F.-Fabre, MontPELLIER (H.).

Monotrace, ét. nf, écl. élec., capote, etc. 1.500 fr. Leroy, 59, av. de Paris, Vincennes. **Gillet-Herstal** 350 et 500 du Salon 32.

Rémy, 21, r. Tlemcen, Paris (20^e). Agence Spécialiste Herstal, nf et occas. en 500. Coupe France et compét., repr., crédit.

Norton 500 cmc. Course culbut., 4 vit. sélecteur, garantie abs. com. nve. Vitesse à l'alcool, environ 160 km., livré av. 2 pistons, 14 pignons et nombr. pièces pour compétition, Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Soyer 350 cmc. 4 CV. équip. mot. Jap. Concierge, 71, Gde Rue, Bourg-Reine-la-(S).

Rudge Durandal 350 et 500, nouv. type 33, 4 soup. radiales, boîte Rudge 4 vit. au pied, Ulster et T. T. Replica en neuf et occ. Rémy, 21, r. Tlemcen, Paris (20^e) Agence Exclusive. Essais et démonstrations même le dimanche, crédit.

B. S. A. Etoile Bleue 500 culbuteurs, écl. Lucas, occ. rare, bon prix. 1, r. des Acacias.

New Map 500 doubl. tubes supersport, nouv. mod. c. nve, écl. élec., bte Burman, r. occ. 4.500 fr. Garreau, 289, r. Vaugirard

N. S. U. 500, arbres à cam. compéti. av. nombr. pièces rech. et 2 pistons, machine ayant 2.000 km. Réel. occas. vit. 153, essenc. benzol. Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Jeanjean Motos, 133, Av. Argensteuil, Asnières, repare, échange, vend à crédit les motos neuves, les occasions entièrement revêtues et garanties. Permis de conduire gratuit.

Moto F. N., 350 soup. latér. mod. 1930, écl., compt., t-sad, 6000 kms. S'adr. Beaud, 279, av. de la Porte de Montreuil, Paris 20^e.

Terrotistes ! pour acheter, vendre ou faire réparer au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto-Agency, 24, boul. de Charonne.

500 frs **Gérald**, 500 cmc. 2 t., 2 vit., 27x4, nis. tamb. pas roul., ou en pees détach., bl. 400 frs, roue comp. pn. 150 fr., Fourche 200 frs etc. Pellé 10 r. St-placide 6^e.

Gnome et Rhône, V2-D. 4. D.-3, C.M. 1 à vendre en parf. ét. de march.,

SIDE-CARS BUFFLIER

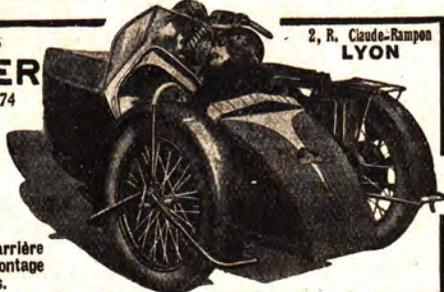
Tél. Moncey 04-74

Notre groupe

Grand Sport

livré à 1950 fr.

avec pneu, pare-brise poignée émail luxe 3 couleurs, garnitures assorties, grand coffre arrière tapis, appui-pieds, montage sur la moto et essais.



2, R. Claude-Rampon LYON

AGENCE SPÉCIALE de la MOTO

ATELIER DE RÉPARATION

Réalésage de Cylindres

PISTON SPÉCIAL - NOUVEAU GRAISSAGE

PIÈCES DÉTACHÉES EN STOCK

Spécialiste de la F.N. et GILLET-HERSTAL

B.S.A. JONGHI
B.M.W. - SAROLÉA
CALTHORPE
NORTON - A. J. S.
MOTOBÉCANE

Toutes en magasin

Prix spéciaux au comptant
CRÉDIT 1/4 à la commande

OCCASIONS
parfaitement revêtées

REPRISE Toutes MOTOS

LATSCHA

SANS INTERMÉDIAIRE
16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES
(Seule adresse)

en face le 272, Boul. St-Denis
à 150 mètres de la gare
(Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 heures
Tél. : Grésillons 17-93)

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

BARRÉ

123, Avenue Foch, 123
SAINT-MAUR (Seine)
Téléphone : Gravelle 09-66

Maisons à

Roubaix (Nord) 163, rue de Tourcoing
Ormesson (S.-et-O.) 131, av. du Château

Spécialiste des pièces détachées

GILLET - HERSTAL
TERROT - MOTOBÉCANE
AMAC - STOCK - NOVI

TOUT CE QUI CONCERNE LA MOTO
RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES
- VEND TOUT A CRÉDIT -

LE GROOM

BÉQUILLE LATÉRALE pour Motocyclettes (Bie S.G.D.G.)
RENAULT Fils, Const. MAZÉ (Maine-et-Loire)

MOTOCYCLETTES

Moteur 2 temps de 175 à 600 cmc. depuis 3.500 frs

LECOUTEY Frères - 38, Rue de Bayeux - CAEN - Tél. 16-17

D.K.W.

