

Ovalisation...

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

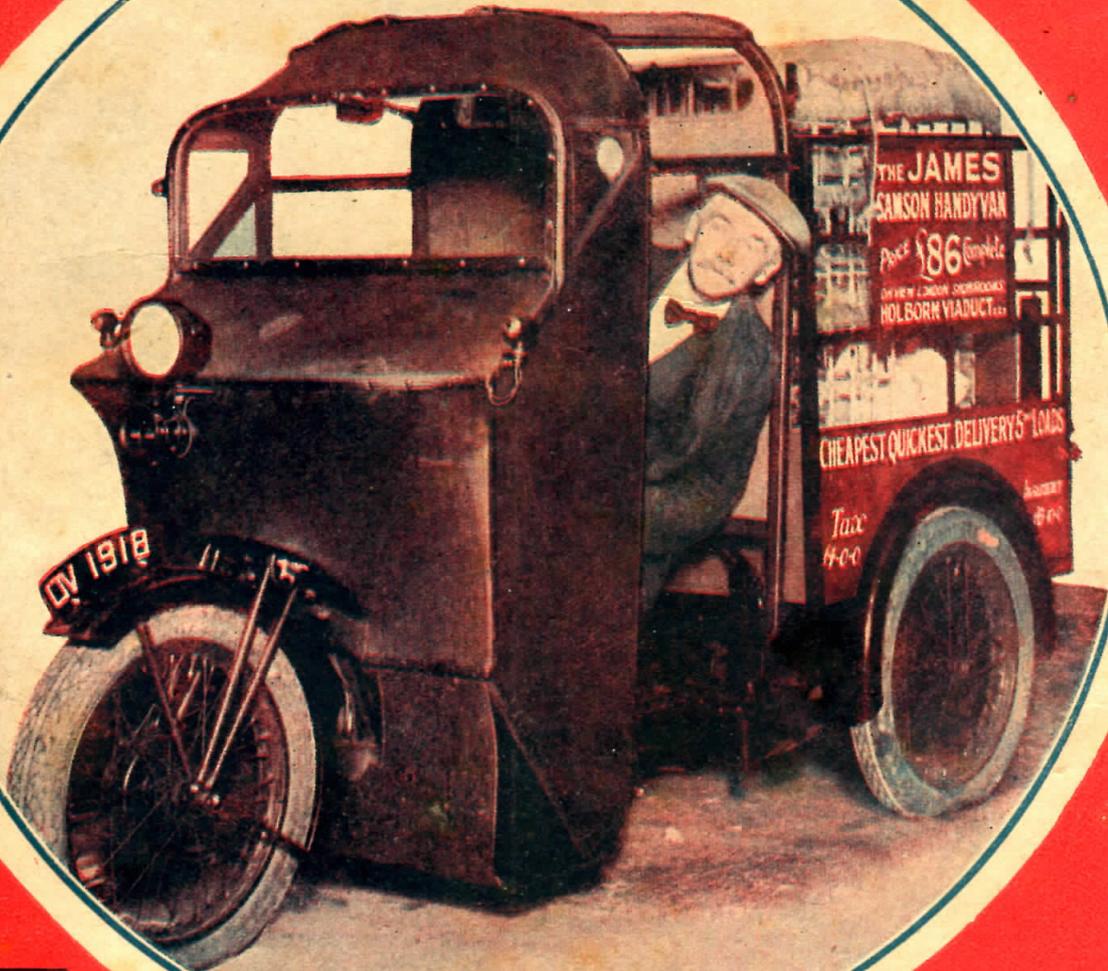
LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

20^e ANNÉE — N° 463
23 JANVIER 1932

et *Motocyclisme*
Automobilisme



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

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

Notre dernière couverture représentait un épicier transportant sa marchandise dans un side-car.

Voici un moto-tri anglais spécialement prévu pour le transport des marchandises. Le pilote est à l'abri. Regrettons seulement que la roue avant ne soit pas motrice.

NEW-MAP

Deux Modèles qui s'imposaient

UNE 250^{cm3} DE GRAND LUXE
D'un PRIX RÉDUIT, conçue
pour un long et dur service.

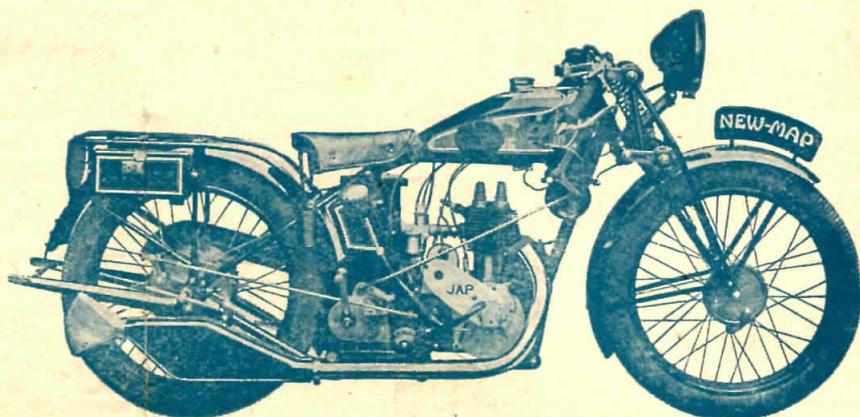
TYPE JTL 2
3.675 Francs

Moteur "JAP" - Boite "BURMAN"
3 Vitesses. - Magnéto à avance variable.
Carburateur "AMAC" à 2 manettes. - Cadre
semi-berceau. - Fourche à 4 amortisseurs.
Frein de direction. - Roue AR à broche et
Frein de 200 m/m. - Réservoir cuivre
chromé 12 litres. - Nickel, Chrome, etc...

Même modèle Grande Présentation, Roues,
Garde-Boues, Carter, Pots échappement chro-
més, avec panneaux noirs et filets blancs

4.075 Francs

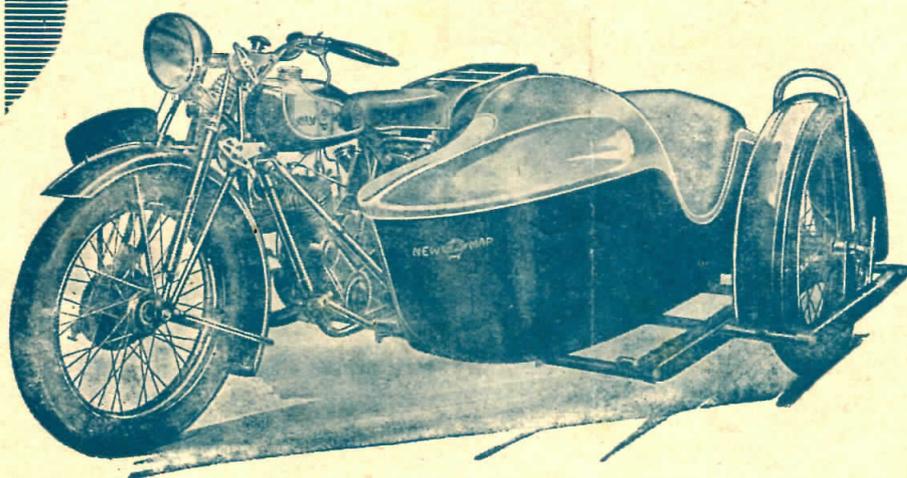
Supplément pour équipement électrique, Accus.
Klaxon 575 frs



UN ÉQUIPAGE SIDE-CAR

Grand Luxe, 4 CV. 4 Vitesses

Spécialement étudié pour vous permettre les plus longues
randonnées, le service le plus dur avec le maximum de
Sécurité et le minimum de Dépenses.



L'ÉQUIPAGE

M. 40

4 CV. - 4 VITESSES
ne coûte que :

6.750 Francs

VITESSE : 75 KM. H.

Moteur 350 cm³ incliné - Culasse détachable. - Boite "BURMAN" 4 vitesses
Roues AR à broche. - Freins de 200 m/m.
Fourche à 4 amortisseurs. - Réservoir en
cuivre chromé contenance 12 litres. - Équi-
pement électrique complet, accus, klaxon.
Garde-boue AR à charnière. - Nickel, Chrome.
Side-Car "TOUT ACIER" Grand Luxe.
Châssis embouti renforcé à 4 attaches, etc...

VENTE A CRÉDIT EN 10 MENSUALITÉS (DEMANDEZ NOS CONDITIONS)

Motocyclettes **NEW-MAP**

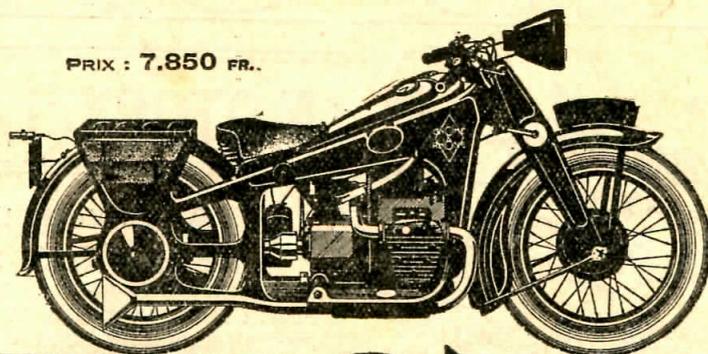
122-124, Avenue Lacassagne - LYON

Agent Général Paris et Nord
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES
FROTEY, 12, rue Jean-Nicot, 12
Paris (7^e) Téléph. SÉGUR 20-09

LES MOTOS GNOME

PRIX : 7.850 FR..

LA MOTO DE
TOURISME. LU-
XUEUSE ET D'UN
CONFORT SANS EGAL

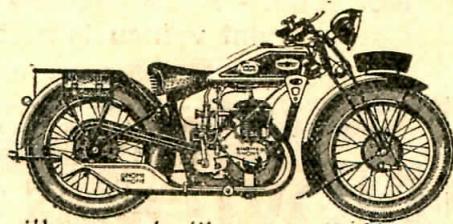


MOTO 5 CV. TYPE V2
2 CYL. TRANSMISSION
PAR CARDAN. CADRE
EN TOLE EMBOUTIE

RHÔNE

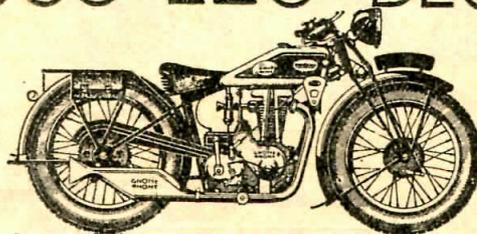
REPONDENT A TOUS LES BESOINS

PRIX :
4.250 FR..



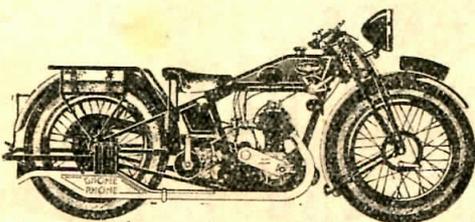
La moto du travailleur et de l'homme d'affaires
Bloc-moteur à soupapes latérales, Type M1, 4 CV, 306 cm³, Type E 3, 3 CV, 250 cm³

PRIX :
5.100 FR..



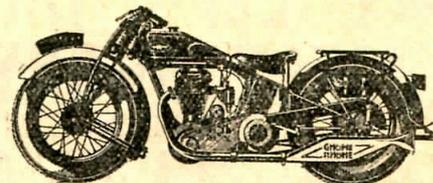
La moto légère et rapide pour les belles excursions
Bloc-moteur 4 CV, 350 cm³, Type CM1, soupapes commandées par culbuteurs

PRIX :
5.750 FR.



En solo, comme en side-car, la moto de tourisme idéale
Moto 5 CV, 500 cm³, Type D3 monocylindre à soupapes latérales

PRIX :
6.750 FR.



La moto du sportif épris de folles vitesses
Moto 5 CV, 500 cm³, Type D4 monocylindre à soupapes commandées par culbuteurs

Les prix ci-dessus s'entendent pour la machine sans éclairage électrique ni accessoires

Siège Social : 34, rue de Lisbonne, Paris - Mag. de vente : 49, aven. de la Grande-Armée, Paris - Succ. : Lille, Lyon, Marseille, Toulouse

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



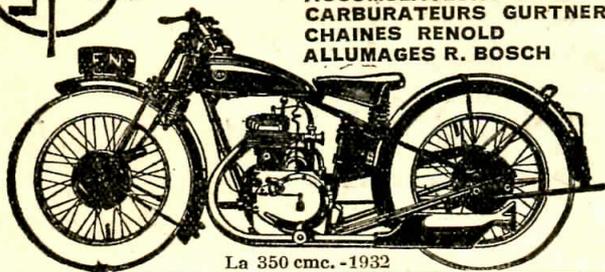
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE

(Belgique)

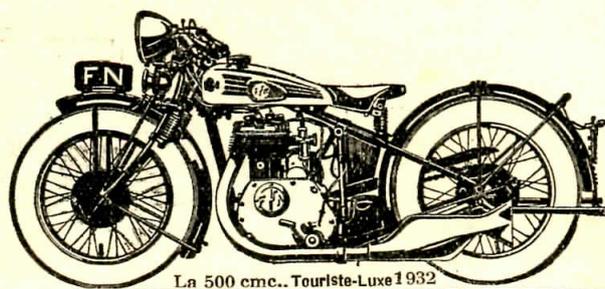
4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27

LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX

ACCUMULATEURS HUITRIC
CARBURATEURS GURTNER
CHAINES RENOLD
ALLUMAGES R. BOSCH



La 350 cmc. -1932



La 500 cmc..Touriste-Luxe 1932



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, 49, rue Lucie, SAINT-MAUR (Seine)

Veillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs

inclus, votre nécessaire comprenant :

- 1 boîte Hermetic-Rodex Mixte
- 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____
Rue : _____ Ville : _____

MOTOCYCLISTE !!!

Avez-vous un NOVI ?

Les équipements NOVI sont les seuls susceptibles de vous donner entière satisfaction... Ils répondent aux prescriptions réglementaires et sont homologués par le Ministère des Travaux Publics : Agréé AB. TP. N° 259.

Plus de deux cent mille Novi sillonnent les routes et assurent la sécurité des usagers.

Demandez l'équipement parfait... Celui qu'on ne discute pas.

Lors de l'achat d'une machine neuve, exigez-le de votre fournisseur.

NOVILUX - ALTERNNOVI - DYNNOVI
ont vaincu la nuit

PRIX à partir de frs : 295

Notices et catalogues chez tous les Agents et à

Novi

12 à 16, Chemin-des-Vignes
PANTIN (Seine)

Téléphone { Combat 14-42
Villette 04-15

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

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, GARANTIE 6 MOIS

CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS

LIVRAISON EN 24 HEURES - PAS D'ASSURANCE OBLIGATOIRE

OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN
PERMIS GRATUIT

ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

LA MOTO POUR TOUS MOTOS NEUVES — 137, Avenue de Choisy, PARIS (13^e) — Téléphone: Gobelins 07-76
OCCASIONS — 3, Rue Aumont, PARIS (13^e) — Téléphone: Gobelins 07-76

RENÉ GILLET

a baissé ses prix

RENÉ GILLET

construit une 500 cmc.

pour le solo ou le side-car complétant la gamme de ses modèles connus, 350 cmc, 750 cmc. et 1000 cmc. qui sont livrés avec ou sans suspension arrière élastique brevetée en France et à l'Étranger.

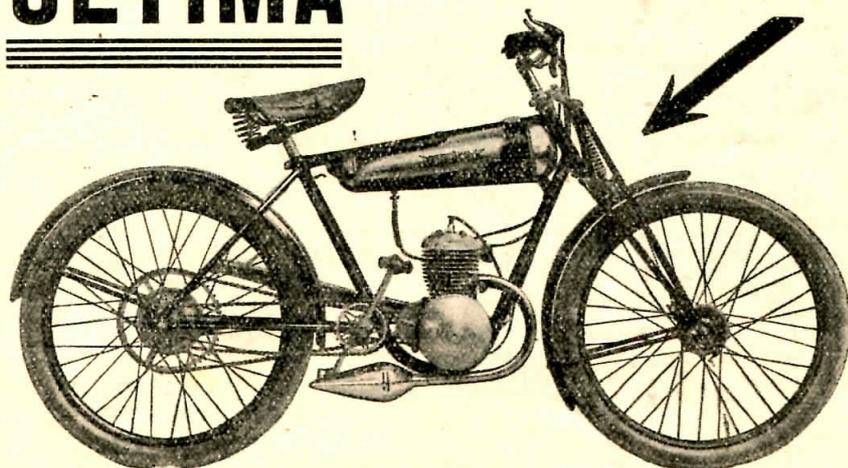
RENÉ GILLET

livre une boîte 4 vitesses

brevetée en France et à l'Étranger sur tous ses modèles avec suspension arrière élastique.

DEMANDEZ LES NOUVEAUX CATALOGUES
aux **Etablissements RENÉ GILLET & C^{ie}**
128, Route d'Orléans - MONTROUGE (Seine)

ULTIMA : son VÉLO-MOTEUR



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

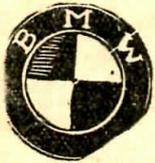
entièrement chromé

Prix: 1650 fr.

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

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

Motocyclettes ULTIMA, Catalogue sur demande à **E. BILLION, Construc.**
24 à 24 ter, Rue du Commandant-Faurax, LYON (6^e)

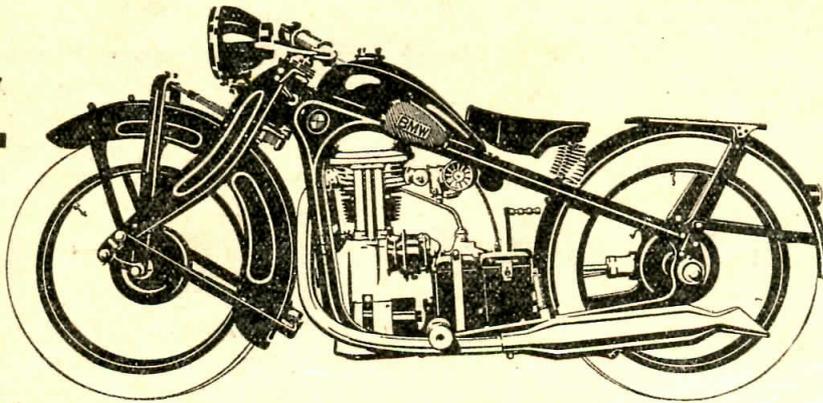


La R4 **BMW** 1932

déchainera l'enthousiasme !
de tous les motocyclistes !

5CV

bloc
moteur
à
cardan



ELLE EST EXPOSÉE CHEZ

LATSCHA

16, rue Aug.-Bailly, Asnières

PRÉVOST

26, Av. de la Grande-Armée

VOYEZ-LA AUSSI

56, Boulevard de Clichy, 56

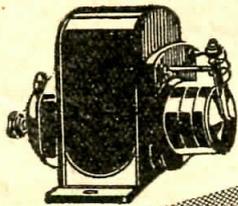
Complètement équipée avec éclairage et avertisseur **Bosch**, compteur kilométrique, poignée tournante **Magura**, pneumatiques 26x3.5 **Continental**.

Frs. 8.750

LIVRAISON COURANT FÉVRIER — CATALOGUE 1932 SUR DEMANDE

Agent général. **Victor BASTIDE**, 56, Bd de Clichy, Paris - Métro **PIGALLE BLANCHE**

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET DE MOTO



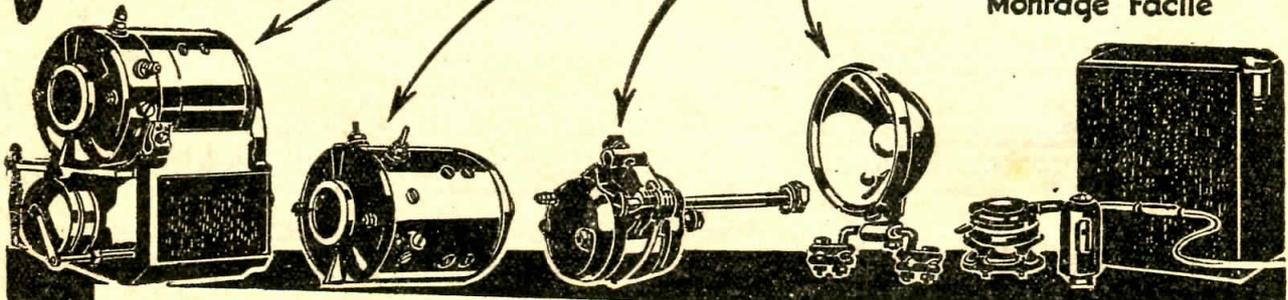
Magnéto d'allumage

Usines et
Bureaux
93 route d'Heyrieux
LYON 7^e

Magnéto France

sa magnéto-dynamo
sa dynamo
son "Alternor"
son appareillage conforme
au Code de la Route

Rendement
inégalé jusqu'ici
Montage facile



PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

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

“MOTO REVUE”

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

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

MANIFESTATIONS FERMÉES

NOUS avons bien peur que les manifestations fermées réservées aux membres d'un club ou même à ceux des clubs faisant partie d'une U. M. R. n'aient qu'un succès très modeste.

Il ne peut être, croyons-nous, question d'épreuves de vitesse, et à cet égard cela vaut mieux. Il y a certes des amateurs adroits et capables de faire bonne figure dans une compétition, mais il y en a aussi qui n'ont pas assez d'expérience et qui seraient dangereux en course. De plus, exception faite pour des clubs importants et riches, l'organisation d'une épreuve de vitesse est trop coûteuse. Si on peut, il est vrai, recourir aux services de chronométrateurs adjoints qui, le plus souvent, ne demanderont pas de rémunération, il y a d'autres frais sur lesquels il serait périlleux de lésiner, comme les assurances, le service d'ordre, etc. Comment couvrir ces frais ? Au moyen des droits d'engagement. On est dans bien des cas obligé de les fixer à une somme infime. Au moyen des entrées payantes ? Le public ne sera pas attiré par une course d'amateurs surtout si ce spectacle est payant. Il veut de vedettes. Il y aura donc des frais élevés sans une contre-partie de recettes. Une épreuve de vitesse ouverte uniquement aux membres d'un club paraît donc vouée à un échec et fera dans les finances du club une brèche importante.

Une épreuve de régularité présente de moindres difficultés d'organisation et revient moins cher. Pourtant si on veut avoir des concurrents, il faut choisir un itinéraire court, un long trajet entraînant des dépenses élevées pour les concurrents. Au fond nous ne pouvons espérer dans ce cas organiser une épreuve qui soit une épreuve de machines. Il y a pour cela des manifestations ouvertes, à condition encore qu'elles ne constituent pas de petites promenades de santé comme le sont quelques épreuves au titre ronflant. L'absence de publicité d'ailleurs enlève à ces manifestations fermées toute répercussion commerciale. Dans ces conditions les qualités des conducteurs sont seules à mettre en valeur. C'est exactement le contraire des manifestations ouvertes où, dans la mesure du possible, ce sont les qualités des machines seules qui

doivent apparaître. Si l'on veut éprouver, dans une manifestation fermée, les qualités des conducteurs, nous serons donc amenés à établir un règlement très différent. Nous n'aurons plus besoin d'un long circuit, mais d'un circuit de faible développement comportant de nombreuses difficultés. Autant nous ne sommes pas partisans pour les épreuves ouvertes de la formule des reliability trials anglais, autant il nous semble que cette formule convient aux épreuves d'amateurs. Imaginez un circuit d'une quinzaine

de kilomètres, empruntant de petits chemins, comportant de dures rampes, des ornières, etc. Contrôle très sévère de la marge, pénalisation pour mettre pied à terre, etc. Faites couvrir un tel circuit cinq ou six fois et vous aurez assez d'éliminations. Il devrait y avoir dans chaque région plusieurs compétitions de ce genre et de difficulté croissante, et c'est pendant la mauvaise saison qu'elles devraient avoir lieu. L'U. M. F. aurait ainsi dès le début de la saison des champions qui eux s'aligneraient dans des compétitions interrégionales.

En somme il ne nous semble pas que les compétitions de vitesse doivent être retenues pour les manifestations fermées. La capacité de la machine est le facteur essentiel et tel qui pourra s'offrir un engin de 15 à 20.000 francs sera à peu près assuré de la victoire alors qu'un conducteur plus habile ne pourra rien faire avec une machine insuffisamment rapide. Au risque de passer pour des fossiles, nous avouons que nous ne verrions pas sans appré-

hension certains amateurs sur une machine capable d'atteindre le 150. De plus l'organisation d'une épreuve de vitesse entraîne de gros frais. Ce qu'il nous faut ce sont des manifestations auxquelles les amateurs puissent prendre part avec leur machine habituelle, et dans lesquelles les machines de tourisme aient autant de chances que les supersports. Un circuit assez court comportant de grosses difficultés permettra au contraire de mettre sur pied une épreuve de régularité à laquelle tous pourront participer avec le minimum de frais. Il y aura peut-être des bûches, des machines endommagées, mais les accidents graves ne sont guère à redouter.

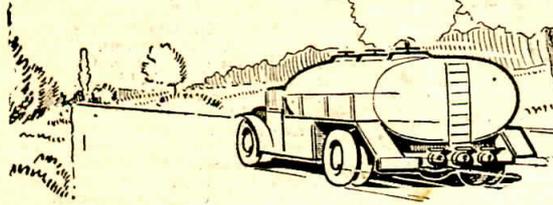
SOMMAIRE

N^o 463

du 23 Janvier 1932

La question économique du carburant, par R. BLAZY.....	72
Par-ci, par-là.....	73
Le motocycliste imprudent.....	74
Les routes dangereuses, par DORDIGNAC.....	75
Propos circulatoires, par T. SCHOCK.....	77
Ovalisation, par H.-P. BORESTROKE.....	79
Fantaisie sur le tourisme.....	81
Informations.....	82
Hors-bords, par A. GILLE.....	83
A travers la Presse, par le GUEITEUR.....	85
De la moto à l'avion, par O. de CARFORT.....	87
Le Salon de Londres, par R. SEXÉ.....	89
La Moto en Italie.....	91
Consultations techniques.....	92
Fabricants.....	93
Clubs.....	94

LA QUESTION ECONOMIQUE DU CARBURANT



Il y a quelque chose qui échappe à ceux qui font du grand tourisme ou de grands trajets et qui sont obligés de se ravitailler en carburant dans les grandes villes, c'est la somme qui revient à l'Etat sur chaque bidon d'essence acheté.

Tournons-nous donc vers l'étranger, puisque la majeure partie de notre carburant provient des puits étrangers, et essayons de voir l'incidence des droits de douanes sur les carburants et plus simplement sur l'essence de tourisme, la seule qui puisse intéresser les motocyclistes.

