

Le Grand Prix de l'U. M. F.

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> - 25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

18<sup>e</sup> ANNÉE — N° 394

27 Septembre 1930

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

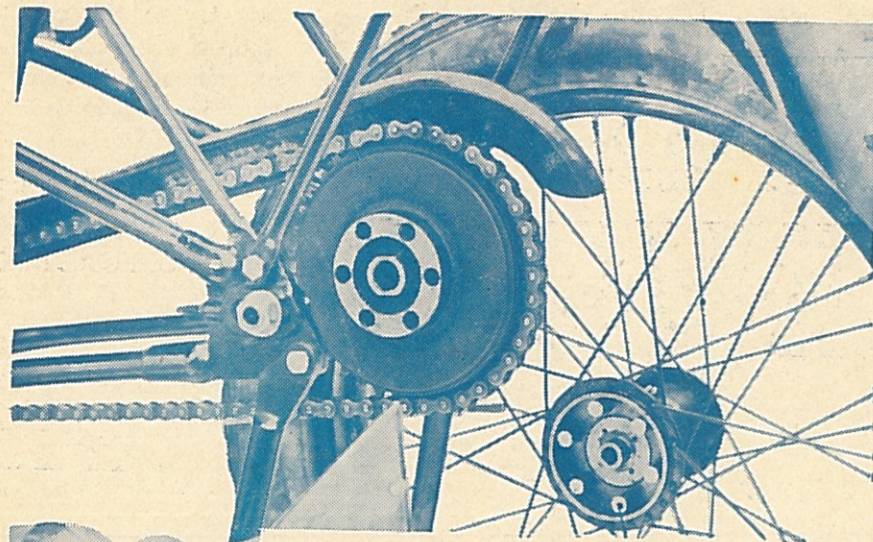
et  
*Motocyclisme  
Automobiles*



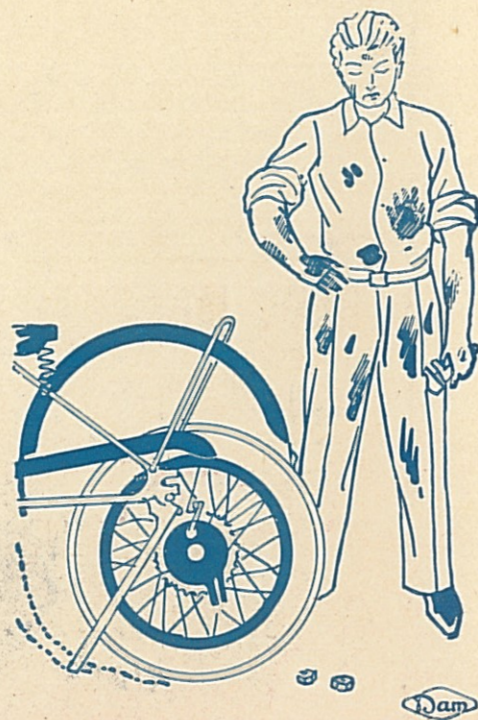
TÉLÉPHONE :  
CENTRAL : 03 81  
— 08-24  
C.C. POSTAL 29.737

MOTO-REVUE  
BUREAUX :  
51, Rue Vivienne, PARIS  
C.C. POSTAL 29.737

De tous côtés, les adhésions, pour le 2<sup>e</sup> Rallye du Salon de la Motocyclette 1930, affluent à Moto Revue : de Bretagne, le contingent s'annonce particulièrement imposant ; voici, dans les Côtes-du-Nord, la plage de Trestaou, près de Perros-Guirec, lieu de visite classique des futurs ralliemen.



On peut évidemment démonter la roue arrière de n'importe quelle moto, mais s'il faut pour cela enlever chaîne et timonerie de freins, le tout en s'enduisant copieusement de graisse et de cambouis, on ne doit guère s'étonner de la fâcheuse surprise, voire de la répugnance, manifestée par nombre d'amateurs. A ceux-là Peugeot apporte la solution qu'ils désespéraient de trouver. La roue arrière des 350 cm<sup>3</sup> Peugeot se démonte encore plus facilement qu'une roue de voiture. Un écrou à défaire, une broche à tirer et en 15 secondes **sans toucher ni à la chaîne ni au frein** la roue vous tombe dans la main. Le remontage offre la même simplicité et ne demande **aucun réglage.**



# Peugeot

BEAULIEU (DOUBS)

Sep emb.  
1930  
N° 30

# MOTO-TRAIN

Et<sup>s</sup> E. TRAIN  
3, Rue  
Rouget-de-l'Isle  
COURBEVOIE  
(Seine)

PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES DE MOTOS "TRAIN"

## CAUSERIE

Dans notre causerie sur la motocyclette utilitaire de mai 1928 (voir *Moto-Revue* du 2 juin 1928), nous écrivions :

« La motocyclette de demain comportera certainement un cadre embouti, en métal léger ou en acier, le mécanisme sera enfermé, le centre de gravité se trouvera encore descendu, l'ensemble moteur et changement de vitesse formera bloc et la transmission s'opérera par pignons d'angle, enfermés sous carter. La silhouette de la machine sera évidemment changée et, actuellement, la mode n'est pas encore à ce genre de motos. »

Ce que nous écrivions il y a deux ans et demi est maintenant bien près de se réaliser. Le cadre embouti prend de plus en plus d'extension et est adopté par nombre de constructeurs, particulièrement en Allemagne.

La motocyclette carrossée, c'est-à-dire à mécanisme enfermé, est peut-être moins connue, quoique certains exemplaires parfaitement réussis d'ailleurs sont justement appréciés.

C'est la solution de l'avenir. Le bloc-moteur, malgré qu'il possède encore certains détracteurs, a, peut-on dire, partie gagnée. Ses avantages sont tellement évidents que l'on ne conçoit pas que dans quelques années l'on puisse employer encore un moteur accouplé par une chaîne à une boîte de vitesse séparée.

Seules des raisons spéciales, commerciales ou frais de lancement d'une nouvelle fabrication, retardent encore certains cons-

tructeurs à adopter la solution bloc-moteur. Nous ajouterons que, pour notre part, nous construisons des blocs-moteurs depuis 1923, à l'entière satisfaction de notre clientèle.

Quant à la transmission par couple conique ou vis sans fin, on peut dire que celle-ci fait petit à petit son chemin. Certes, certaines réalisations n'ont pas donné toujours complète satisfaction, mais cela tient à ce que ce dispositif de transmission doit être réalisé d'une façon parfaite dans un cadre suffisamment rigide et que, d'autre part, il s'accorde assez mal du moteur monocylindrique. De ce qui précède, on peut conclure que la solution de la motocyclette de l'avenir est en marche.

Pour permettre sa réalisation rationnelle, il manquait un moteur multicylindre et dont le refroidissement, si besoin est, ne soit pas facteur, comme dans la moto actuelle, de la vitesse réalisée. C'est pourquoi, complétant ainsi notre gamme de moteurs pourtant très étendue, nous venons de créer un nouveau BLOC-MOTEUR 4 CYLINDRES à 4 TEMPS, de

500 cmc., dont nous donnons ci-dessus quelques vues et dont voici les caractéristiques principales :

Alésage : 50 mm. Course : 63 mm.  
Embrayage par disques multiples.  
Trois vitesses par engrenages toujours en prise.

Soupapes en tête commandées par culbuteurs.  
Carter formant réservoir d'huile.  
Graissage automatique.

Allumage par batterie, avance automatique.  
Refroidissement par ailettes dans le cas où le moteur est exposé à l'air libre sur la motocyclette.

Refroidissement par courant d'air frais canalisé, créé par une ventilation sous capot, dans le cas où le moteur est enfermé.

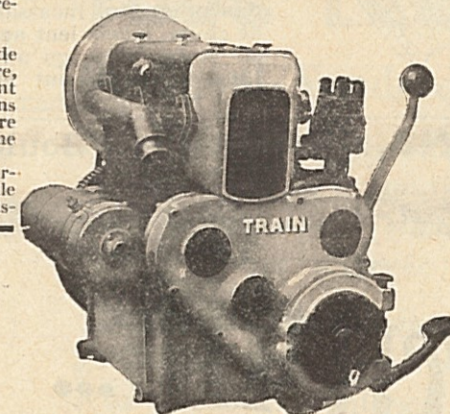
Dispositifs variés de transmission finale, selon chaque application.

Lancement par kick-starter ou par démarreur à la demande.

En mettant ce bloc-moteur sur le marché, nous espérons faciliter ainsi à tous les constructeurs la réalisation d'une motocyclette moderne à transmission par couple conique ou vis sans fin.

Ce bloc est également étudié pour son application au triporteur ou au cyclecar. Pour le cyclecar, notamment, notre BLOC 4 CYLINDRES se trouve tout indiqué, car il permet la construction extrêmement facile de celui-ci, par la simple adjonction d'un pont arrière et d'un arbre de cardan.

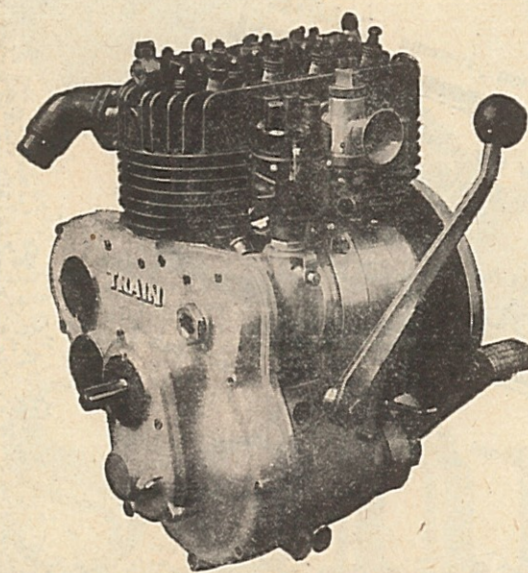
Nous ajouterons qu'un certain nombre d'exemplaires de ce bloc sont en essais chez différents constructeurs, et que nous nous tenons à la disposition de tous ceux qui désireraient des renseignements complémentaires ou assister à des essais de celui-ci.



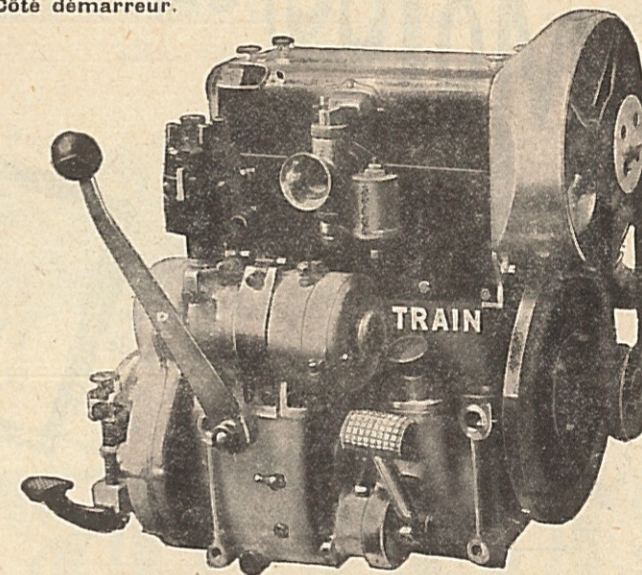
Vue du Côté démarreur.

**BLOC-MOTEUR**  
4 CYLINDRES - 4 TEMPS  
500 cmc.  
SOUPAPES EN TÊTE  
commandées par Culbuteurs

**POUR**  
MOTOCYCLETTES,  
CYCLECARS,  
TRIPORTEURS, etc.



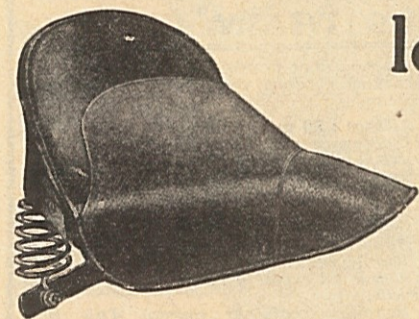
Refroidissement à Ailettes.



Refroidissement par Ventilation forcée.

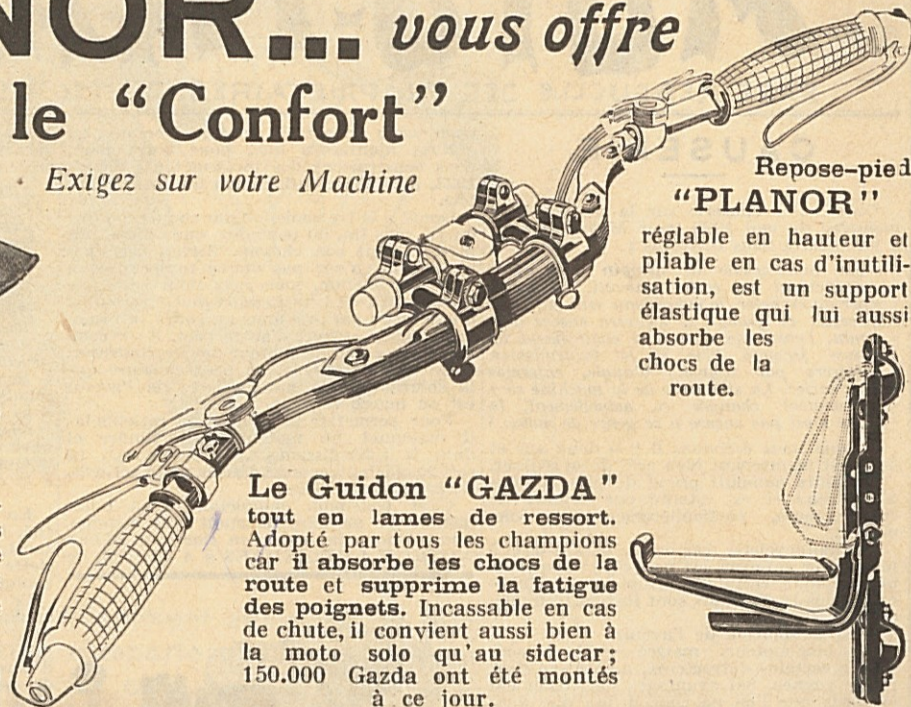
Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# PLANOR... vous offre le "Confort"



La Selle "PLANOR"  
Type 65.000

composée de lames d'acier accrochées au bec par des ressorts à boudin et formant à l'arrière un dossier souple procurant au cavalier une assiette remarquable.



Repose-pied  
"PLANOR"

réglable en hauteur et pliable en cas d'inutilisation, est un support élastique qui lui aussi absorbe les chocs de la route.

Le Guidon "GAZDA" tout en lames de ressort. Adopté par tous les champions car il absorbe les chocs de la route et supprime la fatigue des poignets. Incassable en cas de chute, il convient aussi bien à la moto solo qu'au sidecar; 150.000 Gazda ont été montés à ce jour.

Catalogue sur demande aux

Anc. Etab<sup>l</sup> MORTAGNE, 25, Rue de Bellevue - Boulogne-s/Seine R. C. Seine 157.376

# MOTOCYCLISTES...

peut désirer de son système d'éclairage. Pour  
me s  
sur-... La transmission par chaîne donne satisfac- es a  
tion à tous points de vue... caboc  
...pourvu que... Le  
LA CHAÎNE SOIT UNE devier  
RENOLD "MARK 10" quère  
soins. En e  
Nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir souve

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

Salon de  
l'Automobile  
Balcon E  
Stand 48



## VÉRIFIEZ VOS PNEUS TOUS LES VENDREDIS

Pourquoi Vendredi ?

Parce que vous profitez fréquemment du samedi et du dimanche pour faire de plus longues randonnées et, souvent, avec votre moto plus chargée que d'habitude.

Votre sécurité et votre confort dépendent du gonflage correct de vos pneus. Pour vérifier leur pression employez régulièrement l'Indicateur de pression Schrader. Depuis 25 ans sa supériorité est indiscutée.

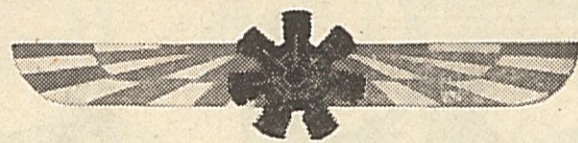


# Schrader

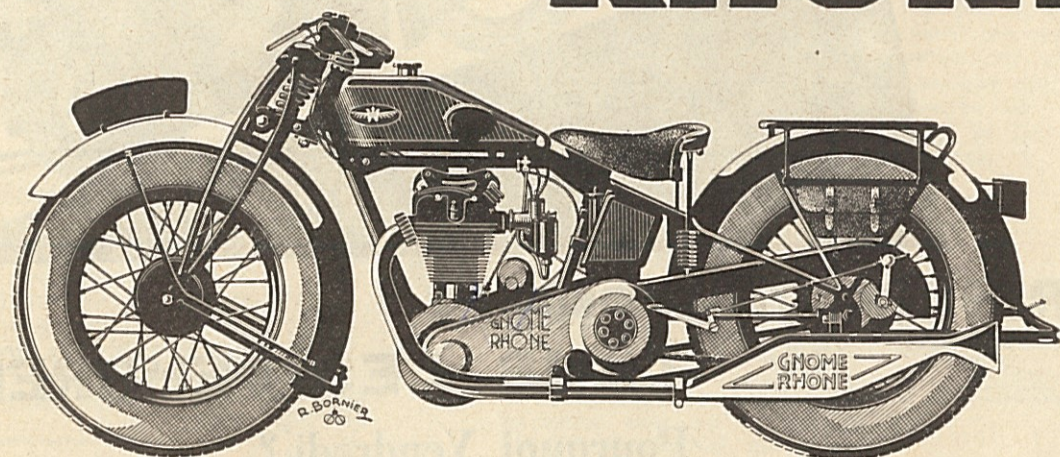
MARQUE DÉPOSÉE

ADRESSEZ-VOUS A VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL OU 91<sup>BIS</sup>, AV. DES TERNES, PARIS (17<sup>E</sup>)

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



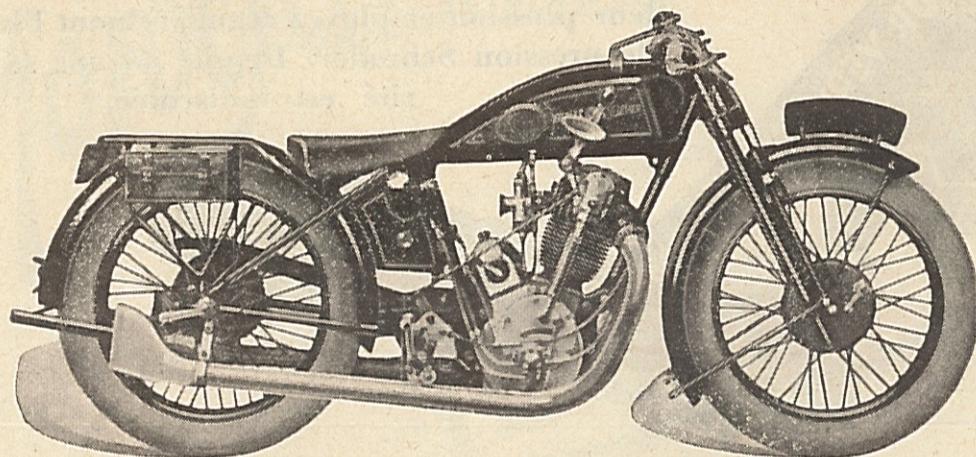
# GNOME RHONE



MOTOCYCLETTE 500 ccm. — SUPERSPORT, Type D 4.

Siège Social : 34, Rue de Lisbonne, PARIS - Magasin de Vente : 49, Av. de la Grande-Armée, PARIS  
SUCCURSALES : LYON — LILLE — MARSEILLE — TOULOUSE

## CHAMPION DE FRANCE 1930



**KœHLER-ESCOFFIER** livre les plus BELLES MOTOS  
2 CV, 3 CV, 4 CV, 5 CV et 9 CV.

depuis la 2 CV au fameux moteur VILLIERS, machine de travail,  
jusqu'à la prestigieuse 1.000 ccm. EDDOURA, à arbre à cames en tête

177, Rue Rambuteau - MACON (S.-&-L.). Catalogue franco.

APRÈS SA BRILLANTE VICTOIRE AUX  
SIX JOURS INTERNATIONAUX

Catégorie 500 Solo **1<sup>er</sup>** exæquo BOUTILLIER,

# Saroléa

"LA MOTO DE QUALITÉ"

triomphe au

## GRAND PRIX INTERNATIONAL DES ROUTES PAVÉES

(Circuit de Pont-à-Marcq)

CATÉGORIE 500 CMC.

**1<sup>ER</sup>** GREGOIRE qui réalise

LA PLUS GRANDE VITESSE DE LA JOURNÉE TOUTES CATEGORIES,  
bat LE RECORD DU TOUR,  
enlève

LA COUPE DU M.C.N.F. ET  
LA COUPE DE SA CATÉGORIE

CET EXCELLENT PILOTE RÉÉDITE AINSI, SUR SA SAROLÉA, SA VICTOIRE DE 1929.

Huile SHELL - Pneus DUNLOP - Magnéto BOSCH - Chaîne COVENTRY - Selle TERRY - Bougies K. L. G.