Agents importateurs des Motocyclettes F.K.W. en France

LECOUTEY Frères - 38, Rue de Bayeux - CAEN - Tél. 16-17

VOITURETTES

5 C.V. 2 cyl. 2 temps roues avant motrices depuis 13.500 frs

LECOUTEY Frères - 38, Rue de Bayeux - CAEN - Tél. 16-17

BORGO LES PISTONS DES RECORDS RECTIFICATION CYLINDRE

Tous Modèles

32 et 34, avenue du Roule - NEUILLY-SUR-SEINE

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS
HARLEY-DAVIDSON-Indian
ÉTABLISSEMENT H. FILLIAT, 22, Rue Victor Hugo, LEVALLOIS (Seine)
NOTICES D'ENTRETIEN - TARIFS GRATUITES

avec écl. élect. et nombr. access. Gnome et Rhône, 49, av. de la Grande-Armée, Paris. **Gnome et Rhône**, V2 nve sous gar. à vendre cse maladie, équip. compl. 7300 frs Vis. 161, r. Jean-Jaurès, Levallois, Garage.

Harley Davidson très bon état, prix int. S'adr. 51, boul. Victor-Hugo à Clichy. F. N. avant d'acheter une F. N. venez voir Briquet. Reprends en compte tes motos F. N. et a toujours de belles occasions 28, rue Henri-Poincaré, 20^e.

Monet-Goyon, 500, culb. dble tubes, réserv. en selle, parf. état, à vdre seule ou avec joli side bleu forme torpille. Présentation et essai toute distance. Ferchaud, au Château de Droizelles par Nanteuil-le-Haudouin (Oise).

Moto Wanderer 500 cardan, type Tour de France, prix avantageux. A. Hérol, 3, allée Erasme, Villemomble (Seine).

SIDECARS

Cause maladie, Dollar 500 culb. écl. élec. sortie us. mai 32, entér. chromée, roulé 3.000 kms. av. sidecar Richard sport, car. alum. tout ét. nf. Ensemble ou séparé. Sem. a. p. 18 h. ou Dim. E. Forler, 7, r. des Lilas, lott. des Tilleuls, Thiais (Seine).

Sidecars d'occas. complets, état de neuf, à partir de 1200 frs. V. W., 5, rue Franklin, Pré Saint-Gervais.

F. N. 500 culb. surb. avec side L. V. à roue susp. tout équipée, 4800 frs, Garage 28 bis, rue Pascal, métré Gobelins.

Moto Reading Standard, av. side bipl. 550 frs. Lucien, 14, r. Watteau, 13^e.

Rhonyx-Stainless 5 CV, side Fauré sport et. nf, tout équip. cse double emploi affaire exceptionnelle 4.500 fr. Voir t. l. jrs, à partir 18 h. et samedi ap. midi. Olivères, 103, r. des Morillons, Paris (15^e).

D. S. Malterre, 350, lat. av. side, compt. tansad, écl. élec., peu roul. 3.500 fr. Le soir vis. chez Boisson, 25, r. Letellier (15^e).

Ariel sport 500 cmc., side Bernard, écl. électr. accessoires. Vis. 74, r. Vieilledu-Temple, access. toute distance.

Dollar 500 cmc. side, parf. ét. plusieurs 500 cmc. Dollar avec garantie, P. III, Peugeot, Motocofort 250 cmc. Toutes ces machines sont revues en parfait état de marche. Saint-Gervais-Motos, 2, rue du Pré Saint-Gervais, Paris 19^e.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Peugeot 201, cond. int., parf. ét. B.S.A. 1, rue des Acacias, Paris.

Unique Morgan-Darmon eau, dyn. bat. phar. luxe, susp. freins spéc. peint bleu, ail. rond., mot., impecc. cède 3.000 fr. M. Nivet, 113, rue Bobillot.

Une affaire. Peugeot 5 HP, cond. int. 4 pl. revisée, pneus confort, accu nf, housse, outil., etc. Prix 4.900 fr., bon ét. ferait facile. Paiem. si sérieux av. moitié comptant Nusbaumer, 26, r. d'Aubervilliers, Paris 19^e.

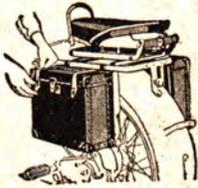
Peugeot 5 CV, Torpédo ét. méc. parf.

DEPREZ-MOTOS ET VÉLOMOTEURS

AGENCE des plus grandes marques
PEUGEOT-F.N. TERROT
NEW-MAP - RENÉ GILLET
MONET-GOYON, MOTOCONFORT, etc.

ATELIER DE RÉPARATION
DÉPANNAGE : STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES
RÉALÉSAGES depuis 125^{fr}
NOS MAGASINS
A Paris, 7 r. Meslay (près pl. de la République) | éd. Archives 04-28
A Asnières, 34, av. de la Marne (à la descente du train et 187 bis, rue Armand-Sylvestre près gare d'Asnières). Tél. Défense 07-02
Ouvert dimanches et fêtes toute la Journée - F.N. VISIBLE A PAR'S
CRÉDIT 1/4 A LA COMMANDE

OCCASIONS REVISÉES GARANTIES 6 MOIS
ACHAT - ÉCHANGE - VENTE
PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT
Apprend à conduire dans endroit clos et donne instructions mécaniques GRATUITES
Permis de conduire assuré
GARAGE GRATUIT