Ce carburant entre en France sous la dénomination douanière d'essence de pétrole raffinée (tourisme).

Les droits qui en majorent la valeur sont nombreux et variés. Qu'on en juge :

Droits de douane ...	44 fr.	les 100 litres
Taxe intérieure	18 —	—
Majoration	12 —	—
Surtaxe temporaire .	10 —	—
Perception pour l'O.		
N.C.L.	10 —	les 100 kilos

et ce n'est pas tout. A cette liste, il faut encore ajouter un droit de permis (3 fr. par destinataire), une redevance (25 fr. par importation), un droit de statistique (0 fr. 90 par tonne), un droit de timbre administratif (0 fr. 20 par 100 fr. ou fraction de 100 fr.) et une taxe à l'importation (2 % sur la valeur de la marchandise majorée des droits de douane).

Voilà qui semble bien compliqué et qui l'est, en effet, réellement.

Prenons un exemple concret, afin de montrer de quel pourcentage est majorée par cette suite de droits et de taxes, la valeur de 100 litres d'essence.

Supposons, par exemple, que nous voulions importer 393.458 litres d'essence raffinée. Pour cela, il nous faut tout d'abord, une licence d'importation, sur laquelle nous n'insisterons pas. Nous présentons donc notre déclaration d'importation au service des douanes. Ce dernier doit reconnaître la densité de notre liquide et à ce sujet le laboratoire des finances lui fournit toutes les précisions utiles.

La densité de l'essence de tourisme est d'environ 0,726 à 15°. Cette indication nous permet de déterminer le poids de notre importation, soit : 284.785 kilos.

Après ce préluce, voici comment le service des douanes, liquide la déclaration :

Droit de permis	3 »
Redevance	25 »
Statistique, 285 x 0,90	256 50
Droits de douane : 393.458 litres multipliés par 44 fr. les 100 litres	173.121 52
Taxe intérieure : 393.458 lit. multipliés par 18 fr. les 100 litres	70.121 52

Majoration : 383.458 litres multipliés par 12 fr. les 100 litres	47.214 96
Timbre administratif à 0,20	583 »
Taxe à l'importation 2 %.	9.514 62
O.N.C.L.	2.847 85
Surtaxe temporaire	19.672 90
	<hr/>
	324.036 79

Ainsi donc pour entrer en possession de notre essence, nous devons payer à la Douane la coquette somme de 324.036 fr. 79, c'est-à-dire 0 fr. 8236 par litre. Ce qui est énorme, car en ajoutant les frais de transport, et autres frais, on n'arrive pas loin de 1 franc par litre, de 5 francs par 5 litres, ce qui est en somme plus de la moitié du prix que nous payons notre essence !

Il y a donc 50 % du prix de vente qui va à l'Etat !

Et les taxes semblent vouloir, à l'avenir, être encore plus lourdes. Mais ce n'est pas fini !

**

Il nous faut essayer maintenant de voir quelle est la part qui va au producteur.

Nous avons dit plus haut que la taxe de 2 % s'appliquait sur la valeur de la marchandise majorée des droits de douanes. Cette taxe est appelée en d'autres lieux : taxe sur le chiffre d'affaires.

Il faut savoir que toutes les déclarations présentées à la Douane doivent mentionner, en plus de la dénomination

tarifaire de la marchandise, le poids la valeur et toute autre unité nécessaire à la liquidation, qui, dans le cas qui nous intéresse, est le litre.

Mais les importateurs ne sont pas libres de déclarer une valeur quelconque ; ils sont liés, en ce qui concerne l'essence et autres produits analogues, aux prix fixés mensuellement par des barèmes. Dans l'exemple cité plus haut, la valeur est celle du barème de mai : 41.91 les 100 litres.

Cette valeur est déterminée d'une manière précise et assez compliquée par la méthode suivante, dans laquelle intervient des unités anglaises :

Prix d'achat, les 1.000 kilos...	528 03
Fret 10/ la tonne 62 fr. 09....	53 10
Assurance 0,25 %	1 47
Déchet de route 1,5 %	8 81
Frais de déchargement	2 »

Soit aux 100 litres : 43 fr. 09. 593 41

Valeur adoptée :

Moyenne proportionnelle :

$$\frac{1}{5} \times 37.20 + \frac{4}{5} \times 43.09 = 41.91$$

La taxe de 2 % dans l'exemple cité porte donc sur une somme de 475.730 fr. 07.

Ainsi, cette suite aride de chiffres et de nombres nous conduit à cette conclusion :

L'essence est présentée à nos frontières à 41 fr. 91 les 100 litres, elle est soumise à des droits moyens de 82 fr. 36 les 100 litres. Elle revient donc à 124 fr. 26. Elle est vendue entre 160 et 180 fr. !

**

Chacun pourra tirer de ces chiffres les conclusions qu'il lui plaira.

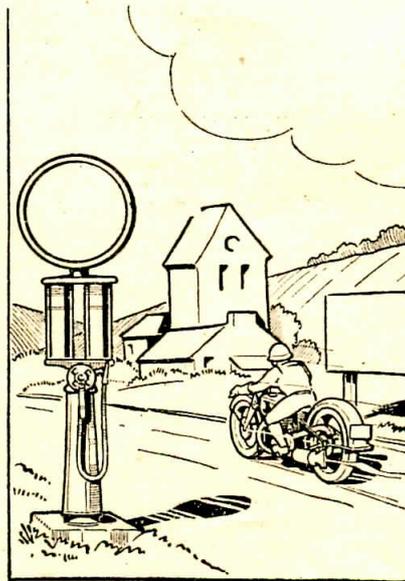
Néanmoins, on n'insistera jamais assez sur le fait que le prix de vente du carburant est à la base même du développement de la traction automobile, qu'il s'agisse d'autos, d'avions, de motos ou de navires. Alors que les constructeurs français font actuellement un effort considérable pour s'imposer non seulement sur le marché national, mais encore sur le marché mondial, alors que les vélomoteurs sont un genre de locomotion populaire à l'extrême, le prix du carburant est hors de proportion avec ce qu'il devrait être.

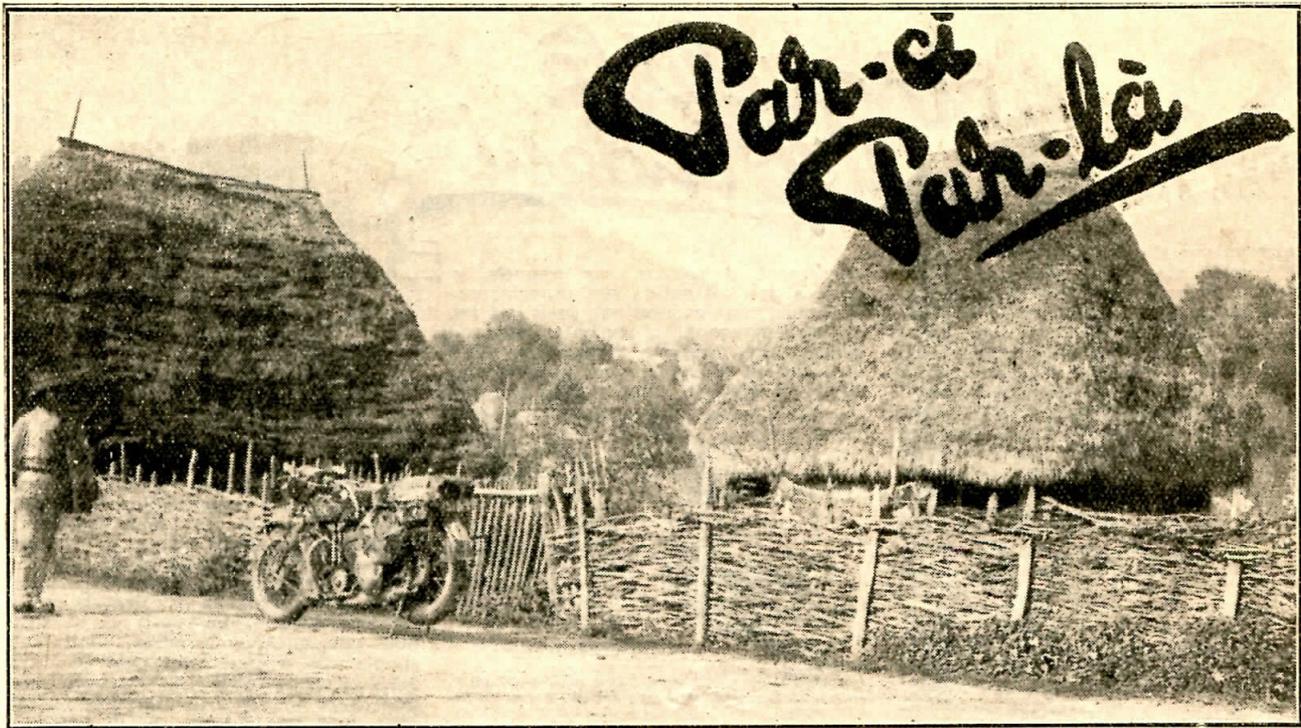
Mais toutes ces considérations, si importantes soient-elles, ne résolvent pas la question de la variation du prix de vente de l'essence. On nous a objecté des questions de transports automobiles et ferroviaires. Nous avons, dès le début de cet article, produit des arguments contre.

Alors ?

Aucune solution convenable ne s'étant présentée, la question reste posée.

Robert BLAZY.





En Roumanie : le contraste est saisissant de cette moto symbole de l'activité industrielle moderne, et de ces chaumières rustiques où le plus élémentaire confort, l'hygiène, les distractions sont inconnues.

AMNISTIE

LA loi d'amnistie qui a été votée dernièrement a pour effet d'annuler les frais de l'amende elle-même. Mais qu'on ne s'y trompe pas, si l'amende est amnistiée, contrairement à ce que la plupart croient, les frais de justice restent bel et bien dus, et ceux qui ne les payeraient pas risqueraient de voir un beau jour l'inspecteur de la P. J. venir les chercher pour un petit séjour dans un lieu fort peu agréable.

Amnistiés, attention, payez vos frais de justice !

HUM !... HUM !...

UNE marque anglaise vient de lancer un système de changement de vitesse qui est tout simplement une adaptation d'un levier à main au sélecteur habituellement commandé au pied.

Le principal avantage du changement de vitesse au pied — avec ou sans sélecteur — étant de permettre de ne pas lâcher le guidon au moment où on a précisément le plus besoin de le tenir, nous ne voyons pas bien l'avantage d'un tel système.

OU ALLONS NOUS ?

TOUT près de l'Opéra, un magasin attire l'attention des passants par des inscriptions sur le pavé de bois, faites des mêmes clous qui servent aux passages cloutés.

Comment a-t-on pu autoriser une chose pareille ? A-t-on songé un seul instant aux dangers de dérapage par temps de pluie que cela pouvait faire naître pour tous ceux qui roulent sur deux roues, cyclistes et motocyclistes.

Vraiment on fait un peu trop bon marché de notre vie !

ALLONS, UN BEAU MOUVEMENT

UN projet est actuellement à l'étude, tendant à supprimer la plaque des vélos, ce qui est fort bien, le cycle étant, soit un outil de travail, soit — et ce dans de nombreux cas — un admirable engin de sport, et il sied d'encourager le plus possible les braves petits gars qui l'été dans les interclubs routiers, l'hiver dans les cross-cyclo-pédestre se disputent âprement la victoire.

Qu'attend-on pour supprimer aussi, à l'instar de l'Allemagne, l'impôt sur les motos jusqu'à 200 cmc., ou de l'Italie, jusqu'à 175 cmc. ?

Il est vrai que cette suppression, entraînerait probablement une nouvelle taxe sur les pneus. Alors... est-elle souhaitable ?

UN PERMIS POUR MONTER A VELO ?

Nos voisins de l'Est n'en sont pas encore là. Cependant ils y viennent. Il est question en Allemagne de poser le principe d'un âge minimum pour pouvoir monter à vélo. Certains veulent fixer cet âge à 18 ans.

Ce serait un sérieux coup porté au développement de la bicyclette.

Sans aller jusque-là il semble qu'un minimum de connaissance du code de la route pourrait être exigé des cyclistes.

Car il y a une vérité élémentaire que les pouvoirs publics n'ont pas encore compris, mais qui commence cependant à faire son chemin dans les esprits : c'est que tout obstacle, mouvant ou non, placé sur la route constitue directement ou indirectement, pour lui ou pour les autres, un danger ou une source de dangers.

En vertu de ce principe, la bicyclette, rarement dangereuse par sa vitesse propre, l'est souvent par le désordre et la

fantaisie avec laquelle elle est conduite sur la chaussée.

Exiger un permis pour monter à vélo serait donc ridicule, car pour se tenir à vélo il faut savoir garder son équilibre, et celui qui ne sait pas n'ira pas sur la route pour la bonne raison qu'il aura ramassé la hûche avant même d'avoir dépassé le portail de son jardin.

En revanche, exiger que le cycliste connaisse les règles de la circulation et se comporte d'une façon non dangereuse pour les autres est non seulement normal mais indispensable.

Et cela, les pouvoirs publics n'ont pas encore su le comprendre.



CONCORDAT

Sont invités à se rendre au Tribunal de Commerce, salle des assemblées de créanciers, aux jours et heures indiqués ci-après pour entendre le rapport des syndics sur l'état des faillites et délibérer sur la formation des concordats ou, s'il y a lieu s'entendre déclarer en état d'union et, dans ce dernier cas, être immédiatement consultés, tant sur les faits de la gestion, que sur l'utilité du maintien ou du remplacement des syndics et, s'il y a lieu, des contrôleurs. MM. les Créanciers des ci-après nommés :

E. Cheret et A. Desmoulin, Société en nom collectif (en liquidation), ayant pour objet le montage et la réparation de motocyclettes, sidecars et cyclecars, avec siège 26, allée d'Antin, Le Perreux (Seine), ladite Société composée de : 1° Etienne-Henri Cheret, demeurant à Pontoise (Seine-et-Oise), rue de Rouen, n° 61, et 2° André Desmoulin, demeurant à Paris, 45, avenue Junot (18°), Le 8 janvier 1932, à 1 heure et demie, (Numéro 41129 du greffe).

Le motocycliste imprudent

DEPUIS une dizaine d'années la moto connaît une vogue enthousiaste qui augmente de jour en jour. Le nombre considérable de machines qui sillonnent les routes de campagne aussi bien que les rues des villes, montre que ce modeste véhicule a su s'imposer à tous, au travailleur comme au touriste, par ses qualités d'économie, de confort et de simplicité. Mais au fur et à mesure que la moto se répand et que le nombre de motocyclistes croît sans cesse, on constate que les accidents deviennent de plus en plus fréquents. Certains journaux motophobes profitent de cela pour présenter la moto à leurs lecteurs comme un engin dangereux avec lequel on risque constamment de se tuer. S'ils approfondissaient un peu plus la cause de la plupart des accidents ils verraient qu'elle ne réside pas dans le manque de stabilité et de sécurité de ce véhicule mais presque toujours dans une faute ou une imprudence du conducteur. Quand les motocyclistes et tous les usagers de la route en général deviendront un peu plus prudents et auront un peu mieux conscience des dangers qu'ils risquent eux-mêmes ou qu'ils font courir aux autres, peut-être verrons-nous alors le nombre des accidents diminuer dans une proportion très sensible.

Les fautes commises le plus souvent par les motocyclistes constituent soit des infractions aux prescriptions du Code de la Route, soit des imprudences qui,

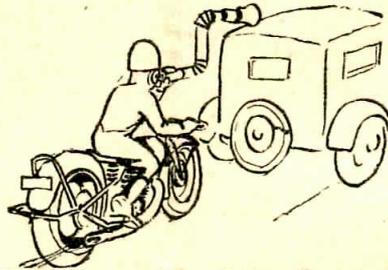


Ne doublez jamais une voiture en haut d'une côte, c'est une pratique des plus dangereuses.

bien qu'insignifiantes parfois par elles-mêmes, peuvent avoir de fâcheuses conséquences et entraîner des accidents plus ou moins graves. La circulation sur les routes est actuellement si intense qu'il est indispensable que tous les usagers connaissent leurs droits et leurs devoirs et qu'ils se conforment scrupuleusement aux règlements élaborés par le législateur dans le but de leur donner plus de sécurité. De même que dans un pays civilisé on ne saurait concevoir une société où chacun ferait ce qui lui plairait, on ne peut pas admettre que les usagers de la route se conduisent selon leur fantaisie et leur bon plaisir : il faut, aussi bien dans l'un que dans l'autre cas, que chaque individu obéisse à une règle commune et observe les prescriptions qui lui éviteront souvent de fâcheux ennuis.

La route présente certains points prin-

cipalement dangereux sur lesquels le Code attire l'attention des usagers non seulement en les invitant mais en les obligeant à se montrer prudents. Le motocycliste qui arrive à vive allure dans un tournant plus ou moins masqué sans avoir signalé son approche d'un coup

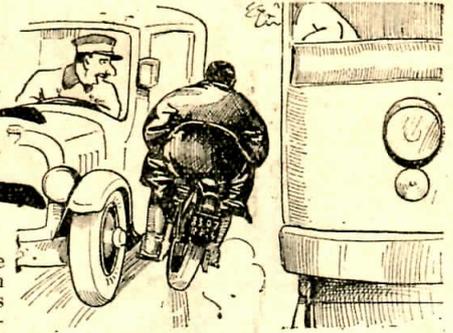


Un périscope coudé serait très utile pour voir ce qui se passe devant une voiture avant de la dépasser.

de corne ou de klaxon et qui se tient sur sa gauche au lieu de garder sa droite, commet une faute grave en même temps qu'une imprudence dont les conséquences peuvent être très sérieuses ; il désobéit au Code de la Route et encourt de ce fait une sanction pénale mais, chose plus grave, il risque de rentrer en collision avec un autre véhicule ou de se jeter sur un piéton qu'il n'aura pas pu voir assez tôt pour l'éviter, causant ainsi par sa faute un accident dont il pourra parfois être lui-même une victime.

Il en est de même du motocycliste qui se hasarde à rouler la nuit sans éclairage avec ou éclairage tout à fait insuffisant. En faisant ainsi il peut, s'il rencontre les agents de l'autorité publique, se faire dresser procès-verbal car il viole l'article 24 du Code de la Route mais il risque aussi constamment d'aller se jeter sur un obstacle qui se trouve sur la route et qu'il ne peut pas voir à cause de l'obscurité. La plupart des accidents qui surviennent la nuit ont pour cause initiale un éclairage défectueux qui ne répond pas aux exigences de la loi ; aussi le motocycliste prudent, soucieux de sa sécurité et de celle des autres, ne se hasarderait jamais à rouler la nuit sans avoir sa machine équipée d'un éclairage suffisamment puissant pour lui permettre de bien voir la route.

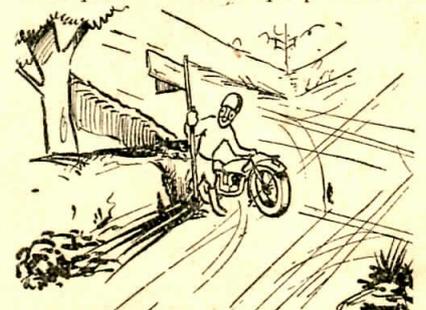
Doubler un véhicule dans un tournant ou au sommet d'une côte, traverser une agglomération à vive allure, rouler à gauche alors qu'on devrait se trouver à droite, aborder un virage ou une bifurcation sans ralentir, dépasser une voiture sans se rendre compte si la route est libre devant soi, sont autant de fautes graves qui peuvent être sanctionnées par la loi, car en les commettant on enfreint les prescriptions du Code de la Route, mais elles risquent aussi d'être la cause d'accidents plus ou moins graves qu'un peu de prudence permet facilement d'éviter ou tout au moins d'atténuer. On dit et avec raison que « la crainte du gendarme est le commencement de la sagesse » :



on remarque, en effet, certains motocyclistes qui se montrent assez prudents et assez respectueux du Code de la Route dans les endroits où ils craignent de se trouver face à face avec des Agents de la force publique, mais dès qu'ils se croient seuls, hors des regards de ceux qui sont chargés de faire respecter les règlements, ils roulent comme des fous selon leur fantaisie sans plus s'occuper d'observer les règles de la plus élémentaire prudence. Une telle façon d'agir de leur part, montre qu'ils n'ont nul souci des dangers qu'ils risquent et qu'ils font courir aux autres : pour eux, observer la loi se réduit tout simplement à éviter une contravention alors qu'ils devraient constamment faire preuve de la plus grande prudence aussi bien dans les endroits où ils peuvent être vus par les gendarmes que dans ceux où ils sont presque certains de passer inaperçus.

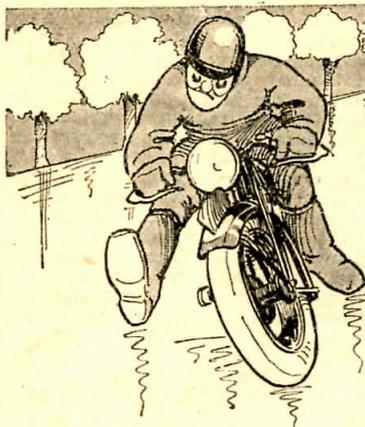
À côté des imprudences de cette nature, il y en a d'autres commises bien souvent par les motocyclistes, qui bien que n'étant pas répréhensibles au point de vue juridique, constituent tout de même des fautes sérieuses car elles peuvent être la cause directe d'accidents assez graves. Descendre une côte raide et longue en mettant le levier des vitesses au point mort, prendre à vive allure un virage un peu brusque sur un sol glissant, rouler à une vitesse exagérée sur une route défoncée, circuler en moto sans tenir le guidon, sont des façons de faire, nullement défendues par la loi, mais qui constituent tout de même des imprudences graves dont les conséquences peuvent être parfois mortelles.

D'une façon générale, le motocycliste qui a le souci de sa propre sécurité et de celle des autres, doit s'interdire systématiquement tout ce qui présente un



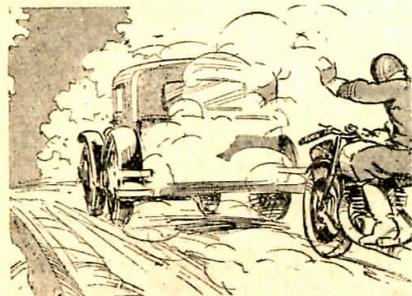
Aux carrefours, assurez-vous qu'aucun véhicule n'approche avant de vous engager.

caractère dangereux. En roulant sagement et prudemment à une vitesse qui sera fonction de la route et des circonstances, et non des possibilités de sa machine, il évitera ainsi bien souvent l'accident fatal, ce noir fantôme qui le guette constamment.



Ses routes dangereuses

DEPUIS ces dernières années les accidents de la circulation deviennent de plus en plus fréquents et leur nombre augmente sans cesse. Cette augmentation est naturellement étroitement liée à l'accroissement incessant de la quantité formidable de véhicules qui sillonnent un peu partout les routes : en très peu de temps le nombre d'autos et de motos a doublé. Si nous avons à déplorer si souvent, lors d'une chute ou d'une collision, la mort de un ou de plusieurs accidentés, ce n'est pas parce que ces véhicules manquent de stabilité et de sécurité, leur emploi est aussi sûr que celui de n'importe quel autre moyen de transport, mais neuf fois sur dix la véritable cause de l'accident réside dans une faute grave commise par



La grosse voiture, qui, devant vous, soulève un nuage d'épaisse poussière constitue un des dangers de la route.

le conducteur qui, presque toujours grisé par la vitesse n'a pas su prévoir le danger qui le guettait et prendre les dispositions nécessaires pour l'éviter. A la faute de l'automobiliste ou du motocycliste, il faut aussi joindre la responsabilité de la route qui, par son état défectueux, est cause, bien souvent, d'accidents graves et parfois même mortels.

Une route peut être dangereuse non seulement à cause du mauvais état de son sol, mais aussi parce que son tracé ou son profil présentent pour la circulation de réelles difficultés. S'il n'y a presque pas de danger à rouler, même à une allure rapide, sur une route de plaine droite et large au sol en bon état, il n'en est pas de même pour les routes défoncées aux innombrables « nids de poule » qui impriment à la moto la mieux suspendue des secousses formidables qui rendent la conduite de la machine d'autant plus difficile que celle-ci est plus légère. De plus, on risque constamment malgré

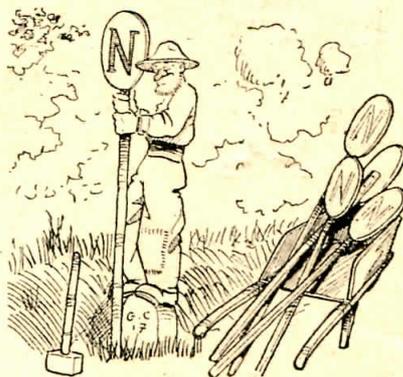
la réelle solidité des métaux employés, de fêler et même de casser le cadre ou les roues, car dans une moto ce sont ces parties-là qui ont le plus à souffrir du mauvais état du sol sur lequel on roule.

Si les routes goudronnées au sol presque plat constituent en temps sec la surface idéale qui permet de rouler en toute sécurité, il n'en est pas de même de celles où le sol trop bombé occasionne

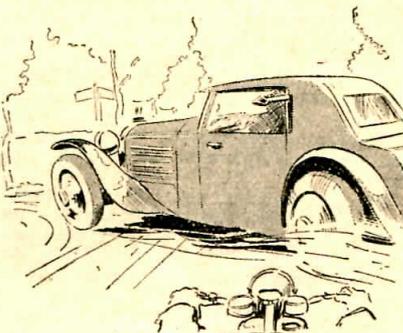
lorsqu'il roule sur de telles routes, que sa machine manque d'adhérence avec le sol et a une forte tendance à déraiper au moindre coup de frein.

Les routes mal empierrées, au sol défectueux recouvert en temps de pluie par une boue glissante, sont aussi très dangereuses pour le motocycliste qui doit, s'il veut éviter les dérapages et ses désagréables conséquences, rouler prudemment à une allure très modérée de façon à éviter autant que possible une chute. Il en est de même pour les bas-côtés de certaines routes, où l'on est parfois obligé de passer pour croiser ou pour doubler un autre véhicule : couverts d'une épaisse couche de poussière en été, boueux et défoncés en hiver, ils présentent certains dangers, principalement pour le motocycliste dont la machine a besoin pour bien adhérer au sol que celui-ci soit ferme et résistant.