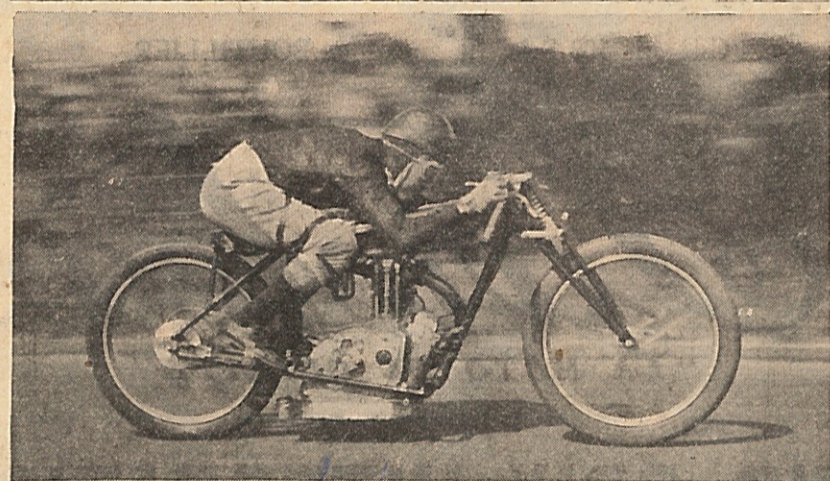
AGENTS PARTOUT EN FRANCE

**MAISON SAROLÉA**

SOCIÉTÉ ANONYME HERSTAL - LIÈGE (Belgique)



**FABRIQUE NATIONALE D'ARMES** HERSTAL-LEZ-LIEGE  
BELGIQUE  
4, rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE Tél. Wagram 94-27



Le BLOC MOTEUR est non seulement le PLUS RATIONNEL il assure également LE RENDEMENT MAXIMUM.  
HANDLEY sur moto F. N. 500 cme. BLOC MOTEUR vient de battre les 16 RECORDS DU MONDE suivants :

a) En 500 cme. Solo		b) En 750 cme. Solo		d) En 600 cme. Sidecar	
Le Mile lancé . . . . .	à 195 km. 137	5 Kilomètres lancé . . .	à 192 km. 719	5 Kilom. départ lancé . .	à 166 km. 666
5 Kilomètres lancé . . .	à 192 km. 719	5 Miles lancé . . . . .	à 192 km. 605	5 Miles départ lancé . . .	à 166 km. 099
5 Miles lancé . . . . .	à 192 km. 605	10 Kilomètres arrêté . .	à 181 km. 910	10 Kilom. départ arrêté .	à 155 km. 038
10 Kilomètres arrêté . .	à 181 km. 910	10 Miles arrêté . . . . .	à 184 km. 927	10 Miles départ lancé . .	à 157 km. 860
10 Miles arrêté . . . . .	à 184 km. 927	50 Kilomètres arrêté . .	à 182 km. 022		
50 Kilomètres arrêté . .	à 182 km. 022				

e) En 1000 cme. Solo  
50 Kilomètres arrêtés . . à 182 km. 022

(sans commentaires)



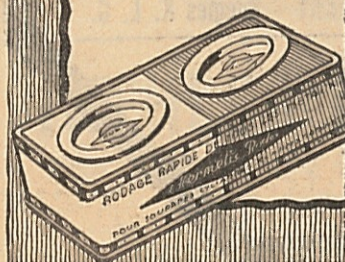
**Rodage**

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

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



**L'Hermetic-Rodex**



L'HERMETIC, 19, rue Lucie  
LE PARC-SAINT-MAUR (Seine)  
Veuillez m'envoyer contre mandat-  
poste de 14 frs inclus votre néces-  
saire comprenant :  
1 boîte Hermetic-Rodex mixte  
1 boîte Hermetic joints  
Nom : \_\_\_\_\_  
Rue : \_\_\_\_\_  
Ville : \_\_\_\_\_



**Surveillez votre compression!**

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

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

**L'Hermetic**

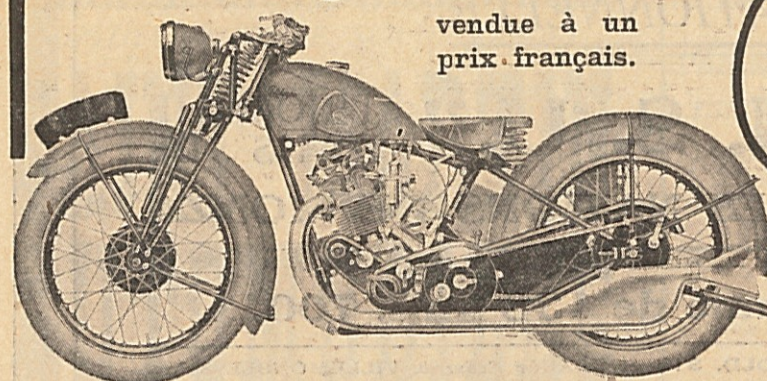


L'HERMETIC, 19, rue Lucie, SAINT-MAUR (Seine)  
Veuillez m'envoyer contre mandat-  
poste de 14 frs inclus, votre nécessaire comprenant :  
1 boîte Hermetic-Rodex Mixte  
1 boîte Hermetic joints  
Nom : \_\_\_\_\_  
Rue : \_\_\_\_\_  
Ville : \_\_\_\_\_

1<sup>ère</sup> MARQUE ANGLAISE

vendue à un prix français.

**Calthorpe**



PRESENTATION & FINI HORS PAIR

Agence générale française :

Établ. N. LAURENT  
140, Rue des Charrettes Téléphone :  
15, Quai de la Bourse ROUEN - 41-92

LE SUPER-CASQUE

**"AMO"**  
BLINDÉ

Son blindage breveté — Acier encastré dans le liège — réalise LA SEULE SOLUTION efficace pour un Casque de Motocycliste. Aéré, imperméable, SOUS L'ASPECT du SERRE-TÊTE, c'est LE PLUS LÉGER

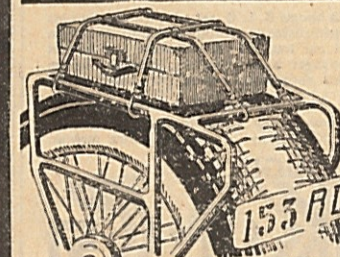


125 FRANCS

LA VÉRITABLE **"AMO"**  
LANTERNE AU NÉON



LUMIÈRE PARFAITE  
par simple branchement sur la bougie  
Sans consommation - Sans entretien  
Fonctionnement : Complet avec 32 FR  
Garanti : 1<sup>m</sup>25 de Fil.



LE BLOC-BAGAGES

**"AMO"**

Filet élastique pour FIXATION RAPIDE & SURE de tout Bagage (Petit paquet ou grosse valise) sur toute Moto.

28 et 36 Francs

ÉTABLISSEMENTS AMO — FABRICANTS  
23, Rue Descombes, 23  
Tél. : Carnot 71-53 — PARIS — Tél. : Carnot 71-53

**DOLLAR DRESCH**

Crédit : 12 et 18 Mois sans Intérêts

REPRISE DE TOUTES MOTOS

TOUS ACCESSOIRES  
POUR LA MOTO  
TOUS ÉQUIPEMENTS  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES

Ouvert même dimanche matin. — Permis gratuit

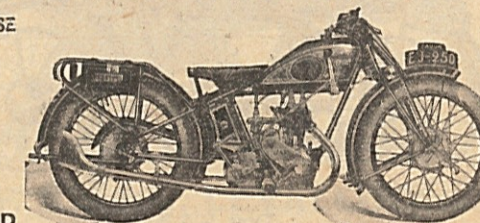
MOTOS ESSOR 137, av. Choisy, PARIS  
(150 mètres de la Place d'Italie)  
Téléphone : Gobelins 07-76

**FAVOR**

A confirmé les hautes qualités de sa fabrication dans les grandes Épreuves d'endurance : PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS, SIX JOURS D'HIVER, BOL D'OR, PARIS-NICE, TOURIST TROPHY, TROIS JOURS DU FOREZ, TOUR DE FRANCE, BORDEAUX-NICE, etc.

LUXE - CONFORT - VITESSE

2 CV., 175 cme. — Sport, Confort .. . . .	2 Temps. 2.950 fr.
3 CV., 250 cme. — Sport, Confort .. . . .	2 Temps. 3.580 fr.
3 CV., 250 cme. — Supersport .. . . .	4 Temps. 4.585 fr.
4 CV., 350 cme. — Tourisme . . . . .	4 Temps. 4.375 fr.
4 CV., 350 cme. — Supersport .. . . .	4 Temps. 5.550 fr.



CATALOGUE, Franco sur demande : Aux Usines à CLERMONT-FERRAND

## VICTOIRE SENSATIONNELLE

LA MOTO "N. S. U." TRIOMPHE  
500 CMC. DANS LE  
GRAND PRIX DES NATIONS DE MONZA

avec BULLUS  
à une moyenne de 138 kms. 700

Concessionnaire : ARTHUR HEROLD, 3 bis et 5, Allée Erasme, VILLEMONTBLE (Seine)

### LES BERNARDET

Triomphant aux  
ROUTES PAVÉES 1930

1<sup>ers</sup> 350 cmc. - Pouponneau sur Magnat-Debon  
600 cmc. - Barthémy sur New-Map  
battant le  
RECORD DU TOUR des  
et le RECORD GÉNÉRAL SIDECARS

5, Rue des Bruyères - BOURG-la-REINE (Seine)

### ACHAT PONT DE CHARENTON ECHANGE

TERROT - SOYER - DOLLAR  
D. S. - MOTO-COMFORT, etc.

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT  
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. : 59  
Toutes Marques - Tous Prix - OCCASIONS 6 et 12 Mois - de Crédit -

## THE MOTORIST

41, AV. des Ternes PARIS (17<sup>e</sup>) Tél. : GALVANI 77-64  
28, Rue des Acacias WAGRAM 12-20

NE SORTEZ PAS  
sans votre CASQUE  
PROTECTEUR...



"MOTORIST"  
qui assure votre  
VIE pour... 85<sup>fr.</sup>

SACOCHE  
de Moto  
doubles  
tout cuir.  
Extra, la  
paire. 59<sup>fr.</sup>



NOTRE CASQUE PROTECTEUR "AVIATIC" 59<sup>fr.</sup>

Lunettes de Moto, depuis 2.95  
Masques - Pare-Brise



SAC  
à dos  
Anglais  
25<sup>fr.</sup>

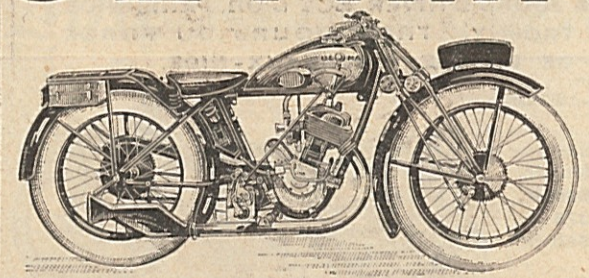


Moto-Camping Poids : 3 kilos, long. : 190 x 150.  
haubans. Une TENTE complète. 175<sup>fr.</sup>  
Livrée avec mâts et

TOILE de  
tente. 25<sup>fr.</sup>

BON pour un SUIVIT expédié franco contre 3 fr. en tim-  
bres-poste avec le Catalog. 1930, 120gr., 40 pag.

## ULTIMA



Type E S X.

### EN TÊTE DU PROGRÈS...

LIVRE TOUS SES MODÈLES AVEC  
ROUES INTERCHANGEABLES A BRO-  
CHE QUI, DEPUIS PLUS DE CINQ  
ANNÉES, DONNENT ENTIÈRE SATISFACTION  
A SA CLIENTÈLE...

3 cv. 250 4 temps, chaîne-chaîne, freins tambours..	3.700
4 cv. 350 4 temps, chaîne-chaîne, freins tambours..	3.950
4 cv. 350 4 temps, chaîne-chaîne, roues à broche....	4.350
5 cv. 500 4 temps, chaîne-chaîne, roues à broche....	5.150

E. BILLION — CONSTRUCTEUR —  
24 à 24 ter. rue du Commandant-Faurax - LYON  
All. : LALANDE 02-04

Agents demandés partout. - Catalogue sur demande.  
Agence Générale pour la SEINE : BARRÉ, 123, Boul. National - PARC-ST-MAUR

(NOTICE GRATUITE SUR DEMANDE)

# SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS (10<sup>e</sup>)

A BATTU CETTE ANNÉE SON  
PROPRE RECORD DE VENTES

IL A CONSTRUIT SPÉCIALEMENT POUR  
LES MOTOCYCLISTES LE...

## Grand Garage RÉGOR

3, 5 et 7, Rue Émile-Lepou  
PARIS (11<sup>e</sup>)  
(30 francs PAR MOIS PAR MOTO)

IL A ACCORDÉ AUX ACHÉTEURS, LES  
CONDITIONS DE PAIEMENT LES PLUS  
LARGES...

## 14 ET 20 VERSEMENTS

Il est toujours le Premier  
et il prépare...

## 1931!!!

Accordez-lui toute votre Confiance,  
vous ne le regretterez certes pas !

AU SALON : Stand 12 - Galerie K

## E. MAUVE

134, ROUTE DE LA RÉVOLTE, LEVALLOIS-PERRET (SEINE)

TOUT CE QUI CONCERNE  
LA LOCOMOTION AÉRIENNE

Levallois, le 15 septembre 1930

ALPHABÉTIQUE FOURNITURES  
ET PIÈCES DÉTACHÉES

Magasin et Bureau  
A LEVALLOIS-PERRET (SEINE)

Établissement "MOTOCUIR" Ch.S.  
3 Rue du Buisson St Louis  
PARIS

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous confirmer que  
je suis très satisfait de la tenue de votre "MOTOCUIR", que  
vous m'avez livré il y a déjà quelques mois.

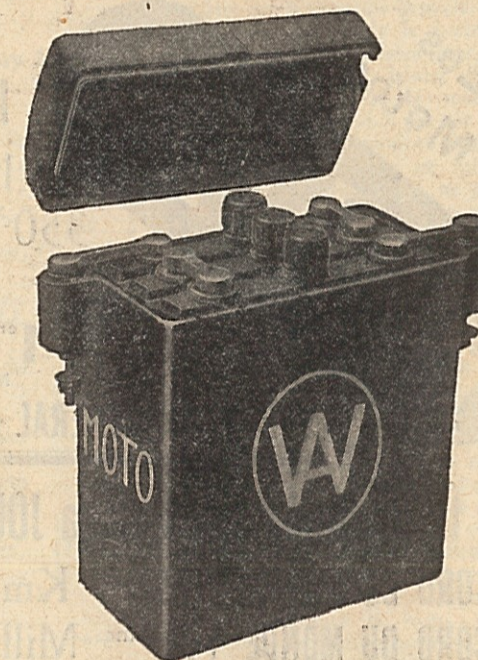
En effet la qualité et la souplesse du cuir employé  
me permet malgré la grande fatigue que je lui ai imposée  
(voyages importants en auto et en avion) de constater qu'il  
est comme neuf.

J'en suis très heureux et me ferai un devoir  
de recommander à mes amis le cas échéant l'exécution scrupu-  
leuse que vous apportez ce genre de vêtements.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, mes salutations



*E. Mauve*  
MOTOCUIR 3, Rue du Buisson-St-Louis  
PARIS



## ACCU. WATT

20, r. Chaptal, LEVALLOIS (Seine)

Après avoir, avec 2 engagés (cat. 250 cmc.), dans  
**PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS**  
 obtenu 2 PLACES de 1<sup>er</sup> (ex æquo)  
 2 MÉDAILLES D'OR ET LA COUPE DU TOURMALET  
 Après avoir obtenu la 1<sup>ère</sup> PLACE (cat. 250 cmc.) au  
**CIRCUIT DE WARCQ-BELVOL**

Les MOTOS **SANS-SOU-PAP** gagnent encore  
 au

**CAMP DU DRAP D'OR**  
 où LEMOINE se classe 1<sup>er</sup> en 500 cmc.

1<sup>er</sup> du CLASSEMENT GÉNÉRAL  
 enlevant } LE RECORD DU CIRCUIT  
 et LE RECORD DU TOUR

Motos S. S. P., 114, B<sup>d</sup> de Valmy, COLOMBES (Seine)



ont ajouté à leur palmarès :  
**le 20 Juillet 1930, COTE DE DOULLENS**

175<sup>cmc.</sup> 1<sup>er</sup> J. de Latour. RECORD BATTU  
 350<sup>cmc.</sup> 1<sup>er</sup> Lemoine. . . . RECORD BATTU  
 500<sup>cmc.</sup> 1<sup>er</sup> Francisquet . . . . RECORD BATTU  
 1000<sup>cmc.</sup> 1<sup>er</sup> Francisquet . . . . RECORD BATTU

Moyenne 166 km. 666

et RECORD GÉNÉRAL TOUTES CATÉGORIES MOTOS et VOITURES

**le 24 Août 1930, à la JOURNÉE DES RECORDS à ARPAJON**

RECORD DU MONDE 175<sup>cmc.</sup> Km. lancé, pilote Jean de Latour (138 k. 996)  
 RECORD DU MONDE 175<sup>cmc.</sup> Mille lancé, pilote Jean de Latour (136 k. 224)  
 RECORD DU MONDE 175<sup>cmc.</sup> Km. arrêté, pilote Jean de Latour (97 k. 772)

et le même jour, à la COURSE de COTE du MONT VENTOUX, RECORD BATTU en 100 cmc. pilote Barnavol

Motos ROVIN, 169, Boulevard Péreire, PARIS-17<sup>e</sup>

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME  
 Directeur-Fondateur

RÉDACTION ADMINISTRATION  
 ET PUBLICITÉ :  
 51, Rue Vivienne, 51  
 PARIS (2<sup>e</sup> Arrondissement)

TÉLÉPHONE :  
 CENTRAL 03-91  
 CENTRAL 08-24  
 C/C Postal 29.737

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
 PARAISSANT LE SAMEDI

SALLE DE COURS ET DE RÉUNIONS : 5, RUE SAINT-AUGUSTIN, 5 - PARIS (2<sup>e</sup>)

## ABONNEMENTS

	UN AN 52 N <sup>os</sup>	6 MOIS 26 N <sup>os</sup>	3 MOIS 13 N <sup>os</sup>
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union postale.	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Autres Pays.	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires.	25 fr.	12 fr.	8 fr.

Toutes communications  
 chèques et mandats  
 doivent être libellés

« MOTO REVUE »

51, Rue Vivienne, 51, PARIS (2<sup>e</sup>)

## Les Crises de Motophobie du « Petit Bleu »

PARMI les roquets qui s'acharnent, sans succès heureusement, contre la motocyclette et les motocyclistes, le *Petit Bleu* est un des plus hargneux. Il n'aboie plus après les autos, car cela a passé de mode. Il constate que les accidents sont rares malgré l'intensité de la circulation, malgré la maladresse de certains chauffeurs novices, excités du cyclecar, femmes élégantes, récemment en carte rose, jeunes gens nerveux, etc... Sa vaine fureur se tourne uniquement contre les motocyclistes qu'il voudrait « mettre pratiquement dans l'impossibilité de nuire et d'empoisonner le trafic ».

Pour le *Petit Bleu*, « les motocyclistes posent un problème à part et un problème assez grave pour commander à peu près entièrement celui de la circulation routière » !?. Rien que cela ! Vous verrez qu'un jour, on nous accusera de la chute du ministère !

Le rédacteur du *Petit Bleu* est un homme patient. Il a pris, nous dit-il, la statistique des accidents de la circulation et pointé ceux où se trouve mêlé un motocycliste. Et il est arrivé à cette stupéfiante évidence que quatre accidents sur cinq intéressent des motos. L'épithète « stupéfiante » convient évidemment, d'autant plus que les statistiques officielles donnent des chiffres absolument différents. Nous serions très heureux d'avoir des indications et sur les statistiques dont s'est servi le *Petit Bleu* et sur la méthode singulière avec laquelle il a procédé à son fameux pointage. Ce qu'il y a de pis, c'est que toute la presse motophobe va répéter cette fumisterie. Il est heureux que ses lecteurs soient si rares : cette pure calomnie restera sans effet sur le développement de la moto.

La moto est, paraît-il, un monstre au point de vue mécanique : moteur puissant, châssis trop faible, tenue de route imparfaite, freinage pratiquement nul par temps humide, insuffisant par temps sec. Voilà qui est flatteur pour nos ingénieurs et pour nos constructeurs ! Voilà le résultat de trente ans d'efforts. Les cadres actuels ne sont-ils pas beaucoup plus scientifiquement établis que ceux des voitures et n'y applique-t-on pas, avec le plus grand bonheur, le principe de la triangulation. Moteur puissant et châssis faible ? Que dirait le rédacteur du *Petit Bleu* s'il voyait, dans un avion, le berceau qui supporte le moteur et qui, malgré son apparente gracilité, résiste parfaite-

ment aux efforts de plusieurs centaines de chevaux ? Le cadre moderne est d'une rigidité parfaite et cela, joint à l'abaissement du centre de gravité, à l'heureuse répartition du poids, assure une tenue de route impeccable. Certes, la moto est encore perfectible, mais il n'est guère possible de faire mieux en ce qui concerne sa stabilité. En ce qui concerne les freins, on peut dire que la moto est plus efficacement freinée que n'importe quel autre véhicule.

Les sculptures des pneus permettent d'utiliser au maximum cette puissance de freinage sans craindre le dérapage.

Puis vient l'habituel couplet sur le motocycliste qui n'a aucune considération pour les autres usagers de la route. Qu'il y ait quelques motocyclistes imprudents qui ne veulent pas se laisser doubler et veulent gratter tout le monde, c'est possible; mais n'y a-t-il pas sur les routes, et à bien plus grand nombre d'exemplaires, des automobilistes de ce calibre ? La moto, pas plus que l'auto, ne peut transformer un imprudent en un sage et un goujat en gentleman. Ne sommes-nous pas les premiers à réclamer, et depuis longtemps, une police routière efficace ? Gageons qu'elle aura beaucoup plus à faire avec les automobilistes qu'avec les motocyclistes, et que son activité ne sera pas moins utile à l'égard des cyclistes, des conducteurs de voitures hippomobiles, de bestiaux, et... des piétons.

Vous seriez également surpris que le *Petit Bleu* ne reprenne à son compte les attaques contre le tandem. Entend-il donc priver tant de jeunes gens des deux sexes des plaisirs et des bienfaits des promenades au grand air ? Le tansad est aussi peu dangereux qu'il est économique et agréable.

Le *Petit Bleu* n'ose pas imprimer qu'il faudrait interdire la moto, mais il le pense sans doute. Il se contente de déclarer

« qu'on n'accordera jamais trop parcimonieusement le permis de conduire des motocyclistes ». Lui aussi, nous le renvoyons à M. Famechon, directeur du Service des permis de conduire à l'U. N. A. T., qui pourra lui démontrer, chiffres en main, que l'on est aussi et peut-être plus sévère pour les motocyclistes que pour les automobilistes et que toute sévérité plus grande serait une brimade.

N'ayons d'ailleurs aucune inquiétude sur la campagne motophobe du *Petit Bleu*. Elle s'arrêtera d'elle-même quand nous serons un million.