POUR LE TOURISME
les valises amovibles "FRAMO" sont indispensables
Pose facile. Démontage instantané, complètement étanches. Peuvent être utilisées comme valises à main. La valise avec son support ... Frs 125
DEMANDEZ-LE A VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL
Catalogue accessoires franco
BASTIDE, 56, Bd de Clichy, Paris



SIDE-CARS SPORT-TOURISME
ERNEST RICHARD
184 Avenue de Choisy PARIS
16 Rue de Paris Tel Gob. 34 23
Ivry

Adressez-vous...
Au Spécialiste du Pneu
TOUTES MARQUES ET DIMENSIONS
Actuellement Pneus
27 x 4,00, 2^{me} Choix... 90 »
27 x 4,00, Soldé..... 70 »
26 x 3,50, 2^{me} Choix... 65 »
25 x 3,00, 2^{me} Choix... 58 »
DEMANDEZ TARIFS pour pneus, équipements pour motos et accessoires
DOCKS DU PNEU
387, Rue de Vaugirard, 387
Tél.: Vaugirard 41-42



LUBRIFIANT INTERNE
MÉLANGÉ A L'ESSENCE
GRAISSE 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 brisée comme l'azote!
CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE LA FRANCE
TH. LEQUIME
7 Rue Labrousse - PARIS-15^e
Tél.: Vaugirard 20-57

ACCU - 26 - rue des Graviers NEUILLY-sur-SEINE
Huitric



SAINT-GERVAIS MOTOS
LOUIS BARDET

SEUL CONCESSIONNAIRE des DOLLAR motos
PIÈCES DÉTACHÉES - ATELIER Sp^l de RÉPARATIONS
Tarif officiel avec garantie
ÉCHANGE et REPRISE de TOUTES MARQUES
7, Rue du Pré-Saint-Gervais - PARIS-19^e
Métro: Place des Fêtes - Tél. Nord 93-46 - Ouvert Dimanches et Fêtes

VOULEZ-VOUS MARTYRISER VOTRE PASSAGER ?
n'achetez pas un RECRÉO



réglable immédiatement de 25 à 135 kilos
C'est le plus souple, le plus mécanique, le mieux présenté et le plus simple à poser et régler.
Il n'a pas d'équivalent: Frs. 290
DEMANDEZ-le à votre FOURNISSEUR HABITUEL
Catalogue accessoires franco
BASTIDE, 56, Bd de Clichy PARIS

VALIGNY - AGENCES
MOTOBÉCANE - PEUGEOT - F.N.
CRÉDIT - REPRISES
44, quai des Célestins - 6^e

LEVALLOIS-MOTOS
Terrot, Motoconfort et ttes marg. - stock Amac
A. DUBOIS
Ex.-chef du service réparation Monet-Goyon
56, r. Gravel, Levallois-Perret - Wag. 51-59
Réparations - Mise au point Achat - Échange



LE SILENCE EST D'OR

Échanger un pouce de votre papier monnaie contre un silencieux "STILLO" F^o 45
Les chevaux de votre moteur henniront joyeusement à la simple pression du pied.
DEMANDEZ-LE A VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL
Catalogue accessoires franco
Bastide, 56, Bd de Clichy, PARIS



ÉTTS
Villeneuve-sur-Lot

Teinture des Vêtements DE CUIR

Manteaux: 95 fr. - Vestes: 60 fr.
Remplacement des doublures: 75 fr.
Livraison franco - Délai 8 jours

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

FN NEUVES et d'occasion chez BRIQUET
le vrai spécialiste
28, Rue Henri-Poincaré, PARIS-20^e

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

"PTITAUTO"
Demander notice aux Établissements CH. MOCHET
68, Rue Roque-de-Fillol
PUTEAUX (Seine)



SUCCURSALE SOUBITEZ
Équipement électrique motos, pose et réparations
Stock complet - Pièces détachées
100, Avenue des Ternes - Paris

1.000 fr., moto 3 CV, écl. 400 fr. manq. pla. 42, rue Racine, Montrouge.
Darmont spécial, ét. impéc. équip. 4.800 fr. repr. moto Lenoir, 46, rue Belfort, Courbevoie.
Citroën B. 14, G. c. int. 4 pl., état parf. essais toutes distance 7800 frs., Morgan à air, très bon état 4500 fr. ou reprends en compte toute moto F. N. Briquet, 28, rue Henri-Poincaré Paris, 20^e.
Renault 6 CV 1929, cond. int. luxe très bon état garantie, roulée 16000 kms. Jacob, 85, rue Lafayette.
Cabriolet 9 HP. Citroën 3 pl. fr. AV. tr. b. ét. 3800 frs ou éch. ctre moto récente. Sam. et dim. Lucien, 14, r. Watteau, 13^e.
Cond. int. B. 14, 1928 en parf. ét. méc. 5000 frs. Camion, Bollée 1000kg. b. ét. méc. 2200 frs. Mot. Majola 4 cyl. ar. à c. en tête HP 7 b. ét. 600 frs, 47, r. Liancourt, 14^e.
Darmont spécial équip. pneus et chain. nfs. écl. mot. révisé, au plus offrant. Gabriel Léon, 9, rue des Haudriettes, 3^e.
Salmson 7 CV sport culb. type A. L. 3, 2 pl. bon ét. 4000 frs à débattre. Pailleur, Migennes, Yonne.
Occasion, ét. nf. 4 CV Villard Torpédo, s'adr. Hamonic, 22, r. Soufflot, Paris, 5^e.
Faux-cabriolet Buick 6 cyl., 20 HP. tr. propre 3500 frs, reprise moto. Lucien, 14, rue Watteau, 13^e.