Ce n'est pas uniquement l'état de la chaussée qui rend une route dangereuse, son tracé et son profil y contribuent aussi pour une large part. Tandis que les routes de plaine, droites et larges, permettent de rouler avec le maximum de sécurité, il n'en est pas de même de celles qui présentent de nombreux virages dont la plupart sont masqués par des arbres ou des constructions ; la visibilité y étant réduite dans une proportion plus ou moins grande, le motocycliste devra, surtout aux tournants, ralentir son allure de façon à ne pas aller se jeter sur un autre véhicule. Dans la traversée des agglomérations, les routes qui bien souvent y sont resserrées deviennent d'autant plus dangereuses que la circulation y est plus intense. Aux carrefours et au débouché des rues adjacentes, il faut redoubler de prudence pour éviter

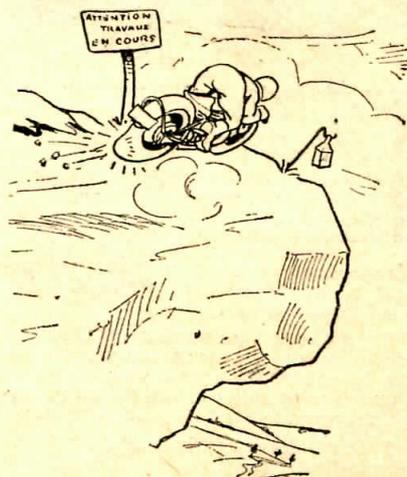


Les voies débouchant dans des routes nationales devraient toutes avoir des panonceaux l'indiquant clairement.



Il est encore trop de carrefours mal dégagés et qui vous réservent la surprise désagréable d'une voiture qui débouche à 3 mètres de votre roue.

bien souvent, lors d'un croisement ou d'un dépassement, des dérapages qui seront d'autant plus dangereux que la chaussée sera rendue plus glissante par la pluie ou le verglas. Dans certaines régions, les routes une fois goudronnées sont recouvertes d'une petite couche de sable ou de fins débris provenant du concassage de la pierre ; loin d'être favorable à la stabilité des motos, cette manière de procéder présente de réels dangers pour le motocycliste qui sent,



Il arrive qu'un endroit dangereux soit signalé beaucoup trop près.

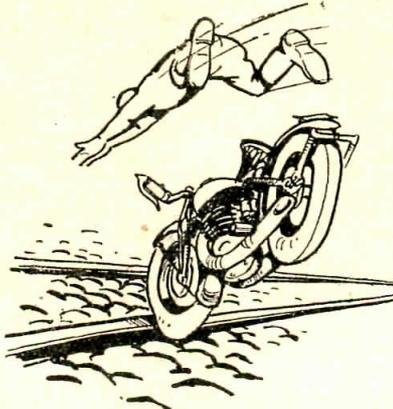


Le goudron frais est non seulement dégoûtant, mais il peut aussi provoquer des accidents.

d'entrer en collision avec une voiture quelconque venant par côté.

Les routes en pente et principalement les routes de montagne présentent certaines difficultés qui les rendent dangereuses non seulement à cause de la pente elle-même, mais aussi de leur tracé qui est parfois vraiment hasardeux. Surplombant de sombres ravins où mugit un torrent impétueux qui fait entendre un sourd grondement, ou encaissées entre des rochers abrupts, ces routes dessinent à travers les pentes nues ou boisées de la montagne d'innombrables lacets qui permettent d'atteindre, parfois, assez difficilement, le sommet du col d'où on peut voir s'étaler devant ses yeux de

superbes panoramas. Dans la montée comme dans la descente, il faut redoubler de prudence, car la moindre petite faute peut avoir des conséquences fatales. Les parapets qui bordent ces routes sont presque toujours insuffisants ; leur hauteur et leur résistance ne permettent guère d'arrêter un véhicule et de l'em-



On voit encore trop de tortillards dont les rails dépassent le sol d'un nombre respectable de centimètres.

pêcher de rouler dans le ravin plus ou moins profond qu'ils surplombent. Il faut donc rester constamment maître de la vitesse de sa machine, afin d'éviter autant que possible les multiples accidents qui guettent le motocycliste dans ces contrées vraiment pittoresques et agréables à visiter, mais assez délicates à parcourir.

La largeur de la chaussée est aussi un facteur assez important qui intervient dans le degré de sécurité que peut présenter une route ; plus celle-ci sera large, plus on aura de commodité pour croiser ou pour dépasser un autre véhicule et moins on aura de chance d'être victime d'une collision. Les routes étroites au contraire exigent beaucoup plus de prudence surtout si l'on veut doubler par exemple un gros poids lourd : camion ou autobus dont le conducteur s'obstine à ne pas vouloir se garer malgré les coups de klaxon ou de corne qu'on lui adresse. En raison de la largeur, parfois exagérée, de la carrosserie de ce genre de véhicule la route se trouve bien souvent complètement barrée, on est alors obligé, si on veut le dépasser, de se hasarder à rouler sur les bas-côtés, chose qui n'est guère recommandable surtout si le sol est boueux et glissant.

Au cours de ces dernières années, les groupements automobilistes et motocyclistes, secondés par d'importantes maisons de commerce, ont fait de réels efforts pour essayer de rendre les routes moins dangereuses.

En signalant au moyen de grandes plaques très visibles, les endroits présentant certaines difficultés : virages, passage à niveau, etc., ils ont rendu de réels services aux usagers de la route qui se trouvent ainsi avertis chaque fois qu'un passage dangereux existe sur leur chemin. Mais cela n'est pas suffisant ; il faut encore, si l'on veut réduire le nombre d'accidents qui croit au fur et à mesure que la circulation devient plus intense, que chacun y mette de la bonne volonté et se résigne à réduire la vitesse et à se montrer plus prudent chaque fois que la route ou que les circonstances l'exigent.

D ORDIGNAC.



l'épée de Damoclès est prête à tomber sur nos têtes. Voici l'impôt de 8 % sur l'essence qui doit remplacer les 2 % sur le chiffre d'affaires

COMME il fallait s'y attendre téresse tous ceux qui utilisent un moteur à explosions vient d'être distribué à la Chambre des Députés.

Ce projet est extrêmement alarmant car il tend à percevoir dorénavant l'impôt sur le chiffre d'affaires sous la forme d'une taxe unique concernant les importations et les affaires de vente portant :

1° Sur les essences, huiles minérales de pétrole brutes, raffinées ou lampantes.

2° Sur les benzols, benzines et toluènes.

Le taux de la taxe est fixé à 8 % pour les produits de la première catégorie et

à 4 % pour les produits de la seconde catégorie. Ils comportent l'un et l'autre un prélèvement de 1/20^e au profit du fonds commun des départements et des communes.

Le nouveau projet exonère de l'impôt sur le chiffre d'affaires les ventes de mélanges constitués par des produits qui auront supporté la nouvelle taxe, ainsi que les ventes portant sur le carburant national.

Une fois de plus, nos « braves viticulteurs » et betteraviers bénéficieront d'un régime de faveur car, par cette disposition, les alcools, qu'ils soient extraits du vin ou de la betterave, ne paieront pas de taxe à la production.

Comme de juste le monde motocycliste et automobile s'est ému de ce projet inique et tous pensent maintenant que cette taxe de 8 % à la production que devrait payer l'essence est nettement excessive.

Au début de l'affaire, lorsqu'on avait annoncé un impôt de 6 %, certains l'auraient jugé acceptable. Mais maintenant la chose se présente sous un tout autre jour et l'on comprend que l'impôt de 8 % ouvre largement la porte à toutes les possibilités d'augmentation.

A cette annonce, de quelle façon vont réagir nos grands groupements ?

Quelle opinion va manifester la Fédération Nationale des Clubs automobiles de France ?

Et l'Union motocycliste de France, que va-t-elle faire ? Une fois de plus se tien-

dra-t-elle coite, prouvant combien elle se désintéresse de la cause motocycliste ? Voilà pour elle une belle occasion de remonter dans l'estime des motocyclistes, mais l'occasion n'a dit-on qu'un cheveu, l'U. M. F. saura-t-elle le saisir ?

Un calcul très simple montre que ce nouvel impôt serait manifestement trop élevé. Il rapporterait à l'Etat le double de ce que procurait l'impôt sur le chiffre d'affaires, puisque les 2 % de cette taxe se superposaient deux fois dans plus de 99 cas sur 100.

De toute façon la conséquence tangible la plus immédiate est que, l'essence va augmenter et que motocyclistes et automobilistes, ces bonnes vaches à lait, vont être les seuls à engraisser les caisses de l'Etat.

Qui en souffrira : tous ceux qui sont touchés, de près ou de loin, par l'industrie automobile ou motocycliste.

Comment et par qui seront-ils défendus ?

Pour notre part, notre opinion est toute faite, ce nouvel impôt serait tout simplement inique du fait qu'il atteindra surtout les petits, ceux qui ont besoin pour leurs déplacements journaliers d'un moyen de transport économique et pour qui leur véhicule est indispensable. Ce sont eux qui couvrent le plus grand nombre de kilomètres et qui par conséquent seront le plus touchés par le nouvel impôt, qui, quoi qu'on en dise constituera certainement une notable augmentation.



Le bureau de « l'Entente-Automobile »

Il a été composé comme suit :

Président : M. le colonel Lucas-Girardville ; vice-président, M. Gauvry, directeur des autos postales ; trésorier, M. X... ; secrétaire général, M. Cadville. Membres : MM. le D^r Germe et M^e Rivière, avocat.

CRÉÉ il y a quelques semaines par le Colonel Lucas-Girardville, membre de l'A. C. F., et chargé par lui chaque année d'organiser le rallye des Carburants Nationaux, ce comité se propose de prendre en main, en face des Pouvoirs Publics, la défense des usagers de l'automobile.

Ce n'est pas ici que nous avons à exposer en quoi doit consister cette défense.

Les campagnes que nous avons entamées depuis la création de cette rubrique dans Moto-Revue le disent assez.

L'Etat-oiseau de proie et grand gaspilleur a toujours besoin d'argent. Il en a besoin chaque année davantage. La plupart des particuliers, des commerçants, des hommes d'affaires, des industriels, par des impôts personnels ou sur leur travail et leurs affaires, sont arrivés à payer au maximum de leurs possibilités. Certaines industries même, trop lourdement et maladroitement taxées, s'épuisent à ce régime et ont donné déjà de multiples signes de défaillance.

Et cependant il faut toujours plus et plus d'argent à l'Etat-Moloch.

Celui-ci, depuis dix ans, s'est chaque fois tourné, en ses pressants besoins d'argent, vers le même mouton, celui dont la laine est la plus épaisse et la plus fournie, celui qui se laisse tondre le plus facilement, quoique le plus nombreux, celui qui ne se défend jamais.

Ce mouton-là, c'est l'automobiliste, c'est le motocycliste, c'est l'usager des moyens de transports mécaniques sur route.

Les résultats sont remarquables : l'automobiliste français est, dans le monde des grandes nations gagnées à la locomotion mécanique, le plus imposé des automobilistes ; l'essence qui lui est indispensable pour rouler paie 65% de sa valeur de vente à l'Etat sous forme de taxes diverses : deux records que pour une fois ne détient pas l'Amérique.

Et le détenteur

de ces records fait cependant exception au dicton populaire : « Payez et vous serez considéré ».

Plus il paie plus il est honni, méprisé, pressuré. Traqués par les gendarmes brandisseurs de carnets, poursuivis par des juges autophobes, cernés par le fisc insatiable, vilipendés par une presse ignorante, trahis même par le ministre qui devrait être leur défenseur, les automobilistes forment le véritable troupeau de parias modernes des « intouchables » chers à Ghandi.

Et cependant ils sont le nombre, ce qui en régime démocratique et électoral devrait signifier la force.

C'est que cette masse a été jusqu'ici en face des Pouvoirs Publics une grande troupe sans ordre, sans discipline, sans but commun, sans chiens de garde, sans bergers.

En d'autres termes, les automobilistes n'ont jamais su se grouper en une formation homogène, accréditant des organismes aptes à les défendre et habilités à cet effet.

Qui pourrait jusqu'ici, en face des Pouvoirs Publics, parler véritablement au nom de la gent automobiliste ?

Du côté constructeurs ? Trois chambres syndicales, ayant chacune sa politique, ses idées, son personnel.

Du côté agents, motoristes, négociants, cinq groupements principaux qui se concurrençaient et se jalouaient.

Enfin du côté des usagers, l'A. C. F. qui groupait 2.000 automobilistes, les clubs de province qui ne pouvaient tenter dans ce domaine que des efforts fragmentés et inefficaces.

La création, pas bien ancienne, de la F. N. A. C. F. qui groupe en un faisceau puissant tous les clubs provinciaux ; la formation de la « Chambre Nationale du Commerce de l'Automobile » qui réunit tous les négociants de l'automobile ; la fusion toute récente des trois chambres de constructeurs en une seule, ont été autant de pas vers l'unité de direction dans le monde automobile.

A ces groupements syndicaux, sportifs, industriels, doivent venir s'ajouter les grandes associations de tourisme comme le Touring C. F., l'U. N. A. T., etc.

Nous aurons alors fait le tour de tous les organismes qui, à des titres divers, ont le droit de parler et d'agir au nom des automobilistes.

C'est l'entente de tous ces groupements que veut réaliser le colonel Lucas-Girardville avec son « Entente-Automobile » pour aboutir à une action concertée en vue de défendre les grands intérêts moraux et matériels des usagers de la route.

Les bases en ont été jetées. Une réunion prochaine va en définir les buts, les moyens d'action, la ligne de conduite.

Le travail ne manque pas, à la fois urgent et de longue haleine ; souhaitons au colonel Girardville que ses « Etats Généraux »

de l'automobiliste fasse du bon et bel ouvrage.

Et cependant nous allons chercher une querelle à l'auteur de cette « Entente Automobile ».

Fédérer les grands intérêts des automobilistes est très bien ; mais il n'y a pas que des automobilistes sur les routes.

A ces 1.500.000 usagers de la route, il faut en joindre 500.000 autres, dont les intérêts, les besoins, les maux sont les mêmes : les motocyclistes.

Sur la route dans la rue, en face du fisc, du tribunal, du gendarme, il n'y a plus deux roues, trois, ou quatre : il y a des usagers de la route qui sont solidaires pour

payer, pour être brimés et qui doivent l'être pour se défendre.

Colonel, vous nous avez oubliés !...

Je reproche au colonel Lucas-Girardville d'avoir oublié les motocyclistes au sein de son « Entente ».

L'oubli peut être réparé : il le doit, dans l'intérêt des uns et des autres.

L'autorité morale et la puissance matérielle de son organisme en seront accrues.

Comment pratiquement assurer dans cette « entente » la représentation de l'élément motocycliste est une question, délicate, certes, mais subsidiaire : pour l'instant c'est le principe même de la solidarité des éléments motocyclistes et automobiles que nous voulons faire admettre par M. Lucas-Girardville et son Comité.

Je pense qu'il suffira d'énoncer la question pour qu'elle reçoive sa solution.

Une utile initiative

C'est celle prise par certains garagistes parisiens d'afficher à côté du prix de l'essence celui du montant des droits perçus au profit de l'Etat.

On peut voir chez plusieurs d'entre eux la pancarte suivante surmontant leur poste :

Essence tourisme 8 fr. 50,

dont 4 fr. 75, impôts et taxes.

Que beaucoup de leurs confrères les

imitent ; plus que tout autre moyen cela ouvrira les yeux du public, acheteurs et passants, sur l'exagération des prélèvements qu'effectue à son profit l'Etat sur l'essence que nous consommons.



Les accidents survenus aux passagers transportés gratuitement

Il semble que la question soit à l'ordre du jour, car un peu partout nous lisons articles, études et polémiques sur ce sujet.

C'est d'ailleurs une question qui de tout temps a fait couler beaucoup d'encre et au sujet de laquelle la jurisprudence a mis longtemps à se fixer.

Il semble maintenant qu'elle y soit enfin parvenue, et dans le sens de l'équité, ce qui ne fut pas toujours le cas.

La jurisprudence admet maintenant en règle générale, qu'une personne transportée gratuitement sur une voiture ou une moto ne peut en cas d'accident demander d'indemnité à son transporteur qu'au cas où elle peut reprocher à celui-ci, et prouver une faute réelle (imprudence, faute de pilotage, etc.).

C'est maintenant la ligne de conduite généralement suivie dans ces sortes de procès.

Ne pas oublier cependant que les Compagnies d'assurances ne se croient pas obligées en toutes occasions de payer au passager accidenté ni indemnité, ni remboursement de frais de soins.

Elles ne s'y estiment tenues que si le passager intente une action contre son transporteur et obtient contre lui un jugement le condamnant : alors seulement l'assurance se substitue au transporteur condamné pour le paiement de l'indemnité accordée.

Motocyclistes qui avez un accident avec un passager transporté en tansad, n'oubliez pas ce dernier point, et ne faites pas le généreux en disant : « L'assurance paiera », car elle ne paiera pas, et vous en serez pour vos libéralités.

M. Gaston Gérard dégage sa responsabilité

M. GASTON GÉRARD, sous-secrétaire d'Etat au Tourisme, vient d'adresser une lettre au Vicomte de Rohan où il dit en particulier :

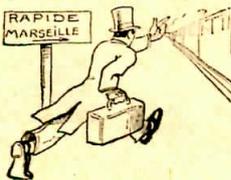
« Vous avez bien voulu me faire part de l'émotion qu'a soulevée chez certains de vos clubs automobilistes la nouvelle que j'avais inauguré, au nom du Gouvernement, les nouveaux locaux de l'Union Nationale Automobile, association qui ne vous est pas affiliée.

Contrairement à certaines informations, je ne suis pas allé moi-même à cette manifestation, où j'ai été représenté par un des chefs adjoints de mon cabinet. Je n'ai donc pu y prendre la parole et encore moins engager le Gouvernement.

Vous savez en quelle estime je tiens l'action de l'Automobile Club de France et la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France, et tiens à vous assurer à nouveau de mon désir d'encourager leurs efforts désintéressés en faveur du tourisme et de la circulation automobile.

Veillez agréer, etc...
Gaston GÉRARD. »

Rappelons cependant que si M. Gaston Gérard a soudain éprouvé la veille au soir de l'inauguration, le



besoin irrésistible d'aller assister à un banquet à Marseille, son chef de cabinet (ou donné comme tel) M. Delestree n'en est pas moins allé officiellement et en personne procéder à l'inauguration prévue.

On aurait aimé que le Sous-Secrétaire d'Etat montrât, en l'occurrence, un peu plus de clairvoyance avant, ou de franchise, après.

La taxe de 8 0/0 est-elle juste ?

Nous avons annoncé ici le projet de taxe de 8 % de M. Pietri, ministre du budget, en remplacement des diverses taxes sur le chiffre d'affaires qui grèvent la vente de l'essence depuis les raffineurs jusqu'au détaillant.

Nous avons également résumé ici la protestation du bureau de la F. N. A. C. F. auprès du président du Conseil.

Mais voici un autre son de cloche qui émane d'une voix autorisée, celle de M. Chérigné, secrétaire de la Chambre Syndicale de l'industrie du pétrole.

Celui-ci écrit au président de l'A. C. F. que le taux de 8 % proposé est juste et équitable et représente exactement ce que payait l'essence jusqu'ici pour les taxes de chiffre d'affaires et à l'importation.

Il confirme formellement qu'il n'en résultera aucun relèvement du prix de l'essence :

« Vous pouvez donc donner tous apaisements aux usagers de l'automobile. L'application de la taxe unique au taux de 8 % ne doit entraîner aucun relèvement du prix de l'essence. »

Il semble que cette lettre doit clore le débat.

Acceptons donc la « taxe de remplacement » telle que nous la propose M. Pietri ; mais il est d'un excellent effet auprès de nos gouvernants que nos groupements se montrent chatouilleux à l'extrême vis-à-vis de toute nouvelle taxe, même juste.

Sous le régime où nous vivons, il n'y a que ceux qui « rouspètent » qu'on craint. C'est d'avoir été trop bons garçons qui nous a valu le déluge d'impôts auxquels nous sommes soumis.

Le carburant national est-il plus économique ?

C'est H. Petit qui l'étudie en se plaçant à ce point de vue spécial : a-t-on intérêt à utiliser le carburant national en raison de son prix inférieur à l'essence ?

L'auteur expose d'abord les conditions de fonctionnement de l'essence, de l'alcool, du benzol, comparés sur un moteur fonctionnant dans les trois cas de façon identique.

Par litre de mélange carburé les trois produits donneront le même nombre de calories (0,73) et par conséquent le même travail disponible sur l'arbre moteur (77 kilomètres), étant entendu que ce mélange carburé contient dans chacun des cas une proportion d'air bien différente (50 % de moins environ pour l'alcool).

L'auteur aboutit à ceci : un litre de mélange carburé à l'alcool contient une plus grande proportion de liquide que les deux autres produits, et comme de plus la chaleur de vaporisation de l'alcool est plus élevée que celle de l'essence, le moteur

alimenté à l'alcool, va donc finalement absorber à chaque tour une plus grande masse de mélange combustible que dans le cas de l'essence. Le travail disponible sur l'arbre sera donc plus élevé, et par conséquent la puissance plus grande. »



Mais passons maintenant à la consommation de carburant proprement dit :

« La théorie démontre, et l'expérience confirme,

que, pour produire sur l'arbre du moteur un travail déterminé, il faut fournir à ce moteur toujours le même nombre de calories, quel que soit le combustible utilisé.

Si nous alimentons successivement notre moteur, avec de l'essence, de l'alcool ou du benzol, la consommation rapportée à l'unité de travail (en l'espèce le cheval-heure) sera inversement proportionnelle au pouvoir calorifique des combustibles envisagés.

Sans infliger à nos lecteurs les calculs nécessaires pour y arriver, disons simplement qu'à travail égal, nous consommerons soit un litre d'essence, soit 1 l. 700 d'alcool éthylique, soit 0 l. 95 de benzol, ou enfin 1 l. 350 de carburant national. »

En prenant pour base le prix de l'essence à 8 francs le bidon, celui du carburant national à 6 francs, on arrive comme consommation aux résultats suivants :

« L'équivalent d'un litre d'essence à 1 fr. 60, c'est 1 l. 350 de carburant national à 1 fr. 20, quantité qui coûte 1 fr. 62. Pratiquement donc, il est indifférent, au point de vue économique, d'employer du carburant national ou de l'essence. »

Alors le carburant national est un leurre ou un point de vue économie ?

Il y a un mais :

« Mais attention : répétons une fois de plus qu'il s'agit de conditions d'emploi identiques.

Si, au contraire, on se contente de remplacer dans le réservoir de la voiture l'essence par le carburant national pur ou mélangé d'essence, sans toucher au réglage du carburateur, on constatera, en général, que la consommation (en francs) de la voiture diminue : c'est qu'en faisant la substitution de combustible, on a, ipso facto, appauvri la carburation, et c'est en cet appauvrissement que correspond l'économie.

Mais, en même temps, on aura observé que la puissance du moteur se trouve diminuée et que, par conséquent, la vitesse de la voiture est plus petite. »

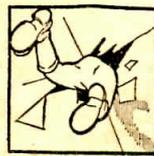
La conclusion pratique de l'étude de notre confrère serait celle-ci : pour le service de ville où la question vitesse ne joue pas, le carburant produit une économie (au point de vue du porte-monnaie) ; sur la route et pour le tourisme cette économie a comme contrepartie une diminution de vitesse, ce qui n'est plus un avantage.

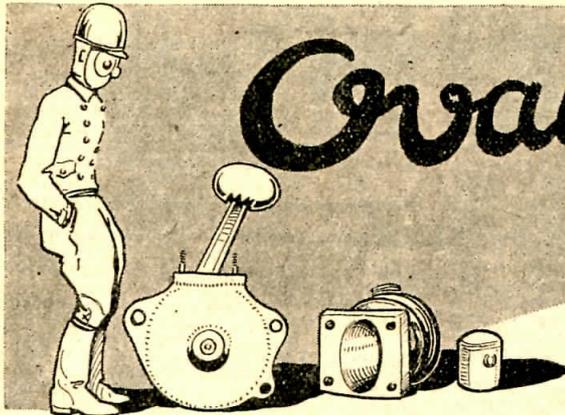
Cette étude faite pour l'automobile est valable pour la motocyclette.

Pour rendre obligatoire l'emploi des verres incassables

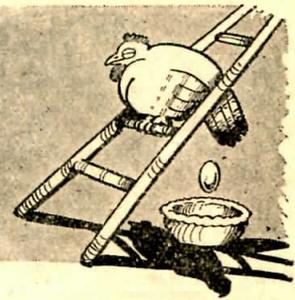
M. MARTEAU, député de l'Yonne, vient de déposer sur le bureau de la Chambre une proposition de loi pour rendre obligatoire sur toutes les automobiles l'emploi des verres incassables ou inéclatables.

On sait le nombre de blessures graves causées par les glaces en verre ordinaire lors des collisions et accidents. L'Angleterre, l'Allemagne l'ont rendu obligatoire : il est temps que dans l'intérêt de tous il en soit chez nous de même. T. SCHOCK.





Ovalisation

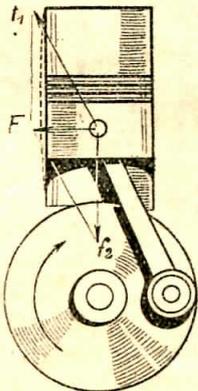


Un cylindre de moteur qui est l'objet de frottements importants de la part du piston, ne s'use jamais de façon égale, l'usure n'est pas répartie sur la périphérie interne du cylindre, il est des points qui restent presque indemnes d'usure, alors que d'autres sont fortement affectés par elle. Le cylindre s'ovalise et ne s'use pas circulairement, ce qui pourrait, tant que l'usure ne serait pas trop prononcée se corriger par l'emploi de segments plus épais. On constate dans un cylindre usé la formation d'un bourrelet sur environ un tiers de la circonférence intérieure du cylindre. L'ovalisation est due à la réaction du piston sur le cylindre, causée par l'appui de la bielle sur le maneton qui doit résister à l'effort d'entraînement, le frottement dépend surtout de la pression qui s'exerce, par l'effet de la poussée des gaz et de la résistance en sens inverse que lui offre la bielle, qui vient s'arc-bouter sur le maneton.

Cet effort est des plus importants, et au temps d'explosion, le cylindre s'use du côté où le piston est appuyé avec plus de force.