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 394

Samedi 27 Septembre 1930

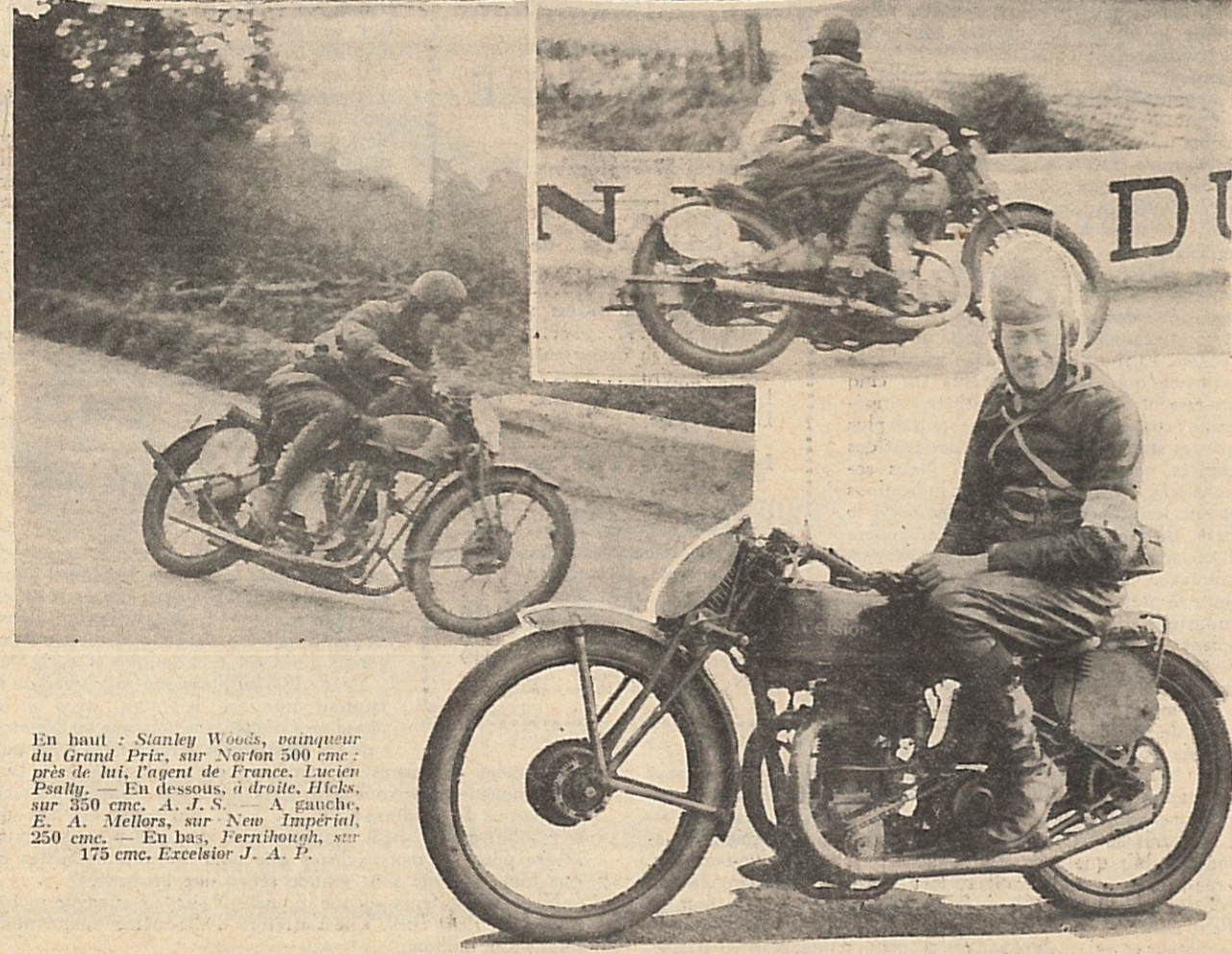
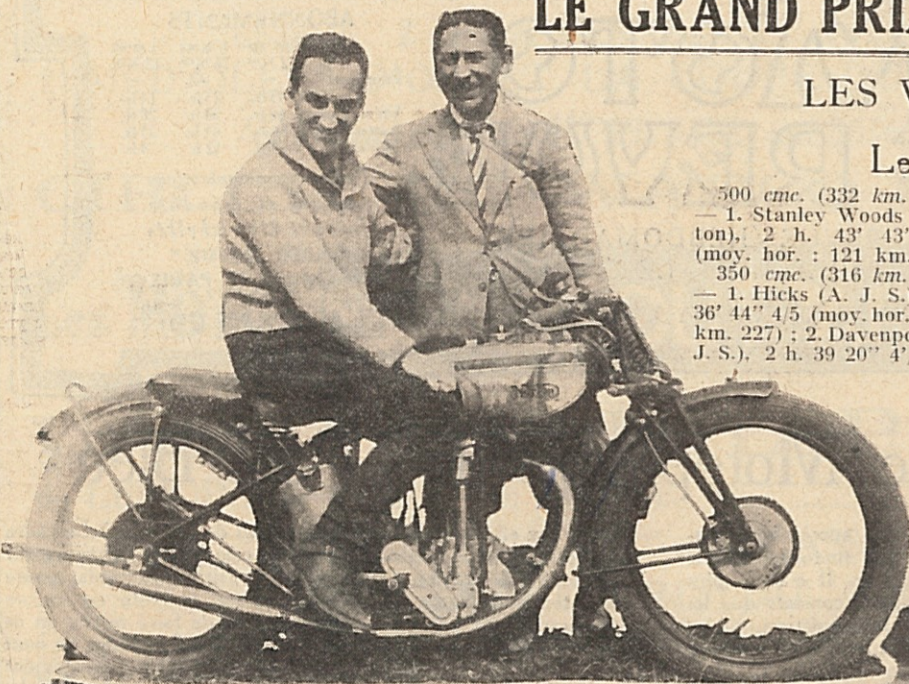
Le Grand Prix de l'U. M. F. ....	1102
Par-ci, par-là. ....	1103
Le Rallye du Salon : des Prix. ....	1104
Les écrous se desserrent, par Regairaz. ....	1105
Le Grand Prix : l'épreuve. L'Embrayage, par J. Mellier. ....	1107
Les Grands Prix de France. ....	1109
A travers le monde. En Finlande, par Robert Sexé. ....	1111
La Conduite de la Moto (II), par H.-P. Borestroke. ....	1112
Le Courrier des lecteurs. Cyclecar. ....	1116
	1119

## LE GRAND PRIX DE L'U. M. F.

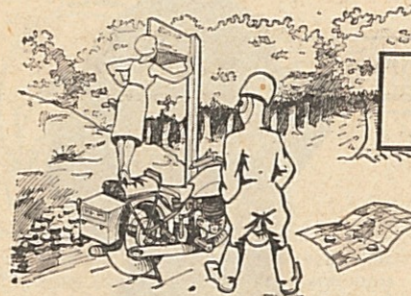
## LES VAINQUEURS

## Le Classement

500 cmc. (332 km. 535).  
 — 1. Stanley Woods (Norton), 2 h. 43' 43" 1/5 (moy. hor. : 121 km. 830).  
 350 cmc. (316 km. 700).  
 — 1. Hicks (A. J. S.), 2 h. 36' 44" 4/5 (moy. hor. : 121 km. 227) ; 2. Davenport (A. J. S.), 2 h. 39' 20" 4/5 ; 3. Debaisieux (Monet-Goyon), 2 h. 45' 27" 4/5 ; 4. Breslau (A. J. S.), 2 h. 54' 33" 1/5 ; 5. Geo Boudin (Royal-Enfield), 3 h. 20' 10" 3/5.  
 250 cmc. (285 km. 030).  
 — 1. Mellors (New Imperial), 2 h. 40' 28" 3/5 (moy. hor. : 106 km. 565) ; 2. Longman (O. K. Suprême), 2h.43'50" 2/5 ; 3. Jack Adams (Montgomery Jap), 2 h. 46' 50" ; 4. Rolland (Rovin San Sou Pap), 2 h. 56".  
 175 cmc. (253 km. 300).  
 — 1. Fernihough (Excelsior Jap), 2 h. 40' 27" 2/5 (moy. hor. : 94 km. 739) ; 2. Hommaire (Monet-Goyon) 2 h. 51' 52" 2/5.



En haut : Stanley Woods, vainqueur du Grand Prix, sur Norton 500 cmc ; près de lui, l'agent de France, Lucien Psalty. — En dessous, à droite, Hicks, sur 350 cmc. A. J. S. — A gauche, E. A. Mellors, sur New Imperial, 250 cmc. — En bas, Fernihough, sur 175 cmc. Excelsior J. A. P.



## PAR-ÇI... PAR-LÀ

## informations

Paris-Les Pyrénées-Paris P. P. 1930 est homologué

**Lanternes arrière**  
 Les vélos, mais en Belgique, devront dorénavant être munis de lampes arrière et non de réflecteurs.

**Sans commentaires**  
 On a, en Angleterre, supprimé la limitation de vitesse sur route. Il paraît qu'en France, nous étions dans la note et que cette limitation avait des conséquences tellement imprévues qu'elle était non seulement cause de l'engorgement du réseau routier mais aussi de nombreux accidents ; les statistiques en effet, montrent que l'Angleterre était, de très loin, supérieure à la France comme accidents. Mais pourquoi n'avoir pas autorisé par la même occasion, les concours d'endurance, les rallies, bref toutes les manifestations sociales de la collectivité ? Mystère !

## L'U. N. A. T. communique

BEAUCOUP de candidats au permis de conduire se plaignent des refus appliqués par les examinateurs et la sévérité des examens. Il s'agit là d'une conséquence directe de la mise en vigueur des instructions ministérielles : tout candidat qui ne connaît pas suffisamment le maniement de sa voiture ou les règles de la circulation ou qui se montre d'une façon générale inhabile, doit être ajourné. Donc, l'U. N. A. T. invite les candidats à ne se présenter à l'examen que lorsqu'ils possèdent une expérience suffisante de la conduite et une connaissance parfaite des règlements.

## Sans commentaires

Je vous communique ma revendication au sujet de la paternité de l'amortisseur employé dans la fourche de l'A. J. S. des records. Ce procédé a été breveté par moi depuis 1927 déjà et tous mes freins de direction fabriqués depuis cette date (qui équipent actuellement, en Belgique, 80 % des F.N. et Gillet en circulation), ont été établis sur ce principe du frein à contraction externe. Depuis mes envois de circulaires illustrées en Angleterre (en 1927 et 28), ce principe a été largement copié et le brevet contourné, comme toujours. Sur ce même principe, j'ai mis à l'essai, pendant un an déjà (concluant), un amortisseur de fourche que je mets actuellement sur le marché, dont la facilité de placement (sur n'importe quel type de fourche), le cachet et le bas prix sont tels que bientôt le placement sera généralisé dans tous les pays. — Brevets BRAUNE.

## Les lâches anonymes

Le lecteur cycleariste qui signe *Ami Paris* n'aura pas de réponse puisqu'il n'a pas daigné mettre son adresse. — *Martin* de Paris ou *Chilly* ne recevra pas de réponse, n'ayant pas jugé à propos de signer.

## A imiter

**Avis aux motocyclistes de passage à Vichy ou y séjournant :** Le M. C. de Vichy a obtenu de M. Bouvry, propriétaire, à Vichy, de l'Hôtel de la Seine, place de la République, qu'il mette gracieusement son garage à la disposition de tous les motocyclistes, sans être astreints à descendre chez lui. Il est seulement nécessaire que le motocycliste présente la carte de son Club.

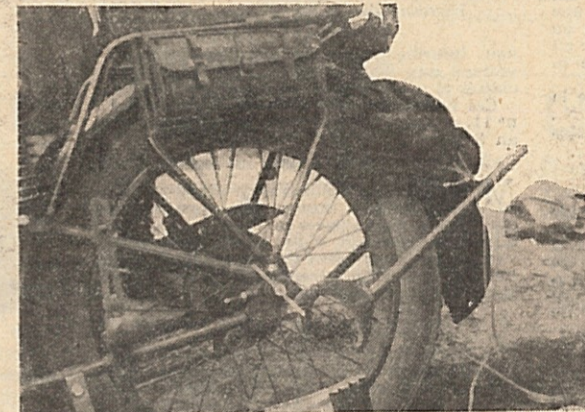
En conséquence, la distribution des prix et récompenses aura lieu pendant la période du Salon de la Motocyclote, en une réunion dont le programme sera arrêté ultérieurement, ceci afin de permettre à ceux nombreux des régionaux, ayant participé à l'épreuve, de se trouver réunis à cette occasion.

## Un confrère

Un confrère vient de paraître sous la rubrique de *Journal hebdomadaire des Groupements Officiels de l'Automobile, du Tourisme et des Sports*, dirigé par Maître Annet-Badel. Le Numéro 1 est bien présenté. On semble avoir repris les formules de *Dimanche-Auto*. Souhaitons bonne vie et chance à notre confrère.

## Avis Important

CERTAINS de nos lecteurs nous envoient de l'argent sous la forme de billets de 5 fr. et de 10 fr. dans leur lettre, c'est une grosse erreur : nous leur rappelons qu'il est absolument interdit par l'Administration des P.T.T. d'envoyer de l'argent sous forme de billets



Le manteau fatal ou l'écharpe mortelle : rappelez-vous Isadora Duncan : n'employez jamais de la ficelle pour attacher vos paquets, n'ayez pas d'habits flottants

dans les lettres. Il y a à leur disposition : le mandat-poste, le chèque postal, le bon de poste, etc... qui sont avantageux à tous points de vue. En tous cas, nous ne tenons compte que, dans la mesure des possibilités, des réclamations qui peuvent survenir concernant la perte d'argent dans des enveloppes, surtout non recommandées. Pour les petites sommes inférieures à 5 francs, l'envoi des timbres n'est pas défendu. Nous déclinons donc toute responsabilité en cas de réclamation.

## Un tuyau

Pour la Sarre, inutile de faire des démarches pour un sauf-conduit (photos, déplacement, certificat domicile, etc.) ; je suis passé par Sarreguemines pour Sarrebruck : à la frontière, il n'y a ni gendarme, ni douanier, ni aucun bâtiment, le passage est libre (mais dites-le seulement à l'oreille), car cet état de choses serait vite changé. — JOSELON.

## C'est la France coupable

EN ce moment, la France et la Belgique discutent fort pour obtenir l'exonération de toute taxe d'entrée et de séjour dans les deux pays, pour les motocyclistes et automobilistes... La Belgique a, avec plaisir, accepté toute exonération. En France, on soulève des difficultés de « rond de cuir » à faire mourir de joie ! Espérons que tout de même on prendra au sérieux, chez nous, l'intérêt des Français.

## Les plumes du paon !

LE paon est un bel animal, aux couleurs chatoyantes. N'est-ce pas le plus bel oiseau de la création. Et le Bon Dieu qui fait bien les choses a tout de même créé le geai, qui, malgré tout, n'est pas aussi joli, quoique ce volatille fasse, pour atteindre son confrère le Paon.

La morale de ce récit, c'est que les motocyclistes sont gens trop instruits et pas si bêtes que certains le croient, en essayant de confondre le paon et le geai !

## Une Exposition

A MELUN, du 18 au 25 avril prochain, aura lieu une foire-exposition de grande envergure organisée par la ville et la partie motocycliste sera largement représentée !

## Mussolini accapare

NOTRE confrère *Motocyclismo* relate que l'un des témoins italiens fait honneur à la France. Ce témoin, le devinez-vous, c'est Stern. Tant mieux, si Stern est italien, car si l'on en juge par la photo qu'il a adressée à notre confrère, il semble avoir complètement oublié sa langue maternelle et n'a pu qu'adresser ses compliments en bon et pur français. Stern s'appelle en réalité Sternini (c'est gentil) : il est né à Forlì, a commencé la moto en 1925. En 1926, il fit son service militaire en Italie, puis, il collectionne les victoires... françaises Et notre confrère conclut :

*Una bella carriera sportiva, non è vero ? e più di centomila chilometri percorsi in gara, in pochi anni ! Ma le vittorie dell'italiano Sternini in terra di Francia devono riuscire ancora più gradite, per noi italiani, poiché ottenute con l'ausilio costante e sicuro di un ottimo prodotto di concezione e d'origine italiana : il celebre pistone Borgo, e che consentiva — secondo le parole dello stesso corridore — di lottare ad armi pari con le più veloci « valvole in testa » pur avendo una onesta moto a valvole laterali... Et voilà !*

## N'avez pas là-bas

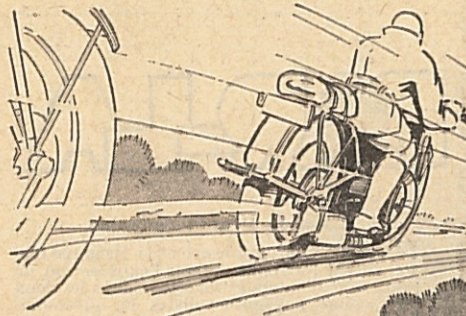
A SIGNALER aux camarades motocyclistes l'état affreux sur les 4/5 du parcours de la route partant de la N. 19 dans l'Aube et partant au départ le n° I. C. 7 et allant à Château-Thierry par Méry, Sézanne, Montmirail, marquée sur la carte Michelin comme les R. N.

## Bal et Election

LE 19 octobre, le M. C. Nord de la France, dira sa Reine : la tradition est devenue courante. *Moto Revue* a lancé l'idée qui s'est admirablement développée : pourrait-on engager tous nos Clubs, dès octobre, à élire leur reine : ne pourrait-on envisager pour le Bal *Moto Revue*, qui aura lieu vraisemblablement au début de janvier 1931 l'arrivée à Paris de toutes les reines régionales élues de France et au lieu de choisir la reine des reines dans un lot forcément réduit de Parisiennes, avoir une représentation de tout notre sport. Qu'en pensent les Clubs ? et nos lecteurs ?



# RALLYE DU SALON 1930



## DES DONATEURS !

### Le règlement

Il a paru dans notre dernier numéro. Il a plu puisque de nombreux futurs participants l'ont pleinement approuvé. Donc, succès et gros succès en perspective. Maintenant que nous savons ce qu'il y aura lieu de faire, abordons la partie non moins intéressante : celle des récompenses.

### Les prix commencent à arriver

#### Chez F. N.

M. FORTIN, directeur pour la France de la F. N. (Fabrique Nationale d'Armes de Guerre de Herstal-Liége), nous fait connaître que la F. N. est toute disposée à doter cette épreuve, et que, dès réception du règlement définitif, il fera connaître l'attribution des divers prix qu'il lui réserve.

#### L'entrée gratuite au Salon

M. FORTIN confirme également qu'en principe, tous les concurrents possesseurs de motociclettes F. N., qui se seront classés dans le rallye du Salon sur F. N., recevront de la part de sa maison, une aimable invitation avec entrée gratuite au Salon pour que ceux-ci viennent voir au stand F. N. les nouvelles créations de la maison.

Il ne fallait pas s'attendre à moins de la part de M. Fortin, ni de la maison F. N., qui a toujours su gâter les motocyclistes heureux possesseurs de leur marque.

#### Chez Saro...

LA maison Saroléa, de Herstal, représentée à Paris par M. Delaunay, boulevard Rochechouart, nous fait connaître que, comme l'année dernière, elle met à la disposition de l'organisation, pour être attribuée aux premiers concurrents du rallye du Salon qui monteront une Saroléa, une somme de 500 francs.

#### Des remises... importantes

M. MASSON, fabricant du guidon souple, à La Grèche (Deux-Sèvres), nous informe qu'il accordera à *tout participant* ayant terminé le rallye, une remise... (prenez-vous bien) de 70 % sur la fourniture d'un guidon R. Masson, du modèle demandé, soit le type course, soit le type B, soit encore le modèle spécial Terrot.

Nous sommes persuadés que la plupart des participants de notre rallye du Salon ne manqueront pas de profiter de cette offre intéressante, pour laquelle nous venons tout particulièrement remercier M. Masson, étant persuadés par avance qu'il fait en la circonstance un très gros effort.

#### Et Hutchinson

Le pneu Hutchinson n'est jamais en retard pour envoyer son écot. M. Lecour, le directeur des services commerciaux et publicité, ancien motocycliste ardent, pilote des belles Matchless mais avant guerre, nous a envoyé une pendulette et un stylo.

#### Et Bridier...

Nos lecteurs connaissent M. Bridier, le fabricant des changements de vitesse pour motociclettes. Celui-ci, en sportif,



M. Saroléa  
Directeur des motos du même nom.



M. David  
Directeur Général des motos San-Sou-Pap



M. Fortin  
Directeur pour la France des motos F. N. d'Herstal.

#### Et Amac

M. MUNRO, l'administrateur-directeur de carburateur Amac, des épurateurs d'air Amac, des poignées tournantes, etc., etc. offre six épurateurs d'air Amac. Il ne pouvait en être autrement de la part de Robert Munro et nous lui adressons ici nos remerciements les plus sincères.

#### Et Triplex-Lunettes

LE Consortium Général d'Optique, 58, rue Meslay, spécialisé dans la fabrication des lunettes de sport ou verres triplex incassables, fidèle à sa ligne générale de conduite, et malgré que ses lunettes soient universellement connues, nous a transmis : 1° Une paire de lunettes n° 6 Triplex montée avec verres incassables triplex ; 2° Une lunette « Eclipse » avec écran mobile ; 3° Une lunette « Eclipse » avec écran mobile ; 4° Une lunette portefeuille à visière. Voilà des prix intéressants.

#### Et Maglum...

LA Société Anonyme Magnéto-Lumière L. M. C. fait toujours très bien ce qu'elle fait. C'est la providence des motocyclistes, et il faut entendre les motocyclistes parler de la maison Maglum : « Oh, ce qu'ils sont chics dans cette boîte-la !... » Que l'on nous excuse de publier ce style, mais il dit si bien ce qu'il veut dire... Et bien, cette fois encore, il sont chics pour



le rallye du salon : Voyez donc, ils nous ont promis :

- 6 phares code Maglum ;
- 6 avertisseurs mécaniques Forton d'une valeur de 185 francs l'un ;
- 4 briquets Maglum (pour l'allumage des moteurs) ;
- 6 lanternes AR Maglum et 25 petits crayons Maglum.

Et tout ça, c'est pas... pour ceux qui monteront le... Maglum ; ils spécifient ceci : « Nous tenons à ce que ces prix soient donnés sans distinction de marque aux concurrents montant uniquement de l'éclairage français. Il ne fallait pas s'attendre à moins de la part des « Maglum ».

#### Et d'autres...

LA liste des prix est ouverte et soyons persuadés que notre appel se fera largement entendre et par les fabricants et les constructeurs et agents.

La carte des contrôles et distances officielles (immuables) se trouve à la dernière page du présent numéro.



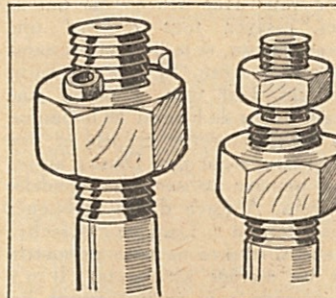
## TREINS D'ECROUS

CHAQUE fois que vous vérifiez votre machine, et nous ne pouvons que vous engager à le faire souvent, vous constatez qu'un certain nombre d'écrous se sont desserrés. Ils avaient pourtant été soigneusement bloqués. Cela se produit surtout avec une machine neuve. Parmi les *Nouvelles* de Kipling, il y en a une justement célèbre traduite sous le titre « Le navire qui s'y retrouve ». C'est l'histoire du premier voyage d'un bateau dont les diverses pièces prennent leur place et s'adaptent à leurs fonctions. Il en est de même pour toute machine neuve.

l'enlèvement de la vis en forant et en extrayant les débris de cette vis. L'ingéniosité des mécaniciens s'est donc appliquée à réaliser des dispositifs qui permettent d'éviter le desserrage spontané de l'écrou, mais sans s'opposer au desserrage à la clé.

Il se produit une sorte de tasse-

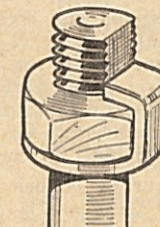
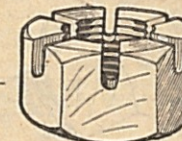
ON a tout d'abord songé à employer des goupilles. On perce dans le boulon, au ras de l'écrou, un petit trou et on introduit une goupille fendue. Quand on veut enlever l'écrou, il suffit d'enlever la goupille au moyen d'une pince.