ON DESIRE ACHETER

J'achète ttes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour tous, 3, rue Aumont, Paris, 13^e.
Suis amateur V2 comme nve, réelle occas. prés. Raumont Bony, coif., 42, Grande-Rue, Lizzy-sur-Ourcq (S.-et-M.).
Suis acheteur voitures 5 à 10 HP. prix int. prés., Lucien, 14, r. Watteau, 13^e.
Achète comptant motos reconn. Mont. de Piété. Occ. Saroléa 500 culx. Gnome, 500, Motosacoche 350 culb., Leclercq, 47, av. de la République, Paris.
Achat comptant au maximum motos et voitures modernes, argent immédiat, Verchère, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e).
Suis acheteur Rosengart, même accidentée si bas prix. Urgent, Fouillous, Péronne (Somme).



Le Casque "Z"

sans aucune partie métallique
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 (10^e)

J'achète au mieux motos modernes Moto-Agency, 24, boul. de Charonne, F. N., suis acheteur au prix fort 350 cmc., ou 500 cmc., surbaissée, Briquet, 28, rue Henri-Poincaré (20^e).

Achat aux plus hauts prix, au comptant, toutes motos modernes, Latscha, 16, rue Auguste-Bailly, Asnières (Seine).

ECHANGES

Echange Rosengart, coupé spider L. R. 2^e mod. 1930, imp. ctre moto 3 ou 4 CV à culb., pas antér. à 1931, av. soult. Ecrire : Perrinel, 26, r. Bucourt, Saint-Cloud (S.-et-O.). Accepterai affaire en province.

Echange maison jardin 1200 élect. 100 kms Paris, ctre Sandford 1100 cmc. Auclair, Le Perray (S.-et-O.)

Motocyclistes qui désirent échanger votre moto contre une 5 CV Rosengart neuve ou d'occasion 2, 3 ou 4 places, revisée, adressez-vous à Blitz, 50, boul. des Batignolles, Paris, 8^e.

Vend ou échange Indian side 2 places surb. pneu-ballon, débrayage au pied et à main, 2 freins, revisée, en tr. b. ét., ctre moto préfér. en 2-tps, même état. Lema-nissier, 58, bd Washington, Suresnes (Seine)

Terrot 3 CV, parfait état, contre T.S.F. Philipps de préférence, secteur, postes principaux. J. C. Challoner, 20, av. Fruges, Le Montell-Pessac.

Echange 500 cmc. F. N. culbuteurs, dernier modèle, contre 350 latérales F. N. Briquet, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20^e).

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne PARIS (20^e)

Achète, Vend, Répare, Echange
F.N. Terrot, Peugeot, Motoconfort, Soyer, etc.
Stocks en neuf et occasion
École de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

M R E N O U V I E R C Y C L E C A R S



S 2 et 4, r. Charles-Renouvier, PARIS-20^e Tél. : ROQ. 07-67

A partir du 1^{er} novembre, pour satisfaire notre nombreuse clientèle de l'Ouest de Paris, ouverture d'un magasin de vente, 141, rue Jean-Jaurès et 140 rue Chevallier, à Levallois-Perret. Tél. : Péreire 09-48, où vous retrouverez sans exception toutes nos spécialités. M. Renaud, Directeur, vous y réserve le meilleur accueil.

OCCASIONS MOTOCYCLETTES

Motobécane 250, soup. lat. 1.500
Peugeot P. III, écl. électr. 1.700
Peugeot P. III, écl. électr. 1.800
D. S. 500, réserv. en sell. 1.800
Motobécane 350, bloc. 2.200
Motosacoche 350 Mag. 2.200
Monet et Goyon 500 Mag. 2.500
50 autres machines de modèles et prix divers.

VOITURETTES ET CYCLECARS

Amilcar C. G. S., le plus beau de Paris, châssis 6 cylindres, roadster, modèle unique. 10.000

Caban spécial, voit. gagnante des 24 h. du Mans, cat. 1.100. . . 10.000
Amilcar C. G. S., surbaissé. 6.250
B. N. C., mot. Scap très vite. 5.500
Darmont spéc., depuis. . . 4.500
Morgan standard, depuis. . . 1.200

30 autres véhicules disponibles en magasin.

ACCESSOIRES

Dynamos double débit. . . 150
Accus neufs, depuis. 125
Phares estampillés, depuis. . . 90
Des pneus 27x4, à. 85
Aux pneus vélomoteurs, à. . . 30
Kervoline B.B., le litre. . . . 10
Ricin Course spécial, le litre. . 19
expédié toutes gares province par 10 kilos, contre mandat de 100 fr.

Location de Motocyclettes, de 30 à 40 fr. par jour suivant la cylindrée ; ces motos sont avec réservoir en selle équipement électrique, absolument impeccables. Impôts et assurances payés, kilométrage illimité.