Influence de la longueur de la bielle

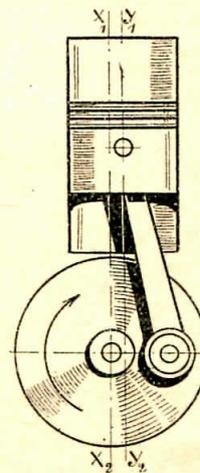
Pour diminuer l'ovalisation, il faut restreindre la friction qui s'exerce sur une des faces du cylindre; soit en désaxant le cylindre, soit en adaptant une bielle plus longue, mais ce moyen n'est qu'un palliatif, car si l'usure est moins localisée, elle n'en subsiste pas moins, et la mise hors d'usage du cylindre n'en est que peu retardée.



L'usure des cylindres provient du frottement du piston. Celui-ci est soumis, d'une part à la force f_2 produite par la détente des gaz et, d'autre part, à la force f_1 qui provient de la résistance du maneton transmise par la bielle. Ces deux forces se composent pour former la résultante F qui vient appliquer le piston contre la face gauche du cylindre et use cette partie tendant à lui donner la forme indiquée par le pointillé. Cette usure est d'autant plus rapide que la force F est plus grande, c'est-à-dire plus ses composantes f_1 et f_2 sont grandes et plus l'obliquité de la bielle est grande, ce qui est le cas dans le dessin ci-dessus où la bielle est particulièrement courte.

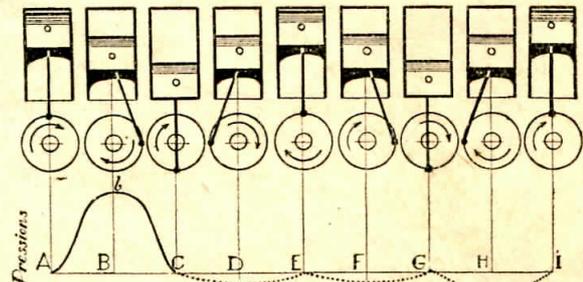
Les moteurs à deux-temps, sur lesquels il y a grand intérêt à restreindre le plus possible l'espace mort à l'intérieur du carter et du cylindre, sont en général munis de bielles très courtes, ce qui permet de faire descendre le piston le plus possible dans le cylindre et même à l'intérieur du carter, on obtient ainsi un espace mort plus réduit et on réalise une

Avec une bielle longue les forces f_1 et f_2 restant les mêmes, la force F n'en est pas moins réduite, autant que possible, grâce à la faible obliquité de la bielle qui même à mi-course se trouve réduite.



Certains constructeurs désaxent le cylindre par rapport au vilebrequin, l'obliquité de la bielle se trouve ainsi très réduite pendant le temps de l'explosion et de détente. On évite ainsi une usure prématurée du cylindre.

Ci-contre le graphique des pressions ou frottements exercés par le piston d'un moteur quatre-temps sur les parois de son cylindre. En allant de A à I on part du point mort haut. A ce moment, nulle réaction du piston sur les parois du cylindre. De A à B, l'explosion s'est produite, les gaz se détendent. Les forces réagissant sur le piston deviennent maxima, de même que l'obliquité de la bielle. La pression du piston sur la paroi gauche du cylindre monte brusquement de A à B et passe par le maximum b. Cette pression redescend ensuite de B à C, où elle devient nulle au point mort bas. La détente est terminée. A ce moment, l'échappement se produit le piston de C à E refoule les gaz la pression du piston s'exerce alors sur la face droite du cylindre elle est assez faible et maximum à mi-course en D pour devenir nulle en E au point mort haut. L'aspiration qui se produit de E en C a pour effet d'appliquer le piston sur la face droite du cylindre. La pression qui en résulte est encore assez faible et maximum en F à mi-course descendante, pour devenir nulle en G au point mort bas. Le cylindre alors rempli de gaz, la compression commence. Le piston remonte de G en I comprimant les gaz au-dessus de lui, il est de la sorte appliqué sur la face droite du cylindre par la force résultant de l'inertie des pièces mobiles d'une part, et par la compression des gaz de l'autre. La résultante est assez considérable, passe par un maximum en H à mi-course et redevient nulle en I au point mort haut.



La courbe en trait plein représente le frottement sur la face gauche. La courbe en pointillé représente le frottement sur la face droite.

meilleure précompression dans le carter ce qui facilite le passage des gaz par la «cheminée» pour accéder au cylindre.

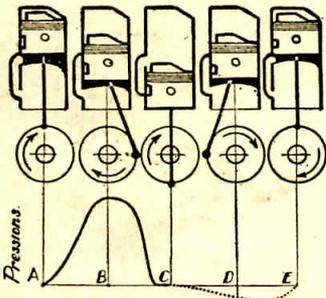
L'angularité de la bielle devient telle à mi-course, qu'elle provoque une poussée énergique du piston contre une demi-face du cylindre. La pression latérale est d'autant plus importante que la poussée des gaz de l'explosion est plus forte et que la résistance du moteur à vaincre l'entraînement est plus grande.

C'est principalement au temps d'explosion que la friction arrive à son maximum. La résultante des efforts d'inertie est un couple de réaction d'inertie et de réactions d'intensité sujettes à variation.

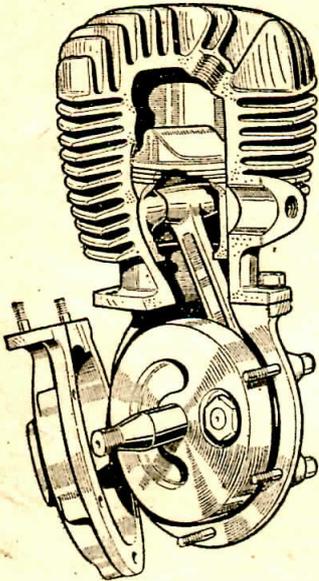
La succession des quatre phases du temps moteur produisent sur le maneton un effort variable, communiqué au vilebrequin et tendant à modifier la vitesse; la résultante, le contre-coup s'exerce sur le carter, les attaches du moteur tendant à l'entraîner en sens inverse avec une force d'autant plus grande que la pression sur le maneton aura été plus intense. Le couple moteur est bien un couple utile, mais le couple qui s'exerce sur le carter, ses attaches, le cadre tendent à l'entraîner en sens inverse avec d'autant plus de force que la pression sur le maneton aura été plus considérable. Cette résultante sur le carter, le cadre, est un couple de réaction. Sa valeur est identique mais de variations continues; pour ainsi dire inexistant au temps d'aspiration et d'échappement, il est positif au temps moteur d'explosion et négatif à celui d'échappement. L'effort de réaction se reproduit aux mêmes phases, mais alors en sens tout à fait opposé; ce sont ces variations constantes et continues, se reproduisant à intervalles égaux, mais avec des valeurs très différentes, qui viennent appliquer le piston contre les parois du cylindre, de façon plus ou moins énergique.

La bielle et les points morts

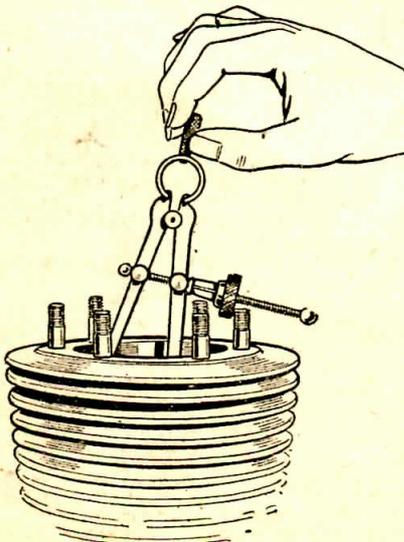
Aux points morts, la tête de bielle se trouve en ligne avec le piston et on ne constate à ce moment aucune poussée latérale; mais vers le milieu de la course, la position angulaire de la bielle, passe par un maximum et



Ci-dessus le graphique des forces de frottement qui tendent à ovaliser le cylindre d'un deux-temps. Comme pour le quatre-temps les frottements sont maxima aux temps d'explosion et de détente et l'usure se produit sur la face gauche du cylindre.



Ci-dessus un moteur en partie coupé montre le mécanisme interne. La résistance à l'avancement se transmet au vilebrequin et au piston par l'intermédiaire de la bielle et du maneton. La détente des gaz agit sur la juve supérieure du piston.



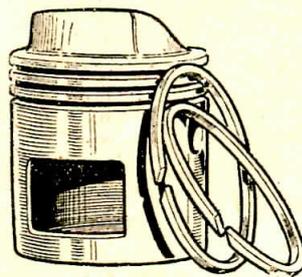
Manière de contrôler l'ovalisation d'un cylindre au moyen d'un compas à ressort « maître de danse ».

la poussée latérale qui s'exerce sur les parois du cylindre est des plus considérables. La pression sur le piston varie continuellement, et lors de la compression, il se produit un changement de sens de la pression latérale ; car à cet instant ce sont volant vilebrequin, bielle qui attirent le piston. La réaction du couple est aussi variable que l'effort de rotation qui s'exerce sur le maneton du vilebrequin ; en pratique, la réaction opposée à l'effort de rotation est sensiblement égale. Plus l'effort considérable qu'exerce le moteur sur le vilebrequin est prononcé, plus la réaction est elle-même prononcée qui inciterait le moteur à tourner à contre sens.

Pendant la course du piston, il se produit un effort de haut en bas, sur l'axe du piston, occasionné par la pression fournie par la détente des gaz, en même temps qu'un effort de sens opposé, c'est-à-dire de bas en haut, mais de direction oblique est engendré par la résistance de la bielle. Ces deux forces, formant un certain angle, on peut observer une pression latérale tendant à plaquer le piston contre la paroi du cylindre. Pendant la plus grande partie de la course, il y a une poussée latérale se produisant dans un sens perpendiculaire au cylindre, et dont l'effet est de faire tourner l'ensemble du moteur autour du vilebrequin.

Comment reconnaître l'ovalisation d'un cylindre

Il est facile de se rendre compte avec une grande précision de la valeur de l'usure et de l'ovalisation d'un cylindre. On se sert pour cela d'un compas d'épaisseur (dit maître de danse) dont les extrémités des branches sont coudées en dehors ; ces compas dits compas d'intérieur sont munis d'un ressort et d'une vis avec écrou à oreilles permettant de régler l'écartement. On règle le compas par tâtonnement jusqu'à ce qu'il fasse sentir une légère adhérence à l'entrée du cylindre ; essayer sur différents diamètres et en plusieurs



Un simple changement de segments permet de rattraper une usure et ovalisation de 1/10.

points du cylindre selon sa longueur, de s'assurer que l'adhérence reste identique. Le compas, par différence d'adhérence, permet de sentir, d'apprécier des différences assez sensibles, qui sont de l'ordre de 1/50^e de millimètre, c'est une mesure d'une précision très suffisante en pratique. Or le 1/50^e de millimètre est impuissant à produire le bon fonctionnement du moteur. Un simple changement de segments permet de rattraper une usure et ovalisation de plus de 1/10^e de millimètre. Tant que les branches du compas n'atteindront pas un jeu de 1/10^e de millimètre, le cylindre peut être considéré comme n'ayant subi qu'une usure insensible et n'aura nul besoin d'être rectifié.

On mesurera le jeu en faisant pivoter le compas, autour d'une de ses pointes, jusqu'à ce que la branche opposée, vienne en contact avec l'autre côté de la paroi du cylindre et y éprouve une adhérence égale à celle pour laquelle les branches du compas ont été réglées.

Un jeu de 1/10^e de millimètre sur un cylindre de 100 millimètres d'alésage, assignerait au pivotement du compas un angle de déplacement équivalent à 5 degrés 10 minutes déplacement très perceptible à la main, alors qu'il est inappréciable pour un jeu de 1/50^e de millimètre. Dès que l'usure dépasse le 1/10^e de millimètre, elle commence à être sensible et un réalésage ou rectification ne

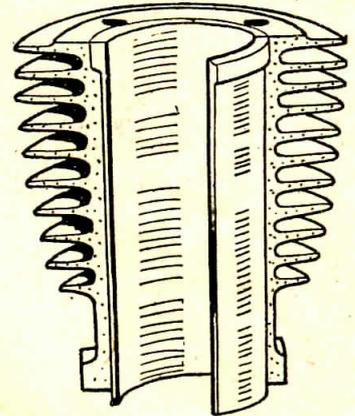
tardera pas à s'imposer à plus ou moins brève échéance.

Dans l'exemple envisagé ci-dessus, où le chiffre de 100 millimètres a été choisi pour cause de simplification des mesures la différence de 1/10^e de millimètre sur l'alésage, inappréciable à la main, représente le déplacement de 5 degrés 10 minutes, c'est-à-dire un arc sous-tendu par une corde de 9 millimètres, très perceptible à la main.

Longueur du piston, son rôle de guide.

Un point essentiel, c'est l'importance que l'on doit attacher à la longueur du piston : plus il sera long, plus la pression du piston contre les parois du cylindre sera répartie sur une grande surface, la pression par millimètre carré sera ainsi plus faible. Mais aussi, plus le piston est long, plus il est lourd, et l'inertie du piston influe fortement sur l'équilibrage du moteur. Donc pour diminuer l'usure, on serait contraint de sacrifier l'équilibrage, et ce ne serait certes pas un avantage. L'emploi des pistons en alliage léger procure à ce point de vue un double avantage : tout en permettant une grande longueur, ce qui assure un meilleur guidage, il diminue le frottement et l'usure. Mais ce n'est cependant pas dans ce but que l'on fait usage des pistons légers ; c'est surtout au point de vue équilibrage et refroidissement, car un piston en métal, à base d'aluminium, radie mieux la chaleur et par suite de sa faible inertie permet de plus grandes vitesses de rotation.

Dans un moteur à explosions, il faut d'abord considérer les efforts d'inertie des pièces en mouvement, occasionnant des vibrations, et aussi des vibrations d'un autre genre occasionnées par les variations de pression sur le piston. L'explosion à l'intérieur d'un cylindre détermine une pression et une pression d'égale valeur est déterminée sur le piston ; cette pression se décompose en deux forces agissant l'une suivant l'axe de la bielle, l'autre perpendiculairement à l'axe du cylindre. C'est cette force qui détermine un coefficient de frottement susceptible d'amener l'ovalisation du cylindre ; ensuite, au temps de compression, le même inconvénient surgit, mais en sens inverse et en de moins grandes proportions.

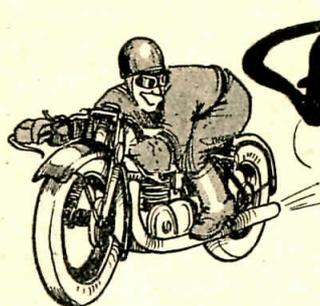


Certains constructeurs emploient la chemise en acier, montée dans un cylindre en aluminium. Ainsi, lorsque la chemise est trop ovalisée, on peut la changer à peu de frais.

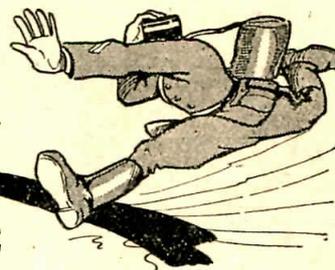
Les efforts d'inertie

Les efforts d'inertie auxquels le piston est soumis, sont proportionnels au poids des pistons et de la fraction de bielle qui participe au mouvement alternatif, et on a tout intérêt à diminuer leur poids.

Aux grandes allures de rotation, les trépidations dues aux efforts d'inertie sont beaucoup plus importantes que celles dues à la réaction motrice. Le piston passe par des maxima et minima : les arrêts au passage des points morts, et un piston léger obéit mieux et plus rapidement à ces variations de vitesse. C'est ce qui a motivé l'intérêt des pistons légers, aujourd'hui classiques.



Fantaisie sur le Tourisme



UNE NOUVELLE SIGNALISATION ROUTIÈRE

Nous avons décrit, il y a quelques temps déjà, la nouvelle signalisation routière, adoptée par une Conférence Internationale qui s'est tenue à Paris. Mais à la suite d'une enquête à laquelle nous nous sommes livrés, nous prétendons que les usagers de la route, la préféreraient plus explicite et plus complète.

C'est ce qui nous a donné l'idée de ce nouveau mode de signalisation que nous entendons déposer sur les tables de la S. D. N.

Ce nouveau projet condamne tout ce qui s'est fait jusqu'à maintenant. Il demande un modèle de signalisation plus conforme à l'esprit nouveau, des indications qui frappent davantage le motocycliste ou l'automobiliste.

De plus, il présente les avantages suivants : Outre celui de renseigner complètement le touriste sur la foule de petites choses qui l'attendent sur la route, il parle plus éloquemment à l'esprit et ses indications sont comprises instinctivement.

Fini, par exemple le poteau indicateur auquel on ne fait plus attention, indiquant le passage à niveau par une barrière. Nous le remplacerons par celui-ci (1) qui a d'avance l'approbation de ceux qui sont obligés de franchir les passages à niveau des chemins de fer français. — (2) Cette face avenante avertit le motocycliste qu'il aura, quelques mètres plus loin, à répondre à l'aimable salut d'un gendarme venu tout exprès pour lui souhaiter le bonjour.

Voici un moyen expressif pour dire au pilote : tu auras à faire usage de tes freins. (3). — Cette paire de béquilles entre-croisées remplacera avantageusement l'avis : *Tournant dangereux* (4). Il fera directement sentir au motocycliste les conséquences que pourrait avoir son imprudence.

(5) Voici un symbole zoologique destiné à renseigner le touriste sur la qualité des édales du pays qu'il traverse : ceux-ci comprennent le progrès à la manière

de ce crustacé et qui voudraient voir au diable, le motocycliste, l'automobiliste et leurs engins. (6) Il ne nous paraît pas inutile de renseigner ce même touriste sur les maisons à la porte desquelles il serait tenté de frapper pour demander l'hospitalité. Ce panneau lui indiquera de quelle manière cet hôtelier rédige ses factures. (7) Celui-ci le renseigne sur l'hygiène qui préside à la tenue de l'hôtel. (8) Arrêtons-nous ici, le vin est bon.

Une réparation s'impose-t-elle ? Cherchons-nous un mécanicien ? Cet indicateur nous renseigne sur les aptitudes de celui-ci (9).

Attention aux enfants ! On ne saurait trop réprouver cet avis en usage actuellement. Ne peut-on concevoir l'effet désastreux qu'il produit, en ces temps où on

se plaint de la dépopulation sur un jeune couple, par exemple, partant dans son side-car en voyage de nocce ! Ce biberon le remplace ! (10).

Croisement dangereux, disions-nous avant ! Et les Anglais et ceux qui ne savent pas lire ? On les laisse dans l'ignorance du danger ? Que non pas ! Nous remplaçons l'ancien indicateur par celui-là dont la langue est vivante et universelle (11).

Enfin, ce petit ange voudra bien dire au motocycliste ou à l'automobiliste : « tu peux rouler en paix, rien ici ne t'empêche, tu es au septième ciel de l'automobile » (12).

Mais voilà, nous avons beau nous creuser la tête, nous ne voyons pas où nous pourrions en placer même un seul.

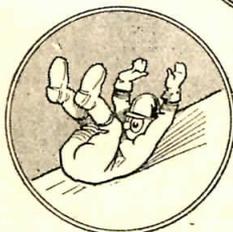
G. M.



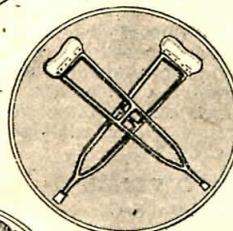
I



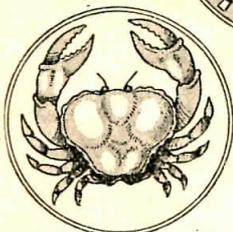
II



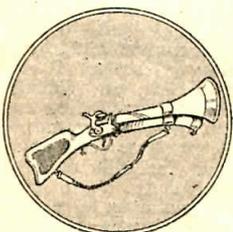
III



IV



V



VI



VII



VIII



IX



X



XI



XII

DEUX POIDS, DEUX MESURES

Nous avons déjà eu l'occasion de constater à maintes reprises que le système des deux poids et deux mesures avait l'air d'être fort en faveur auprès des Pouvoirs Publics et de leurs représentants. Un exemple de plus, sans commentaires :

A Courbevoie, dans une rue à stationnement unilatéral passent deux agents cyclistes. Avisant une voiturette arrêtée du mauvais côté, ils dressent procès-verbal à son propriétaire. Cent mètres plus loin, arrêté sur le même côté, l'énorme camion d'une fabrique d'apéritifs. Les agents passent sans inquiéter les livreurs en train de « picoler ».

Nous avons dit que nous ne commenterions pas !

MOTO CONTRE AVION

Notre confrère l'*Echo des Sports* publiait dernièrement une intéressante photo d'un match original qui eut lieu à Eibsen (Hongrie) entre un avion et un sidecar, dans un décor de neige. Ce dut être une amusante compétition. Mais on ne dit pas quel fut le vainqueur ?

SIMPLE CONSTATATION !

Sur les 3.767 procès-verbaux de contraventions dressés dans Paris pendant le mois de novembre 1931, 49 seulement concernent des piétons, motif : traversée de la chaussée en dehors des passages cloutés.

Vraiment on fait montre à leur égard de beaucoup trop de mansuétude. Motocyclistes qui roulez journalièrement dans la capitale, n'en voyez-vous pas bien plus que cela se livrer à de dangereuses infractions aux lois de la circulation : descente du trottoir sans signe préalable, circulation sur la chaussée, traversée des rues en courant, ou sans s'assurer qu'aucun véhicule n'arrive, etc...

Quand ceux qui sont chargés d'assurer la sécurité de la rue se mettront-ils dans la tête qu'une personne qui se véhicule autrement que sur quatre, trois ou deux roues peut être — et très souvent — passible d'un procès-verbal ?

UNE HIRONDELLE VIENT DE NAITRE...

En la personne de M. Jacques Crane qui a vu le jour le 8 janvier 1932 et dont le père est le sympathique président de la Commission sportive de l'Hirondelle Moto Club. Notre camarade a vraiment pensé à l'avenir du Club en achetant un garçon, aussi s'est-il empressé de commander une 100 cmc. Lechien spéciale, très connue dans les courses de côtes, pour ce futur motard. Bienvenue au fils, félicitations au père et prompt rétablissement à la maman.

ADRESSES A RETENIR

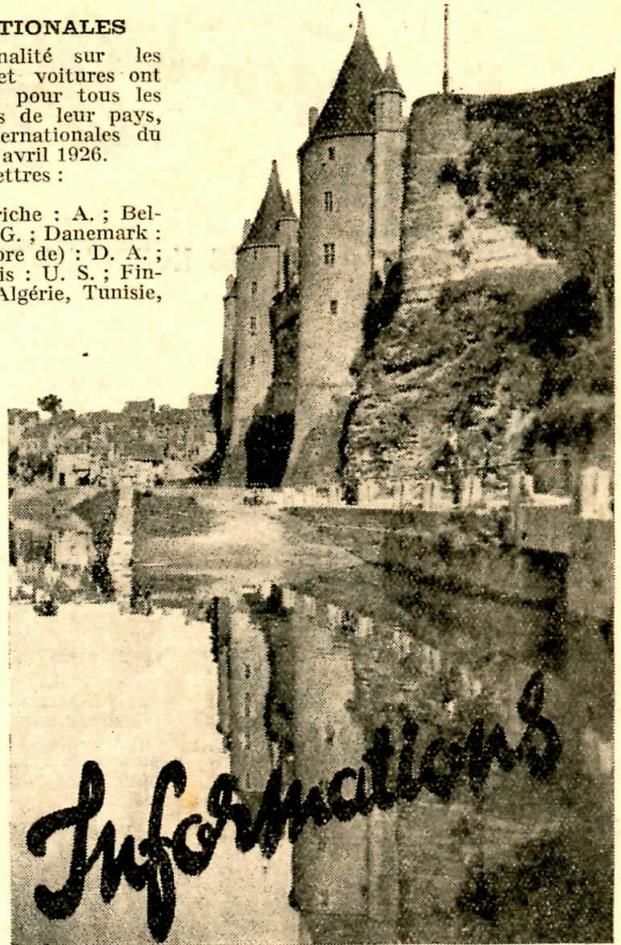
Notre abonné M. Millerot nous signale que s'il est à Romainville certain mécanicien chez qui il est recommandable de ne pas s'arrêter, il en est un à Montreuil qui est tout à fait aimable et mérite de voir les motocyclistes affluer chez lui. C'est M. Rolland qui le tira gracieusement d'affaire un jour qu'il était en panne d'éclairage et ne voulut accepter aucune rétribution pour une pareille « bricole »

PLAQUES INTERNATIONALES

Les lettres de nationalité sur les plaques des motos et voitures ont été rendues obligatoires pour tous les touristes voyageant hors de leur pays, par les conventions internationales du 11 octobre 1909 et du 24 avril 1926. Voici quelles sont ces lettres :

Allemagne : D. ; Autriche : A. ; Belgique : B. ; Bulgarie : B. G. ; Danemark : D. K. ; Dantzig (ville libre de) : D. A. ; Espagne : E. ; Etats-Unis : U. S. ; Finlande : S. F. ; France (Algérie, Tunisie, Maroc, Inde Française) : F. ; Grande-Bretagne (Malte, Guernesey, Jersey, Aurigny, Gibraltar) : G. B. ; Grèce : G. R. ; Hongrie : H. ; Indes Britanniques : B. I. ; Indes Néerlandaises : I. N. ; Irlande : S. E. ; Italie : I. ; Lithuanie : L. T. ; Lichteinstein : F. L. ; Luxembourg : L. ; Monaco : M. C. ; Norvège : N. ; Pays-Bas : N. L. ; Pologne : P. L. ; Portugal : P. ; Russie : R. ; Roumanie : R. M. ; Sarre : S. A. ; Suède : S. ; Suisse : C. H. ; Tchéco-Slovaque (République) : C. S.

En France les coins pittoresques ne manquent pas. Voici la tour de Josselin dont la fière silhouette se reflète dans les douves profondes.



L'A. E. F. POURRAIT OFFRIR UN SERIEUX DEBOUCHÉ.

Parmi les quatre colonies importantes qui composent l'Afrique Equatoriale Française : l'Oubanghi-Chari, le Tchad, le Gabon et le Moyen-Congo, on ne comptait, il y a un an, que 125 motocyclettes au Moyen-Congo. Dans les trois autres colonies autant dire que la moto est inconnue.

Nos assurances sont à votre portée...

Nous rappelons à ceux de nos lecteurs qui auraient pu l'oublier que nous assurons aussi nos abonnés avec règlement fractionné de la prime, quel qu'en soit le montant et sans majoration, en trois versements, à un mois d'échéance l'un de l'autre.

C'est ainsi que pour une prime d'assurance de 240 francs, le premier versement de 80 francs est fait à nos bureaux, en souscrivant l'assurance ; le second versement est assuré par une traite acceptée à 30 jours du premier versement ; le troisième et dernier versement est fait par une traite acceptée à 60 jours du premier versement.