De gauche à droite : arrêt classique par goupille courante ; on freine aussi l'écrou par une combinaison de deux pas inversés et par contre-écrou ; écrou à créneaux et sa goupille-frein ; une ron-

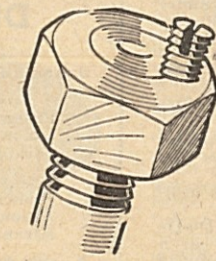


delle grower ; autre écrou crénelé ; comment est disposée la grower ; Frein-ergot qui se rabat après serrage de l'écrou : ce système est très employé dans les moteurs et pour les réservoirs.



ment qui appelle en particulier un serrage périodique des écrous : il est certains écrous pour lesquels cela n'est pas possible, par exemple pour ceux du maneton ; mais ceux-là sont au moment du montage bloqués par des procédés énergiques et immobilisés par un frein. Si les écrous se desserrent, c'est surtout par la faute des vibrations. Pour certains, cela n'a comme conséquence que le ferraillement des pièces qu'ils maintiennent. C'est le cas des petits boulons de garde-boue. Pour d'autres les conséquences sont plus graves. Ainsi, le desserrage des écrous des boulons de fixation du moteur se traduit par des vibrations très désagréables. Si le cadre est du type interrompu, il peut même ne résulter une mauvaise tenue de route. Le desserrage des écrous d'axes de roues peut constituer un sérieux danger. Il est, d'une manière générale, désirable d'empêcher le desserrage des écrous. Par contre, il faut que le démontage reste possible. C'est pourquoi nous n'envisageons pas certains trucs d'atelier, comme celui qui consiste à donner un coup de pointeau sur le filet, ou même à employer une vis entre cuir et chair. Le premier procédé est barbare. Le second nécessite, pour enlever l'écrou,

Ce système est très simple et très sûr. Néanmoins il n'empêche pas absolument le déblocage de l'écrou, car la goupille cède toujours un peu, ce qui permet à l'écrou de tourner d'une fraction de tour. De plus, si cette goupille est mise en place au moment du montage primitif et qu'il soit possible, après le tassement initial, de serrer davantage l'écrou, la goupille ne portera plus contre l'écrou. Aussi l'utilité de cette goupille ne sera plus que d'éviter la perte de l'écrou en cas de desserrage.

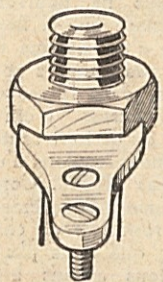


Le frein d'écrou Chéneau constitué par un fil d'acier enroulé dans les spires. — Un des meilleurs freins d'écrou : le contre-écrou, sa rondelle-ergot et la vis avec le logement de l'ergot. — Système peu recommandable en moto : entre cuir et chair.

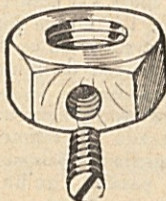
UN procédé plus sûr sera de pratiquer sur l'écrou une série de créneaux, avec toujours un trou dans le boulon. De cette manière, la goupille empêchera de manière certaine la rotation de l'écrou. Mais, nous nous heurtons ici à une autre difficulté. C'est que si nous avons par la suite à resserrer l'écrou et que pour le bloquer nous ayons à dépasser la position primitive, nous ne pourrions mettre la goupille en place que si nous pouvions serrer l'écrou d'un sixième de tour en plus. Ce n'est pas toujours possible et nous risquerons dans le cas de boulons de petite dimension, d'étirer le boulon, de l'arracher ou de faire sauter les filets. Par contre, si nous reculons d'un pan, l'écrou ne sera pas bloqué. Comment sortir de ce dilemme ? Simplement au moyen de minces rondelles de clinquant ou de fer-blanc que nous placerons sous l'écrou. Nous aurons bien entendu à tatonner pour trouver la rondelle d'épaisseur convenable : disons, en passant, qu'un écrou doit toujours être monté avec une rondelle.

UN autre moyen d'immobiliser un écrou, c'est de monter un frein d'écrou. Celui-ci peut présenter différentes formes. Le frein d'écrou est une plaquette de métal dans laquelle on a découpé un hexagone de même dimension que l'écrou. Cette plaquette peut comporter une patte. Elle est coiffée sur l'écrou et immobilisée par une vis. C'est le système généralement employé pour les écrous du maneton quand celui-ci n'est pas emmanché à la presse. Dans d'autres cas, la patte est rabattue pour buter contre une pièce environnante. Parfois il suffit que la plaquette comporte des pattes rabattues contre l'écrou lui-même. La plaquette, en effet, n'a pas tendance à tourner comme l'écrou sous l'effet des filets. Quand le boulon est assez long, on peut serrer un second écrou qui immobilise le premier. Ce système d'arrêt par contre-écrou est des plus recommandables. On a même, surtout dans la construction des voitures hippomobiles, prévu un boulon à double diamètre. La partie la plus forte reçoit l'écrou proprement dit, l'autre partie du boulon est fileté en sens inverse de la première et reçoit le contre-écrou. Tout desserrage de l'écrou serre le contre-écrou.

UN autre procédé consiste à limer un méplat sur le boulon. On découpe alors une rondelle de plus grand diamètre que l'écrou. Bien entendu le trou de cette rondelle comporte un méplat correspondant à celui du boulon. On visse l'écrou sur la rondelle et on rabat contre les pans de l'écrou. Ce système est susceptible de quelques



Ce système est très courant en métallurgie; son usage est rare en moto, sauf sur quelques vilebrequins.



Autre façon de freiner qui rappelle le sans-soudure peu recommandable.

variantes. On peut, par exemple, pratiquer dans le boulon une rainure à laquelle correspond un ergot ménagé dans la rondelle.

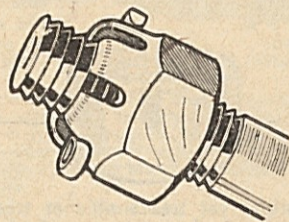
Dans certains cas, on utilise des écrous chanfreinés qui portent sur un logement conique. Le coincement empêche l'écrou de se desserrer. Le même principe peut être appliqué au contre-écrou lui-même.

QUI ne connaît la rondelle grover. Celle-ci a la forme d'une spire de ressort. Elle est placée sous l'écrou qu'il écrase. Mais comment peut-elle arrêter le desserrage de l'écrou? Si celui-ci se desserre même fort peu, les deux bords de la fente se déplacent légèrement et comme les arêtes sont vives, l'un mord dans le métal de la pièce, l'autre dans celui de l'écrou. On voit donc que la rondelle grover ne doit pas être montée

dans n'importe quel sens, mais que la spire doit se trouver dans le sens du filetage. La rondelle Pénéau est basée sur le même principe que la rondelle grover, mais ses extrémités sont effilées pour mordre plus aisément le métal. Sans méconnaître l'efficacité de ces rondelles, on ne peut considérer qu'elles donnent une certitude absolue d'immobilisation de l'écrou, au même titre qu'un frein d'écrou, ou un écrou crénelé à goupille. Mais elles ont l'avantage d'être extrêmement bon marché et très commodes. N'hésitez donc pas à les employer en particulier sur les écrous que vous aurez à démonter assez fréquemment. Ces rondelles doivent être constituées par de l'acier à ressort de très bonne qualité.

Le frein d'écrou Chéneau est constitué par un fil d'acier enroulé sur les filets du boulon. Son extrémité s'engage dans un petit trou pratiqué dans le boulon. C'est un dispositif très efficace mais qui nécessite un boulon assez long, ce qui est généralement rare dans la construction motocycliste.

On trouve également des écrous qui portent eux-mêmes un système de blocage, mais ils sont naturellement plus coûteux que les écrous ordinaires, aussi ne sont-ils que rarement employés dans la construction courante. L'un des plus connus



Une des combinaisons très courante pour freiner sérieusement les parties en mouvement.

est le Kibloc. Dans celui-ci le blocage est assuré par une bille. Pour le démontage un petit poussoir permet de repousser la bille et de supprimer le coincement. D'autres écrous fendus possèdent une certaine élasticité qui presse leurs filets contre ceux du boulon et les immobilise.

SIGNALONS enfin quelques procédés de fortune qui pourraient, dans certains de cas, rendre service. On empêchera dans une certaine mesure, le desserrage en plaçant sous l'écrou une rondelle de toile émeri. Si par surcroît, on imbibe cette rondelle de vinaigre ou d'eau salée il se formera de la rouille qui empêchera l'écrou de bouger. On peut aussi enduire les filets avec de la colle forte additionnée d'acide. Bien entendu on ne peut opérer ainsi que si on n'envisage pas l'éventualité d'un démontage. Enfin en soudant écrou et boulon on les rendra inamovibles. Nous nous gardons bien entendu de recommander ces procédés étant donné qu'il n'en manque pas d'autres plus propres et aussi efficaces.

Si donc vous avez des écrous qui se desserrent, essayez tout d'abord une rondelle grover ou, si le boulon est assez long, un contre-écrou. Si cela ne suffit pas, forez un petit trou et placez une goupille au-dessus de l'écrou. Si le boulon est assez gros, un écrou crénelé et une goupille ne bougeront pas. Dans d'autres cas vous pourrez utiliser une rondelle formant frein. A force d'être malmenés les écrous « foient ». Dans ce cas, sachez bien qu'aucun artifice ne vous permettra d'obtenir un serrage satisfaisant. Il n'y a qu'un remède : le remplacement du boulon et de son écrou. Parfois si vous n'en aviez pas sous la main vous pourriez, en étamant écrou et boulon arriver, dans le cas d'une pièce qui ne travaille pas beaucoup, arriver à un serrage provisoire.

REGAIRAZ.

marque actuelle, construite dans la région lyonnaise et dont la présentation est impeccable.

...que la plus ancienne des constructions de trimoteurs reprend sa construction et nous présentera sous peu un type moderne.

NOTRE NUMÉRO ALBUM DU SALON

Jusqu'au 17 Octobre sur commande

Abonnés :	
France et Colonies.	5.60
Union postale.	7.50
Etranger.	10 »
Lecteurs :	
France et Colonies.	10.60
Union postale.	12.60
Etranger.	15 »

A partir du 17 Octobre pour tout le monde et s'il en reste : 15 fr. (plus le port); France : 0.60 U.P. : 2.50 Etranger : 5.

En raison des frais énormes, le tirage sera limité aux possibilités de vente.

Mon petit doigt m'a dit...

... qu'un Parisien du 17<sup>e</sup> arrondissement préparait une nouvelle machine bloc-moteur, transmission à cardan dont le patronyme est Seuves.

... qu'on parle en sourdine d'une bicylindre 200 cmc. à cardan, à un prix très utilitaire, exactement sur les bases de l'Aubier et Dunne 100 cmc.

... que nous regretterons que ce joli petit engin ne fût pas prêt au Salon.

... que nous verrons, au Salon, la résurrection de la fameuse Dé-Dé.

... que cette nouvelle 100 cmc. viendra concurrencer très sérieusement l'autre 100 cmc. record du monde 1930.

... que la lutte des petites cylindrées utilitaires serait ardente cette année.

... qu'on verra un nouveau cardan (Dé-Dé n'est pas, à notre avis, si nouveau, car il semble que nous ayons déjà vu son jumeau aux Pyrénées et au Tour de France... ?)

... que nous verrons au prochain Salon, sous la marque Martin une moto équipée de Zucher et d'une boîte Burran.

... que cette nouvelle marque cachera, ni plus ni moins, le nom très anglais d'une

...qu'il est à présumer que le constructeur qui a obtenu, avec le plus antique véhicule, le meilleur temps du Championnat de France des tris, continue sa fabrication scrupuleuse.

... que la motocyclette et l'avion, de l'avis de Costes et Bellonte, ont de remarquables points de ressemblance.

... que ce sont les mêmes bougies K. L. G. qui équipent les motos records du monde et les avions records du monde. Belle référence pour cette fabrication !! KAMOTSU.

Chez Soyer

Les créanciers de la Sté. Ame. Soyer et C<sup>ie</sup> qui fabrique la moto Soyer, se sont réunis le 1<sup>er</sup> courant à l'hôtel de la Sté. Ame. de Forges et Aciéries de la Sarre. M. Grimm a pris la présidence du comité de défense des créanciers, la direction de la trésorerie et de la gestion. M. Retaille, expert au Tribunal, va procéder d'urgence à l'examen de la comptabilité.

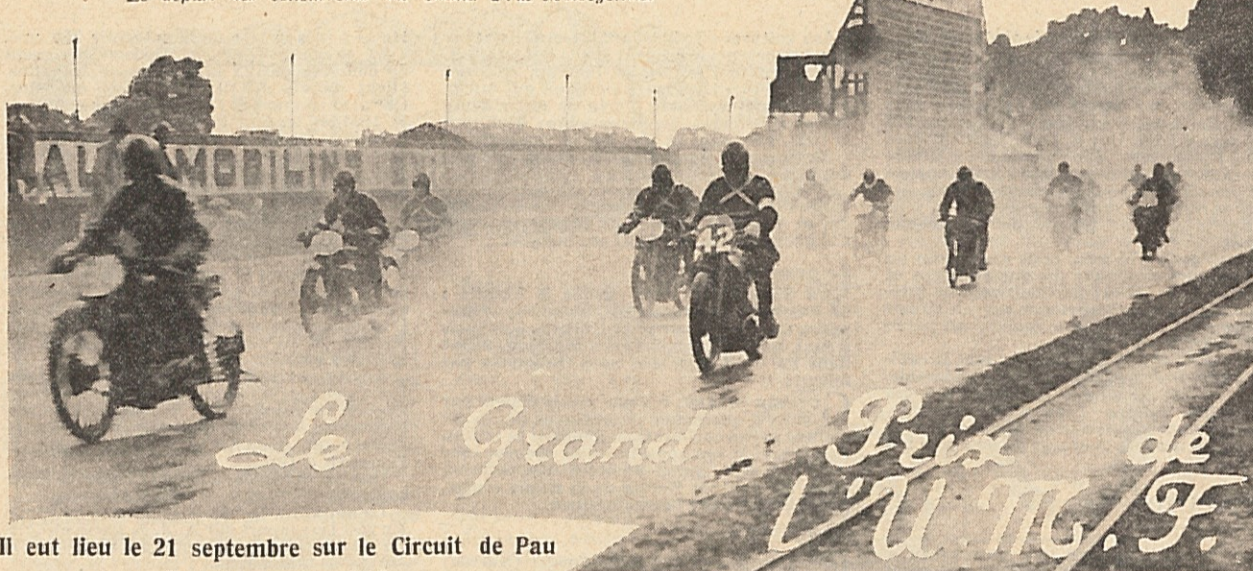
Produits d'entretien du cuir

Beaucoup de lecteurs nous demandent s'il existe des produits d'entretien de leurs vêtements : le Motoeuir présente cette semaine son flacon 5 fr. 25 ; franco 6 fr.

Après les routes pavées

ROBERT nous prie de signaler qu'étant arrivé au départ, il constata une crique à son cadre et dut, par prudence, ne pas prendre le départ.

Le départ des concurrents du Grand Prix Motocycliste.



Il eut lieu le 21 septembre sur le Circuit de Pau

(De notre envoyé spécial)

Impressions de pesage

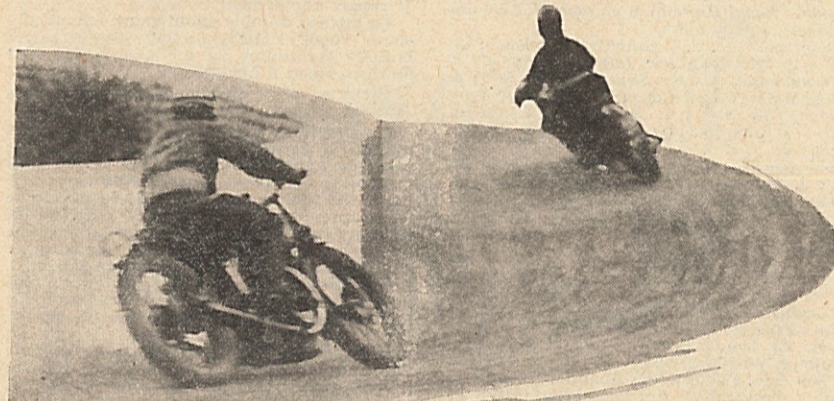
VENDREDI après-midi, nous arrivons par la route de Tarbes après avoir traversé la redoutable agglomération de Soumoulou, où les terribles agglomérations sont secondés, paraît-il, par leurs dignes compagnes. Les matrones vigilantes prennent les numéros des automobilistes qui leur semblent aller trop vite. Le temps est gris, embrumé, menaçant et la chaîne des Pyrénées se confond presque avec les nuages, silhouettes grises perdues dans la brume. Voici passé un des virages du circuit. Une vraie escadrille de voitures ultra-sportives ou extra-luxueuses, porteuses de fanions. Nous voici sur la merveilleuse ligne droite de plus de cinq kilomètres qui nous mène aux portes de Pau. Pauvres moteurs, ils en veront de dures sur cette admirable route qui semble destinée à des tentatives de records. Notre brave machine semble avoir le mors aux dents : nous sommes, nous, saisis de la fièvre de la course et éivrés par l'ambiance. Tribunes, stands de ravitaillement, tableau d'affichage, passerelle blanche et haute qui fait sur la route comme un arc de triomphe. Comment résister à l'envie de faire un tour de circuit : un virage aigu et nous filons vers Morlaas. La route est un peu moins bonne, mais permet cependant de mettre toute la gamme. Les S de Morlaas sont merveilleusement aménagés. Les virages sont relevés, et permettront des vitesses impressionnantes. Et nous voici en route vers Ousse, par une route excellente. Il est indéniable que, sur un circuit comme celui-là, malgré les virages du triangle

qu'il forme, de formidables vitesses seront atteintes par les engins qui résisteront à cette marche presque continue à pleine allure. Quant à l'effort de l'Automobile Club Basco-Béarnais, et particulièrement de M. Charles Combes et de la Commission Sportive, il n'y a rien d'exagéré à dire qu'il a été tout simplement formidable. Ponts et Chaussées et Services de la Vicinalité ont droit également à la reconnaissance de tous les sportsmen.

Cette fois nous continuons notre route vers Pau. Des Bugatti crépitantes, des motos à l'échappement puissant nous dépassent. On sent cette ambiance sportive si caractéristique de nos grandes épreuves.

A Pau, nous allons au siège de l'A. C. Basco-Béarnais. Une amabilité souriante y est de règle et nous sommes aussitôt en possession de la petite carte rouge qui nous permettra de pénétrer partout.

SAMEDI 8 heures du matin sur le circuit. Il a plu la nuit, mais le temps s'est levé. Au miaulement exagéré des voitures, succède le bruit plus creux, plus profond des motos. Les coureurs se succèdent à une allure vertigineuse. Certains ne poussent pas à fond, mais les autres passent à 160 devant les tribunes. Les machines donnent l'impression d'une extrême stabilité et collent à la route, sans le moindre flottement. Puis le drapeau jaune s'agit et les essais sont terminés. Ils ont été marqués vendredi matin, par un accident qui élimine un des plus redoutables concurrents anglais, Simpson, l'as de Norton. Un cycliste a traversé la route malgré la



L'entraînement fut aussi mouvementé que la course : Simpson dans un virage avec un concurrent : il ne put prendre part au Grand Prix ayant été accidenté quelques secondes après.

défense des gendarmes et une collision effroyable s'est produite. Le cycliste est mort dans la journée. Simpson s'est fracturé la jambe et le poignet, mais fort heureusement sa vie n'est pas en danger et l'on assure, à la clinique où il est soigné, que dans une quarantaine de jours, il sera rétabli.

On annonce le forfait d'Handley, et c'est une déception, car sa machine jouit d'une réputation justifiée de vitesse. Le bruit court que Francisquet, et de Latour ne prendraient pas le départ, ainsi que Génesal, Bessé, à Saint-Sébastien.

Pesage : MM. Giraud, Seguy et Delpéroux officient pour les motos. MM. Colin, Mauve et Rouquette pour les voitures. MM. le vicomte de Rohan, Président de l'A. C. F. et Pérouse, Président de la Commission Sportive, assistent aux opérations qui se déroulent rapidement avec ordre. Aussitôt après le pesage, les concurrents sont livrés aux photographes. La plupart ont été à Pau faire, si on peut dire, peu neuve et apparaissent en d'impressionnants costumes. Et ceci est très caractéristique : les machines ont l'air de modèles d'exposition et servent aux coureurs pour leurs allées et venues en ville. Nous ne dirons pas qu'elles sont absolument silencieuses, car ce serait peut-être exagéré, mais plutôt qu'elles sont raisonnablement bruyantes. On est également frappé de la facilité, et, si on peut ainsi dire, de la souplesse de leur mise en marche. Il n'y a pas évidemment un bien grand différence à ce point de vue entre la machine de course et la machine de série. Aucun secret d'ailleurs. Les coureurs laissent examiner, photographier, dessiner leurs machines le plus volontiers du monde.

ON peut en conclure, et à juste raison, qu'il n'y a pas de nouveautés sensationnelles. Nous retrouvons les arbres à cames en tête, bien connus de Norton, de Vélocette, d'A.J.S. et chez nous de Koehler-Escoffier : les ressorts de soupapes en épingle à cheveux se trouvent sur ce moteur, ainsi que, bien entendu, sur la Sunbeam et la Jonghi. Celle-ci avec son bloc-moteur si net a fait sensation. Elle pourrait réserver une surprise. Beaucoup de changements de vitesse au pied, les uns étudiés spécialement et comportant un système de verrouillage, les autres absolument classiques et ayant un simple levier, un peu plus court que ne l'était le levier à main. Pas de grandes nouveautés en ce qui concerne les cadres. Nous n'avons vu que des cadres en tubes et de tous les types connus. Rien que des réservoirs en selle de grande capacité avec de grands bouchons, parfois fixés par un ressort à la manière d'un couvercle de magnéto.

Pas de polycylindre, et cela n'a rien d'étonnant. On ne peut s'attendre qu'une épreuve de fin de saison voit l'apparition de solutions inaccoutumées. On court avec les machines qui se sont déjà alignées dans les autres

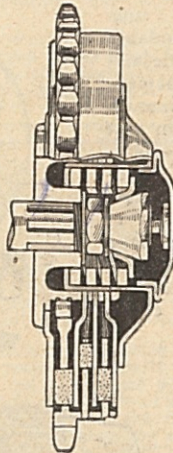


sont grands plus on pourra réduire la pression. Avec une grande surface et des garnitures à haut coefficient de frottement, on pourra donc employer de faibles ressorts qui permettront un engagement doux et progressif. Pour obtenir une grande surface sous un faible volume, on emploie des disques multiples. Tantôt ces disques sont très nombreux et fonctionnent dans un bain d'huile. Le seul inconvénient, c'est que si l'huile est trop visqueuse, l'embrayage dégage mal: aussi est-on amené dans les boîtes de vitesses équipées avec un embrayage de ce type à utiliser des huiles fluides. Avec des garnitures d'amiante, le nombre des disques est réduit et l'embrayage travaille à sec. C'est de beaucoup le type d'embrayage le plus répandu. On a employé le liège comme garniture. Il donne un embrayage très progressif, mais en cas de patinage, la garniture peut brûler, aussi préfère-t-on l'amiante sous la forme de pastilles encastées dans les disques. On fait alterner les disques lisses et ceux garnis de pastilles. Ces disques sont crénelés, les uns intérieurement, les autres à l'extérieur. Ces derniers coulisent dans des rainures ou des échancrures pratiquées sur le corps de l'embrayage qui porte également le pignon de chaîne primaire. Le corps de l'embrayage tourne sur un roulement à billes ou à rouleaux. Celui-ci est monté sur un moyeu qui comporte des rainures correspondant aux créneaux des disques lisses. Ce moyeu comporte un certain

nombre de tiges sur lesquelles est enfilée une cloche. Sur celle-ci, par l'intermédiaire de cuvettes portant des ressorts dont la pression est réglée par des boulons qui se vissent sur les tiges. Une tige centrale traversant l'arbre de la boîte de vitesses permet d'écarter la cloche et ainsi de soustraire les disques à la pression qu'elle exerce.