SUN BEAM ETS NOEL-YDRAT

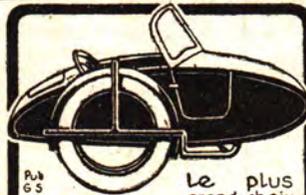
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES
TRANSFORMATIONS
TYPE ARMÉE en DERNIER MODÈLE
MONTREUIL-sous-BOIS (Seine)
9, Rue Messiers, 9

ÉCHANGE-RÉPARATION IMMEDIATE AVEC GARANTIE

ACCUS
MOTOS et
AUTOS depuis
90 Frs
DYNAMOS - MAGNÈTES
DELCOs - plaques
lumineuses - accessoires, etc.



ELECTRO-ENTRETIEN
23, Rue Cousin - CLICHY - Seine
Téléphone : Péreire 18-46



Pub
G S

Le plus grand choix de modèles aux meilleurs prix. Envoi du catalogue contre 0^e50
FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris 13^e. Tel. Gob. 25 00

SITUATIONS
Avant de vous spécialiser en AVIATION AUTOMOBILE, ÉLECTRICITÉ, RADIO etc..., demandez gratuitement, documentation complète en spécifiant la carrière industrielle de votre choix, à l'UNIVERSITÉ TECHNIQUE DE PARIS, 28, rue Serpente, PARIS (VI^e)

DIVERS

Représentants introduits auprès Agents motoristes, désirant s'adjoindre accessoire breveté, demandez Ecr. R. Masson, La Grèche (Deux-Sèvres).

Moteur Jap Racing, 500, 2 btes, vit. Burman nves, proven. serv. courses, bs px. Lhuissier, 16, r. du Réservoir, Clichy-s-S.
Ecrivez à H. Moers et vous recevrez la liste des pneus de moto à petits prix (expéd. rapides) 56, fg St-Honoré, Paris 12^e.

A.V. tourétabli transmission moteur élec. 1 HP 1-2 outill. prix à déb. Concierge, 26, r. Desaix, 151.

Pièces Indian et Harley, occas., parf. état 50 % moins cher, demandez tarif. Expédit. Province par retour. Poinard, 3, r. Laroche, Paris (14^e) et 2, r. Etienne-Dolet, Kremlin-Bicêtre.

Revision toutes motos, émaillage, chromage, remise à neuf, travail garanti. Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Garage gratuit pour motos à vendre. Jeanjean, 133, av. Argenteuil, Asnières.
2 Magnétos 4 cyl. Saga et Ducellier en parf. état de marche, val. 650 frs cédées à 300 frs. S'adresser à Moto-Revue.

POUR VOUS INITIER
VOUS PERFECTIONNER
ACHETEZ LE

VADE MECUM
DU
MOTOCYCLISTE

TRAITÉ PRATIQUE
DIX FRANCS A
MOTO-REVUE
1 fr. 50 pour envoi par
la poste

PIÈCES HARLEY

pour
Catalogue gratis - Prix sans concurrence
Boogie spéciale "SPLITDORF" Prix : 26 fr.
Établissements Pierre PSALTY
271, Boulevard Pereire - PARIS
Tél. Etoile 55-52, Mét. Maillot

BORGO LES PISTONS DES RECORDS RECTIFICATION CYLINDRE

Tous Modèles 32 et 34, avenue du Roule - NEUILLY-SUR-SEINE

S.G.A.F.E., Ing. Const., 44, Rue du Louvre - PARIS (1^{er})



20 machines-outils en une seule composée de 50 pièces pour scier, percer, meuler, polir, tourner, etc. sans apprentissage, avec 30 centimes courant lumière par heure
3.000 Références - Notice franco

Toute demande de renseignements, émanant d'un lecteur au numéro, doit être accompagnée de deux bons portant des numéros d'ordre différents et d'un timbre à 0.50

NOUS PRIONS NOS ABONNÉS, POUR NOUS PERMETTRE DE LEUR RÉPONDRE IMMÉDIATEMENT DE JOINDRE TOUTES LES FOIS QUE CELA LEUR SERA POSSIBLE, UNE BANDE D'ENVOI DE LEUR NUMÉRO PORTANT LEUR ADRESSE : CETTE PETITE FORMALITÉ NOUS FERA GAGNER DU TEMPS... ET A VOUS AUSSI. MERCI.

Bon à découper et à joindre à la demande de renseignements
BON N°
504

Tiré sur rotative à l'imprimerie spéciale de Moto-Revue, 30, rue du Poteau, Paris (18^e)

Adressez toute la correspondance ; 51, Rue Vivienne, PARIS

Le Gérant : G. LAGOMÉ

TARIF des ASSURANCES contre les ACCIDENTS causés aux TIERS

Pour tous nos Abonnés résidant habituellement à Paris et dans les départements de la Seine, Seine-et-Oise, ou dans les villes de Marseille, Lille, Lyon, Bordeaux, Saint-Étienne, Rouen, et Nantes.