C'est une grande facilité que nous mettons à votre disposition et dont vous voudrez profiter immédiatement.

Toutefois, nos assurances peuvent être réglées en totalité en souscrivant, par ceux de nos lecteurs qui ne désirent pas user de la facilité offerte par le règlement fractionné.

La plupart des constructeurs français sont durement touchés par la crise actuelle quel magnifique débouché offrirait cependant nos colonies d'A. E. F. !

Nos constructeurs vont-ils laisser les étrangers prendre la place qui leur revient de droit ?

MOTO VOLÉE

La moto Peugeot n° 5530, appartenant à M. Lacombes, a été volée le 12 janvier 1932, vers 18 h. 30, devant le n° 80 de l'Avenue des Ternes.

Une récompense est promise à la personne pouvant fournir des renseignements.

C'EST BIEN NOTRE AVIS !

CYCLO-SPORT le très vivant organe hebdomadaire du cyclisme français porte en manchette un conseil qui nous plaît énormément « *Amis cyclistes, pour votre sécurité et celle des autres usagers de la route, munissez votre cycle d'un appareil d'éclairage à l'arrière.* »

Trop de cyclistes, de motocyclistes aussi hélas, négligent l'élémentaire précaution qui consiste à munir sa machine d'une lanterne rouge à l'arrière. Il est impossible de voir la nuit, un véhicule qui n'est pas éclairé à l'arrière, on ne l'aperçoit que lorsqu'on est à un mètre ou deux, quand il est trop tard pour freiner, pour peu que l'on aille un peu vite. Combien d'accidents n'ont pas d'autre cause. Cyclistes, suivez le conseil de *Cyclo-Sport*. Quant à nous, nous le prenons à notre compte et souhaitons que tous les motocyclistes s'en inspirent.



Poids, Puissance et Destination.

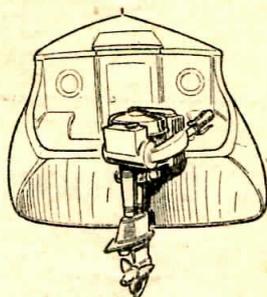
(De notre correspondant aux Etats-Unis)
Toledo, Ohio, U. S. A.

L'ORIGINE du hors-bord est fondamentalement identique à celle de la motocyclette, car, dans les deux cas, le but cherché a été la substitution du moteur mécanique au moteur animé sur des véhicules déjà au point : bicyclette et canot. Dans les deux cas, la solution initiale choisie a été le groupe motopropulseur de faible puissance et très léger, mais, dans les deux cas également, le résultat finalement atteint a été, invariablement un ensemble inséparable, et l'élimination pure et simple du moteur humain. Les premiers hors-bords visaient à remplacer la godille (propulsion par aviron unique placé à l'arrière du bateau) et se composaient d'un ensemble pivotant ayant à peu près l'encombrement d'un aviron et directement substituable à ce dernier. C'est seulement plus tard que le hors-bord classique à transmission par arbre vertical et renvoi d'angle fit son apparition sous la forme d'un monocylindre, à deux-temps et deux lumières (admission par soupape automatique sur le carter), allumage par batterie et direction par gouvernail. La vitesse de rotation était de 500 à 800 tours-minute et, bientôt, la demande des usagers orienta les constructeurs vers les hauts régimes, renforcements, et... augmentation inéluctable des poids.

A son tour, la puissance croissante des hors-bord a provoqué leur emploi sur des coques de plus en plus lourdes et fermé le circuit amplificateur. Il est difficile de prévoir où on serait arrivé en poids, taille et puissance sans les deux importantes réactions suivantes :

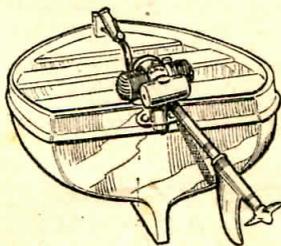
1° Demande persistante d'un hors-bord ultra-léger pour périssoires et canots de débarquement.

2° Réglementation à la cylindrée des épreuves de hors-bord en régates, qui pénalise le poids, comme détrimental à la vitesse.



De véritables groupes marins amovibles de grande puissance, se montent à l'arrière des embarcations. On y trouve des blocs deux-cylindres 2 ou 4 temps à haut régime, allumage par volant, transmission par arbre et couple conique.

De 1° résulte la création de petits groupes 100 c.c., pesant à peine 15 kilos et réellement faciles à transporter ; certains



Nous n'en sommes plus au tout petit groupe de faible puissance qui se montait à la place de la godille.

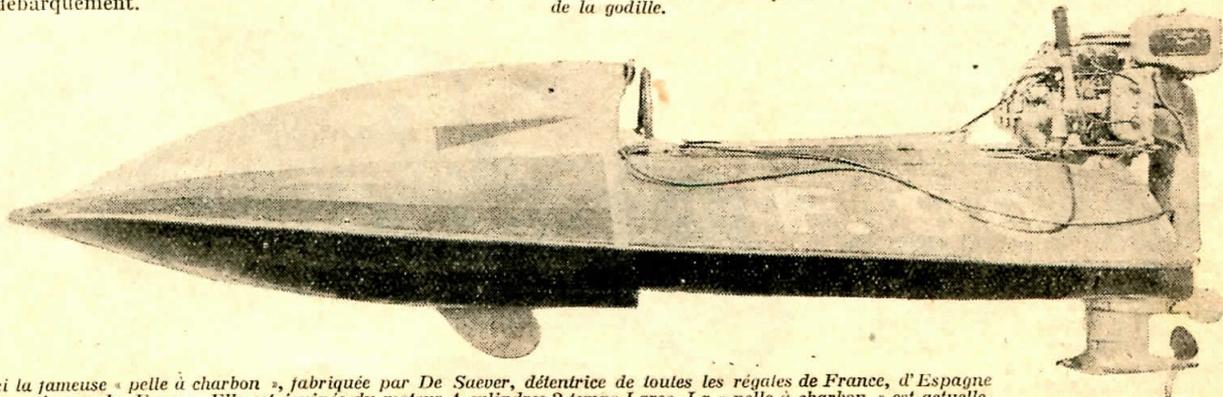
sont pliants et ne tiennent guère plus de place qu'un gros appareil photo.

A 2° nous devons l'emploi intensif des alliages légers qui mettent le hors-bord plus près de l'aviation que de la motocyclette, mais, malheureusement, relèvent le prix de revient et restreignent la popularisation. Tels qu'ils sont, les 1,000 c.c. formant l'échelon supérieur de la gamme des hors-bord pèsent déjà suffisamment pour taxer la musculature d'un homme de force moyenne, et tout abandon des alliages légers entraînera, en pratique, leur mise en place, à bord, au palan.

En course, et dans les petites dimensions, le démarrage par « bouton » et « toupie » satisfait tout le monde, mais il en est tout autrement sur les canots de croisière et à bord des voiliers. Sur ces derniers, en effet, le « groupe » n'est pas monté sur la poupe elle-même, mais sur une extension de façon à ne pas toucher le grand gouvernail employé pendant la marche sous voiles. La mise en route à la main, dans ces conditions, est plutôt difficile par mauvaise mer. La tendance des alterno-volants d'allumage à fonctionner irrégulièrement par gros temps a conduit le public à demander l'allumage-démarrage par batterie... et à l'obtenir... au prix d'une nouvelle augmentation de poids.

En face de ces progrès, regrettons l'abandon des changements de marche et en particulier de l'hélice réversible qui était joliment commode pour les manœuvres d'accostage et de pénurie de bons marinières à bord.

Au cours de ces dernières années, divers moyens ont été essayés pour monter le « hors-bord » à l'intérieur des coques, le protéger des paquets de mer et en faciliter la surveillance au cours des longues sorties. Toutes se ramènent à construire

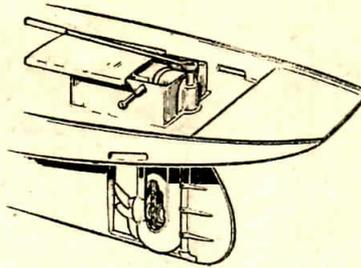


Voici la jameuse « pelle à charbon », fabriquée par De Saever, détentrice de toutes les régates de France, d'Espagne et championne de France. Elle est équipée du moteur 4 cylindres 2 temps Laros. La « pelle à charbon » est actuellement le meilleur glisseur qui existe au monde. La construction américaine est surclassée de beaucoup. De Saever a bien mérité de la France.

un « puits » plus ou moins près de la poupe, à monter le groupe dedans et à recouvrir le tout d'une écrouille basculante ou coulissante. Il n'est pas rare que ces installations entraînent l'emploi d'un gouvernail séparé, d'un réservoir de grande capacité et de commande du moteur à distance. Quand on en arrive là, on a virtuellement l'équivalent d'un moteur intérieur.

Concurremment à l'alourdissement du hors-bord, nous assistons à un allègement du moteur « intérieur » classique que domine « l'amovible Van Blerck » dont le 4 cylindres, quatre-temps à culbuteurs pèse à peine 50 kilos et peut se démonter plus vite qu'un hors-bord de même puissance : 35 CV.

Du même ordre d'idée sont les nouvelles transmissions de mouvement lancées récemment et ayant pour but le montage de moteurs ordinaires dans l'extrême poupe. Certaines renvoient des lignes d'arbres vers l'avant jusqu'à un renvoi à bain d'huile d'où un arbre incliné sort,



Divers moyens ont été essayés pour monter le « hors-bord » à l'intérieur des coques, pour le protéger des paquets de mer et en rendre la surveillance et la conduite plus aisées. La solution la plus courante consiste à construire un puits plus ou moins près de la poupe, à monter le groupe dedans et à recouvrir le tout d'une écrouille coulissante. C'est le système que représente le dessin ci-dessus.

Un relai avec changement de marche est interposé entre le moteur et la commande de l'hélice ; cette commande se fait par chaîne à rouleaux dans le bloc porte porte-hélice qui forme carter bain d'huile.

vers l'arrière jusqu'au presse-étoupe et à l'hélice, mais d'autres se contentent de combiner un moteur marin normal, son changement de marche et la transmission de mouvement du hors-bord classique, avec arbre vertical ou chaîne.

Laissant de côté les petits 100 c.c. et les engins de course, nous en arrivons à désirer :

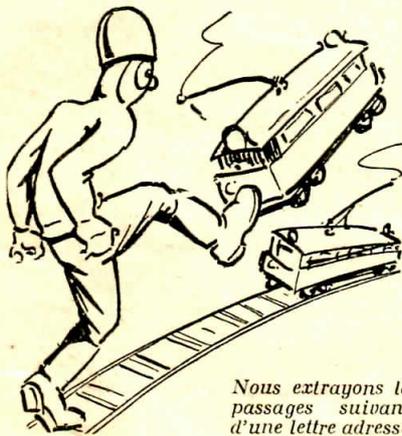
1° L'installation franchement intérieure des deux-temps à cylindres opposés actuels ;

2° L'adjonction d'un changement de marche, monté en bloc-moteur, si possible ;

3° La transmission finale de mouvement par chaîne silencieuse sous carter étanche. (Morse Chain Co., Détroit, Mich, U. S. A.).

Ces solutions permettront de combiner, aisément, les solutions en présence et d'harmoniser les trois importants facteurs : poids, puissance et destination.

A. GILLE.



Nous extrayons les passages suivants d'une lettre adressée à M. Villard, le constructeur des trois roues bien connues, par M. l'abbé Maulevrier, curé de Tremblay-les-Gonnesse.

9 Déc. 1931.

DEUX MILLE kilomètres viennent de s'ins crire à mon compteur et je m'excuse de ne vous avoir pas encore donné signe de vie, par écrit, depuis l'acquisition de ma voiturette en avril dernier. Je voulais ne pas risquer à l'avance une appréciation générale de votre construction, sur laquelle il m'aurait fallu revenir dans la suite. C'est avec plaisir qu'aujourd'hui, je viens vous dire toute ma satisfaction.

Certes, j'aimais beaucoup la moto ; or, de la moto, vous gardiez l'essentiel, le moteur à ailettes auquel vous avez encore adapté un ventilateur rendant plus efficace encore le refroidissement. Ajoutons à cela une boîte de vitesse, comportant en plus une marche arrière, le tout signé : Staub ! c'est-à-dire, robuste à toute épreuve.

Aujourd'hui, grâce au capot qui recouvre et protège l'ensemble moteur, je suis délivré de la hantise du nettoyage qui s'imposait à moi après chaque sortie par mauvais temps. Quelques seaux d'eau vigoureux... et la voiture est prête à partir.

De la moto, vous avez gardé encore le système de mise en marche par kick — rien de plus simple, de plus pratique, de plus rapide.

Une opinion sur le Villard

« Mais, à mon avis, ce qui n'est pas assez connu, et ce qui est important, la géniale trouvaille de votre maison, c'est la parfaite solution que vous avez donnée au problème de la traction-avant. Les conséquences de cette réalisation sont capitales. Vous supprimez la coûteuse transmission par arbre et pont arrière... une simple chaîne, avec ses avantages de simplicité, de facilité de réglage et d'entretien, et aussi ne l'oublions pas, sa supériorité de rendement.

« Vos carrosseries sont très surbaissées et l'ensemble tient admirablement la route. L'équilibrage des masses est si judicieusement réparti entre les trois points de contact avec le sol, qu'il m'est possible de lâcher le volant sur rouet accidentée.

« Et puis, parlons de la place utilisable dans la carrosserie genre Camionnette... je compte 6 places pour grandes personnes.

« Le croirez-vous ? à titre d'essai, j'ai roulé avec 10 enfants de mon patronage, le moteur 500 cmc. ne donnait aucun signe de fatigue. Démarrage très progressif et très facile. Comme dans le side-car, je retrouve grande aisance de direction dans les virages, le carrefour, les

engagements. Je me demandais si votre « Villard » tiendrait sur les routes « record » de la banlieue nord, et dans les lotissements. Grâce à ses trois points d'appui, je suis heureux de le constater, le Villard se tire d'affaire dans les plus affreux terrains.

« La très grande souplesse de l'avant-train absorbe les pires imprévus de la route, nids de poule ou mauvais pavés.

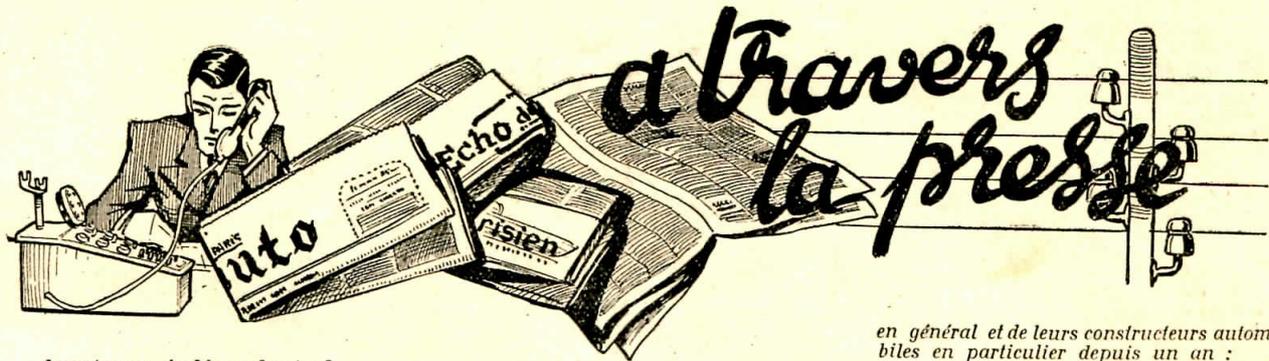
« Votre voiturette suscitait beaucoup d'intérêt, on me fait parfois cette objection... « Vous devez déraiper... avec trois roues »... erreur ! Un exemple : le village fort peu poétique que j'habite est caractérisé par une très grande malpropreté durant 6 mois de l'année ; les pavés sont enduits d'une boue gluante et glissante... J'ai vu de grosses voitures, surprises dans les virages, faire des embardées sur les trottoirs... alors que, de mon côté, je n'ai jamais eu l'impression pénible de sentir la direction et la maîtrise de la voiture m'échapper.

« Permettez-moi d'ajouter qu'il est un autre record de votre « Villard » qui mérite d'être signalé, c'est celui de l'économie ».

Abbé MAULEVRIER.



Voici la camionnette Villard dont l'abbé Maulevrier est à juste titre, si enthousiaste. On la voit ici chargée des dix enfants du patronage qui viennent d'effectuer une promenade dans cet admirable petit véhicule

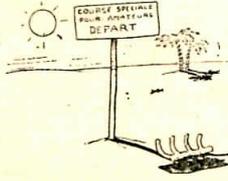


Amateurs, indépendants ?

C'EST la question à l'ordre du jour. Elle est pendante d'ailleurs depuis un certain nombre d'années dans les milieux motocyclistes.

L'Ami des Sports, qui malheureusement disparaît par suite de dissensions « familiales » de ses fondateurs, avait, dans un de ses derniers numéros, exposé une étude fort objective de la question du statut de l'amateur et de l'indépendant.

Cette question est toujours d'actualité car la solution que lui a donnée l'U. M. F. est une solution d'attente et, tôt ou tard, amateurs et indépendants devront recevoir leur statut définitif.



Il y a l'amateur, le pur des purs :

« En principe, l'amateur serait le coureur faisant du sport pour son plaisir, courant sur sa machine personnelle, payant de son argent la mise au point de celle-ci, payant naturellement ses engagements et ses frais de course, se contentant de prix artistiques, et ne permettant jamais qu'on cite plus que son propre nom, ni marque de machine, de pneus, d'éclairage, etc... »

Cela serait très beau. Mais ce pur est rare, très rare, et si l'on comptait sur lui pour animer nos courses on risquerait de ne pas voir grand-chose. C'est que d'être ce qu'on a appelé simple « indépendant » jusqu'ici revient déjà assez cher à la bourse de l'intéressé.

L'indépendant-type

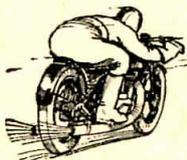
VOYONS maintenant ce que serait l'indépendant-type :

« Cet indépendant est propriétaire de sa machine, il l'a achetée de ses deniers, peut-être à bon compte en raison des performances qu'il est susceptible d'accomplir ; il fait les frais des épreuves auxquelles il participe, mais on doit lui permettre de toucher des primes, de faire de la publicité sur les résultats qu'il obtient. »

« Un autre exemple typique qui justifierait cette classe d'indépendants a été donné, celui des agents de marque, qui n'ont pas les qualités des pilotes de ces marques, mais qui, naturellement, valent mieux que la majorité des amateurs. »

Cette catégorie répond à un besoin : elle est à maintenir :

« Il semble bien quant à nous que cette catégorie d'indépendants est nécessaire comme elle l'est dans tous les sports qui



nécessitent l'achat d'un matériel coûteux, et qui ont, en dernier ressort, des répercussions d'ordre commercial. »

Deux catégories ou trois ?

MAIS permettons-nous une remarque : notre confrère conclut à côté : les deux questions pendantes sont, nous semble-t-il, celles-ci :

1° Faut-il établir deux catégories de coureurs : professionnels et amateurs ; ou trois : professionnels, indépendants, amateurs ?

2° Et si vous instituez trois catégories, quel sera le statut de l'indépendant ? sera-ce un professionnel courant en isolé à ses risques et périls, ou un amateur qui a le droit de gagner de l'argent ?

En résumé, si l'on fait trois catégories, cela ne va-t-il pas encombrer les épreuves de trois classements compliqués ; et si l'on en fait deux seulement ou bien le véritable amateur sera sacrifié, ou bien ce sera l'agent de marque courant pour son compte, avec ses moyens, qui le sera si on le classe dans les professionnels.

Nous répétons donc : la question est à résoudre.

Il faut abandonner, à l'égard des automobilistes (et motocyclistes), le régime des mesures d'exception

C'EST notre confrère l'Argus qui le proclame dans son éditorial, à l'aube de la nouvelle année :

« Souhaitons qu'on en finisse une bonne fois pour toutes avec l'idée d'appliquer toujours à l'automobile un régime d'exception. C'est un moyen de transport, un véhicule de richesse pour tout le pays. Nous demandons que son statut légal, administratif, fiscal et pénal soit un statut unique appliqué également à tous les moyens de transport. L'assurance obligatoire, soit, si elle apporte la sécurité à tous, mais il faut l'appliquer à tous les modes de transport, en commun ou particuliers, mais non rendre a priori l'automobile responsable de tout et pour tous. »

Il faut faire entrer dans le crâne, si léger, de l'homme de la rue, de Monsieur Tout-le-monde, et dans celui de nos fonctionnaires, juges, gendarmes ; enfin dans celui, si obtus de législateurs lorsqu'il ne s'agit pas de questions électorales, que l'auto et la moto ne sont, essentiellement, ni des signes de luxe ni des engins de sport, mais des outils de travail pour le transport des choses et des gens.

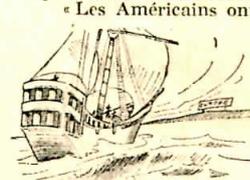
Lorsque cette vérité première sera entrée dans tous les crânes, un grand pas sera fait vers un statut plus sain de l'automobile.

L'Américain découvre l'Europe

ANDRÉ LAURENT dans l'Automobile Belge, remarque le revirement qui s'est produit dans l'esprit des Américains

en général et de leurs constructeurs automobiles en particulier depuis un an :

« Si nous ne recevons plus en Europe, depuis un an et demi à deux ans, que relativement peu de touristes d'outre-Atlantique, par contre, les hommes d'affaires américains nous ont fait de longues et fréquentes visites, rompant avec la tradition surannée, qui leur faisait quelque peu considérer notre continent comme une terre habitée par des gens peu sérieux, d'esprit instable et tout au plus bons à coloniser. »



« Les Américains ont, enfin, découvert que l'Européen possède des qualités de prudence et d'économie, qui lui ont permis de traverser, avec un minimum de dommages, les périodes les plus critiques ; et qu'il jouit, en outre, d'un grand sens des réalités. »

« Je ne fais, ici, qu'enregistrer l'opinion flatteuse émise, récemment, par un visiteur de marque. »

Juste retour des choses : l'Américain découvre l'Europe..., mais soyons sans illusion : il ne la comprendra pas !

Notre confrère « l'Argus » prend nettement position

NOTRE confrère l'Argus de l'Automobile, sous le titre qui lui est cher : « Le zona des zones », vient de prendre nettement et courageusement position sur la politique suivie ces derniers mois par l'U. M. F.

L'attitude prise par notre confrère est particulièrement significative car, si nous ne sommes pas toujours d'accord avec lui sur nombre de problèmes de l'heure présente, nous nous plaignons à souligner sa parfaite indépendance vis-à-vis des gens, des groupements, des pouvoirs publics.

Tout l'article de notre confrère serait à extraire. Nous allons tâcher d'en extraire les passages essentiels :

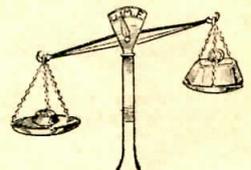
Dans l'Ouest à Nantes, dans le Centre à Nevers, dans l'Est à Dijon, se fomentent actuellement, parmi les clubs, de sérieux mouvements de dissidence, qui menacent de s'étendre, contre l'U. M. F.

Les motifs : le maintien et parfois le renforcement des zones d'influences départies à certains clubs.

« Une fois encore se manifestent, mais cette fois plus sérieusement, les mauvais effets d'une politique sportive qui n'a pas voulu faire table rase d'anciens errements. »

« Le contrôle sportif ne peut s'accorder avec l'octroi de privilèges territoriaux, telle est la règle saine. »

« Nous sommes, ici, les partisans d'un pouvoir sportif unique qui est



l'Union Motocycliste de France, affiliée au pouvoir international, ayant des règles sportives claires et nettes, mais ne satisfaisant pas pour certains groupements des situations privilégiées et mettant les uns sous la dépendance des autres. Un régime égalitaire est indispensable.»



Notre confrère non plus n'est pas dupe de la comédie des Unions Régionales, ces U. M. R. aboutissant, en fait, au renforcement du privilège des zones :

« Les statuts de l'U. M. F. ont été remaniés. On a créé des Unions régionales ; le régime des zones a été atténué, mais pas aboli. Or toutes ces manifestations de bonne volonté ne semblent pas avoir abouti à l'accord parfait.

« Le régime des zones est néfaste ; si on ne le détruit pas, on en verra, malheureusement, les pitoyables et déplorables effets. »

Deux doctrines

AYANT brossé ce large tableau de la situation, notre confrère donne son point de vue sur ce que devrait être l'U. M. F. :

« La France, qui va vers une circulation de un million de motocyclistes — dans quelques années s'entend — ne peut voir administrer le sport de la moto que par un organisme qui se contente d'un pouvoir exclusivement sportif, lequel est indispensable.

« N'est-ce pas le moment, pour grouper tout le monde sous le pavillon de l'U. M. F., de décider que celle-ci s'occupera exclusivement d'assurer la salubrité sportive — comme l'Union Vélocepedique de France en cyclisme — sans s'arroger le droit d'accorder des « pouvoirs territoriaux », qui sont des monopoles d'une autre époque. »

M. Paul Rousseau n'oublie pas qu'il est une « huile » de l'U. V. F. et qu'il en fut un fondateur ; il veut qu'on adopte pour la moto la même doctrine.

Son point de vue est fort défendable, et préférable à la situation hybride actuelle. Ou bien l'U. M. F. deviendra exclu-

sivement un organisme de contrôle des épreuves sportives ; ou bien elle sera, en plus de cela, le syndicat de défense, de propagande et de développement des usagers de la motocyclette.

Mais pour rendre aux motocyclistes ces services — services touristiques, fiscaux, judiciaires, d'entraide, etc. — l'U. M. F. doit adopter une tout autre politique et une organisation fort différente.

Et là-dessus tout le monde au courant de la question et dont le jugement n'est pas faussé par des amitiés ou des intérêts est d'accord.

Organisme de contrôle strictement sportif ou grand syndicat de défense des usagers de la motocyclette, quelle que soit la formule qu'adoptera pour l'avenir l'U. M. F., elle fait fausse route actuellement et doit, pour vivre et durer, abandonner radicalement la néfaste politique actuelle.