Il faut veiller aux points suivants :

- 1° Les disques doivent coulisser librement dans leurs rainures, sinon le débrayage se fait mal. Cela peut pro-



Coupe d'un embrayage simple classique.

#### DERNIÈRE MINUTE

##### Simpson gravement blessé

Pendant l'entraînement du Grand Prix de l'U. M. F., nous avons pu constater une fois de plus la difficulté, pour les organisateurs, d'obtenir que les spectateurs observent les règlements. Simpson, vendredi passé, était à l'entraînement sur la route, alors que le circuit était fermé; un vieillard, dont l'âge était suffisant pour garantir le sérieux, voulut passer à bicyclette. A ce moment, Simpson arrivait à plus de 160 km. L'excellent coureur fit tout son devoir: prenant en sifflet l'importun, il réussit à le traîner sur 50 mètres, lui évitant ainsi une mort horrible. Mais, au moment de la perte de vitesse, Simpson fut projeté sur le côté de la route. M. Vigier, transporté à l'hôpital et amputé d'urgence, succombait le jour

même. Quant à Simpson, quoiqu'entusiasmé et blessé gravement, son état n'était pas inquiétant aux dernières nouvelles. Nous demandons encore une fois à tous de la discipline, et de comprendre les responsabilités des organisateurs en pareille circonstance. *Moto Revue* adresse ses vœux de rétablissement à l'excellent coureur.

##### L'organisateur était...

DERNIÈREMENT, nous avons signalé les agissements d'un confrère à l'occasion du Rallye Shell. La maison Shell nous prie de signaler, que, malgré le nom du Rallye, cette épreuve était organisée et contrôlée par le R. A. C. de Belgique et non par Shell qui s'était borné à assurer la réalisation matérielle de l'épreuve.

venir du grippage des crénelures dans les rainures ou bien d'une pression inégale des ressorts; 2° L'huile peut faire patiner l'embrayage. Débrayez et injectez un peu d'essence entre les disques. Si cela ne suffit pas, démontez l'embrayage et chauffez les disques sur un fourneau à gaz, ou placez-les dans une cuvette avec un peu d'essence ou d'alcool et mettez le feu (à distance de votre machine, bien entendu), essuyez la suie et remontez; 3° Si l'embrayage est trop brutal, desserrez légèrement les boulons des ressorts, chacun de la même quantité. Dans le cas contraire, serrez-les; 4° Il faut prévoir pour la tige centrale de commande un léger jeu longitudinal, un demi-millimètre environ de manière que la cloche puisse porter à fond sur les disques. Il est facile de constater au moyen du kick starter si l'embrayage patine; 5° Ne dépassez pas, pour la boîte de vitesses, le niveau indiqué et servez-vous de l'huile recommandée. Évitez un graissage excessif de la chaîne primaire; 6° Si un ou plusieurs disques sont usés, n'hésitez pas à les remplacer; 7° Le câble d'embrayage doit toujours coulisser librement dans sa gaine.

SOYEZ persuadés que les soins que vous donnerez à l'embrayage seront largement compensés par la facilité de conduite qui en résultera. Le démontage et le remontage d'un embrayage ne présentent aucune sorte de difficulté, même pour un débutant. — J. MELLIER.

#### Paris-Chartres

L'AMICAL Cyclecar Club de France organise le 28 septembre sa coupe de régularité sur le circuit Paris-Chartres, le Mans, Tours, Orléans, Montlhéry. Les motocyclistes et cyclecaristes sont invités à prendre part à cette importante manifestation sportive étant donné qu'à cette date aucune autre épreuve n'aura lieu, la course de côte de Gaillon étant supprimée. Les meilleurs pilotes, Sourdou, Debaisieux, Willy Max, Staine, Chéret, Andreino René, Pierot, Bruscoli, Mauser, Barthélemy, Passeto, ainsi que les marques Sunbeam, Guzzi, Velocette, Monet-Goyon, Magnat-Debon, Stylson, New-Map, Austral, etc. Les engagements et renseignements sont reçus le mercredi 24 à 21 h. au siège, Taverne Pousset ou chez M. Fontan, 28, rue des Pyrénées, Paris.

#### Le Numéro-Album de Salon

NOTRE numéro *Album du Salon* paraîtra comme de coutume deux ou trois jours avant l'ouverture du Salon.

Selon la tradition, il s'améliore chaque année, ce qui n'est pas peu dire, et il comportera, pour 1930, la réalisation de tous les desirs de nos lecteurs.

Toutefois, le tirage est limité et nous n'assurons la livraison du numéro qu'à ceux qui nous auront spécifié leur désir et nous auront envoyé le montant du numéro et des frais avant le 17 octobre.

Pour nos abonnés, le prix est de 5 fr. 60, prix exceptionnel qui est une sorte de cadeau à ceux qui nous aident dans notre tâche sportive. Pour les lecteurs qui nous feront parvenir leur commande avant le 17, ce prix est de 10 fr. 60.

En outre, au stand *Moto Revue*,

pendant le Salon, nous tiendrons, à la disposition des habitués retardataires, les numéros supplémentaires de notre tirage, mais nous précisons dès maintenant qu'aucune diminution ne sera faite à ces retardataires même s'ils sont abonnés: le prix est fixé uniformément à 15 francs. En effet, il est difficile de prévoir un tirage susceptible de donner satisfaction à tous lorsque, selon une nonchalance invétérée, quantité de lecteurs préfèrent acquérir le fameux album à la toute dernière minute. Les frais considérables imposés par un tel ouvrage de plus de 200 pages, avec une documentation des plus riches, sont trop élevés pour que nous puissions nous engager dans une voie problématique. Nous engageons donc vivement nos lecteurs désireux d'avoir l'Album du Salon de nous faire parvenir, pour les abonnés: 5 francs plus 0 fr. 60 frais d'envoi; pour les lecteurs: 10 francs

plus 0 fr. 60 frais d'envoi; et nous ne garantissons nullement la vente, passé l'ouverture du Salon.

Nous ajouterons, en outre, que le prix de 15 francs après le 17 octobre, n'est pas un caprice de notre part comme certains nous l'ont suggéré, mais que nous devons tenir compte de nos engagements commerciaux avec les distributeurs de journaux qui, eux, ne profitent que d'une remise normale et il serait inadmissible d'employer un procédé déloyal pour priver une catégorie de gens intéressants de leur labeur qui vient honnêtement compenser la nonchalance ou l'indécision de beaucoup.

Notre prix au demandeur est justifié par une hausse récente des tarifs de transport des Messageries Hachette. Notre numéro-Salon, de par son poids, est tout particulièrement touché par cette augmentation.



Le sport

#### Les Grands Prix de France

C'EST le 5 octobre que se dispute à Montlhéry sur l'autodrome les fameux Grands Prix de France. Cette épreuve est réalisée chaque année pendant la période du Salon de l'Automobile. Elle permet donc à une quantité de visiteurs du Salon de se rendre à Linas. C'est la seule fois de l'année; souhaitons donc que le temps favorise la réunion. C'est le M. C. de France qui organise le Grand Prix de France motocycliste auquel sont joints le Grand Prix des Cyclecars et le Championnat Motocycles Interclubs indépendants.

L'épreuve est ouverte à toutes les catégories de véhicules de 175 cmc. jusqu'à 1.500 cmc., avec compresseur à partir de 750 cmc. Toutefois, pour éviter les cafouilleux, le jour du pesage on pourra astreindre les engagés, au choix, à accomplir un certain nombre de tours sur l'Autodrome en présence des commissaires. C'est la clause «insécure» que nous avons tant réclamée, qui permet aux organisateurs d'éliminer ceux des véhicules dont les capacités sont nettement inférieures à l'idéal recherché ou dangereuses. Les vitesses adoptées pour cet essai préliminaire sont:

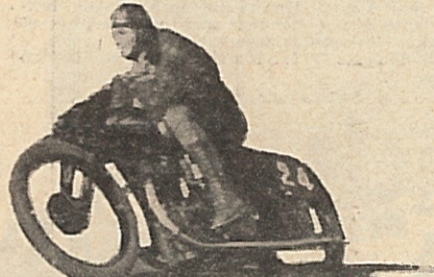
Motos. — 500 cmc., 80 kilomètres; 350 cmc., 75 kilomètres; 250 cmc., 70 kilomètres; 175 cmc., 65 kilomètres.

Cyclecars. — 1.100 cmc. compresseur, 75 kilomètres; 1.100 cmc. sans compresseur, 70 kilomètres; 1.100 cmc. sans compresseur, 65 kilomètres; 750 cmc. compresseur, 70 kilomètres; 750 cmc. sans compresseur, 65 kilomètres.

Le montant de l'engagement sera remboursé à tous ceux qui ne rempliront pas ces forma-

fournir le carburant à titre onéreux. De même pour l'huile de graissage, les huiles seules commerciales reconnues devront être employées. En outre, aucun ravitaillement ne sera possible en cours de route. Le classement est fait individuel puis aussi par catégories pour les motos et cyclecars et ensuite par équipes pour les challenges et il faudra avoir fait au moins 15 tours du circuit pour avoir droit à un classement quelconque.

Les engagements sont reçus jusqu'au



Au boulevard Gallieni, le M. C. d'Alger a manifesté un regain d'activité: Poncetti, vainqueur en 1.000 cmc. sur Surolea, entame le dernier virage.

1<sup>er</sup> octobre au M. C. F.: ils sont de 350 francs pour les professionnels avec 5 % pour les membres du M. C. F., 100 francs pour les indépendants. Pour ceux-ci, l'engagement est remboursable, s'ils prennent le départ. La course est par invitation.

#### Le boulevard Gallieni

LE 14 septembre la course de côte du boulevard Gallieni a été favorisée par un temps splendide. La côte est de 1.900 mètres.

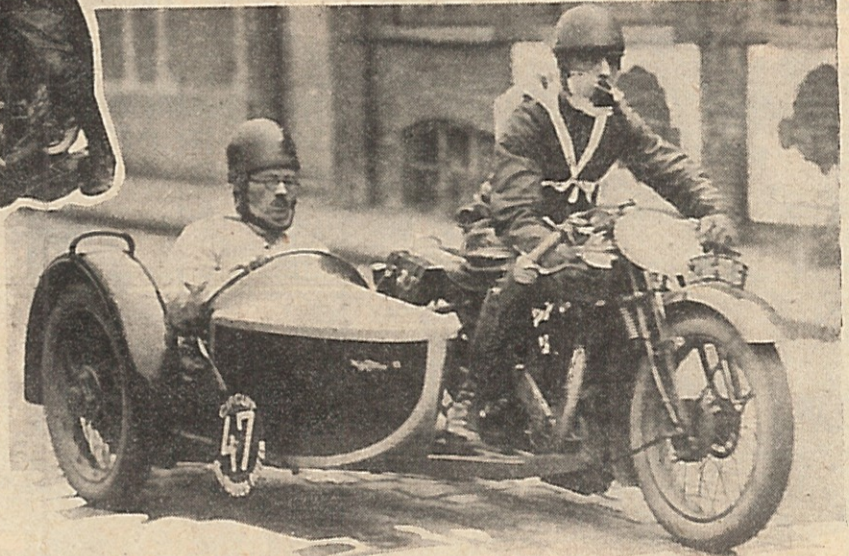
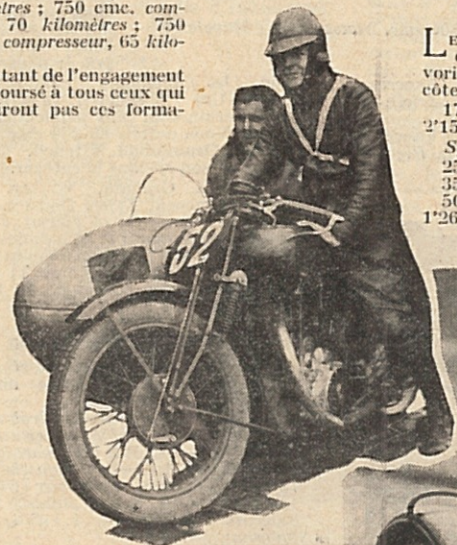
175 cmc. tourisme: Escriva, en 2'15".

Sport: Escriva, 1'42" 1/5.

250 cmc. sport: Fornasero, 1'38".

350 cmc. sport: Knecht, 1'29" 3/5.

500 cmc. sport ex aequo: Knecht, 1'26" 1/5, Poncetti.



Après les Routes Pavées: Pouponneau, seul arrivant en 350 cmc., fit la curiosité des spectateurs sur son sidecar Bernadet; en médaillon, Provoost.

1.000 cmc. tourisme: Dunot 1'37".

Sport: Poncetti, 1'25" 3/5.

Sidecars: Ducrot, 1'50".

1.100 cmc. nuiturelle: Dupont, 1'29".

Le meilleur temps a été fait par Poncetti Surolea 500 cmc. sport avec 1'25" 3/5: le record est toujours dévolu par Triumph, en 1919, avec 1'25" 2/5, à 79 km.

La course de côte de Gometz-le-Chatel A. M. C. F. — A. C. I. F. 26 octobre 1930

LES engagements sont ouverts. L'A. C. F. et l'U. M. F. viennent d'approuver les règlements de la classique épreuve de côte de la région parisienne et les inscriptions ne vont pas tarder à parvenir aux organisateurs.

Rappelons que l'épreuve se court sur une belle rampe en ligne droite, au sol excellent et que les temps chronométrés officiellement ont pour base le kilomètre, avec départ arrêté. Tous les ans, de magnifiques performances sont enregistrées et, chose intéressante pour les concurrents, trois essais sont permis, le meilleur comptant pour le classement, dans toutes les catégories ouvertes: motos: 75, 100, 125, 250, 350, 500, 750, 1.000 cmc.; side cars: 350, 600 et 1.000 cmc.; cyclecars: 350, 500, 750, 1.100 cmc.; voitures sport et course: 350, 500, 750, 1.100, 1.500 cmc. 2, 3, 5, 8 litres et au-dessus. Des records sont à établir ou à battre.

Mentionnant que le record général de la côte appartient au champion Lambert, qui, sur moto D. S. Malterre, l'année dernière, a gravi la rampe à l'étonnante moyenne de 124 km. 140. Lui et d'autres feront mieux cette année et ce onzième Gometz-le-Chatel sera le théâtre d'une belle lutte. Renseignements et inscriptions chez Mauve, 134, route de la Révolte, à Levallois-Perret.

#### Le Circuit de Savoie

C'EST le 14 octobre qu'eut lieu l'annuelle épreuve de l'U. M. de Savoie. Un accident stupide est venu entouiller la réunion. Un coureur, Cassela, voulut traverser par le portillon un passage à niveau fermé et fut happé par un rapide.

175 cmc. — 1 ex aequo: Pelletier, Gaudin, Barthélemy; 250 cmc. — 1 ex aequo: Daignau, Picard, Madelon, Berthier, Boitreau; 350 cmc. — 1. Hommaire et Molta; 3. Veras; 4. Gardette; 5. Sartory; 6. Escoffier; 500 cmc. — 1 ex aequo: Tournafond, Goril, Bob, Marquet, Morel; Sidecars 600 cmc. — 1. Berlelto et Bineau.

#### Après les Routes Pavées

BARTHÉLEMY a, en outre, battu non seulement le meilleur temps des sidecars toutes catégories, mais aussi le record du tour sur sa New Map équipée d'un Bernadet.

# A TRAVERS LE MONDE

## Le Grand Prix des Nations

Bullus, sur N. S. U. est le vainqueur  
(Voir page 1117)

Le 14 septembre s'est disputé, sur l'auto-drome de Monza, le Grand Prix des Nations.

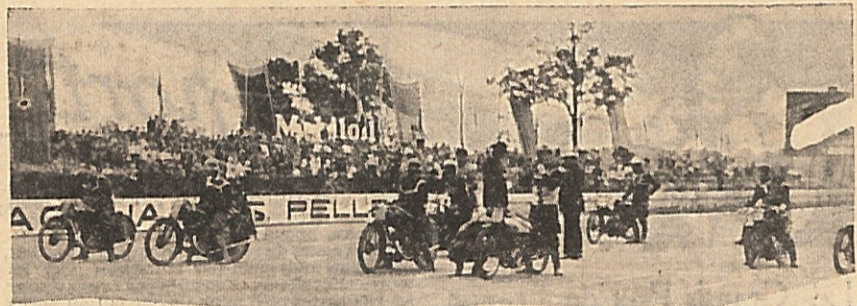
Le départ est donné à midi 30 au lieu de 14 h. 30 par un temps maussade; des averses, foule moins dense. Un accident : Nuvolari (Bianchi) a fait une chute sans gravité.

175 cmc. — 1. Benelli (Benelli) 137 km. 200, 1 h. 13'09", moy. : 112 km. 500 ; 2. Fumagalli (Miller), 1 h. 20'53" ; 3. Miele (Benelli),

250 cmc. — 1. Truzzi (Guzzi) 205 km. 800 1 h. 42'08", moy. : 120 km. 900 ; 2. Pamella (Guzzi), 1 h. 42'36" ; 3. Brusi (Guzzi), 1 h. 43'350 cmc. — 1. Barsanti (Motosacoche), 274 km. 400 2 h. 10'17", moy. : 126 km. 300. 2. Fieschi (Velocette), 2 h. 12'31" ; 3. Landi (Velocette), 2 h. 14'.

500 cmc. — 1. Bullus (N. S. U.), 274 km. 400 en 1 h. 58'43", moy. : 138 km. 700 ; 2. Taruffi (Norton), 2 h. 04'21" ; 3. Colombo (Sunbeam), 2 h. 04'37".

La côte de Bergame  
Le M. C. de Bergame a rencontré un succès éclatant pour sa 8<sup>e</sup> course de côte à



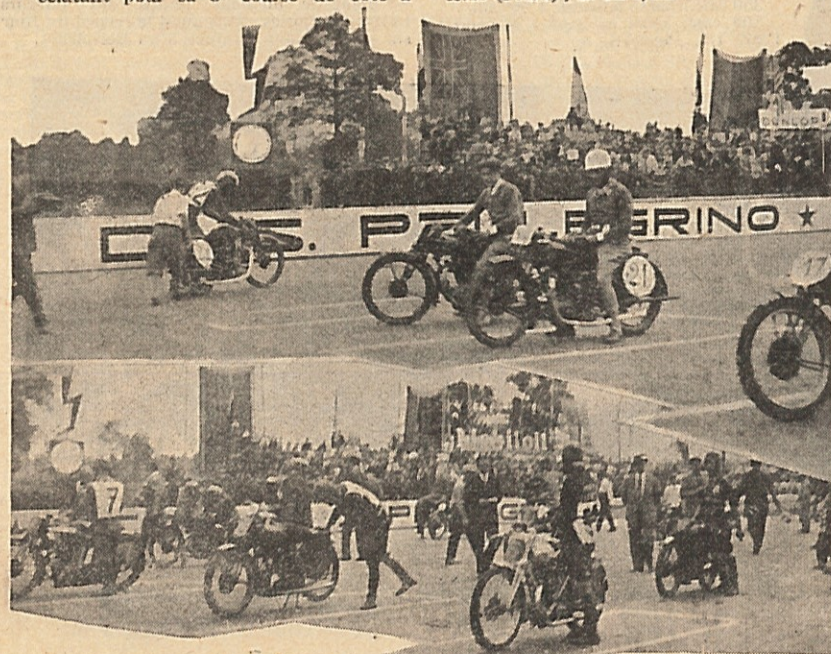
Le départ des 175 cmc et des 250 cmc. au Grand Prix de Monza.

Saint-Vigile. Une foule enthousiaste, brillante a fait honneur aux organisateurs et tous les records furent battus.  
175 cmc. — 1. Saint C. (Miller), en 3'50" 1/5



Au Grand Prix des Nations à Monza : Arcangeli sur 500 cmc. Motosacoche ; Nuvolari sur Bianchi 350 cmc.

moyenne 63 km. 648 ; 2. Casazza (Superba), 250 cmc. — 1. Fumagalli C. (Ariel), en 3'26" 1/5, moy. : 71 km. 056 ; 350 cmc. — 1. Gheri Mario (Velocette), en 3'12" 2/5, moy. : 76 km. 153 ; 2. Pigorini Aldo (Frera) ; 3. Serafco.



A Monza. — En haut : N° 21 Varzi. Le départ des 350 cmc. et des 500 cmc.

500 cmc. — 1. Colombo Mario (Sunbeam), en 3'11", moy. : 76 km. 711 (rec. bat.) ; Sidecars 600 cmc. — 1. Gilera Luigi (Gilera), en 3'38", moy. : 67 km. 210 ; 2.

### Le Grand Prix de Munster

La grande épreuve anglaise dénommée Grand Prix de Munster et organisée par le M. C. de cette ville a eu lieu le 5 septembre ; on sait qu'aucune épreuve nésiste dispute le dimanche en Angleterre. Cette épreuve était réservée aux motos 250, 350 et 500 cmc. seulement et se déroulait sur un triangle de 32 km. 985 à 10 km. de Belfast (Irlande) : on a d'ailleurs surnommé cette épreuve le Grand Prix d'Irlande. Tous les meilleurs de la construction anglaise participent à cette compétition. 65 machines de toutes les plus belles marques ont pris le départ avec, au

guidon, les meilleurs conducteurs du Royaume-Uni : Longman, Crabtree Frères, Porter, Fernihough plus particulièrement en 250 cmc. Nous notons en 350 cmc., les noms de Brooks, Drummond, Mitchell, Davenport, Nott, Anderson et dans la catégorie 500 cmc., Tyrell Smith, Graham, Walker, Guthrie, Handley, Simcock, Tyler, Dodson, Simpson, Hunt. Cette épreuve se courut en scratch pour les professionnels et en handicap pour les indépendants. Les 250 cmc. avaient 40 tours à faire 329 km. 850 ; les 350 cmc. 11 tours, soit 362 km. 825 et les 500 cmc., 12 tours, soit 395 km. 814.

### La côte de Sommering

Le 15 septembre, la course de côte de Sommering eut lieu sur une distance de 10 kilomètres.