| | Force du Véhicule d'après la carte grise | Garantie de 100.000 | | | | | Garantie de 200.000 | | | | | Garantie de 300.000 | | | | |
|---|---|-----------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---|-----------------------------------|----------------------------------|---|-----------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---|-----------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---|
| | | Garantie des Tiers | Tiers et Conduite étrangère | Tiers et Tiers transportés | Tiers Cond. étrang. Tiers transportés | Tiers et Conduite étrangère | Tiers et Tiers transportés | Tiers Cond. étrang. Tiers transportés | Garantie des Tiers | Tiers et Conduite étrangère | Tiers et Tiers transportés | Tiers Cond. étrang. Tiers transportés | Garantie des Tiers | Tiers et Conduite étrangère | Tiers et Tiers transportés | Tiers Cond. étrang. Tiers transportés |
| TARIF N° 1 Motos (sans tan-sad) Promenade | Jusqu'à 1 cv | 131.35 | 148.40 | » | » | 161.70 | 179.70 | » | » | 193.10 | 218.55 | » | » | » | » | |
| | — 2 cv | 146.20 | 164.70 | » | » | 182.25 | 205.40 | » | » | 215.95 | 243.25 | » | » | » | » | |
| | — 3 cv | 175.90 | 199.25 | » | » | 217.40 | 246.55 | » | » | 260.05 | 294.90 | » | » | » | » | |
| | — 4 cv | 203.80 | 231.90 | » | » | 253.05 | 288.15 | » | » | 301.30 | 343.30 | » | » | » | » | |
| | — 5 cv | 229.60 | 261.35 | » | » | 285.40 | 325.20 | » | » | 342.25 | 369.25 | » | » | » | » | |
| | — 6 cv | 261.90 | 288.40 | » | » | 325.45 | 371.55 | » | » | 389.05 | 444.40 | » | » | » | » | |
| | — 7 cv | 287.05 | 316. » | » | » | 358.55 | 408. » | » | » | 426.70 | 485.90 | » | » | » | » | |
| | — 8 cv | 318.35 | 361.55 | » | » | 397.70 | 451.80 | » | » | 470.20 | 534.60 | » | » | » | » | |
| | — 9 cv | 348.05 | 394.20 | » | » | 433.15 | 490.75 | » | » | 518.15 | 587.35 | » | » | » | » | |
| TARIF N° 2 Motos (avec tan-sad) Promenade | Jusqu'à 1 cv | 145.55 | 164. » | 339.10 | 357.50 | 179.35 | 202.25 | 419.70 | 442.60 | 214.35 | 240.90 | 514.65 | 531.15 | » | » | |
| | — 2 cv | 162.65 | 182.80 | 381.75 | 401.90 | 202.95 | 228.20 | 478.85 | 504.10 | 240.60 | 270.75 | 569.25 | 599.40 | » | » | |
| | — 3 cv | 195.40 | 220.15 | 456.25 | 481.50 | 241. » | 272.50 | 566.15 | 597.60 | 288.50 | 326.20 | 679.40 | 717.20 | » | » | |
| | — 4 cv | 225.05 | 255.25 | 525. » | 555.15 | 279.65 | 317.40 | 654.50 | 692.25 | 333. » | 378.20 | 780.95 | 826.05 | » | » | |
| | — 5 cv | 253.55 | 287.65 | 592.55 | 626.75 | 315.40 | 358.20 | 739.15 | 781.95 | 378.40 | 429.75 | 888.80 | 940.20 | » | » | |
| | — 6 cv | 288.80 | 318. » | 674.15 | 713.80 | 359.05 | 408.55 | 840.20 | 889.70 | 429.30 | 488.75 | 1006.35 | 1065.75 | » | » | |
| | — 7 cv | 317.70 | 349.85 | 746.40 | 788.85 | 397.05 | 450.40 | 935.45 | 988.75 | 472.60 | 536.35 | 1114.70 | 1178.45 | » | » | |
| | — 8 cv | 353.10 | 399.80 | 833. » | 879.45 | 441.45 | 499.85 | 1043.65 | 1102.15 | 521.75 | 591.30 | 1234.65 | 1304.25 | » | » | |
| | — 9 cv | 387.25 | 437.30 | 918.35 | 968.35 | 482.15 | 544.65 | 1145.45 | 1208. » | 576.95 | 652. » | 1374.55 | 1447.60 | » | » | |
| TARIF N° 3 Motos (sans tan-sad) Promenade et affaires | Jusqu'à 1 cv | 141.60 | 159.65 | » | » | 175.40 | 197.85 | » | » | 209.10 | 236.15 | » | » | » | | |
| | — 2 cv | 158.75 | 178.50 | » | » | 197.10 | 221.75 | » | » | 234.25 | 263.75 | » | » | » | | |
| | — 3 cv | 189.65 | 214.35 | » | » | 234.55 | 265.40 | » | » | 280.60 | 317.50 | » | » | » | | |