Pour le bloc-moteur

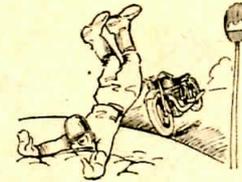
Le vieux routier de la plume qu'est Baudry de Saunier est partisan convaincu du bloc-moteur. Il ne craint pas de le proclamer dans la Revue du Touring-Club :

« Il est évident que, dans un bloc-moteur, les organes de transmission travaillent tous dans le bain d'huile général et que les portées des arbres, puisqu'elles sont usinées dans le carter, ne peuvent subir aucun déplacement malencontreux. Une seule pompe, noyée dans le fond du carter général, déverse constamment le lubrifiant sur tous les organes qui y sont enfermés. Il n'existe pas de conduits extérieurs, toujours exposés à des chocs ou même à des ruptures. L'embrayage lui-même, constamment graissé, conserve indéfiniment sa progressivité et ne s'use plus qu'à peine.

« Enfin le nettoyage de la machine, puisque ses principaux organes sont enfermés dans un carter bien hermétique, est plus facilement fait (au jet, par exemple), et donne rapidement à la motocyclette le bel aspect de propreté dont son possesseur est légitimement satisfait.

« Ce sont là, à l'actif du bloc-moteur, de précieux avantages, que personne ne songe d'ailleurs à contester. »

Vérités premières que maintenant plus personne ne discute en effet.



Ah non, pas de ça !

Nous avons cité ici à plusieurs reprises notre confrère Armand Massard et fait écho à ses utiles cam-

pagnes en faveur de telle ou telle réforme utile à l'usager de la route.

Il y a cependant certains points sur lesquels nous ne pourrions jamais nous entendre, tels que la priorité à droite et d'autres encore...

Dans une de ses récentes études, dont le titre, emprunté à une autre rubrique de notre revue, « Propos circulatoires », dit assez l'objet, Massard émet le vœu suivant :

« Un système que l'on aurait pu également adopter et qui donne d'excellents résultats pour les traversées de villages, c'est celui du caniveau, à condition qu'il soit bien indiqué. C'est un irrésistible moyen de ralentissement qui aurait les plus heureux effets sur tous les conducteurs, même les moins dociles.

« Ces caniveaux auraient l'avantage supplémentaire de permettre une meilleure évacuation des eaux de pluie qui détrempe la chaussée par stagnation et contribuent, pour la plupart des revêtements, à les détériorer.

« Ils pourraient, en outre, être bordés à chacune de leurs arêtes d'un rail brillant, moins fragile que les clous hors de prix et sans cesse remplacés.

« Ces coupures naturelles obligeraient les chauffards à réduire leur vitesse, même aux heures où il n'y a plus affluence de piétons, et où ils ont une tendance à adopter une allure excessive. »

Nous ne discuterons pas la question ici, sous peine de complications diplomatiques au sein de la rédaction de Moto Revue : les questions « circulatoires » faisant l'objet d'un monopole et entrant dans la « zone d'influence » (ah ces zones !) de l'un de nos confrères ad hoc !

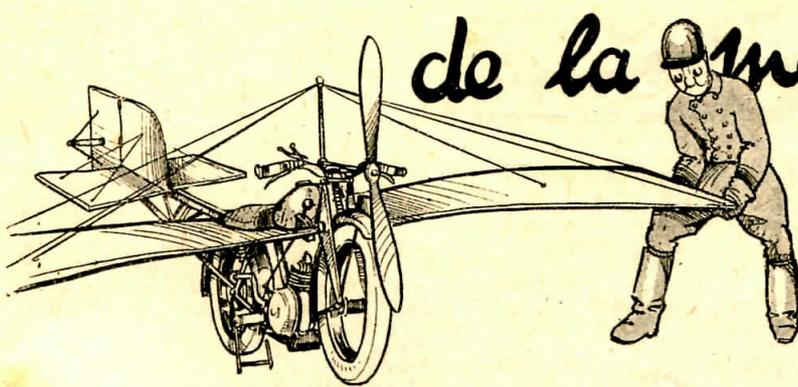
Nous lui transmettons le dossier pour avis motivé.

Mais si l'on m'accorde le droit de soulager ma conscience — et ma bile — qu'on me laisse dire à notre confrère de l'Ami du Peuple du soir qu'il fut en général mieux inspiré et que les caniveaux meurtriers sont non à creuser, mais bien à combler, même dans les patelins ! LE GUETTEUR.

Montant des sinistres réglés pour le compte de MOTO REVUE pendant le mois de Septembre 1931

Cette liste est publiée pour répondre aux bruits tendancieux que certains intéressés lancèrent en mars dernier. Rappelons que la compagnie en question a réglé au mois d'août pour le compte de Moto-Revue la somme de 33.489,40.

	Francs.		
1 ^{er} Cholley c/ Picorne	200	15 Doune c/ Moïse	1.310 90
Pastor c/ Jouve	1.000	Maigret c/ Ecole	1.000
Gauchet c/ Dideron	600	Pastor c/ Jouve	1.000
2 De Vallois c/ Hoeck	1.000	Soulas c/ Picard	500
Morin c/ Salévée	600	16 Gaultier c/ Auto-Place	497 80
Sechet c/ Darstein	351 80	17 Fontaine c/ Grimer	60 15
Ang. Jules c/ Martin	1.000	Lalande c/ Moreau	800
Jannoty c/ Gillet et R.	160	Chollez c/ Piconne	200
4 Duprety c/ Hoefel	500	21 Leloup c/ Colson	50
Servonnet c/ Duthil	150	23 Gauchet c/ Dideron	859 20
5 Gaultier c/ Demellin	500	Soulas c/ Picard	500
Bourderie c/ Saumay	80	Doux c/ Miot	250
7 De Vallois c/ Hoeck	500	Boucher c/ Aguetaz	1.000
Milleroux c/ Auto-Transp	80	Bourgeois c/ Métropole V.	750
Lemonnier c/ Goussard	600	24 Gilbert c/ Fristel	1.438 60
Rocher c/ Marthe	900	25 Lesne c/ Nibodeau	650
Fournier c/ Denis	1.100	28 Legendre c/ Novello	2.000
Fournier c/ Denis	50	Moyno c/ Jovion	120
9 Boucher c/ Aguetaz	1.000	De Vallois c/ Hoeck	500
Barillet c/ C. G. V.	1.167 50	29 Ulvain c/ Leduse	500
10 Ang. Jules c/ Martin	1.000	Rosso c/ Jasani	989 55
12 Abaluquetas c/ Gaultier	500	Belair c/ Vauti	400
14 De Vallois c/ Hoeco	500	30 Lamorlette c/ Citroën	125
Legendre c/ Novetto	2.000	Armand c/ Citroën	260
		Total	30.300 50



de la moto à l'avion

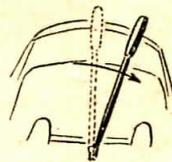
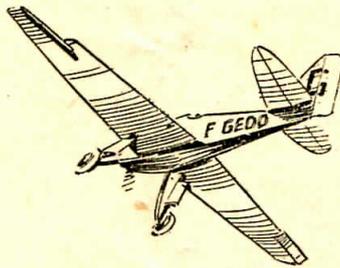
On dit souvent que tout motocycliste est un aviateur virtuel ; et l'on pense peut-être quelquefois que tous deux doivent avoir en commun le goût du risque et l'amour du bruit. Nous avons supposé que les impressions, autres que celles d'un danger et d'un bruit accrus, et que l'on éprouve en passant du guidon au manche à balai, intéresseraient peut-être ceux des motocyclistes qui sont encore seulement des aviateurs en puissance.

La première surprise agréable pour l'un de nous qui s'installe dans une carlingue, c'est évidemment de constater qu'ici l'ouverture des gaz se règle à la main, au moyen d'une manette, et non pas au pied comme dans une voiture. Mais dans les avions, cette disposition s'explique, non seulement par le fait que les pieds ont déjà pour tâche de manœuvrer le palonnier de direction, mais aussi par celui que dans un avion, une fois celui-ci en l'air, on n'a pas besoin de modifier son allure constamment comme la chose arrive sur la route. On se trouvera, il est vrai, privé par là d'une source de distractions qu'on pourra cependant rétablir le jour où on se livrera à des acrobaties ; mais nous allons voir qu'en attendant il en est d'autres.

Revenons tout d'abord au moment où l'appareil roule sur le sol et n'a pas encore décollé. Tant que l'on s'en va gauchement et à petite vitesse sur le terrain pour aller se placer face au vent, il y a encore lieu de manier fréquemment cette manette des gaz ; malgré cela, diriger l'avion ne paraît pas être une tâche ni très agréable ni très aisée. On éprouve durement les secousses, et il est nécessaire de pousser le pied gauche assez brutalement vers la gauche pour tourner de ce côté ; et le pied droit vers la droite pour aller à droite. Il ne faut pas craindre non plus de redresser au pied d'une façon également assez brusque et même en agissant un peu d'avance, car l'appareil risquerait de se mettre à virer indéfiniment. On peut quelquefois s'aider d'ailleurs en croisant les commandes : c'est à dire en inclinant le manche en sens inverse, en le poussant vers la droite, tandis que le pied pousse à gauche. Ce mouvement du manche vers la droite soulève en effet l'aile droite et abaisse le gauche. Si l'avion se trouvait alors en ligne de vol, l'air appuierait sur l'aile droite qui s'abaîsserait, et sous l'aile gauche pour la soulever, de sorte que l'appareil pencherait à droite. La même inclinaison du manche à droite, lorsque l'avion roule au sol la queue basse, produit l'effet opposé, parce qu'alors l'aile droite n'agit pas, étant masqué, dans le lit du vent, tandis que l'aile

gauche abaissée forme frein à gauche, ce qui engage l'appareil à tourner à gauche. Cette même manœuvre du croisement des commandes en l'air serait dangereuse et aurait pour résultat d'amorcer une vrille.

On voit que la conduite d'un avion au sol ne rappelle guère celle d'aucun autre véhicule mécanique, pas même d'un sidécar ; on croirait plutôt avoir affaire à un animal vicieux, un bateau ivre, ou à une sorte de chariot d'enfant. Il n'y a



Le mouvement du manche vers la droite soulève l'aile droite et abaisse la gauche, l'avion vire sur la droite

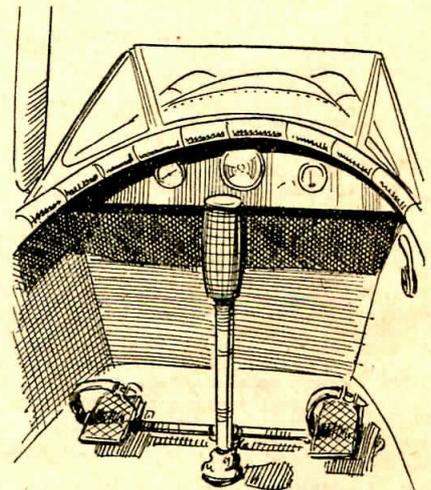
pas de doute pourtant que l'habitude de piloter des engins divers, surtout à deux ou trois roues, doit constituer une préparation excellente à ce nouveau genre d'exercice.

Quand, après avoir zigzagué, on se trouve enfin placé face au vent, il n'y a plus qu'à ouvrir les gaz en maintenant le palonnier bien droit, et qu'à pousser le manche en avant, afin de prévenir les bonds qui pourraient précéder le décollage. La queue se relève, l'avant s'abaisse, le manche tend à revenir en arrière et bientôt on le laisse faire, et à partir de ce moment, il devient nécessaire d'accorder son attention à deux choses tout à fait nouvelles. Selon les pentes, les trous, les obstacles invisibles de l'air, l'avion tendra à verser d'un côté ou de l'autre, à piquer du nez ou à se cabrer. Les motocyclistes connaissent déjà pourtant l'instabilité transversale : dans un avion on la corrige en inclinant le manche du côté opposé, et cela tient moins peut-être de la moto que de la marche sur une corde raide avec un manche pour commander le balancier, mais heureusement

en moins difficile, du moins tant qu'on ne cherche pas à exécuter des acrobaties.

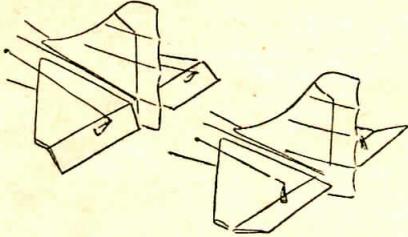
Henri Farman a émis un jour l'opinion que les motocyclistes et les cavaliers sont en général ceux qui apprennent le plus vite à piloter un avion. Cavaliers et motocyclistes ont déjà prouvé dans tous les cas qu'ils possédaient le sens de l'assiette. La vue du sol, l'observation de la ligne d'horizon, aident sans doute le pilote à se rendre compte de la position de son appareil dans l'atmosphère, et il est même difficile de se passer complètement de ces repères ; on admet néanmoins que la connaissance que l'on peut avoir de sa propre situation dans l'espace, dépend également de l'oreille interne. On serait informé du changement par les variations de niveau du liquide qui garnit dans l'oreille interne une sorte de vase, muni d'anses qui se croisent et qui se déploient dans les trois directions de l'espace. Le fait est que si l'oreille interne ne se trouve pas dans son état normal, l'individu affecté de cette anomalie s'embrouille et « perd le nord » très facilement dès qu'on lui bande les yeux ou qu'on cherche à troubler son équilibre. Nul doute que l'aptitude à virer penché à motocyclette, comme on vire penché en avion, mais en poussant cette fois le pied et la main du même côté, ne témoigne d'un excellent état de l'oreille interne.

Le manche tiré en arrière sert enfin à relever l'appareil lorsque celui-ci baisse du nez et inversement ; ainsi le cavalier s'accroche et pousse en avant quand son cheval se cabre ; et se renverse en arrière quand son cheval rue. Ici cependant, il ne s'agit plus d'y aller brutalement comme on doit le faire tandis que l'avion roule à petite allure sur le sol. En l'air, surtout quand on débute, il est nécessaire de modérer ses gestes et de manœuvrer en tâtonnant avec une extrême douceur. Le motocycliste doit comprendre mieux qu'aucun autre, surtout s'il a fait du tan-sad, la nécessité de procéder avec tact par petites corrections successives et de la façon la plus nuancée.



Le poste de pilotage : au centre le manche à balai et le palonnier — à droite la manette des gaz — Le tableau de bord comprend un altimètre, un compte-tours et un indicateur de vitesse.

On trouvera néanmoins entre la conduite d'un avion, même en l'air, et celle de tout véhicule terrestre une assez grande différence. L'avion, plus exposé aux caprices des éléments, n'obéira pas toujours d'une façon aussi stricte, aussi immédiate ou aussi précise. Déjà, il est vrai, les véhicules routiers montés sur pneus, c'est-à-dire en somme déjà portés eux aussi par de l'air, et non guidés par deux rails, possèdent une personnalité assez forte. Toutefois l'avion dépourvu aussi bien de route que de rail, trouve évidemment l'occasion d'obéir comme une jolie femme aux sollicitations les



Deux positions du gouvernail de profondeur ; à gauche, pour descendre, à droite pour monter.

plus diverses, c'est-à-dire de prendre plus de libertés.

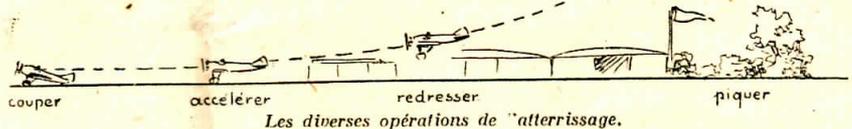
Mais voici déjà le moment de redescendre. On commence toujours, en avion comme ailleurs, par faire des efforts trop nombreux, et dont la plupart sont inutiles. L'appréhension crispe les muscles au point qu'après dix minutes de pilotage, des crampes se font sentir dans le bras droit et dans l'épaule. Un moyen d'éviter cette contraction est de respirer largement et tranquillement, et tout en se disant que Maryse Bastié a tenu l'air 38 heures durant. Mais, comme on ne peut pas espérer dès le début en faire autant, même si l'on appartient au sexe fort, on réduit les gaz tout en piquant face au



Lors du départ, quand l'avion prend de la vitesse, abaisser le gouvernail de profondeur pour soulever la queue.

vent afin d'atterrir. Il ne faut pas craindre alors d'observer avec trop d'attention le sol qui se rapproche, et tandis que les yeux s'emplissent du spectacle rassurant de la terre et du grossissement des touffes d'herbe, le bras tire doucement en arrière pour redresser peu à peu la trajectoire : à cinquante centimètres d'altitude on peut se permettre de tirer le manche tout contre soi afin de cabrer l'appareil qui tombera en perte vitesse ; de cette hauteur c'est sans danger, surtout quand on a encore le moniteur devant ou à côté de soi.

Enfin, on pourra le constater au retour, l'avion aussi bien que la moto partagent tous deux le privilège de jouir encore de la méfiance et de la défaveur des gens timorés, du gros public. Tout motocycliste a donc fait preuve déjà du seul



Les diverses opérations de "atterrissage".

courage nécessaire : celui de mépriser l'opinion vulgaire, et par surcroît mal informée. On a, en avion ou à moto, le danger tout près de soi, mais on le sait et on fait ce qu'il faut pour lui échapper, tandis que le danger le plus traître est la banale peau d'orange ou de banane sur

le trottoir. Il y a deux ans, sur douze mille heures de vol d'appareils de tourisme, soit plus d'un million deux cent mille kilomètres, on a enregistré en tout sept accidents mortels, dont quatre auraient été évités avec des ailes à fente. L'automobile, devenue bourgeoise et banale, ne doit pas offrir un meilleur bilan.

Malheureusement, l'apprentissage de l'avion coûte encore cher. Et d'après les calculs de Jacques Bréguet, l'usage d'un avion particulier reviendrait encore à environ 3 fr. 50 le kilomètre, pour un appareil de 35 CV, à moins de voler par an plus de deux cents à trois cents heures. Il faudrait trouver un moyen de faciliter spécialement les choses à ceux qui, possédant leur permis de moto, se sont distingués dans des épreuves sportives. Le motocycliste peut se dire en attendant, que si certaines voitures ultra-modernes se vantent de ne plus peser que de 15 à 25 kilos par cheval, et si tel avion en pèse 12, on peut arriver à moins encore avec une moto : d'où le maximum de rendement pour la dépense, sans parler

du plaisir sportif pour l'usager. Quant aux avions à très faible puissance, il semble que ces machines si intéressantes par ailleurs, manquent encore trop de sécurité, mais cette situation pourra changer.

O. DE CARFORL.

CATECHISME MOTOCYCLISTE

Que doit porter réglementairement une motocyclette ?

Toute moto doit porter réglementairement une plaque du constructeur, une plaque du propriétaire, l'une et l'autre placées très visiblement. Puis une plaque à l'avant et une à l'arrière comportant les numéros de la machine, ces deux plaques ne pouvant être amovibles ; un appareil avertisseur s'entendant à 100 mètres au moins et l'éclairage réglementaire la nuit.

Les plaques d'immatriculation ont-elles des dimensions obligatoires ?

Oui, en demandant la teneur à la Préfecture, car toute contravention à ce sujet est justifiée.

Une plaque de boue sur une plaque d'immatriculation est-elle une excuse devant un gendarme ?

Non, et tout conducteur est tenu par la loi à ce que ses plaques soient lisibles en tout temps et en tout lieu, le jour comme la nuit.

Les numéros de plaque écrits à la craie sont-ils autorisés ?

Non, sous aucun prétexte, et toute contravention à ce sujet est justifiée.

Dans quel cas un dépassement sur route est-il interdit ?

Dès que la visibilité de la route est bouchée, brouillard, poussière, etc... au sommet d'une côte ou à un virage quel qu'il soit, le dépassement est absolument défendu.

Une motocyclette arrêtée la nuit doit-elle avoir un feu de stationnement ?

Oui, toute motocyclette arrêtée en pleine nuit doit avoir un feu de stationnement.

L'avertisseur électrique est-il permis dans les agglomérations ?

La trompe est l'avertisseur légal, mais l'avertisseur électrique est toléré si le son qu'il donne est modéré et ne peut effrayer.

Peut-on avoir des trompes à plusieurs sons ?

Non, ces instruments avertisseurs sont défendus.

Peut-on employer des sirènes comme avertisseurs ?

Non, les sirènes ainsi que les sifflets sont complètement interdits.

Quel est le principal article du Code de la Route ?

C'est l'article qui dit que tout conducteur doit, à tout instant, conformer sa vitesse aux circonstances et demeurer maître de sa vitesse. C'est la première chose qu'un juge discute avant d'étudier les circonstances de l'accident.

Quand on a son permis de moto, peut-on obtenir avec moins de frais celui d'auto ?

Oui, en faisant une demande d'extension selon la formule que *Moto Revue* adresse sur demande et l'on gagne 50 francs sur la façon d'opérer usuelle.

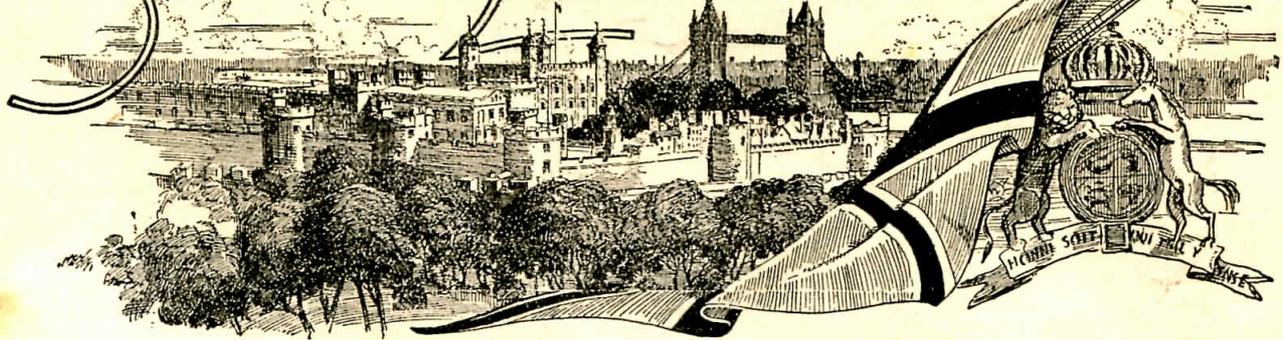
Peut-on ne pas se présenter à l'examen du permis de conduire ?

Oui, on le peut à la condition d'être correct en avisant l'examineur et en lui envoyant 0 fr. 50 pour réponse d'une nouvelle convocation.

Si l'on a oublié de se présenter à l'examen du permis de conduire, est-on répréhensible ?

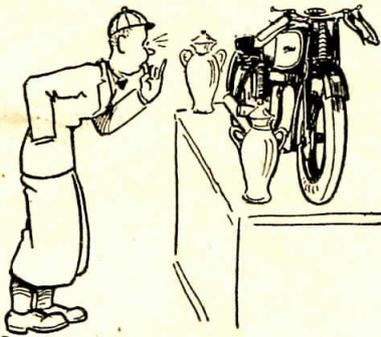
Oui, et, dans ce cas, on perd les 15 francs versés pour l'examen et si l'on peut repasser, il faut reverser 15 francs : coût exact : 30 francs !

Le Salon de Londres



A propos de l'Olympia (1)

« SUNBEAM » et « Norton ». Donc ça vous a de la branche, tout de même ! sa « réplique » du gagnant du T. T., le type « international », qui s'étale au milieu d'une vraie boutique d'orfèvrerie, les trophées sportifs de la firme, a dû affoler bien des



La gagnante du T. T. trône au milieu d'une vraie boutique d'orfèvrerie.

ceurs d'adolescents. Saviez-vous, qu'en vue de l'alléger son dessinateur a remplacé par de l'électron l'aluminium normalement employé pour les carters du moteur et de l'arbre à came. « Matchless », paraît-il, emploie la même solution pour sa 500 légère qui ne pèse pas plus de 110 kilogs ! Cette 500 cmc. rentre donc dans la catégorie fiscale des machines légères. Je cours au stand « Matchless » me renseigner. De lourdes chaînes avec des piquants redoutables l'enferment de tous côtés.

Crac ! j'y laisse un morceau de l'imperméable tout neuf que je viens de me payer... Désirant sauver le reste, je n'ai pas poursuivi plus loin mes investigations dans ce coin-là...

CROYEZ-MOI, il y a du nouveau à l'Olympia ! pas du très nouveau, bien sûr, mais enfin. Voici, au stand « P. M. », un modèle inédit. Depuis les temps les plus reculés, les années 1902 ou 3 « Phelon et Moore » ne se sont jamais départis, de la plus grande probité en matière de construction motocycliste. Ils ont façonné avec un amour évident, une 250 cmc sport de qualité, dont le cylindre, incliné sur un carter à bain d'huile soigneusement nervuré, présente une curieuse dissymétrie, les ailettes de l'avant, s'allongeant de près du triple !

AUTRE nouveauté, la deux temps 250 cmc., de « Calthorpe », à laquelle on a su, si astucieusement, conserver l'air de la famille « Ivory » : Fini « à la crème », naturellement ! Un moteur « Villiers » a été dessiné spécialement pour elle avec carter à l'avant formant réservoir d'huile.

AN ! dites donc, le deux-temps, si imprudemment condamné, en France, par quelques-uns, il ne semble pas mal se porter en un temps où tant de choses sont malades ! Je vous ai parlé « du type » de l'année, « le modèle « Snowden ». Au nom du célèbre ministre, on peut accoler celui de Villiers ! Et c'est partout la même chose. Ainsi mon petit doigt m'a dit qu'à Liège, dans trois fabriques fameuses, la construction de modèles deux-temps absorbait une bonne part de l'activité... Toutes les usines allemandes dans le marasme, qui le dédaignaient au temps de leur prospérité, se raccrochent à lui, comme... à une planche de salut. Vive le deux-temps ! le moteur des temps de crise, donc !... le moteur du jour !

LE seul visiteur continental est « Motosacoche », dont la deux cylindres 850 cmc. pour le sidecar constitue un modèle inédit et où l'on reconnaît la maîtrise du regretté Le Vaack.

Le moteur à soupapes latérales, culasse détachable, en aluminium, et allumage « Delco-Bosch », est maintenu, ainsi que la boîte allemande « Hurth » à quatre vitesses, dans les mêmes flasques extrêmement massives. Une fourche genre « Harley Dav. » renforce l'impression que l'on a de se trouver devant une moto américaine. Le prix aussi, du reste...

La magnifique Sport mono 500 cmc., est, cette année, également équipée d'une fourche à biellettes inférieures, qui, avec ses deux ressorts centraux superposés, constitue une très moderne et très massive édition... de la fourche « N. S. U. » d'avant-guerre !