Motos 175 cmc. — 1. Anton Urvic (D.K.W.), 250 cmc. — 1. S. Umrval (Puch), 7' 21" 350 cmc. — 1. W. Melichar (Sunbeam), 500 cmc. — 1. Rudolf Runtsch (Douglas), 750 cmc. — 1. Otto Steinfelder (Gillet-Hers.), 1.000 cmc. — 1. Rudolf Runtsch (Douglas), Sidecars 350 cmc. — 1. Willy Melichar (Sunbeam), 600 cmc. — 1. H. Daimel (A. J. S.), 1.000 cmc. — 1. Sophia Skorpi (B. M. W.),

### Le Grand Prix Suédois

Le 31 août, eut lieu sur le circuit Malmo-Landserona, moyennant 14 km. 728, le Grand Prix de Suède : 17 tours, pour les 250 cmc, 24 tours pour les 350 cmc et 28 tours pour les 500 cmc. C'est Bohlin, Suédois, qui gagne la première catégorie ; encore un Suédois : Oresson, qui gagne en 350 cmc et les Anglais n'enlèvent que les 500 cmc. avec Simpson.

250 cmc. (250 km. 376) : 1. Erik Bohlin (N.S.U.), 2 h. 29 m. 59 s ; 2/5, moy. hor. 100 km. : 350 cmc. (353 km. 472) : 1. Tore Oscarsson (Velocette), 3 h. 14 m. 18 s. ; 2. H. Ahnestam 500 cmc. (412 km. 384) : 1. Simpson (Norton), 3 h. 24 m. 33 s. 3/5, moy. hor. 121 km. ;

# Finlande

Par  
ZIG ZAGS (IV) ROBERT SEXÉ



Un train de bois à Dorpat.

Les transports en commun, qu'ils soient métros, trams... ou transats ! Nord-express à Pullmans, ou le « direct » de la Garennes-Colombes !! ce sont toujours des cages, où une humanité parquée redevient troupeau affolé au moindre embarquement... Barrière des quais, commandements des contrôleurs, tables de fer de la douane, tu suis, avec dégoût, l'administratif labyrinthe, dans la bousculade des touristes à bagages... confiné dans l'entrepont, tu contemples ta moto enchaîné de cordages. Liberté ! Boueux ou poussiéreux ! seul est libre le vagabond motocycliste. Et, dans toutes ces boîtes qui l'enferment, qu'elles soient à roulettes, à hélices, ou même... ailées, il regrettera toujours sa monture... et sa selle solitaire.

Dans l'avant-port de Reval, voici, précieuse comme une manœuvre de peloton, l'entrée, l'amarrage d'une escadrille gris-bleue de destroyers allemands. La blanche « triane » s'éloigne en mugissant du quai, glisse vers la houle grise de la Baltique ; les tours de Reval s'effacent dans la grisaille. Mes voisins sont deux étudiants berlinois assis sur un volumineux paquet : le canot de toile pliant avec lequel ils vont traverser toute la Finlande. Quel paradis du canoëiste, cette terre criblée de dix mille lacs, communiquant presque tous entre eux, par des ramifications sans nombre. Après quatre ou cinq heures, voici les eaux calmes d'une rade, semée d'îlots de granit avec des batteries au ras de l'eau. Derrière, voilées par les mâtures et les fumées du port, les lignes des façades d'Helsingfors.

Bientôt la « Gillet » délivrée reprend son rôle urbain : de bon vieux taxi ; « et hue ! cocotte ». Tu débarques en pleine place du Marché, zig zague entre les poissonneries et les étalages de légumes, revois avec plaisir cette capitale résolument moderne, ses « buildings » costus, les grands magasins des artères commerciales, et cet Esplanad Satan, ni-parc, ni-boulevard. Près de cette noble gare turluturiste où les géants de pierre brandissent toujours leurs lampes à arc, voilà l'hygiénique hôtel de l'an dernier, fleurant le sapin... et le « Filit » insecticide. Et sous un nouveau gratte-ciel encore inachevé, tu descends ta moto par une rampe en spirale vers les catacombes d'un garage souterrain.

### A Helsingfors

Tu trouves, le lendemain, au consulat soviétique le visa de passeport pour la traversée de l'U. R. S. S., avant ton départ de Paris. Déjà le 31 août ! et ton itinéraire de « flâneur » prévoit le passage à Constantinople vers le 1<sup>er</sup> octobre... Le dimanche, tes relations motocyclistes t'entraînent aux courses sur dirt track qui se disputent malgré la pluie dans quelque stade au milieu d'une clairière de forêt.

Pour avoir accès à la piste, il faut traverser une prairie marécageuse, où les motocyclistes, des spectateurs, et des concurrents ! s'embourbent à qui mieux mieux. L'as finlandais Brandt gagne la plupart des manches sur sa « Rudge » spéciale. Les dimensions du track permettent même un duel automobile entre une « Bugatti » à turbo venue de Norvège, et une « Stutz » spéciale ! Des dérapages homériques se terminent par une culbute, dans le fossé, de l'américaine et le triomphe de la Bugatti rageuse.

L'Armée finlandaise assure le service d'ordre, les liaisons téléphoniques. Toute une escouade de sidecars militaires « Harley » a été mobilisée. Et c'est après, dans la banlieue d'Helsingfors où se construisent en masse de plaisantes cités en béton, le retour habituel des courses, l'atmosphère de rien, les matchs individuel,

disputés au milieu des encombrements.. L'année dernière, un court séjour m'avait donné de la capitale finlandaise l'impression d'une grande cité puritaine, très à cheval sur les principes ! La prohibition complète du vin, de la bière, de l'alcool existent, je le savais, depuis dix ans, dans tout le pays.

Cette année-ci, grâce à ces nouvelles connaissances ! on est « plus dans le bain ». Montrer au « Parisien », Helsingfors la nuit ! et les établissements de nuit comme dans toutes les grandes villes du monde... Mais, dans cette patrie du féminisme, les garçons sont remplacés par des serveuses en smoking ! et le champagne... par de la limonade...

On y danse, on y « flirte » sans gaieté. De temps à autre, nos voisins s'éclipent ; ils reviennent, un peu plus sages, et leur haleine évoque plutôt le whisky que le sirop de framboises. Mystère et flacon de poche ! « Helsingfors by night ! » Une visite aux bootleggers, aux fraudeurs d'alcool, figure au programme de toute tournée un peu complète.

Notre petit groupe s'est entassé dans une « Chevrolet ». Il pleut à verse, la lueur des derniers faubourgs clapote au fond d'une baie. L'auto s'arrête devant un chantier de constructions navales. Un conspirateur disparaît dans



Église de Finlande... en granit, avec son clocher à côté...

l'ombre épaisse. Quelques instants après, la voiture pénètre dans un hangar dont les portes se referment vite. Le bootlegger est un fort élégant gentleman qui, en l'honneur de l'hôte étranger, sort, non pas de derrière les fagots! mais de cachettes plus imprévues, une bouteille de Bénédicte. Il veut bien me donner en anglais quelques indications sur son commerce... auxiliaire! Sa spécialité : dans les alcools et les vins de luxe, qui proviennent, surtout, des cantines des paquebots.

Mais au long de cette côte si découpée, cachée derrière une poussière d'îles, entre Viborg et Hango, d'autres font, en gros, la fraude du mauvais alcool polonais.

Par les nuits noires, quelque vapeur sous pavillon maritime fantaisiste, tchèque ou vénézuélien! mouille à la limite des eaux finlandaises. Des signaux s'échangent. Alors des canots automobiles s'approchent, chargés en vitesse des bidons de fer blanc. Quelquefois des projecteurs fouillent l'horizon, des coups de fusil trouent la nuit; les douaniers ont eu vent de la combine. La « Chevrolet » a refait son « plein »; le chauffeur aussi! Il marche à l'alcool. Et on est tout aisé de se retrouver intact à la porte de l'hôtel.

Les derniers buildings bourgeois ou la gare avant l'entrée en... Russie!



Les troncs de sapins flottants s'écoulent vers Borga.



Jolie petite Finlandaise aux tresses blondes de la ferme-auberge avenante...



De Hessingfors à Vyborg

Ce matin de départ, il pleut à verse. A huit heures un de mes hôtes qui porte, parce que licencié (de l'université) le beau titre de Magister vient me faire ses adieux. « Dites donc, j'allais oublier de vous le dire! j'ai reçu une lettre de Petsamo, vous connaissez n'est-ce pas! à l'Océan glacial. Eh! bien, depuis votre passage; l'an dernier il y a deux machines comme la vôtre qui roulent, là-bas! »

Cela donne un peu de courage pour démarrer, sous les rafales. Cette route sablonneuse de Borga à travers les pins, les rochers, les marais, elle n'est point trop gaie, sous les boules d'encens des nuages. De temps à autre, une petite ferme rouge, bien propre, ou quelque église de granit, solitaire au milieu de la lande, avec son clocher, à côté, qui lui

tient compagnie. La petite ville de Borga, au bord d'une rivière où s'écoulent les troncs de pins flottants, aligne ses maisons de bois rouges et blanches.

Un bon hôtel à la suédoise vous accueille de sa table aux hors-d'œuvre qu'on arrose de bon lait crémeux, également « à discrétion ». Routes finlandaises, si étroites, tourmentées de virages incessants, de dos d'âne imprévus, bosselées de dalles naturelles, boucliers de granit du sol qui apparaît, elles traversent, sans rémission, toujours le même paysage... Quelle cure de repos... et de mélancolie! Forêts, rochers, quelques prairies, et des lacs et encore des lacs!!! De tous côtés brille, à travers les branches leurs nappes polies. Et des petites villes de loin en loin aux maisons à un étage, aux larges rues tracées au cordeau, comme Lovisa et Fredrikshamn, avec quelque temple grec, tribunal ou mairie du temps de l'occupation russe et le moderne building, à l'allemande, d'une coopérative « Elanto » ou autre.

Le crépuscule vient. Pendu à je ne sais quoi, voici en travers de la route, soudain, deux fanions blancs. De près, on distingue un câble d'acier qui coupe la route! Ah! diable! c'est un contrôle volant des douanes, contre les fraudeurs d'alcool et leurs puissantes conduites intérieures. Je regrette un peu maintenant d'avoir emporté une petite fiole de rhum!!!

Mais les douaniers ne s'intéressent guère qu'à mon réservoir supplémentaire!!!

A un carrefour, voici avenante la ferme-auberge, avec la « chambre de l'étranger », à décoration de plantes vertes en pots sur leurs socles. Et la collation de tartines de pain noir, de poisson fumé, de lait tiède, servie par la fille aux belles tresses blondes qui vous tire en s'en allant, plongeant dans son cotillon rayé, une si belle révérence vieux style! Je trouve, sur la table de nuit, une bible (en finnois!). Tiens! comme aux Etats-Unis, où l'association des « Gédéons » en met partout dans les hôtels fréquentés par les voyageurs de commerce! Evidemment ces Gédéons connaissent les risques du métier...

QUELLE belle matinée! Elle me décide à ce crochet vers ce que ces fameux guides appellent les trois « perles » de la Finlande:



Le fleuve Vuoksi coule vers les rapides de l'Immatra, la merveille finlandaise.

le château de Nyslott! l'isthme de Punkar Harja!! les rapides de l'Immatra!!! C'est bien un peu faire l'école buissonnière. Mais la tentation est trop forte: Te reverrai-je jamais? Finlande...

Et ma vieille « Gillet » s'élance vers le Nord. Pense-t-elle, elle aussi: « Et si tu reviens, ce ne sera plus avec moi?... » Une soixantaine de kilomètres, tu es sur les bords du lac Saima, si encombré d'îles boisées qu'on dirait une rivière. Tu traverses les bastions qui enferment cette plaisante petite ville en bois de Willmanstrand et longe le lac. Tout ce district est criblé de lacs, comme une éponge de trous. Gare aux bacs et leurs heures de départ hasardeux! Comment diable! la route va-t-elle se sortir de ce labyrinthe aquatique? Vers midi voilà qu'elle s'engage sur une digue naturelle, en dos d'âne, qui s'affaisse par endroit comme l'échine d'une vieille bête.

A droite, à gauche, entre les troncs des sapins, l'eau miroite. Pendant sept kilomètres, tu suis cette extraordinaire chaussée. Deux ponts l'aident à franchir des passages d'eau. Et une brave petite voie ferrée bien modeste s'arrange, elle aussi, pour ne pas détruire cette féerie d'eau et de forêt: Punkar Harja!

Le lac finit par couper la route à une vingtaine de kilomètres de là. Sur l'autre rive, dominant des bastions revêchés, les trois hautes tours roses d'un château féodal dans une île.

Et à ses pieds dans d'autres îles qu'unissent des ponts de bois, une station balnéaire de villas parmi les jardins (Et complète, avec casino!) Ne poussons pas plus loin. Refais en sens inverse rondement, la route de Punkarharja. Et ne t'amuse plus en chemin! Pense, touriste consciencieux que tu as encore « à faire » le « Niagar Finlandais », l'Immatra. Ouf! et ton pensum sera terminé pour aujourd'hui!

Les rapides de l'Immatra: Venant de très haut, descendent très bas dans un couloir rocheux en une implacable ruée, les vagues se chevauchent, grondantes, blanches d'écume, sur ce terrible plan incliné. Et il ne manque rien à ce paysage célèbre. Ni



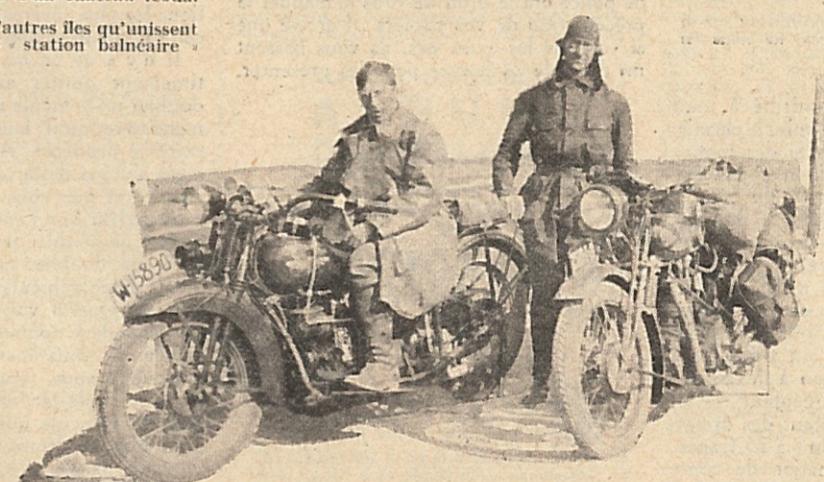
Voici une de ces fermes-auberges finlandaises où le logis est propre et économique.

Pensez donc!! celle d'une ville où on ne s'ennuie pas!!!

Tu dînes en musique au restaurant bâti dans cette vieille tour, reste de l'enceinte moyenâgeuse. La vaste salle ronde à un mobilier du XIV<sup>e</sup> siècle, des hublots circulaires. Et tu es servi par des dames portant le costume de cour du temps de Marie Stuart avec le vaste col empesé et les manches bouffantes! La race turbulente des floteurs de bois mène grand bruit dans les cafés populaires. Des policemen entraînent des marins ivre-morts. De jeunes couples s'en vont dans l'ombre, titubants. Ah! vodka de contrebande!

Au dancing « Tristi » dans un jardin au bord du lac, les officiers finlandais dansent avec de fines beautés. C'est ton dernier soir dans l'Europe bourgeoise: Demain Leningrad!

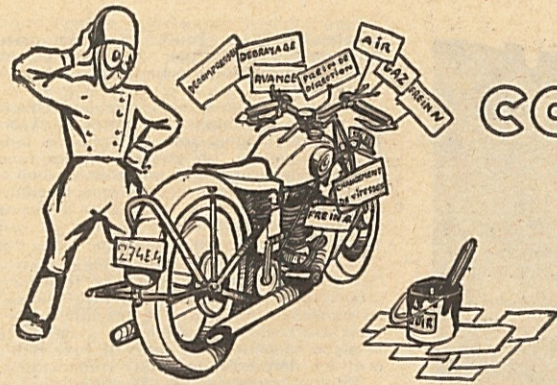
Le portier de l'hôtel a examiné curieusement le visa soviétique et s'est régalé de tous les visas de ton passeport!! La colonelle de la milice auxiliaire, contemple sans bienveillance, le monsieur qui va en Russie.



Deux essais sur deux cents kilomètres: un confrère finlandais essaye la Gillet 500 cmc. pendant que Sexé goûte aux charmes du quatre-cylindres.

ROBERT SEXÉ.

(A suivre)



# CONDUITE DE LA MOTO

II

## Avant d'aller sur la route

Nous supposons bien entendu que vous êtes en possession des pièces réglementaires: 1° carte grise d'immatriculation délivrée par la préfecture sur présentation d'une demande de mise en service sur papier timbré, et de la copie du procès-verbal de réception du type remis par le constructeur, ou bien, dans le cas d'une machine d'occasion, de la carte grise précédente. Il faut joindre, de plus, un mandat de 3 fr. 60 pour le timbre de la carte et un timbre postal de 0 fr. 50 pour l'envoi. Sur la carte grise que vous recevrez, figurera le futur numéro de la machine que vous aurez à faire peindre sur les plaques. Il est d'ailleurs probable que l'agent qui vous a procuré la machine, se chargera pour vous de ces démarches; 2° la carte rose permis de conduire: celle-ci vous sera délivrée après une demande sur papier timbré adressée au préfet... :

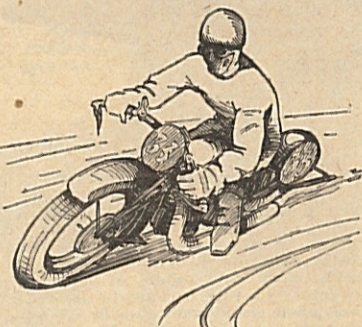
et à 15 francs pour les titulaires d'un permis de voiture (joindre le permis à la demande) Après examen devant un inspecteur de l'Union Nationale des Associations du tourisme, le permis de conduire est remis au candidat (ou non, s'il est ajourné. Il aura alors la pos-



L'examen devant l'inspecteur de l'U. N. A. T. n'est pas une sinécure ou un régal...

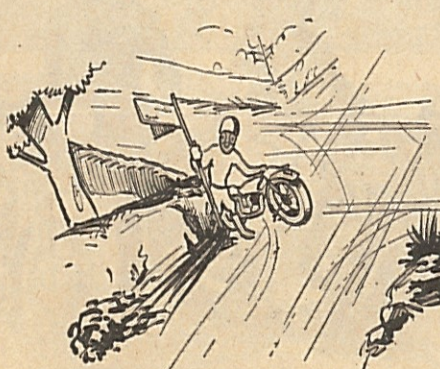
sibilité de refaire une demande sur timbre à laquelle il joindra un reçu de 15 francs et un timbre à 0 fr. 50; 3° la carte verte, ou laissez-passer délivré par le receveur des contributions indirectes moyennant le versement des droits de circulation et la présentation de la carte grise.

On ne doit jamais prendre la route sans ces trois papiers. Les gendarmes, et agents de police ont le droit de vous demander la présentation de vos papiers. Il arrive que si vous ne les aviez pas, ils vous laissent un délai de 24 heures pour les présenter.



La position d'un coureur de profession sur la route est naturelle, sans excès, ne nous en déplaie...!

(Je soussigné né à..... domicilié à..... ai l'honneur de demander à subir le permis de conduire pour la conduite des motocyclettes. Je déclare que je n'ai pas été l'objet d'une mesure de retrait du permis de conduire). A cette demande doivent être jointes les pièces, suivantes: un extrait de l'acte de naissance, un certificat de domicile délivré par la mairie, (droit de timbre de 5 francs), trois photographies 4x5 de face non collées, un mandat de 3 fr. 60 pour le timbre, un timbre de 0 fr. 50 pour la convocation à l'examen, et enfin un reçu d'un percepteur de la somme de 65 francs, montant des droits d'examen. Le droit est réduit à 35 francs pour ceux exerçant le métier de conducteur et gagnant moins de 800 francs par mois (joindre un certificat du patron)



Perdre du temps, c'est gagner de l'or... aux croisements.

mais c'est là une simple tolérance, et vous n'avez rien à dire s'ils vous dressent procès-verbal. Certains fonctionnaires, comme les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou de la Vicinalité peuvent exiger la présentation de vos papiers. Les agents des indirectes ne peuvent exiger que la présentation de votre carte verte, ils ne peuvent vous demander les quittances du receveur. Ces agents étant en civil, avant de leur montrer votre carte verte, vous avez le droit de leur demander de vous exhiber la leur. C'est ce que nous ne manquons jamais de faire.

Enfin soyez assuré. Cela n'est pas obligatoire mais doit être considéré comme indispensable. Soyez même largement assuré, pour 2 ou 300.000 francs, et à une compagnie sérieuse.

Rappelons enfin la nécessité d'un appareil sonore et, si vous roulez la nuit, d'un phare.

Le code de la route ne doit pas avoir de secrets pour vous. Certaines de ses dispositions peuvent être contestables. Il est, par contre, des règles de circulation que le bon sens même devrait suffire à imposer même sans sanctions légales.

Le grand principe de la circulation c'est de tenir sa droite, et particulièrement dans les virages, surtout si la visibilité, du fait des haies ou des maisons, y est déficiente. Or, combien d'automobilistes et de motocyclistes ont le défaut de prendre les virages à gauche à la corde. Il y a là une détestable pratique qui mériterait les sanctions les plus sévères. Ne prenez donc pas cette périlleuse habitude.

Il n'y a qu'un cas où l'on puisse légitimement quitter sa droite, c'est pour doubler un véhicule plus lent. C'est là une manœuvre qu'il faut faire avec la plus extrême prudence. Attention particulièrement s'il y a de la poussière, si vous êtes en côte et que vous ne voyez pas ce qui peut arriver sur l'autre versant. Naturellement ne doublez jamais dans un virage. Bref, ne doublez que si vous êtes sûr qu'un autre véhicule n'arrive pas en sens inverse. Quand vous doublez assez loin du véhicule à doubler, portez-vous sur la gauche. Si vous apercevez ainsi un autre véhicule, vous pouvez vous rabattre. Quand la voie est libre, et que le conducteur du véhicule que vous allez dépasser tient bien sa droite, passez alors et aussi vite que possible. C'est surtout dans ce cas qu'un avertisseur puissant est utile. Ce sont là, direz-vous, de simples ques-

tions de bon sens, mais nous savons par expérience combien de gens négligent ces précautions élémentaires.

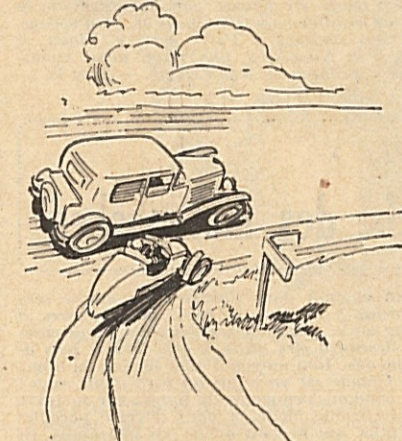
Autre gros danger, les croisements! Marquez toujours l'arrêt aux croisements où la visibilité est déficiente et surtout ne croyez pas que la route est libre parce que vous avez actionné votre avertisseur. Il se produit qu'un autre conducteur arrivant par la route perpendiculaire à la vôtre et qu'il ait bien averti lui aussi, mais que le bruit de son avertisseur ait été, pour vous, couvert par le bruit du vôtre et vice-versa. De plus, il est très difficile de localiser un son. Les croisements à mauvaise visibilité ne sont heureusement pas en majorité, mais il vaut mieux perdre du temps que de se faire embourber. Si un autre véhicule survient et vous barre la route, essayez de filer par la tangente en vous engageant sur la route qu'il suit.