| | — 4 cv | 219.80 | 249.50 | » | » | 272.50 | 309.50 | » | » | 325.25 | 369.70 | » | » | » | | |
| | — 5 cv | 247.85 | 281.45 | » | » | 308.25 | 360.70 | » | » | 368.55 | 418.90 | » | » | » | | |
| | — 6 cv | 282.45 | 311.05 | » | » | 350.55 | 399.25 | » | » | 419.70 | 477.05 | » | » | » | | |
| | — 7 cv | 309.85 | 341.20 | » | » | 387.10 | 439.40 | » | » | 461. » | 523.60 | » | » | » | | |
| | — 8 cv | 344.60 | 390.40 | » | » | 429.70 | 487. » | » | » | 507.90 | 576.05 | » | » | » | | |
| | — 9 cv | 376.60 | 425.60 | » | » | 469.75 | 530.95 | » | » | 561.55 | 635.05 | » | » | » | | |
| TARIF N° 4 Motos (avec tan-sad) Promenade et affaires | Jusqu'à 1 cv | 157.40 | 177.05 | 368.60 | 388.25 | 195.10 | 219.55 | 459.10 | 483.60 | 232.75 | 262.10 | 549.60 | 578.90 | » | » | |
| | — 2 cv | 177.05 | 198.70 | 417.90 | 439.50 | 221.05 | 247. » | 521.50 | 548.45 | 261.65 | 293.90 | 621.80 | 654.05 | » | » | |
| | — 3 cv | 210.70 | 237.50 | 495.65 | 522.45 | 260.75 | 294.20 | 613.90 | 648.85 | 312.10 | 352.20 | 738.50 | 778.60 | » | » | |
| | — 4 cv | 243.45 | 275.45 | 571. » | 602.80 | 301.95 | 341.95 | 710.30 | 750.30 | 360.55 | 408.50 | 849.90 | 897.80 | » | » | |
| | — 5 cv | 274.60 | 310.90 | 645.10 | 681.40 | 341.70 | 387.05 | 804.80 | 850.20 | 408.60 | 463. » | 964.35 | 1018.70 | » | » | |
| | — 6 cv | 312.45 | 344.05 | 733.25 | 775.25 | 387.90 | 440.30 | 912.45 | 964.80 | 463.40 | 526.25 | 1091.75 | 1154.55 | » | » | |
| | — 7 cv | 343.95 | 378.75 | 812.05 | 857.15 | 429.95 | 486.55 | 1017.50 | 1074.05 | 512. » | 579.70 | 1213.20 | 1280.85 | » | » | |
| | — 8 cv | 383.35 | 433.05 | 908.50 | 958.15 | 478.20 | 540.30 | 1135.60 | 1197.70 | 565.10 | 638.95 | 1343. » | 1416.85 | » | » | |
| | — 9 cv | 420.40 | 473.45 | 1000.45 | 1053.70 | 524.10 | 590.85 | 1250.55 | 1317.25 | 626.80 | 706.95 | 1497.35 | 1577.40 | » | » | |
| TARIF N° 5 Motos avec side-car ou tricar (sans tan-sad : promenade) | Jusqu'à 2 cv | 187.30 | 208.90 | 202. » | 223.90 | 233.65 | 261.95 | 252.35 | 280.70 | 277.65 | 311.50 | 300.15 | 334. » | » | » | |
| | — 3 cv | 231.90 | 260.80 | 253.25 | 282.15 | 289.35 | 325.65 | 316. » | 352.30 | 343.40 | 386.60 | 375.40 | 418.60 | » | » | |
| | — 4 cv | 278.05 | 313.55 | 305.85 | 341.40 | 345.55 | 389.90 | 380.35 | 424.65 | 413.20 | 466.45 | 454.95 | 508.15 | » | » | |
| | — 5 cv | 323.25 | 364.35 | 354.90 | 395.95 | 401.90 | 453.30 | 441.40 | 492.80 | 481.60 | 543.30 | 529. » | 590.70 | » | » | |
| | — 6 cv | 379.55 | 417.85 | 417.60 | 466.30 | 472.75 | 533.65 | 520.30 | 581.15 | 566.05 | 639.15 | 623.10 | 696.20 | » | » | |
| | — 7 cv | 429.95 | 473.85 | 473.85 | 523.90 | 523.95 | 586.55 | 573.15 | 623.25 | 613.15 | 686.65 | 670.15 | 739.25 | » | » | |
| TARIF N° 6 Motos avec side-car ou tricar (avec tan-sad : promenade) | Jusqu'à 2 cv | 209.95 | 234.80 | 326.55 | 351.50 | 262.10 | 293.25 | 408.55 | 439.75 | 311.50 | 348.80 | 486.50 | 523.75 | » | » | |
| | — 3 cv | 259.30 | 290.95 | 407. » | 438.70 | 323.75 | 363.55 | 509.10 | 548.80 | 384.35 | 426.65 | 600.25 | 652.60 | » | » | |
| | — 4 cv | 310.45 | 349.15 | 490.20 | 528.90 | 386. » | 434.40 | 610.45 | 658.90 | 461.70 | 519.75 | 731. » | 789. » | » | » | |
| | — 5 cv | 361.30 | 406.25 | 570.25 | 615.20 | 449.35 | 505.55 | 710.30 | 766.40 | 538.65 | 606.05 | 852.05 | 919.50 | » | » | |
| | — 6 cv | 424.05 | 466.85 | 670.85 | 724. » | 528.45 | 594.90 | 836.80 | 903.35 | 632.85 | 712.65 | 1003.10 | 1082.80 | » | » | |