AUTRE visiteur étranger venant, celui-là d'un autre continent ! « Indian » semble se réveiller. C'est bien ici « le coin rouge »... Grosse sensation (!) Indian revient au réservoir « en selle ». N'en lança-t-il point la mode vers 1915, pour l'abandonner ensuite. Ses

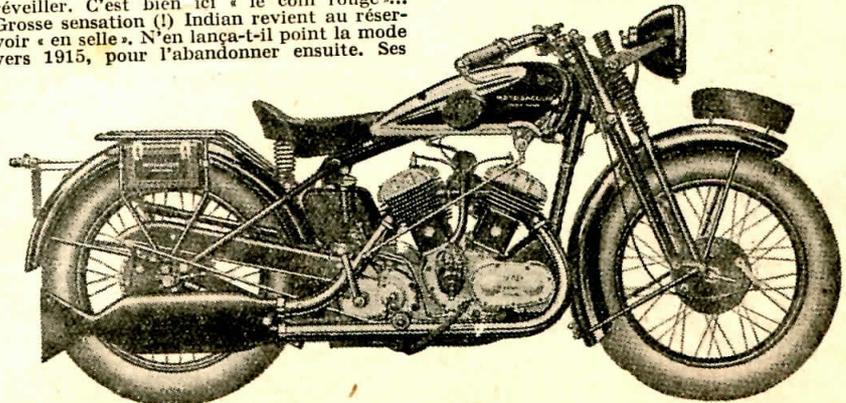
« big chief », ses grands chefs, sont toujours aussi longs, aussi lourds, et aussi luxueux, comme de bien entendu. Ils ont été dotés maintenant de roues détachables, et de nombreux petits perfectionnements, dont le moins intéressant n'est certes pas le verrou de direction « Yale » empêchant positivement le vol. Mais, hélas ! l'« Indian » la moins chère coûte 11.000 francs...

INDIAN expose un tri-porteur, qui doit être excessivement rapide, puisque c'est un « big chief » tout simplement équipé d'un essieu arrière à deux roues, et d'une caisse légère. Il est destiné à patrouiller les routes, a répondre rapidement aux appels des automobilistes en panne. Une barre d'accouplement ingénieuse permet de l'atteler instantanément à la voiture enfin dépannée que le réparateur peut reconduire ainsi sans être accompagné.

C'EST que les machins commerciaux à trois roues encombrant plutôt l'espace assez restreint de l'Olympia, cette année. On en voit partout : chez « Raleigh », « James », ce ne sont que de simples motos auxquelles ont a mis, tant bien que mal, un essieu à deux roues avec ou sans différentiel. Je préfère, pour ma part, le « Fleet » créé par « Ariel » avec ses deux roues avant. La solution la plus mécanique est certainement celle du « Goliath » allemand, au châssis en tôle, au robuste moteur deux-temps à refroidissement à eau. Il est construit, sous licence, par l'importante firme de Leeds, Croft.

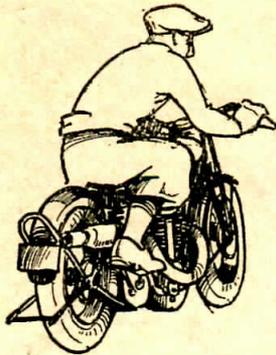
IL serait puéril de le nier. La construction anglaise marque d'incessants progrès techniques. Et, pour l'usager, de simples améliorations de détail peuvent être d'une extrême importance.

Citerai-je, entre autres, le demi-décompres-



La nouvelle 850 cmc Motosacoche que l'on put voir à l'Olympia. Remarquer la nouvelle fourche et la disposition du rupteur.

(1) Voir notre numéro précédent.



S'il diminue l'effort nécessaire à la mise en marche, le demi-décompresseur augmente l'incertitude quant au résultat immédiat.

seur, qui revient à la mode après une longue éclipse et se vulgarise de plus en plus. Vous le trouvez sur les « Ariel » notamment, cette année. Diminuer l'effort nécessaire pour la mise en marche... Et l'incertitude quand au résultat immédiat ! est-ce donc un mince résultat ?

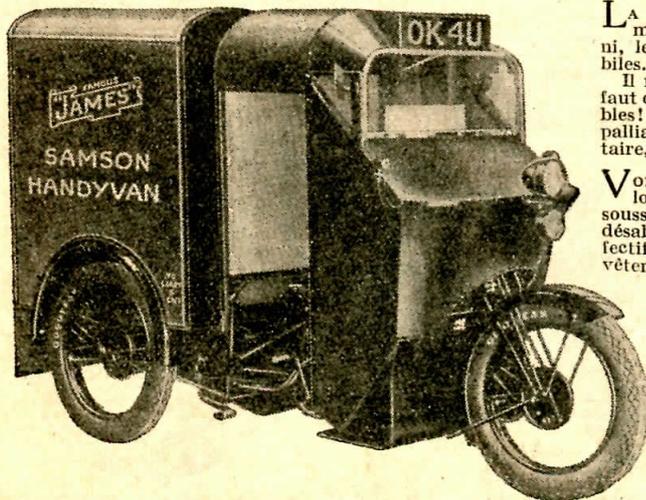
Le plus efficace filtrage de l'huile en circulation, l'amélioration du graissage, son extension aux tiges de soupapes, protégées souvent par des carters étanches, l'adoption, par beaucoup, des roues détachables, ne sont point non plus choses négligeables.

Très intéressant, le nouveau filtre à air de « Bowden » qui comporte un système de « superhuilage » ou graissage supérieur, au moyen d'un brouillard d'huile, provenant d'une mèche léchée par l'air aspiré.

Ce filtre, de forme rectangulaire, pourrait facilement former, par une légère extension, une sorte d'enveloppe protectrice enfermant le carburateur.

Du même coup, on dissimulerait un organe qui n'a nul besoin d'allier l'efficacité à l'élégance, n'est-ce pas...

Les temps sont révolus où les constructeurs pouvaient se contenter de simples tôles cintrées baptisées gardes-boue par ironie, sans doute ! La mode exige cette année des galbes variés, et des renforcements artistiques pour les indispensables flasques latérales. Plus encore que la corpulente automobile, la maigre moto n'a-t-elle pas besoin d'être « avantagée » par cet habillage. Je vous signale qu'une nervure centrale, le fameux pli ! est de rigueur pour 1932, et que c'est du dernier chic de supprimer l'inesthétique plaque de police avant et de peindre les numéros directement sur les côtés du garde-boue.

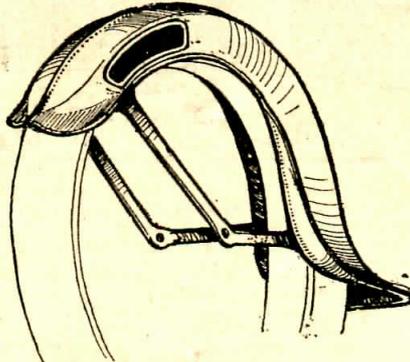


Le tri James: une moto sur laquelle on a tant bien que mal adopté un essieu arrière et une carrosserie

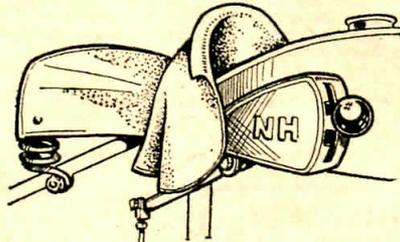
Il a bien fallu que quatre ou cinq ans s'écoulaient avant que le ruissellement continu, au long du réservoir en selle, dès qu'il pleut, retienne l'attention des constructeurs et des accessoiristes.

Au couvre-selle relevable de « New Hudson » s'est joint l'écran en caoutchouc, souple et rigide à la fois de « Dunlop ». C'est une véritable feuille de vigne fixée, non à l'anatomie du conducteur ! mais au bec de selle... Conséquence de cette découverte du dit ruissellement, on surélève les selles au dessus du réservoir au lieu de les y encastrer.

Ce problème très délicat de l'équipement vraiment imperméable, tout en restant pratique et de prix abordable, est pourtant vital. Ainsi que celui, également difficile, de



Plus encore que l'automobile, la moto a besoin de garde-boue efficaces. C'est une des tendances de l'Olympia.



Le couvre selle repliable de la New-Hudson protège efficacement le bas-ventre contre l'eau qui coule le long du réservoir par temps de pluie.

la protection que peut donner une moto bien dessinée à cet égard.

L'extension du motocyclisme ! et la diminution du nombre des défections dans nos rangs !! dépendent de sa solution.

LA conduite intérieure a multiplié, presque à l'infini, le nombre des automobiles...

Il nous faut trouver, à défaut d'impossibles et indésirables ! carrosseries, le meilleur palliatif, à moitié vestimentaire, à moitié mécanique.

VOILA bien des hivers qu'au long des routes glacées le soussigné remâche des pensées désabusées et des projets inefficaces. Devant le stand des vêtements « Stormguard », il a senti l'approche de la terre promise... (Où n'était-ce qu'une bouche de calorifère ?) Ses dirigeants avisés ne se contentent plus de livrer aux motocyclistes leurs efficaces créations à usages généraux. Ils créent un vêtement spécial, étudié en selle sous les cieux hivernaux du Yorkshire... 1° Triplement imperméable, doublement clos, le « Storm-

guard », ne laisse passer aucune infiltration d'eau, pas même au tour du cou, qui, en laine souple et absorbante, remplace la fameuse serviette éponge, généralement chhipée aux hôtels par les concurrents d'étapes pluvieuses. Non ! ce n'est pas aux Six Jours d'Hiver, bien entendu, que ces choses arrivent ! 2° Une sorte de vaste suspensoir accrocheur, par derrière, le pan du trench-coat vous protège par devant le bas-ventre. 3° La coupe spéciale, très vaste de la jupe lui permet de recouvrir complètement, et jusqu'à l'avant, tout le dessus du réservoir.

LA nécessité de ne pas bouleverser leurs programmes, à cause du trop grand nombre de machines en stock que des nouveautés radicales auraient par trop vieillies, a empêché quelques grands constructeurs d'exposer leurs dernières créations, des types à bloc moteur. Qu'il semble donc loin, ce temps où, dans l'ardeur de la bataille chaîne contre bloc (vous en souvient-il encore !) on vous jetait, argument vraiment massue ! « les anglais à la tête » ! ! Maintenant, à l'Olympia, ce sont eux qui s'excusent plutôt : « Ne faites pas trop attention ! Bien sûr que nous en avons nous aussi. Seulement ! le coût de l'outillage... savez-vous ! Et l'attitude des marchands de boîte... Oui ! oui ! Je sais bien. Des pignons, c'est plus pratique, plus sûr, et même plus silencieux à la longue. Mais vous comprenez ! la crise... Enfin, vous verrez l'an prochain. »

CERTES, pour l'amateur passionné, il y a quelque chose de suprêmement excitant à cet entassement sous un toit de tous ces modèles dissemblables. Mais, au fond, les différences sont plutôt superficielles. En fait, trop de fabrications construites des types trop nombreux et dont l'existence individuelle n'est pas suffisamment justifiée par des caractéristiques hors pair. Pour un marché diminué de plus de moitié, à peu près le même nombre de firmes produisent une gamme de modèles de plus en plus complète. N'oublions pas qu'une seule des grandes usines travaillant normalement suffirait à satisfaire toutes les demandes du marché intérieur et extérieur. Voilà quelques anomalies qui « donnent furieusement à penser. »



Devant le stand des vêtements Stormguard, le soussigné a senti l'approche de la terre promise.

IMAGINE qu'en matière d'étoffes, de vêtements, la diversité est particulièrement à souhaiter, qu'elle est une condition indispensable, si l'on veut trouver des acheteurs. Je doute que le grand public désire la même variété quand il s'agit d'un instrument de transport. Je le crois fermement : ce qui l'intéresse surtout, en cette matière, c'est d'en avoir le plus possible pour son argent, « best value for money » ! Et puis, ensuite, c'est de trouver du « service », c'est-à-dire une bonne organisation pour l'entretien et la réparation, honnête, rapide, au plus juste prix, de sa machine. L'existence de trop de types différents et même de trop de firmes rend ces deux désirs bien difficilement réalisables. Et la crise, ce mot banal pour une force mystérieuse, ne peut qu'accélérer, en Angleterre comme ailleurs le lent processus de la concentration, de l'organisation industrielle.

Robert SEXÉ.



Le bilan de la Fédération Italienne

Progression constante dans : l'affiliation des clubs, la distribution des licences, les manifestations sportives. — L'encouragement donné par les constructeurs. — Un vaste Congrès national en janvier 1932. — Les avantages offerts par la fédération aux affiliés. — Les Championnats nationaux. — L'encouragement accordé par le Gouvernement.

DANS un précédent article nous avons ébauché le mouvement motocycliste italien, en indiquant dans ses grandes lignes, comment il entendait affronter la nouvelle bataille pour la prochaine saison.

Nous avons dit que ce sport avait actuellement chez nos voisins transalpins, toute la sollicitude du Gouvernement et l'aide et l'appui le plus complet de la part de la fédération.

Au cours d'une récente assemblée générale du Moto Club d'Italie (fédération italienne), le Conseil développa le bilan d'une année sportive écoulée et les projets pour l'année à venir. En voici les grandes lignes :

Les sociétés affiliées étaient en 1930 au nombre de 110, elles sont passées à 140 en 1931, c'est donc une augmentation de 30 unités malgré les difficultés de l'heure présente.

Les licences sont passées, pour la première catégorie, les professionnels, de 92 à 125 ; pour la seconde catégorie, les indépendants, de 239 à 510 ; enfin celles de la catégorie tourisme, c'est-à-dire tout ce qui n'est pas épreuve de vitesse, de 720 à 850. Le total des licenciés est donc passé de 821 en 1930, à 1.502 en un an, presque le double.

L'activité sportive a porté sur 143 manifestations et lors du Congrès, dix étaient encore en cours d'organisation alors qu'en 1930, le chiffre atteint était de 137 seulement.

Nous avons également parlé du carburant unique alors que les Italiens demandent que le carburant à utiliser soit laissé à la liberté de chacun. Se conformant aux décisions de la fédération internationale, le carburant unique n'est adopté que pour le Grand Prix de la F. I. C. M. et le grand prix national, pour les autres épreuves celui-ci reste libre.

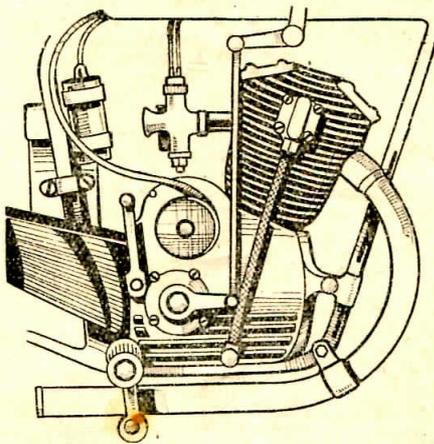
Au cours de cette assemblée, le Conseil donna connaissance aux délégués d'une lettre de l'Association Nationale des Constructeurs de motocycles par laquelle la fédération était avisée de la participation officielle des constructeurs italiens dans les épreuves de 1932 et de la pleine

confiance qu'ils accordaient aux dirigeants du sport motocycliste.

Sur l'intervention d'un délégué du gouvernement, la fédération vient de mettre sur pied un vaste Congrès motocycliste qui se déroulera à Rome, les 30 et 31 janvier prochain.

À ce congrès seront invités tous les présidents des clubs affiliés, les commissaires, les inspecteurs et les délégués de la fédération, les industriels, commerçants, techniciens et les coureurs. On y traitera de toutes les spécialités et de toutes les principales choses pouvant intéresser le sport motocycliste. Du reste nous tiendrons nos lecteurs au courant de ce Congrès.

Alors qu'en France, nous nous débattons actuellement autour de formules qui semblent bien ne pas donner entière



La catégorie 175 cmc. est très populaire en Italie. Voici le superbe bloc-moteur, arbre à cames en tête, 4 vitesses et allumage par batterie de chez F. V. L.

satisfaction à notre sport favori et aux dirigeants chargés d'en assurer l'application, nos voisins ont pensé qu'il fallait encore grossir l'association en en facilitant l'accès à tous.

Contrairement à ce qui se passe chez nous où l'on paie une taxe par unité de sociétaire inscrit ou déclaré à la fédération, en Italie la taxe est fixe. Elle était de 15 lire et elle vient d'être abaissée à 10 lire, sans pour cela priver les sociétaires des avantages accordés par la fédération.

Toujours en Italie, disons que la fédération comprend plusieurs catégories

de sociétaires. Tout d'abord les clubs, puis les membres individuels, les constructeurs, les garagistes et mécaniciens, les hôteliers et enfin les membres honoraires et d'honneur.

QUELS sont les avantages offerts par la fédération italienne à ses sociétaires ? Ceux-ci sont nombreux.

Les sociétaires actifs recevront en 1932 : le bulletin mensuel de la fédération ; l'annuaire motocycliste ; un guide touristique spécial pratique et intéressant ; la tessera, sorte de carnet qui donne droit à 50 % de réduction sur les prix des billets d'entrées dans tous les champs de course, des réductions chez les garagistes mécaniciens et hôteliers affiliés, porteurs du panonceau. Enfin aucun règlement ne sera accepté s'il ne fait mention de la réduction indiquée ci-dessus, clause qui doit être absolument respectée par tous les organisateurs.

Puis l'obligation est faite aux sociétés de déposer les prix avant les épreuves.

La fédération décide en outre de créer une permanence à Paris pour intensifier son mouvement dans les principales villes étrangères.

On attaqua ensuite le règlement concernant le championnat national qui comprend deux catégories. Voici comment a été établi le classement et nous le donnons en modèle aux Sociétés Sportives françaises, non pas au point de vue attribution des espèces, mais au point de vue classement.

Ce dernier s'établit ainsi : 1 point à tous les partants ; 1 point à tous les classés ; 6 points au premier ; 4 points au deuxième ; 3 points au troisième ; 2 points au quatrième ; 1 point à chacun des suivants et enfin 1 point au concurrent ayant effectué le meilleur tour dans les épreuves de vitesse.

Le championnat de première catégorie sera disputé sur onze épreuves, lesquelles devront avoir une dotation minimum de l'importance de 15.000 lire (20.000 fr.). C'est ainsi que le premier de la catégorie 500 doit recevoir 4.000 lire (5.200 fr.), etc. Ces onze épreuves ne seront accordées qu'aux clubs les plus actifs et à ceux qui se seront distingués par leur capacité dans les organisations précédentes. Chaque champion de première catégorie recevra un brassard tricolore et une médaille d'or. Sa licence, son affiliation et son inscription dans les épreuves se feront gratuitement.

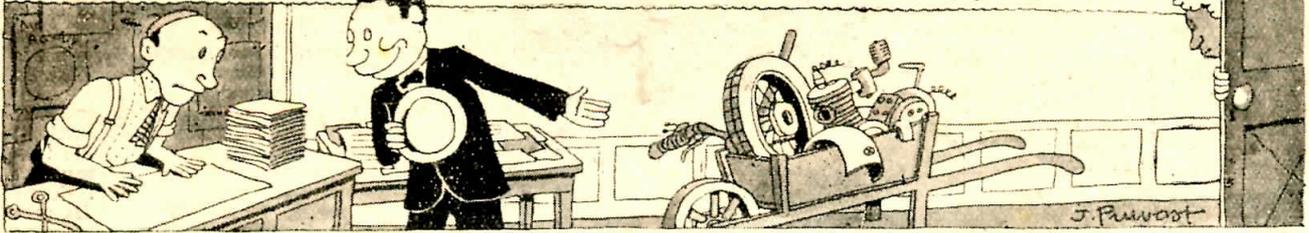
Pour les champions de deuxième catégorie, voici comment on procédera. Tout d'abord les concurrents devront prendre part à trois épreuves régionales au moins qui créeront ainsi des championnats régionaux, lesquels disputeront une finale pour le titre national, dans une ville choisie à l'avance et à tour de rôle.

Le Conseil fédéral informa en outre les délégués que le Gouvernement italien s'intéresserait particulièrement à quatre épreuves. Nous reparlerons de ces épreuves et de leur portée au point de vue technique, sportif et propagandiste.

Sans nous perdre dans la recherche de certaines erreurs françaises au point de vue réglementation, propagande et encouragement au sport, nous nous maintiendrons sur le plateau où nous avons mis le pied et qui tend à l'étude du développement motocycliste pris chez nos voisins transalpins qui pour l'instant attire l'attention de nombreux pays étrangers.

Nous indiquerons prochainement le programme de base de l'activité italienne pour 1932.

CONSULTATIONS TECHNIQUES



Suralésage

Après tant d'autres, je viens à mon tour faire appel aux connaissances techniques de *Moto-Revue* pour résoudre une question que je me suis posée depuis longtemps déjà.

Cette question, la voici :

Peut-on suralésage un cylindre de moto deux-temps, et de combien ? pour obtenir plus de puissance. (Le cylindre en cause est un Terrot deux-temps, alésage 67 mm.,



Ne vous amusez pas à écraser les animaux, c'est d'une abominable cruauté, et de plus, cela fait mal voir la moto.

course 70 mm., moto F. G. T., ballon confort).

Avantages et inconvénients ?

D'autre part, sur la même moto, pourrais-je remplacer le pot d'échappement inesthétique, par un tube avec silencieux et queue-de-poisson sans gêner le fonctionnement du moteur ?

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

R. T., à Bourges.

Le suralésage d'un cylindre de moteur à deux-temps est assez délicat par suite des lumières de transfert d'échappement. Nous ne saurions vous conseiller de faire cette opération vous-même, et si vous y teniez vous pourriez vous adresser à un spécialiste. Vous pourriez évidemment changer le pot d'échappement par des tubes avec silencieux, mais il vous faudra calculer le volume de ces derniers pour avoir la même efficacité et ne pas freiner le moteur et amener ainsi un échauffement prématuré.

Pourquoi pas ?

Je me permets de venir vous demander un renseignement technique, à la suite de votre article paru dans votre numéro du 10 octobre, sur le side. Et je me réfère pour cela de « lecteur assidu ».

Voilà le cas :

Je possède actuellement une bonne vieille « New-Map », moteur Jap, 350 cmc., culbuté, type O. H. V. 3. C'est un solo très agréable et particulièrement recommandable pour sa stabilité, sa tenue

de route. Elle a déjà avalé pas mal de kilomètres, mais elle « gratte » toujours autant. Montant à l'heure actuelle très facilement à 85/90, et roulant en bonne vitesse normale à 75/80, le seul reproche que je peux lui adresser est son poids de 160 kilos qui lui fait monter plus péniblement les côtes que certaines autres machines de même puissance. Remarquez que cela ne m'a pas empêché de monter au Ventoux avec un passager en tansad, et en plein midi, l'été dernier.

Or, je serais décidé, en principe, à lui adjoindre un side. Et ce qui motive ma demande est que je viens d'apercevoir un superbe sidecar, aluminium, portant une seule indication, la marque « Belgian ».

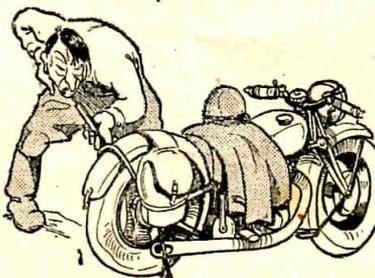
Pourriez-vous me renseigner sur l'adresse de ce fabricant ?

Si j'osais, je me permettrais même de vous demander votre avis sur la possibilité de montage d'un side sur une 350.

Ne sera-ce pas trop lourd ? Devrai-je envisager de changer le pignon-moteur en lui enlevant une ou deux dents ?

Personnellement, j'ai peur que ce soit un peu trop demander à mon Jap, surtout que j'ai l'intention de lui faire parcourir des terrains assez accidentés.

Je recevrais avec plaisir votre opinion. Je vous en remercie à l'avance et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.



En hiver, si vous avez un pneu à regonfler, n'hésitez pas à vous dévêtir, cela vous évitera d'attraper froid en repartant.

multiplication de votre machine en changeant le nombre de dents des pignons moteurs.

Il nous est difficile de vous conseiller, car nous ne connaissons pas le nombre de dents du pignon actuel ; vous pouvez, néanmoins, envisager la suppression d'une ou deux dents, vous diminuerez la vitesse de votre machine de 10 à 15 %.

Si vous voulez trouver la marque « Belgian », vous pouvez écrire de notre part à : M. F. Delaunay, 62, rue Rochecouart, Paris.

Voici l'adresse

Veillez avoir l'obligeance de m'indiquer l'adresse de la motocyclette « Utilia » dont vous donnez la description dans *Moto-Revue* du 17 octobre, ainsi que l'adresse de la « Moto-Luxe ».

En dehors de la Ravat-Wonder, existe-t-il d'autres marques de bicyclettes à moteur dans la région de Saint-Etienne ?

Au plaisir de vous lire, Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, mes bien pressées salutations.

Aimé CHAUDÉ, Saint-Etienne.

Veillez trouver ci-dessous l'adresse demandée :

« Utilia », 10, rue Achille-Martinet. Dans la région stéphanoise et lyonnaise, vous trouverez « New-Map », « Ultima ».

Licence...

Lecteur assidu de *Moto-Revue*, je me permets de vous écrire en vous priant de m'envoyer le *Vade Mecum du Motocycliste* et des renseignements pour courir en moto (licence, assurance, etc.).

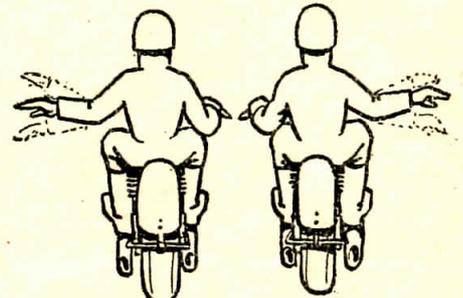
Avec mes remerciements, recevez, Monsieur, mes salutations distinguées.

KLEINDIENST LÉGER, Lepuix-Gy
T. de Belfort.

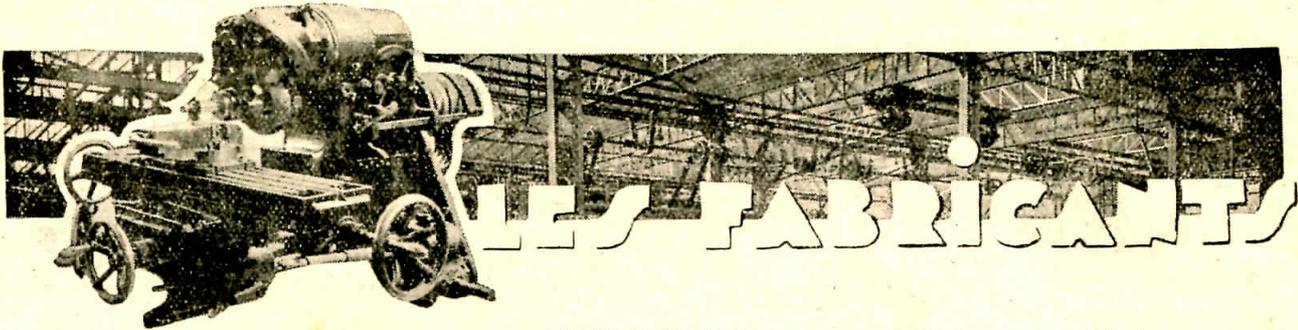
Nous faisons le nécessaire pour le *Vade Mecum*.