N'ayez pas cette suggestion de la route à suivre. Il y a un nombre considérable d'accidents à des croisements qui seraient beaucoup moins graves et qui même seraient évités si on avait du sang-froid. Nous avons pu deux fois, dans notre vie de motocycliste, nous sauver ainsi. Dans un cas, nous avions un sidécac asthmatique: nous nous étions arrêtés à un croisement sur une route de village très fréquentée quand une personne nous fit signe. Nous méprenant sur la signification de ce signe, nous repartions quand une voiture survint. Nous accélérâmes autant que nous le permettait notre engin et ainsi le choc fut considérablement amorti. Il n'en coûta à la compagnie d'assurance, de l'automobiliste que quatre ou cinq cents francs. Si modestes que nous soyons, nous estimons notre peau davantage. Une autre fois, nous nous trouvâmes dans une situation analogue, avec un supersport connu, et, grâce à l'amélioration remarquable de ce cyclecar, nous pûmes éviter complètement la collision. Habituez-vous dès le début à ne pas négliger les abords de la route. Il ne faut pas vous laisser absorber et hypnotiser par celle-ci. Le conducteur expérimenté voit tout, note tout. S'il a pris un virage

trop vite, il aura vu à temps un chemin latéral qui lui permet de s'arrêter. Nous n'irons pas jusqu'à dire qu'on règle une chute, mais toutefois nous sommes persuadés que, jusqu'à un certain point, on peut choisir le point où l'on va tomber. Le bon conducteur songe à tous les accidents qui peuvent se produire. Cette pensée reste naturellement à l'état vague, et ne cause chez lui aucune appréhension, aucune gêne, mais s'il se trouve dans une situation critique, celle-ci, bien que soudaine, ne le prend pas à l'improviste, immédiatement son esprit riposte et lui suggère un moyen de se sauver. Etudiez donc la route sous tous ses aspects et cela n'est possible au début qu'en allant assez lentement. Si vous vous laissez aussitôt griser par la vitesse vous ne serez jamais un bon conducteur. La vitesse nécessite un entraînement progressif.

Il est probablement quelque chose que vous redoutez, c'est le dérapage. Nous ne dirons pas qu'on ne dérape jamais à moto, mais, en général, les conséquences sont bénignes. Le dérapage sur terrain mouillé et gras n'est pas habituellement dangereux pour cette bonne raison que l'on se méfie et qu'on ne va pas vite. On se méfie même

si bien que cette méfiance est indirectement cause du dérapage. L'appréhension du dérapage fait faire des mouvements maladroits, brusques. Ce qu'il faut éviter ce sont les à-coups. Chaîne assez tendue, passage en seconde vitesse pour que le moteur tourne assez vite, marcher aussi régulièrement que possible, sans coups de freins et sans accélérations brutales. On passera sans difficulté. Le dérapage à sec, dans un virage pris trop vite alors que le sol est sec, est beaucoup plus dangereux, à cause de la vitesse élevée et de la masse que représentent ainsi la machine et son conducteur. Faites donc au début attention aux virages, ou plus exactement ralentissez beaucoup. Evitez toujours de freiner dans un virage. C'est avant le virage qu'il faut ralentir en coupant le gaz. Accélérez à nouveau un peu avant la fin du virage. C'est par le déplacement de votre corps que vous virez, et, à cet égard, les kneegraps sont très nécessaires et donnent une excellente assiette. Faut-il pencher le corps vers le virage ou bien le redresser en appuyant avec les genoux pour incliner la machine, cela est affaire de goût personnel. Nous préférons pour notre part redresser le corps, mais surtout parce que la visibilité est ainsi meilleure. Mais aucun précepte ne vaudra l'examen de la position des professionnels dans les virages, d'après les photos. Au début, nous vous engageons donc à pêcher par excès de prudence. Encore une fois un entraînement est nécessaire pour rouler vite. L'appréciation des distances qui est à la base du sens de la route, nécessite une longue pratique. Comme il est infiniment vraisemblable qu'au début vous commettrez des erreurs, il vaut infiniment mieux vous tromper en moins systématiquement et ainsi exagérer la prudence. Conduire une moto est à la portée de tout le monde et ne demande que quelques minutes, mais conduire à de grandes vitesses est pour la moto comme d'ailleurs pour tous les instruments de locomotion, quelque chose de plus compliqué. H.-P. BORESTROKE.



Soyez toujours prêt à éviter la collision à angle droit, en virant sur votre droite et sans hésiter...

(A suivre.)

### DERNIERE MINUTE

## Le Grand Prix des Nations

(Voir page 1112)

Le Grand Prix de Monza, disputé le 14 septembre, a provoqué un certain désappointement auprès du public italien venu nombreux pour assister au grand « event » motocycliste de l'année. Car ce fut que dans les catégories 250 et celle de 175 (avec le constructeur Benelli, sur « Benelli », qu'il put assister à un succès national. Les petites « gazzi » à arbre à came, moteur horizontal et blocmoteur, se montrèrent imbattables en 250 cc. et remportèrent, avec Truzzi et Panella, les deux premiers places de cette catégorie: moyenne 120 kilomètres à l'heure. En 350 cmc., « Motococche » gagna à la vitesse de 126 kilomètres, pilotée par Barsanti, et « Veloette » se plaça second avec Fieschi.

Le temps merveilleux qu'il fit avait attiré près de 100.000 spectateurs. Les fils de Mussolini assistaient à la course.

Les motocyclettes 500 cmc. avaient 40 tours de piste à effectuer: 274 kilomètres. Dans les premiers tours, Bandini, parti grand favori, sur « Rudge », mena la danse. Mais l'Anglais Bullus, sur la rapide « N. S. U. »,

dessinée par son compatriote Moor, l'ancien constructeur de Norton, remontait peu à peu,

NOTRE NUMERO ALBUM DU SALON  
Jusqu'au 17 Octobre sur commande  
Abonnés:  
France et Colonies. 5.60  
Union postale ..... 7.50  
Etranger. .... 10 »  
Lecteurs:  
France et Colonies. 10.60  
Union postale .... 12.50  
Etranger. .... 15 »  
A partir du 17 Octobre pour tout le monde et s'il en reste: 15 fr. (plus le port): France: 0.60 U.P.: 2.50 Etranger: 5.  
En raison des frais énormes, le tirage sera limité aux possibilités de vente.

rattrapant Bandini qui finit par claquer son moteur en poursuivant son rival.

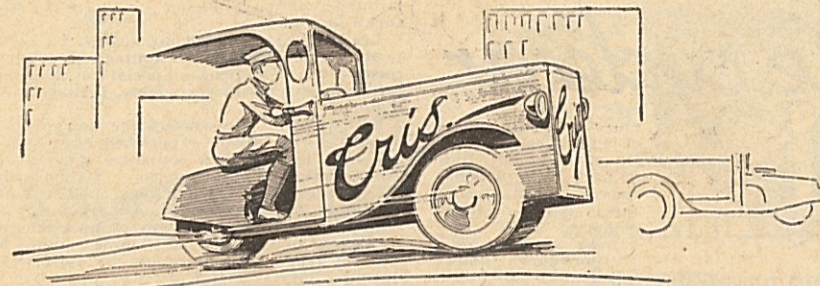
Les grands coureurs italiens Varzi, Arcangeli, comme précédemment Nuvolari, sur la Bianchi 350 cmc. qui bâcha et se cassa la clavicle, n'eurent guère de chance; ce furent des nouveaux venus, Tarussi, sur « Norton », et Colombo, sur « Sunbeam », qui terminèrent deuxième et troisième derrière Bullus, qui atteignit la merveilleuse moyenne de 138 à l'heure!

La vieille usine de Neckarsulm, a été, grâce à un ingénieur anglais et un pilote allemand, à peu près imbattable dans toutes les épreuves allemandes de l'année. Au Nurburg, à Fribourg, à la course de côte suisse du Klausen, et maintenant à Monza... Cette 500 à arbre à came ressemble comme deux gouttes d'eau à la 500 cmc. de « Norton » de 1929. Elle est, du reste, commercialisée avec une garantie de vitesse, et promet un beau succès de vente en Europe centrale, à la firme allemande. Ajoutons que « N. S. U. » est contrôlée par la F. I. A. T. de Turin qui utilise une partie de l'usine au montage, pour l'Allemagne, d'un de ses modèles de voitures.

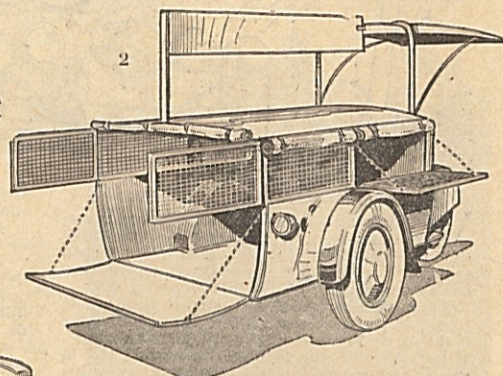
Ainsi donc, un ingénieur et un pilote anglais soutenus par des capitaux italiens donnent un succès sportif allemand. C'est très typique de l'Europe d'aujourd'hui.



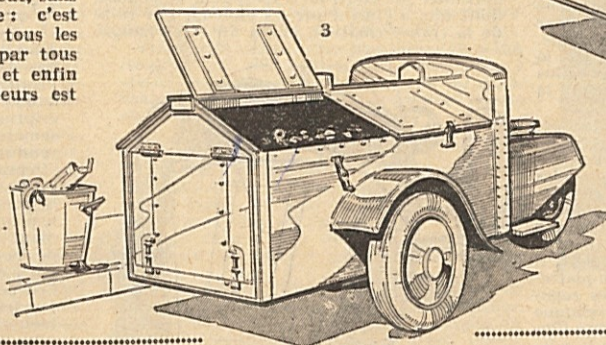




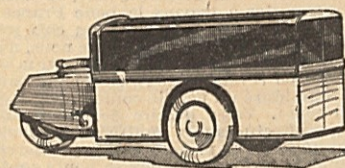
fix a mis sur le marché un type pour la Municipalité : le type Poubelle, tout en métal, d'une contenance de 2 m. c., bien compris, aucune odeur : souple, il rendrait de



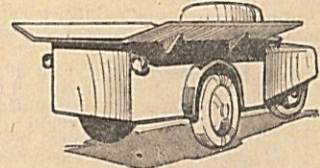
La question du trimoteur n'est pas épuisée comme certains lecteurs semblent l'avoir suggéré ; il y a un pays où la note commerciale a pris une extension que l'on peut, sans conteste, qualifier de formidable : c'est l'Allemagne. En Allemagne, disent tous les visiteurs, l'œil d'abord est frappé par tous les trimoteurs, puis par les motos et enfin par les autos. La législation d'ailleurs est très précise pour cette catégorie de véhicules et c'est, avouons-le, la bienveillance des pouvoirs allemands qui a entraîné les commerçants et les industriels, à l'adoption, pour leur plus grand profit, de ces petits engins pratiques. La Société Rollfix, en particulier, se caractérise par une abondance de combinaisons à l'usage des commerçants et des industriels.



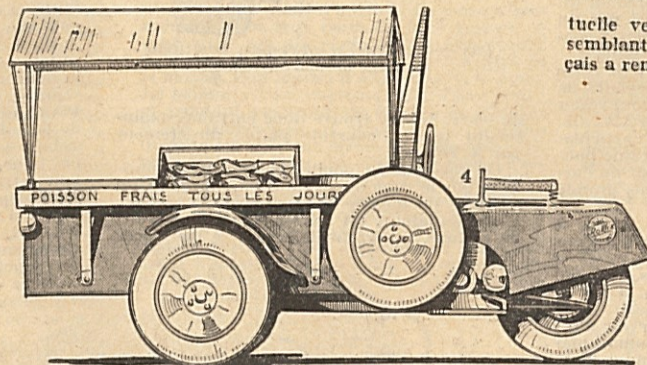
grands services à nos Municipalités. Nous notons aussi le type Citerne pour l'arrosage des rues et aussi pour celui des jardins et le transport de l'eau, pour tous les besoins ou d'autres liquides : essences, etc... sa capacité est un peu moindre que 2 mc ; nous l'avons vu transportant même de l'huile dans les pays d'olives, et même du vin pendant l'ac-



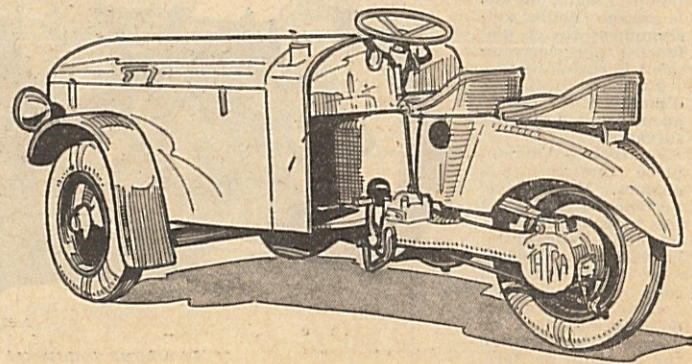
1. La protection contre les intempéries est parfaite dans un tel modèle non réalisé à ce jour.
2. Le tri-poulailler, pour les canards, les oies et les gallinacés de toutes sortes.
3. La poubelle municipale moderne
4. Le train de marée de la petite ville provinciale.
5. La « boulangère » de la commune
6. Une réalisation tchécoslovaque à suspension arrière et transmission par engrenages.



Nous aimerions voir des maisons françaises, telles que Galland, si à l'avant du progrès, tenter dans ce sens une belle propagande. Le temps est passé où l'on considérait le trimoteur comme un instrument pétaradant, à bricolage et plus ou moins acrobatique. Combien de commerçants perdent des sommes folles en utilisant des camionnettes onéreuses ! combien de maraichers transporteraient rapidement à Paris les produits de leur jardin à trimoteur ! combien de pharmaciens, d'épiciers, etc... utilisent pour leurs livraisons le 1/4 d'une camionnette journalièrement, alors que les frais d'essence lourds viennent les contraindre à augmenter leur prix de vente au détriment de la clientèle ou bien entraînés dans un cercle vicieux, ils se trouvent contraints d'abandonner l'automobile trop onéreuse. La Roll-



tuelle vendange. Un autre type, caisse ressemblant beaucoup à nos trimoteurs français a rencontré un gros succès dans tous ses modèles. La Rollfix a toujours eu un cercle et éclairage électrique sérieux : la partie accessoire a été excessivement soignée et, lorsque l'on achète un de ces véhicules, on n'a à s'inquiéter d'aucune acquisition supplémentaire : tout est complet. La roue de secours, la suspension et la propreté du conducteur ont été étudiés à fond, la direction est par volants. On dit que nous verrons au prochain Salon des trimoteurs français qui se sont inspirés de cette excellente construction. Souhaitons-le.



# LA PAGE DU DEBUTANT

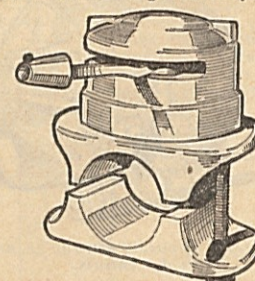
Rien n'est plus simple que l'éclairage électrique

SANS doute l'établissement d'un éclairage électrique satisfaisant n'est pas à la portée de premier venu, qu'il s'agisse d'alternateurs ou de dynamos et de batteries. Un éclairage monté de bric et de brac donnera presque fatalement des ennuis ; un éclairage électrique semble

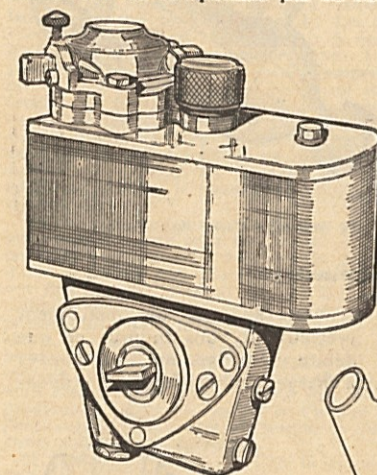
est une pile sèche, qui ne réclame aucun entretien et doit être changée quand elle est épuisée. La pile n'est guère utilisée que comme source auxiliaire de courant pour fournir l'éclairage à l'arrêt dans le cas des installations ne comportant pas de batterie.

nouveau, mais toutefois pour qu'il dure longtemps, il faut éviter toute charge et toute décharge brusque et, en principe maintenir l'accumulateur à pleine charge. Aussi emploie-t-on l'accumulateur avec une dynamo qui le maintient chargé. Les plaques de l'accumulateur baignent dans un liquide, l'électrolyte, constitué par une solution d'acide sulfurique et d'eau à 28° Baumé quand l'accumulateur est chargé. Il est essentiel de vérifier périodiquement le niveau du liquide qui doit recouvrir les plaques, un centimètre au dessus.

D'autres sources d'électricité sont les alternateurs et les dynamos. Il faut soigneusement distinguer ces deux sortes d'appareils. Le courant alternatif débité par les alternateurs change constamment de sens et ne peut servir à la charge des accumulateurs. On peut cependant redresser ce courant ou simplement utiliser une



Pas de commutateur camelote surtout ! un bon accessoire, claquant sous le doigt, est recommandé.



L'un des plus simples et en même temps des plus répandus parmi les appareils complets d'éclairage : le Maglum, dont le nouveau type di Jumo est si prisé.

cher au premier abord, mais quand on considère le soin avec lequel il doit être construit, le prix est en réalité très normal. Et il faudrait se garder de réclamer une baisse de prix qui, à l'heure actuelle, risquerait de se traduire par une diminution de la qualité. Une installation électrique ne souffre pas la médiocrité.

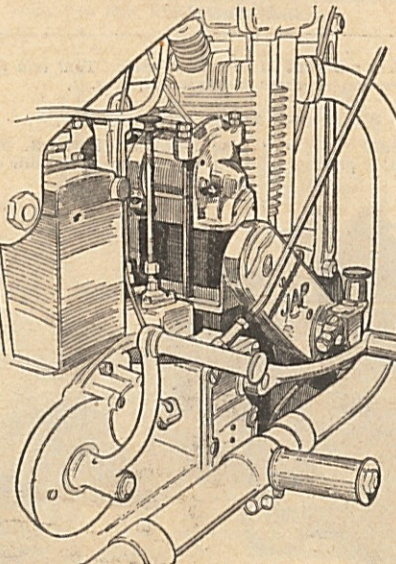
Si la fabrication de l'appareillage électrique est délicate et onéreuse, le montage et l'entretien sont au contraire, aussi simples et économiques que possible. Pratiquement tout se borne à vérifier périodiquement, le niveau de l'électrolyte des accumulateurs. Néanmoins, à la longue, après plusieurs années d'usage, il se peut que l'isolant des fils se désagrège ou s'use en certains points et que des courts-circuits prennent naissance. Il est utile que le motocycliste puisse réparer. En général, on retrouve aisément les endroits de la canalisation qui sont en mauvais état et même sans aucune connaissance en électricité, il est possible de remplacer le câble défectueux.

Nous croyons cependant utile de posséder quelques notions sommaires qui éviteront des tâtonnements. Une série d'articles a paru sur ce sujet dans *Moto Revue*, mais nous voudrions ici réduire au strict minimum ce que doit savoir le possesseur d'une installation d'éclairage électrique.

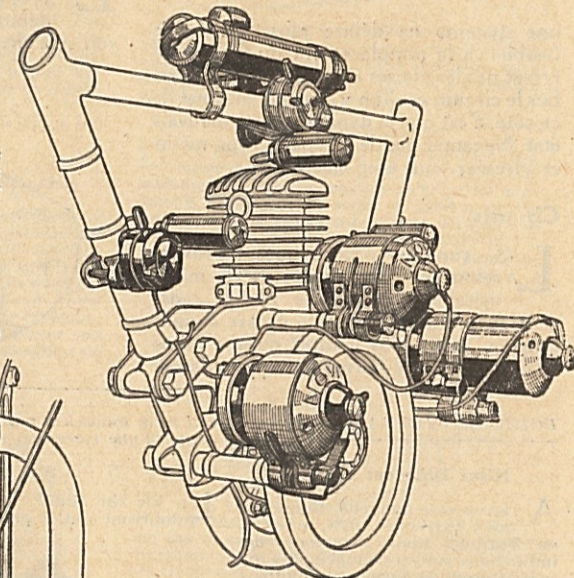
### Source de courant

On peut employer pour la production du courant électrique, soit une pile, soit un accumulateur. Dans le premier cas, le courant est produit à l'aide de phénomènes chimiques. La pile employée

rie. L'accumulateur, comme son nom l'indique, est un réservoir de courant. Quand il est déchargé, il suffit de le charger, à



Chez certains, la simplicité et la netteté de lignes ont accru à l'extrême le succès de l'appareil à accus si puissant et si coquet.



Différents montages possibles d'un appareil bien standardisé : le Nout.

seule partie des phases, grâce à de petits appareils appelés soupapes (comme la soupape cuproxyde de la Société Westinghouse). Les dynamos débitent un courant continu propre à la recharge des accumulateurs. Dans les alternateurs, le courant est produit par la rotation d'un induit entre les branches d'un aimant permanent (constitué par des pièces d'acier aimantées une fois pour toutes). Dans les dynamos, l'aimant permanent est remplacé par des électro-aimants. Pour éviter que le bobinage des électro-aimants ne soit détérioré par un circuit trop intense, il y a un fusible (fil de plomb ou d'argent) qui fond et interrompt





# LES CLUBS



**CALENDRIER OFFICIEL**

**Octobre**  
 5. Grands Prix de France (M. C. F.).  
 Championnat des Indépendants (M. C. F.).  
 12. Les Records (M. C. Alger).