| | — 7 cv | 484.05 | 529.85 | 733.85 | 784. » | 588.45 | 654.85 | 894.80 | 954.35 | 692.85 | 774.65 | 1074.10 | 1159.65 | » | » | |
| TARIF N° 7 Motos avec side-car ou tricar (sans tan- sad Promen. et affair.) | Jusqu'à 2 cv | 204.45 | 228.75 | 219.45 | 243.75 | 254.20 | 284.55 | 272.90 | 303.50 | 302.75 | 339.15 | 325.25 | 361.65 | » | » | |
| | — 3 cv | 252.45 | 283.45 | 273.80 | 304.80 | 314.50 | 353.30 | 341.15 | 379.90 | 374.25 | 420.50 | 406.25 | 452.50 | » | » | |
| | — 4 cv | 302.05 | 339.90 | 329.85 | 367.75 | 375.25 | 422.55 | 410.05 | 457.30 | 449.75 | 506.60 | 491.50 | 548.30 | » | » | |
| | — 5 cv | 351.80 | 395.75 | 383.45 | 427.35 | 440.30 | 492.30 | 479.80 | 531.80 | 523.85 | 589.75 | 571.25 | 637.15 | » | » | |
| | — 6 cv | 412.65 | 454.25 | 450.70 | 502.70 | 513.85 | 578.85 | 561.40 | 626.35 | 615.15 | 693.15 | 672.20 | 750.20 | » | » | |
| | — 7 cv | 473.45 | 514.05 | 509.20 | 561.20 | 573.05 | 638.05 | 620.60 | 681.60 | 670.15 | 751.65 | 729.75 | 810.75 | » | » | |
| TARIF N° 8 Motos avec side-car ou tricar (avec tan- sad) Promen. et affair.) | Jusqu'à 2 cv | 229.60 | 256.45 | 356.15 | 383. » | 285.70 | 319.25 | 444. » | 477.55 | 340.45 | 380.60 | 529.85 | 570. » | » | » | |
| | — 3 cv | 282.90 | 316.90 | 442.65 | 476.45 | 352.70 | 395.30 | 552.35 | 595. » | 419.80 | 470.65 | 658.40 | 709.30 | » | » | |
| | — 4 cv | 338. » | 379.45 | 531.60 | 573.05 | 420.15 | 472. » | 661.70 | 713.50 | 503.75 | 566. » | 794.10 | 856.25 | » | » | |
| | — 5 cv | 394.10 | 442.35 | 619.50 | 667.75 | 490.05 | 550.30 | 771.35 | 831.50 | 587.25 | 659.45 | 966.45 | 997.20 | » | » | |
| | — 6 cv | 462.15 | 508.70 | 728. » | 784.95 | 575.70 | 646.85 | 907.80 | 979. » | 689.35 | 774.75 | 1087.80 | 1172.80 | » | » | |
| | — 7 cv | 523.05 | 570.25 | 800.25 | 857.15 | 636.65 | 707.15 | 949.15 | 1016.30 | 750.15 | 835.65 | 1146.35 | 1234.65 | » | » | |
| TARIF N° 9 Motos avec side-car ou tricar (service livrais. sans tan-sad) | Jusqu'à 2 cv | 238. » | 265.70 | 268. » | 295.70 | 296.25 | 330.80 | 333.75 | 368.30 | 353. » | 394.40 | 397.95 | 439.35 | » | » | |
| | — 3 cv | 293.10 | 328.15 | 335.75 | 370.80 | 365.40 | 409.35 | 418.65 | 462.60 | 434.95 | 487.30 | 498.85 | 551.30 | » | » | |
| | — 4 cv | 350. » | 392.65 | 405.65 | 448.30 | 436.15 | 488.45 | 504.60 | 557.95 | 521.70 | 585.80 | 605.20 | 669.25 | » | » | |
| | — 5 cv | 403.20 | 457.85 | 471.40 | 521.05 | 507.65 | 569.65 | 586.65 | 648.65 | 608.35 | 682.75 | 703.05 | 777.50 | » | » | |
| | — 6 cv | 478.70 | 526.90 | 554.75 | 613.35 | 596.30 | 669.55 | 691.35 | 764.60 | 714.05 | 801.90 | 828.15 | 916. » | » | » | |
| | — 7 cv | 549.65 | 600.25 | 623.10 | 696.20 | 670.15 | 739.25 | 750.20 | 810.75 | 750.20 | 835.65 | 856.25 | 916. » | » | » | |

Dans le cas où la force est exprimée sur la carte grise par un nombre fractionnaire de CV, la prime applicable sera celle correspondante au nombre entier de CV immédiatement au-dessus Exemple : Une moto de 5 CV 1/2 paiera pour 4 CV

PRIX : 10 FRs

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

POUR VOUS
INITIER

POUR VOUS
PERFECTIONNER

C. LACOME
H.P. BORESTRONE

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

EDITE
PAR
MOTO
REVUE
51, RUE
VIVIENNE
PARIS



MOTO
REVUE
51, rue Vivienne, PARIS

LE VADE MECUM

DU

MOTOCYCLISTE

250 Pages

400

CROQUIS
TRAITÉ
PRATIQUE

ENTIÈREMENT
REMANIÉ

Edition 1932

En vente à MOTO-REVUE

Par poste : ajouter 1 fr. 75 pour la France
et 4 fr. 50 pour l'Étranger.