DEMAIN, 23 SEPTEMBRE

## Le Grand Prix de St-Denis

C'est demain que, sous le patronage de *Moto Revue*, l'actif groupement du M. C. St-Denis organise son Grand Prix annuel. C'est la seconde fois que cette épreuve se dispute en régularité. Elle est ouverte aux motos, sidecars et cyclecars. Les départs sont donnés de minute en minute, en commençant par les 175 cmc., et du siège social, à 6 h. 30 précises du matin. Tout concurrent en retard est censé être parti à l'heure théorique. Les arrivées seront jugées à Sarcelles, place de la gare, où fonctionne le contrôle. Voici l'itinéraire: Saint-Denis, départ; G. C. 10, La Courneuve; G. C. 32, Le Bourget; G. C. 30, Drancy; Bondy, 12 km.; N. 3, Meaux, 44 km.; La Ferté-sous-Jouarre, 64 km.; Château-Thierry, 90 km.; Dormans, 113 km.; G. C. 6, Reims, 152 km.; N. 31, Soissons, 209 km.; Compiègne, 247 km.; Clermont, 278 km.; N. 16, Creil, 293 km.; Chantilly, 301 km.; Sarcelles, arrivée, 324 km. Toutefois les catégories 175 et 250 cmc. bénéficieront d'une réduction de parcours de 78 km.; c'est-à-dire qu'à Château-Thierry ceux-ci rejoindront directement Soissons, par la Route Nationale 37, distance entre ces deux points: 31 km.). La moyenne imposée varie selon les cylindrées: 175 cmc., 35 à



**Mardi**  
 M. C. Dyonisien (2°).  
 M. C. Villefranche (1, 2, 3, 4).  
**Mercredi**  
 M. C. Paris-Seine (1, 2, 3, 4).  
 M. C. Aubagne (1, 2, 3, 4).  
 M. C. Belleville (1, 2, 3, 4).  
 Camping C. C. Fr. (1, 2, 3, 4).  
 Pingouins du XV° (1).  
 M. C. Aubervilliers (2).  
**Judi**  
 Scolaires M. C. (1, 3).  
 M. C. Dyonisien (1, 2, 3, 4).  
 Hirondelles M. C. (1, 3).  
 U. M. Forez (1, 2, 3, 4).  
 U. A. M. T. Ardennes (1).  
**Vendredi**  
 M. C. Seine (1, 2, 3, 4).  
 M. C. Manola (1, 2, 3, 4).  
 M. C. Boulogne-Bill (1).  
 M. C. Clichy (1, 2, 3, 4).  
 A. M. A. Transports (1, 2, 3, 4).



**PARISIENS:**  
 Côte de Gaillon (L'Auto).  
 (M. C. Montrouge).  
**Le vendredi 26:**  
 Sortie Gisors (A. M. A. Transports).  
**PROVINCIAUX:**  
 Côte de Gaillon (A. C. Ouest).  
 Sortie Lyon (A. M. Lons-le-Saunier).

Les pénalisations se tableront par: 1 point par minute d'avance ou de retard sur l'horaire théorique, même aux contrôles secrets. Toute absence d'un contrôle 20 points. Tout arrêt en avant d'un contrôle, 20 points. Une heure de retard à un contrôle, hors-course. Comme on le voit, le règlement de l'épreuve est assez difficile. Toutefois, il n'y aura qu'un classement, étant donné le rapport de moyenne entre les cylindrées. Le ravitaillement ne comporte aucune neutralisation. Le casque est obligatoire. Tous les autres points des règlements normaux sont applicables à cette



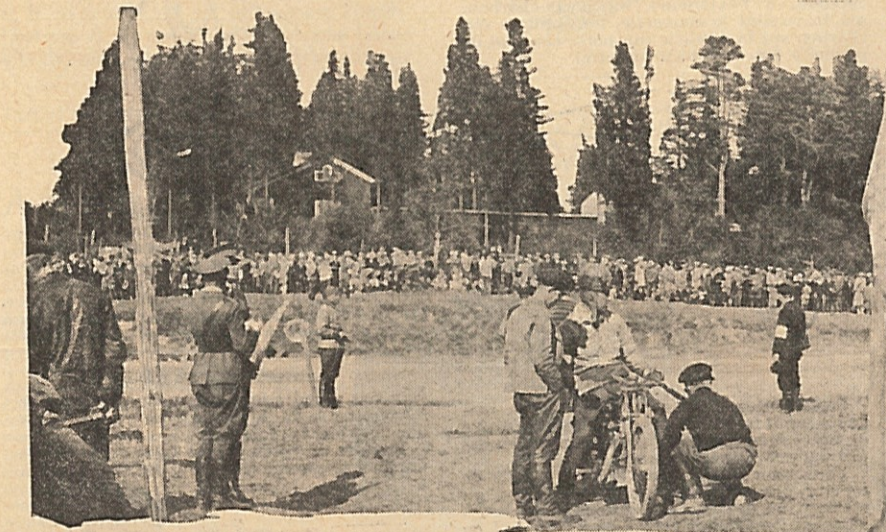
**CALENDRIER OFFICIEL**

**Octobre**  
 5. Rallye Balon (M. C. Lens).  
 Rallye Jeton (A. M. C. Avallon).  
 Sortie Monthéry (M. C. Montrouge).  
 Rallye (M. C. Villeurbanne).  
 Les 6 heures (M. C. Argenteuil).  
 12. Brissac-Gernes (U. M. Anjou).  
 A. Viehy (M. C. Moulins).

épreuve. Les réclamations ne seront admises qu'accompagnées de la somme de 20 francs, remboursable s'il y a lieu. Les droits d'engagement sont fixés à 20 francs par machine, 50 % de réduction pour les membres du M. C. D. et à ses sections (31, rue du Chemin de Fer, à Saint-Denis). La distribution des prix se fera le samedi 4 octobre, au siège. La Coupe-Challenge *Moto Revue* est affectée pour un an au Club dont l'équipe de deux concurrents aura la meilleure place au classement général. Une autre Coupe-Challenge Interclubs est attribuée par le M. C. D. à l'équipe de deux conducteurs, sans spécification de marque ou de cylindrée, ayant obtenu les meilleures places. Le nombre d'équipes n'est pas limité. Rappelons que, l'an dernier, le Grand Prix Dyonisien avait mis en ligne 74 concurrents et que ce fut Bignon du M. C. Paris et la Seine qui vainquit devant Cardon du M. C. de Saint-Denis.

*Moto Revue* engage, bien qu'ils soient un peu juste, ceux qui n'auront pas été touchés précédemment par les annonces faites dans la *Presse*, les concurrents de dernière heure, à aller voir M. Alain. Il faut que tous nos jeunes gens, qui meurent d'envie de faire de la compé-

Cet officier ne considère pas le sport comme un amusement mais comme un devoir civique...



Dirt tracks en Finlande: l'armée attache une importance particulière aux exercices sportifs et motocyclistes qu'elle contrôle officiellement...

l'heure: 250 cmc. 38; 350 cmc. et sidecars 500 cmc., 42; toutes les autres catégories, 45 km. Les trois contrôles ont été fixés à Château-Thierry, Reims et Clermont, où les

concurrents doivent faire viser leur carte. A 3 km. au moins des contrôles fixes, pourront être installés, en nombre illimité, des contrôles secrets.



Au Rallye Peugeot organisé par le M. C. de Villeurbanne le 14 Septembre, de gauche à droite: M. Chalaignon de Beaulieu, M. Tournier de Lyon, M. Goderiaux, le gagnant qui lit le retour à vélo habillé en clown, M. Arbaud Président du Club.

**Sont arrivés en retard**  
 Les communiqués suivants sont arrivés au courrier du mardi midi:  
 M. C. Seine (n° 824);  
 M. C. Aignion (n° 823);  
 M. C. Dyonisien (n° 825).  
 Les communiqués arrivant le lundi sont toujours insérés dans le numéro du samedi.



**PERMANENCE**

Hirondelles M. C., de 14 à 21 h.  
 M. C. France, de 8 à 18 h.  
 M. C. Aubagne, de 14 à 18 h.  
 A. Cycl. C. France, de 8 à 18 h.  
 U. M. Forez, de 14 à 19 h.

**On a volé**  
 A un de nos collaborateurs, M. Georges Gédovius, 29, rue de Rocroy, Paris, un portefeuille-pochette, en maroquin noir, marqué au chiffre G et contenant, outre 80 fr., un permis de conduire, daté d'août 1929, la carte grise et le permis de circulation d'une motocyclette Jean Thoman, 250 cmc., Type T 5 4.205 R. O. 2., une carte de membre des Enfants de Paris, une carte de membre des Aéro-Clubs Henri-Bergeron. Une carte de membre des anciens élèves de l'Ecole Primaire Supérieure Colbert.

tion, puissent au moins une fois dans l'année s'exercer sur une base qui ressemble étrangement à la compétition officielle. Cela leur permettra de faire le point sur leur valeur, et de ne pas s'engager inutilement dans des épreuves officielles, avant d'être certains de la victoire. Rappelons que le M. C. de Saint-Denis comporte de nombreuses sections: Saint-Denis, Pantin, Drancy, Noisy-le-Sec, Paris 17<sup>e</sup>, Aubervilliers, Saint-Gratien, Saint-Ouen, Chéchy, Levallois, Arnouville, Montreuil, Paris 13<sup>e</sup>, Saint-Leu, Stains, Sarcelles, Ezanville, groupant près de 1.500 motocyclistes.

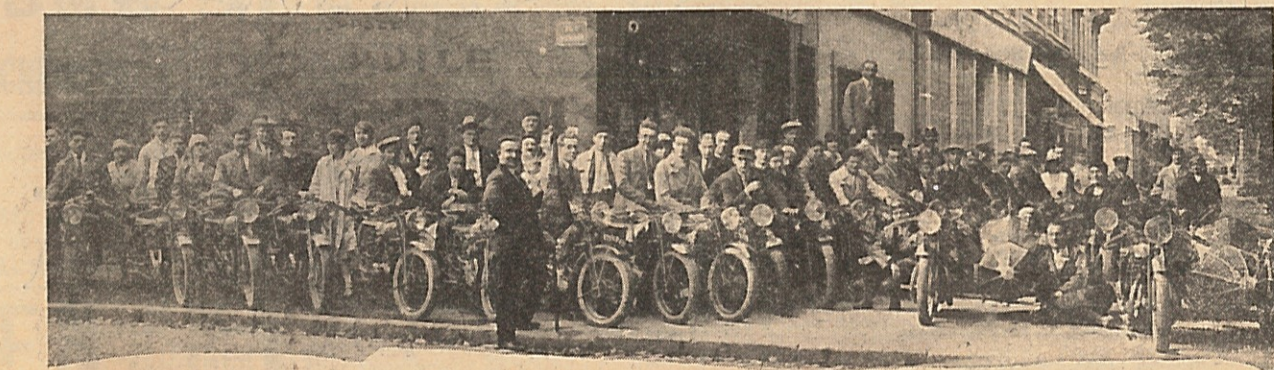
**Le Circuit Vaclusien de Régularité**  
 Cette très intéressante épreuve qui, l'année dernière avait été organisée par le Carbu Club Avignonnais avec un succès retentissant, se courra sous les couleurs de l'U. M. du Vaucluse.  
 L'itinéraire a été modifié du fait que chaque groupement vaclusien a manifesté le désir d'organiser un contrôle de passage le 28 septembre.

Cette année le succès de cette belle épreuve touristique sera plus considérable par la participation de neuf groupements motocyclistes affiliés à l'U. M. V.  
 Itinéraire prévu: 1<sup>re</sup> étape, 144 km.: Avignon (M. C. A., départ), Orange (A. M. C. O., cont. pass.), Bollène (M. C. B. cont. fixe), Jonequières, Sarrins, Beaumes-de-Venise (M. C. B., cont. pass.), Carpentras (M. C. C. cont. fixe), Pernes (M. C. P., cont. pass.), Le Thor (A. M. C. T., cont. pass.), l'Isle-sur-Sorgue, Coustellet, Apt (M. C. A., cont. fixe).  
 2<sup>e</sup> étape (après-midi), 116 km.: Apt, Bonnieux, Loumarin, Cadenet, Cavaillon (M.C.C., cont. fixe), Avignon (cont. fixe, arrivée).  
 Cette épreuve est ouverte aux motos, cyclecars, sidecars et autos.

**Un garage**  
 Un garagiste Clubiste, Marche, appartenant au M. C. D., section Noisy-le-Sec, vient de prendre le grand Garage Moderne, 178, rue de Charenton. Il est utile que les motocyclistes s'adressent de préférence aux garages tenus par des motocyclistes.

**M. T. C. de Marseille**  
 Le 14 septembre a eu lieu le rallye poker, sur Saint-Maximin organisé par le M. T. C. à l'occasion de son anniversaire. Le succès fut complet.  
 A midi organisateurs et concurrents se réunissaient à l'Hôtel du Var pour faire honneur au banquet. A l'issue, lecture du palmarès et distribution de nombreux prix le soir au siège.  
 Un apéritif offert par les frères Faury et chacun se sépare. **Résultat du rallye.** — 1. Piscaglia; 2. François; 3. Faure; 4. Veiries; 5. Ruggieri; 6. Mme Veiries; 7. Mme Piscaglia; 8. Raphaël; 9. Garrigue Alp.; 10. Ardouin; 11. Gros, etc... plus de 40 rentrants.

**Le Rallye de la Reine**  
 C'est le 19 octobre qu'aura lieu le rallye de la Reine du M. C. Nord de la France, à l'issue duquel sera élue la reine du Club.  
 Les concurrents pourront prendre le départ de 7 heures à 10 heures des bureaux du M. C. N. F. installés dans Valenciennes, Dun-



Le Rallye Peugeot du M. C. Villeurbanne: au départ.





Rosengart, C. I., 4 pl. com. neu. 13.500 fr. Tuffraud, 2, rue de la Seine, Issy-les-Moulineux (Seine).

Chez Pierre, le roi de la moto, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67. un lot de douze Morgan à partir de 1.500 francs.

Amilcar, C. 4. Eclair. démar. 4 pl. 4.800
Amilcar, C. G. S., sous pression 8.200
Mathis, 7 CV. 6 Cylindres 7.000
Mathis, 7 CV. Cabriol. 5.000
Bugatti, Type Brescia 8.500
Peugeot, 5 CV. Eclair. démar. 2.600
S. I. M. A., Spéc. mot. Ss. capot 4.000
Sandford, spécial compétition 18.000

Pierre, Le roi de la Moto, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.
Mathis, 8/7 CV. Torp. Luxe, 4 pl., écl. et dém. électr. exc. et gl. nom. acces. réelle occasion. M. Dantan, 5, rue Renard (rue Hoche), Créteil (Seine).

Attention au Shimmy, qui cause des dégâts graves à votre cyclecar, faire monter pour 100 fr. l'appareil spécial qui vous rendra la direction précise et sûre. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

Amilcar, 3 pl. entier. Refait nf. Eclair. dem. électr. Pneum. ballon (cause prend comm.), 6.500 fr. Debrand, 6, rue David-d'Angers (19<sup>e</sup>).

Il n'y a qu'un spécialiste, du 3 roues, c'est Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

SIDECARS

Cse santé, vends d'urgence Motoconfort 4 CV, side 1.500 fr. Fac. Dépôt de vin, 2, rue Letort, Paris (18<sup>e</sup>).

René Gillet, side bipl., éclair. Marchal, klaxon, t-sad, bonne occasion. 4.800 fr., voir Foire de la Moto, 241, avenue Daumesnil, Paris (12<sup>e</sup>).

Harley 18 T., side 2 pl., bon état. 1.800 fr. Marthe A., 8, rue du Pont-aux-Choux, Paris (3<sup>e</sup>).
Side à droite, à enlever d'urgence 550. Concierge, 89, rue de Tocqueville, Paris.

Indien sidecar, bon ét. de marche. Bas px. S'adresser 54 bis, rue Victor-Hugo, Courbevoie. Défense 04-54.

Les plus beaux sidecars, s'achètent chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roquette 07-67. Venez voir et essayer chez lui ses modèles légers pour 350 et 500 cmc.

Harley, side bi. pl. Tansad, ét. mécanique parf., 2 freins ind. tr. propres. Bons pneus acces. 2.000 fr. Claude, 25, bd Liberté, Le Perreux (Seine).

Harley, Side ent. revis. 2.500 fr. Ecr. J. Pessaud, 3, imp. du Labradour, Paris (15<sup>e</sup>).
Sidecar Monet-Goyon. 350,

MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité... adoptez les Groupes d'éclairage "LUXOR" Les PLUS ROBUSTES Les PLUS APPRÉCIÉS Dispositif spécial (Breveté) à manette pour éclairage CODE & ROUTE Exigez-le de votre fournisseur
TRAIZET & C<sup>ie</sup>, fabricants, 32, rue de Cambrai, PARIS-19<sup>e</sup>

CAMPHONINE Décalaminant et puissant préventif contre l'encrassement OPÈRE EN SERVICE NORMAL En vente partout. 20 fr. (Franco) 39, Rue de Châteaudun, 39 - PARIS Agents demandés - Chèques postaux: Paris 1338-47 - Agents demandés

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

Vends ou échange Motoconfort Jap? 3 CV, neuve, garantie, équip., contre vélo moteur sans permis. Danoux, 94, rue Voltaire, Levallois.
Cond. int., 4 pl., souple, Amilcar grand luxe, 7 CV, contre 5 CV cabriolet, préf. Rosengart. Goiffon, 89, rue de Tocqueville, Paris.
Ech. moto Indian, pr. side 1000, 3 vit., état neuf, pr. plus forte ou petite voiture. Laurent Ch. 6, rue Oger, Givet (Ardennes).
Echangerai contre 350 ou 500 cmc. Amilcar sport, fr. av.,

PIECES POUR B.S.A. TRIUMPH DALBIAC 1 rue des JARDINS S' PAUL PARIS

ar. impeccable. 178, rue de la Révolte, Levallois.

Superbe sidecar Soyer 500 cmc. A. G. T., grand sport, compl. équip., 1000 km., sous gar. Kronné pour cabriolet 5 HP. Citroën, Peugeot ou cyclecar grand sport. Auguste, 10, rue des Marronniers, Paris (16<sup>e</sup>).

Echang. Gnome D4., ét. neuf équip. cont. Darmont ou cyclecar pareil. R. Yvon, 54, rue Victor-Hugo, Angers.

Echang. side lip. Indian roulé 200 km., cont. Moto 350 Max mém. état. Lognon, 34, rue des Marquises, Antony (Seine).

Sup. Moto Robail-bloc mot. chaise, 500 cmc. 3 vit. Ent. équipée à échanger, cont. voiturette 5 CV. Bon ét. Tavani, 98, rue Meslard, Colombes.

ON DESIRE ACHETER

Achat comptant motos et voiturettes récentes. Rémy, 21, rue de Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>). T. Ménil. 76-39.

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous, 3, rue Aumont (13<sup>e</sup>).

Achat motos et voiturettes, comptant ou avances de suite 80 % de la valeur à 5 %, vente assurée. 178, rte de la Révolte, Levallois.

DIVERS

Un éclairage électrique est posé dans les 48 heures chez Jeanjean Motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

Jeanjean Motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, vend, échange, répare les motos toutes marques.

Bicycl. à moteur, b. état, 350 fr. Ultima 3 CV, 2 vit. 1.500 fr. Triumph 4 CV 2 vit. 1.500 fr. Terrot monov. 700 fr., tout état de marche. Girard Motos, Montdidier (Somme).

Les huiles augmentent de prix mais Pierre, le Roi de la Moto 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67, vend le Castrol X-L., 10 fr. 25 le litre le Benzol spécial, course, 15 fr. le bidon.

On demande un exc. mécanicien, pr la réparation des motocyclettes. Faire con. sér. sérieuses et prêt. M. François à Moto-Revue.

Garage spécial pour motos indépendant, chacun sa clef, 105 fr. par trimestre, prs, gare Montparnasse. S'adres. Guille mot. fruits et vins, 10, rue d'Odessa.

Phare acétylène, code 100 fr., Havet-82, bd de Port-Royal.

Le spécialiste de Gnome Rhone à Melun, place J.-Amyot, 6, a un stock intèr. de machines Gnome: M. 1., 1.200 km.; D., en excellent état; 2 champions de France; etc...

Automoto, modèle 1930-250. Prix 3.300., roulé 1.200 km. équip. complet. Biletta, 306, rue de Vaugirard.

Forton neuf 130 fr. S'adres. Letoq, 37, rue de Charonne, Paris (11<sup>e</sup>).

nos assurances

Notre "SERVICE DES ASSURANCES" peut faire assurer ses Abonnés à toutes les Compagnies d'Assurances (syndiquées ou non). Toutefois, la plupart de ces Compagnies appliquent le Tarif syndical sans aucune différence; d'autres, font de 5 à 20%. Nous faisons bénéficier nos Abonnés du maximum de ces différences, que d'aucuns appellent des "Commissions".

Par contre, la Compagnie "LE SIÈCLE" (C<sup>ie</sup> non syndiquée) consent des primes exceptionnellement réduites, du fait de notre contrat, déjà fort ancien, puisqu'il date de plusieurs années; nous sommes heureux de pouvoir en faire bénéficier nos Abonnés qui nous en font la demande expresse en nous remettant leur Bulletin d'Adhésion.

Voici nos Tarifs forfaitaires pour cette Assurance, y compris les Services Juridiques gratuits, et pour une garantie contre les accidents corporels et dégâts matériels causés aux tiers, pour 100, 150, 200 ou 300.000 francs. Nous conseillons de prendre une garantie moyenne de 200.000 francs.

Table with columns for GARANTIE TOTALE (100.000, 150.000, 200.000, 300.000) and rows for various motorcycle models like 'Jusqu'à 2 cv. 1/2', 'Ford 14 cv', etc.

Une ristourne de dix pour cent (10%), sur le montant total de ce barème, est faite aux Clubs amis qui sont en rapport avec nous. Ces ristournes peuvent atteindre, selon le nombre d'assurances faites dans l'année, un rappel jusqu'à 15 et 20% de remise.

COMBINAISONS INTÉRESSANTES:

L'ASSURÉ VEUT LAISSER CONDUIRE son véhicule par un ami: l'extension de la garantie lui est octroyée moyennant une Surprime de 25% sur les Tarifs généraux.

L'ASSURÉ VEUT TRANSPORTER UN AMI et lui étendre sa garantie:

Table listing insurance rates for different vehicle types: en Tansad (50% surprime), en Sidecar (50% surprime), en Cyclecar (35%), en Voiture (35%), en Camionnette (fixe de 130 fr.).

Avez-vous lu MOTO REVUE attentivement? Avez-vous vu que nous organisons des rallies? Avez-vous remarqué que des sorties sont faites avec notre Concours, par la plupart des Clubs; dans ce cas (Rallies, Concours, Sorties amicales) nos Assurances jouent, tandis que la plupart des Assurances sont annulées, du fait des Concours, Rallies, etc.

N'oubliez pas que l'Assurance aux Tiers ne vous garantit pas des dégâts que l'on vous occasionne: il vous faut, en telle occurrence, faire une action en justice. Or, la plupart d'entre vous n'ont pas le temps: faites donc un additif à votre Police qui vous permet de vous contre-assurer: D. I. A. ou D. A. S. Les Services de Contentieux et Juridiques sont absolument gratuits pour nos Abonnés-Assurés.

Et après, soyez prudents... mais tranquilles!

LE GARAGE RENOUVIER TOUS LES CYCLECARS TOUTES LES MOTOS 2 et 4, Rue Charles-Renouvier, PARIS Tél. Roq. 07.67



## Revente facile à bon prix.....

C'est à quoi l'on reconnaît  
la bonne marque

La MONET-GOYON se  
déprécie peu; même après  
un long service, elle reste tou-  
jours nerveuse et racée. Son  
aspect confortable donne con-  
fiance, et celui qui rachète  
une MONET-GOYON est  
toujours sûr de faire une  
affaire excellente.

Si vous aimez la moto,  
prenez une

**CATALOGUE  
SUR DEMANDE**

# MONET - GOYON

R. DU PAVILLON  
MACON