Pour courir à moto, il vous faudra posséder une licence de P. U. M. F. Cette licence peut être de professionnel si vous courez pour le compte d'une marque ; si vous courez en amateur, vous aurez le choix entre deux licences : celle pour la France entière, qui vous permettra de disputer des épreuves sur tout l'ensemble du territoire français, ou une licence régionale qui ne sera valable que pour les épreuves organisées dans votre district.

Quant aux tarifs d'assurance, ils sont généralement prévus par les organisateurs, et vous avez connaissance des tarifs en même temps que vous vous engagez.



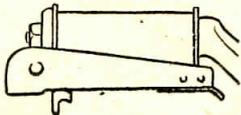
Lorsque vous voulez ralentir, faites signe très ostensiblement de la main correspondante au côté où vous voulez vous rabattre. C'est le meilleur moyen d'éviter les accidents.



LES FABRICANTS

Une béquille latérale

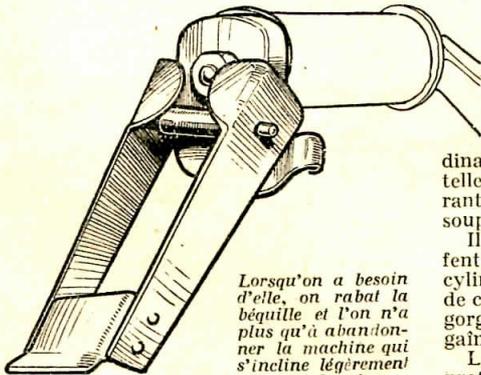
M. MARCEL Renault vient de mettre sur le marché une béquille latérale de moto adaptable au repose-pieds et permettant de stabiliser la moto, sans avoir à la soulever comme avec la béquille arrière. Cet intéressant accessoire qui nous a déjà été si souvent demandé se fixe par le boulon qui bloque la plaquette et le boudin de caoutchouc, en bout du



Notre cliché montre clairement comment la béquille trouve sa place sous le repose-pied une fois rabattue

repose-pied. Au repos cette béquille se replie sous le repose-pied lui-même. Pour maintenir la machine d'aplomb à l'arrêt, il suffit donc de rabattre la béquille et d'incliner très légèrement la machine. A la base de cet accessoire une pièce est prévue permettant l'utilisation sur tous terrains.

Ce repose-pied est constitué d'éléments en tôle, très simples et très robustes,



Lorsqu'on a besoin d'elle, on rabat la béquille et l'on n'a plus qu'à abandonner la machine qui s'incline légèrement vers le sol

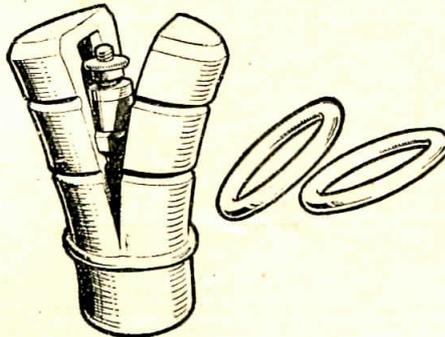
sans pièces compliquées, ni fragiles ; il est en partie nickelé et en partie émaillé. Presque invisible, au repos, il ne dépare pas la machine. Nul doute que son utilité et sa belle présentation ne garantissent son prompt succès.

Des pièces Rhony'x chez Renouvier

C'EST à la suite d'une erreur que nous avons passé Le Garage Renouvier, distributeur de Rhony'x et Motorhony'x ; en effet pour 1932, le Garage Renouvier est concessionnaire de la 4 CV. Donnet et des motocyclettes Peugeot ; néanmoins pour satisfaire ses anciens clients de Rhony'x, il a créé un stock important de pièces détachées de cette marque susceptible de satisfaire toutes les demandes.

Un porte-bougies

Pour qu'une bougie de rechange soit bien préservée, il faut que dans la sacoche elle soit soustraite, non seulement aux chocs qu'elle peut recevoir des outils avoisinants, mais également aux vibrations et trépidations de la machine ; il existe des boîtes dans lesquelles une



Voici le porte-bougie Triumph, à demi ouvert, et ses deux bagues de fermeture

bougie se visse, mais elles sont généralement assez encombrantes, et non standard, si bien que certaines bougies ne peuvent y être logées.

Le porte-bougies que l'on trouve actuellement à Triumph France, est basé sur un principe différent. C'est un étui en caoutchouc vulcanisé d'une seule pièce et fendu aux trois quarts dans son sens longitudinal. L'intérieur de cet étui est moulé de telle sorte que toutes les bougies courantes peuvent y trouver un logement souple et étanche.

Il suffit donc de glisser la bougie par la fente et de refermer ensuite cet étui cylindrique à l'aide de deux anneaux de caoutchouc qui s'insèrent dans des gorges prévues sur le pourtour de la gaine.

La bougie est ainsi rigoureusement protégée, elle ne risque pas de mélanger ses électrodes avec les vis molletées des clés, la dissolution ou les innombrables particules de cuir et de carton que l'on trouve généralement comme accessoires complémentaires dans toute sacoche qui se respecte.

Une baisse sur les pneus

Nous avons attiré antérieurement l'attention de nos lecteurs sur les pneus imperforables « Menjou » que Moto-Revue peut céder à ses lecteurs à des conditions très avantageuses. De nouvelles dispositions nous permettent d'abaisser encore le prix de ces pneus et de les offrir à nos abonnés et lecteurs au prix de 250 fr. l'unité pour la dimension 27x4, soit une réduction de plus de 30 % sur le tarif le plus bas.

Rappelons toutefois à ceux que ce pneu intéresse qu'il n'existe pas en dimensions inférieures au 27x4. Nous avons, en effet, reçu de nombreuses demandes pour des 25x3, 26x3,25 et 26x3,5 auxquelles nous n'avons pu répondre favorablement, le Menjou ne se fabriquant pas dans ces cotes intermédiaires.

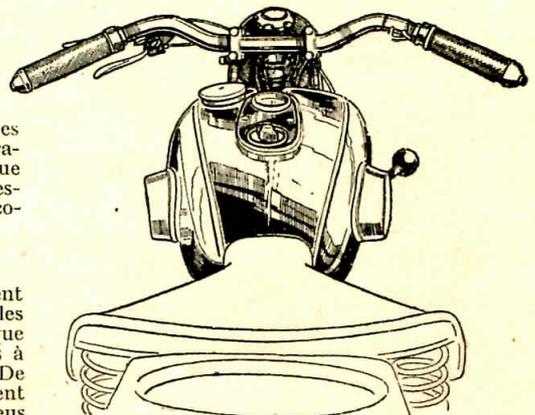
La présente série dont nous disposons étant assez limitée, nous invitons les intéressés à se munir dès à présent en prévision des beaux jours prochains, époque à laquelle ils risqueraient de

Coupe d'un pneu Menjou

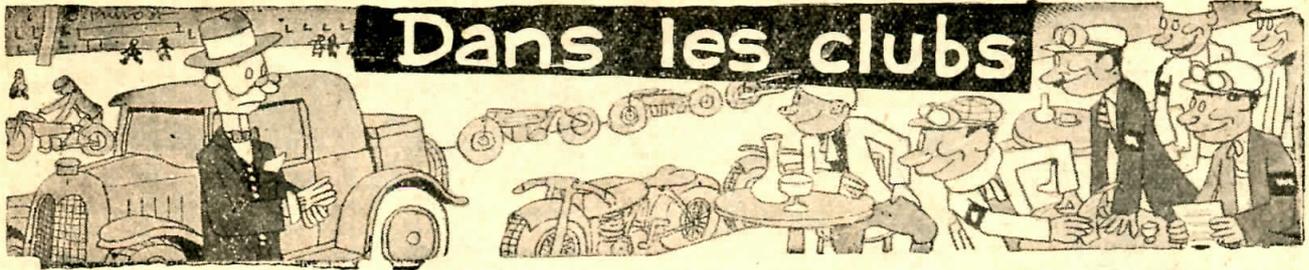


Cette coupe montre la structure intérieure de ce pneu imperforable. On voit les bandes de tissu caoutchouté dans lesquelles sont noyées des pastilles de lait.

trouver le stock épuisé, donc de payer le prix le plus fort.



Le réservoir et le guidon de la 4-soupapes Royal Enfield, que l'on peut voir chez Pierre Psalty et dont nous avons déjà parlé à plusieurs reprises. Ensemble net et bien moderne



L'Activité du Moto Club de Paris

La commission touristique du Moto Club de Paris a soumis au comité directeur le calendrier de janvier et les grandes lignes des sorties excursions de plusieurs jours. Ce calendrier a été ratifié par le Comité et est établi comme suit. Pour janvier : le 10, Ville-neuve-de-Rambouillet. Déjeuner, le 17 Brunoy. Vélos de Gervaise. R. V. Porte Dorée à 13 h. 15. Le 24, Melle-la-Vallée. L'Isle-Adam, R.V. Porte de la Chapelle, 8 h. 30. Le 31, Coulommiers. R. V. Porte Dorée à 8 h. 30. Grandes sorties. Pâques : Arcy-sur-Cure. Regroupement avec l'A. M. Dijonnaise, visite de Vezelay. Pentecôte : Amiens, Abbeville. Vallée de la Somme. Le Crotoy, retour par Poix, Beauvais. 14 juillet : Verdun, les champs de bataille. Retour Reims, Le Chemin des Dames, La Pompelle, Craonne, Laon, Chauny, Compiègne, Paris. 14, 15 et 16 août : Visite à Saumur. Retour par Bouessé-le-Sec.

Toutes les indications concernant ces sorties paraîtront dans *Moto Revue* en temps opportun et seront fournies par M. Pascavet sur demande. Les motocyclistes isolés désirant participer à ces manifestations touristiques sont assurés du meilleur accueil. Au cours des dernières décisions prises par l'actif comité figure l'obligation pour les sociétaires de munir leurs machines des disques du Club, la création d'une section automobile avec élargissement du service assurance et avantages. Etablissement d'une permanence, 19, rue Charles-V, chez Halhouté où tout motocycliste trouvera les renseignements concernant la marche au M. C. de Paris, bulletin d'adhésion et programme des sorties avec heures de rendez-vous.

Le Moto Club de Paris continue à tenir réunion tous les mercredis à son siège, 5, avenue Victoria et au cours desquelles de nombreuses adhésions sont reçues.

Demandes d'adhésion à M. Busset, président du M. C. de Paris, 102, avenue Anatole-France à Vitry, qui assure les futurs M. C. Parisiens du plus grand esprit de camaraderie. Motocyclistes isolés, adhérez au M. C. P!



Un beau palmarès

Le Moto-Club de Mulhouse nous fait parvenir une photo de M. Léon Schmitt, membre actif de ce Club, motocycliste acharné et pur sang.

Aussi a-t-il gagné durant la dernière saison quelques belles courses, dont voici les résultats : Rallye du M.C.U.M.M. 1^{er} : Course de côte de Parmont à Remiremont, 1^{er} (du classement général des Amateurs) : Circuit du Haut-Rhin de 360 km. 1^{er} : Circuit Etoile l'U.M. Mulhouse, 1^{er} : Course de côte à Gérardmer, 1^{er} : Course de côtes intern^o à Fribourg (Allemagne) Classement général 11^e et 1^{er} des indépendants). Pour la nouvelle saison 1932, M. Schmitt espère continuer ses victoires avec sa superbe 350

Auteuil Sportif... Motocycliste

AUTEUIL Sportif, société cycliste du 16^e arrondissement et comprenant déjà quelques motocyclistes parmi ses membres, décide la formation d'une section spéciale essentiellement touristique, qui grouperait avec plaisir les motocyclistes amateurs de promenades amicales.

Réunions tous les mercredis à 21 heures. Café Cloup, 2, rue Poussin, Paris (16^e).

MOTO REVUE

rappelle aux secrétaires des clubs que pour que leurs communiqués soient insérés, ils doivent parvenir à nos bureaux le lundi, avant midi, dernier délai, faute de quoi ils seraient décalés d'une semaine.

Élan M. C. Asniérois

Nous sommes avisés du relèvement de l'Élan motocycliste Asniérois qui, après quelque temps de marasme, va repartir sur de nouvelles bases.

Le siège est transporté, Café Abello, place Voltaire, Asnières.

Réunions tous les premiers et troisièmes mercredi du mois, son affiliation à l'U. M. F. est chose faite, et souhaitons bonne chance à tous ses membres pour toutes les belles réunions projetées.

Le Bureau a été composé comme suit : Président : M. Lavaud ; Vice-Président : M. Deblois ; Secrétaire : M. Caillard ; Trésorier : M. Knoff.

M. C. Banlieue Ouest

À LA suite de l'assemblée annuelle du 7 janvier 1932, le Bureau du M.C.B.O. est établi comme suit :

Président : M. André Moro ;

Vice-Président : M. René Seguin.

Trésorier : M. Léon de Pauw.

Secrétaire général : M. Gabriel Thouroude.

Secrétaire adjoint : M. Roger Yvon.

Président de la Section sportive et touristique : M. Arthur de Pauw.

L'Union motocycliste de la Côte d'Azur

AINSI il en fut décidé. L'Union Motocycliste de la Côte d'Azur a pris naissance dimanche dernier dans les salons du M. C. N. Cette réunion de tous les clubs sportifs, autorisés d'ailleurs par l'U. M. F. la grande mère justicière du sport motocycliste, comprend désormais : M. C. N. ; A. M. C. Grasse ; M. C. de Roquebrune Cap Martin ; A. M. de Menton ; R. M. C. de Digne ; M. F. J. de Fréjus ; A. M. de Nice.

Indépendamment du titre choisi, avait lieu également la nomination des membres formant le bureau, dont l'élection pour les divers postes fut faite à main-levée.

Président : Aune (M. C. N.).

Vice-Présidents : Balestre (A. M. N.). Perret-Gentil (A. M. N.).

Trésorier : D^r Bruel (A. M. C. G.).

Secrétaire : Rolly-Gonnet (M. C. N.).

Délégués à l'U. M. F. : Collin, Charpiat. Membres du Comité : Léonard (A. M. C. R. C. M.) et un délégué du (M. F. J. F.).

Comme nous le disions dans notre précédent numéro, voilà une question réglée et qui rendra les clubs azuréens indépendants, au lieu d'être soudés au district de Marseille.

Le sport en général en profitera, d'autant plus que la Direction en est confiée au brillant Président du M. C. N., M. L. Aune.

De nombreuses questions urgentes devant être solutionnées, une nouvelle réunion a eu lieu le 17 Janvier, nous en rendrons compte en temps utile.

Au M. C. d'Alsace

LE 17 décembre dernier le M. C. d'Alsace et de Lorraine s'est réuni en assemblée générale ordinaire. Après l'allocation du président et les divers rapports des secrétaires et trésoriers, décharge fut donnée à l'ancien Comité.

Ensuite le renouvellement du Comité pour 1932 a eu lieu. Il se compose comme suit :

Président : M. Stiegelmann. Vice-Présidents : MM. Noack, Ziegler. Secrétaire général : M. Beyer Emile. Secrétaire-adjoint : M. Lohner. Trésorier : M. Kleber. Chef du Matériel : M. Erb. Assesseurs : MM. Pascali, Groh, Muller, Marbach.

Les nouveaux statuts ont été adoptés et après une discussion sur divers points l'assemblée fut levée.

Licences

LES futurs concurrents des épreuves motocyclistes en 1932 sont informés que depuis la constitution des Unions Motocyclistes Régionales toute demande de licences « Professionnel » ou « Amateur » doit parvenir, en ce qui concerne les concurrents domiciliés dans la première région (Nord-Pas-de-Calais-Somme), au siège de l'Union Motocycliste de la Région du Nord, 42, rue du Maréchal-Foch à Roubaix. Pour les amateurs, la demande devra en outre être unie de la signature du Président du Club dont le concurrent fait partie.



Tarif des insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes :

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 - 3° Dessous, l'annonce **très lisible**, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.
Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.
Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.
Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

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

**Adressez-vous...
Au Spécialiste du Pneu**
TOUTES MARQUES ET DIMENSIONS
Actuellement Pneus
27x4,00, 2^{me} Choix... 95 »
27x4,00, Soldé..... 75 »
26x3,50, 2^{me} Choix... 70 »
25x3,00, 2^{me} Choix... 60 »
DEMANDEZ TARIFS
pour pneus, équipements
pour motos et accessoires
DOCKS DU PNEU
387, Rue de Vaugirard, 387
Tél.: Vaugirard 41-42

F.N. Agence exclusive
BELLEVILLE-MOTOS
Motoconfort, Monot-Goyon, Dresch, Stylson
85, rue Julien-Lacroix - PARIS-20^e

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

PIÈCES HARLEY
pour
Catalogue gratis - Prix sans concurrence
Bougie spéciale "SPLITDOR" Prix: 25 fr.
Établissements Pierre PSALTY
271 Boulevard Pereire - PARIS
Tél. Galvani 55-52 - M^o Maillot

**Assurez-vous à
"MOTO-REVUE"**

AGENCE SPÉCIALE DE LA MOTO FN
GILLET D'HERSTAL
SAROLEA - B. M. W.
PUCH - TERROT-B.S.A.
Réparations - Réalésage - Révisions - Glacage de cylindre
Nouveau graissage 1932 et Gonflage.
LATSCHA
16, r. Auguste-Bailly,
ASNIÈRES
(Près gare d'Asnières)
en face le 272,
Boul. St-Denis
(Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.)
Tél.: Grénilon 17-93

L'ECLAIR
DÉSULFATANT
RÉGÉNÉRATEUR
D'ACCUMULATEURS
64, rue Pierre-Charron - PARIS-8^e - Tel. Ely. 93.15-93.16
STATIONS-SERVICE
Garage de l'Orillon, 14, Impasse de l'Orillon (11^e)
Daumesnil-Moto, 264, Avenue Daumesnil (12^e)
Sté du Garage Plaisance, 19, rue des Suisses (14^e)
L'Expansion-Automobile, 101, rue St-Charles (15^e)
Transports-Automobiles, 4, rue François-Bonvin (15^e)
Garage Michel-Ange, 97, rue Michel-Ange (16^e)
Auto-Accessoires, 66, Av. de la Grande-Armée (17^e)

MOTOS A VENDRE
C. Bourdon, 73, route d'Orléans, Montrouge, Alésia 15-90, donne enfin, à la banlieue et la région sud de Paris, l'exposition la plus belle et le marché le plus important de la motocyclette. Concessionnaire exclusif.
Peugeot, Motobécane, ne pas éparpiller son effort, ne faire que deux marques, mais bien les faire.
Vélocycleur depuis..... 999
Sidecar 500, complètement équipé 6.850
Tarif en baisse des deux marques.
Crédit. Confiance. Loyauté. Amabilité.
Occasions
175 Motobécane à pédales 700
175 Alcyon, chaîne, boîte vitesse . 800
175 Peugeot P. 102 comme neuve . 1.200
220 Peugeot P. 110, tr. bon état . 1.800
308 Motobécane 1931. écl. tan-sad. 2.500
350 F. N. Sahara frein, tamb. rev. 2.800
350 F. N. Sagara, frein, tamb. rev. 2.800
350 Motobécane, culbuteur sport 1931 a fait 1.800 km., éclair, compteur montre, tand-sad, sous garantie 4.000
500 Triumph, sidecar 4 soupapes, culasse Ricardo carr. anglaise.. 3.800
Pièces détachées. Livraison immédiate sur Stock Région Sud de toutes pièces détachées Peugeot-Motobécane.
Réparations. Réparations complètes, remise à neuf par mécaniciens motocyclistes, spécialistes Peugeot-Motobécane.

ne faire que deux marques, mais bien les faire et bien les connaître.
Voitures
Concessionnaire de la Société des Automobiles Peugeot vous trouverez toujours et en parfait état, mécanique et carrosserie, des torpédos et conduites intérieures 5 CV depuis 172 R jusqu'à 190 S., à partir de 1.500 francs. Stock pièces détachées. Réparation. Révision.
291. Le marché le plus actif et le mieux alimenté en voitures neuves ou d'occasions. Splendide magasin d'exposition. Occasions sous garantie. Stock pièces détachées. Réparation. Rév. C. Bourdon, Montrouge
Jeanjean motos, 133, Av. d'Argenteuil, Asnières Peugeot, Terrot, Motoconfort, Monet-Goyon, etc., échange, crédit sans premier versement.
Moto mallette Bérard, c. nve, 135 francs.
De Chanterai, 93, r. du Bac, Paris (7^e).
B. M. W., 500 cmc culbuteurs, Buguet, 84, bd de Créteil, Parc-Saint-Maur.
B. S. A. 5 CV, 1931 supersport, toute équipée, Imbernotte, 1, r. des Acacias.
B. S. A. neuves en solde avec garantie de l'usine B. S. A. **Occasions exceptionnelles de fin de saison :**
"S 31-10" avec éclairage Lucas 8.000
500 à Culbuteurs
"L 31-6" avec éclairage Lucas 6.500
350 à culbuteurs
"S 31-7" avec éclairage Lucas 6.750
500 latérales
"S 30-18" 500 latérales..... 5.750

PIÈCES INDIAN ET HARLEY
FILLIAT 22, Rue Victor-Hugo - LEVALLOIS
Téléphone: PEREIRE 06-27
OUVERT DIMANCHE MATIN

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

PIÈCES pour MOTOS
INDIAN
— TARIF ILLUSTRÉ —
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche matin

LISEZ
L'actualité Automobile
Supplément de Moto Revue

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

MANTEAUX DE
5.000 CUIR
sacrifiés à titre de propagande
MODÈLE RÉCLAME 280 et 320 francs
Article supérieur en 1^{er} choix garanti sur facture, très solide, forme raglan croisé, col transformable, doublure velours de laine, fermeture éclair. Coupe-vent aux manches.
Sacrifié à 375 francs
Expédition province. Catalogue franco. Gd choix paraverses huiles. Gabardines et Pardessus à des prix imbattables.
CAPEL 119, Bd MAGENTA (Métro Gare du Nord)
Ouvert dim. et fêtes tte la journée

B. S. A.
LE PLUS JOLI
MAGASIN de MOTOS
25, rue Duret, PARIS

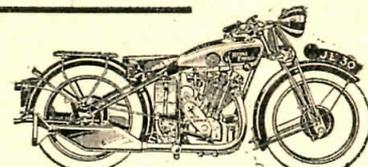
ROYAL ENFIELD
Made like a Gun

Profitez de cette grande baisse de prix provisoire pour passer commande - Catalogue et renseignement sur demande (joindre timbre-poste s.v.p.)

Téléphone : Galvani 55-52

QUALITÉ ET PRIX
 sans concurrence possible

3 1/2 CV, type C, soupape latérales.....	Prix frs 5.775
3 1/2 CV, » CS, soupapes en tête.....	» » 6.000
3 1/2 CV, » G, » » (Luxe).....	» » 6.375
5 CV, » LC, » latérales.....	» » 6.450
5 CV, » LF, quatre soupapes en tête (racing)	» » 6.800
5 CV, » J, soupapes en tête (Luxe)....	» » 7.250
6 CV, » H, » latérales (Luxe)....	» » 6.975
9 CV, » K, » » (deux cylind.).....	» » 8.075



AGENCE GÉNÉRALE FRANÇAISE
Éts Pierre PSALTY
 271, Boul. Péreire - PARIS-17^e (métro Maillot)

«S 30-19» 500 à culbuteurs.... 6.000
 Vente à crédit : B. S. A., 25, rue Duret à Paris (16^e).

Dresch 350 cmc. monocylindrique 4 temps, 3 vit., éclair. et klaxon électriques par dynamo et batterie, cadres en tubes triangulés, réservoir à cheval, machines entièrement neuves et sous garantie. Comptant et crédit, s'adresser à *Moto-Revue*.

Jeanjean Motos, 133, Av. d'Argenteuil à Asnières, répare, échange, vend à crédit les motos de toutes marques.

Dollar 350 cmc. comme neuve, éclair. électrique, Imbernotte, 1, r. des Acacias.

Durandal 350 et 500, moteur et boîte Rudge, course et tourisme. 32, Gillet Herstal, Jonghi, Agence Générale Paris (Seine), Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e).

250 Mag., aspect neuf, ét. 1.000 fr., ou prendrai à la place vélomoteur sans permis, Georges, 89, r. de Tocqueville, Paris (17^e).

Une bonne *Moto* revisée s'achète à l'Agence Peugeot, 133, av. d'Argenteuil à Asnières.

Motocyclistes ne gardez pas votre ancienne moto, elle sera reprise aux meilleures conditions catalogue, crédit, etc., Agence Peugeot, 285, bd St-Denis à Courbevoie.

Nouvelle Agence Motobécane présente sa 350 Standard, la meilleure marchée des 4 temps du monde en 12 mois, sans premier versement, 31, rue Danton à Levallois.

Pour votre Peugeot, une seule adresse, Doublet, 285, bd St-Denis, Courbevoie, conditions catalogue franco.

Gnome-Rhône 500 culb. deux échap. type compétition, excellent ét. avec paire roues et pièces 6.000 fr. Visib. Nieuport, 136, rue Tocqueville Paris (17^e).

Gillet-Herstal 350 et 500 type J32, Jonghi, Durandal, moteurs et boîtes Rudge Terrot, Motoconfort, F.N., Soyer, B.M.W., etc., etc. Nombreuses occasions, Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Reprises, échanges, ouvert dimanches.

Motos récentes d'occasion, bas prix. Balouzat, Sermoise (Nièvre).

500 Motoconfort, Blackburn, Burmann, 130 K. H. 1930 équipé accus, klaxon, prix 3.100 fr. Ferran, 3, r. Liard, Paris.

1.200 fr. Prester, 175 cmc. 3 vitesses, freins tamb., pneus ballons, excel. état, J. Blard, 191, r. de l'Université (7^e).

Jeanjean moto-école gratuite à tout acheteur, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

Simplifications, pourquoi vous encombrer lorsque deux poignées suffisent pour toutes vos commandes, vous les aurez gratuitement en vous rendant acquéreur d'une Peugeot ou Automoto toute cylindrée, en 12 mois sans intérêt, sans premier versement à son Agence, 45 bd de Reims, Paris (17^e). Porte d'Asnières, ouvert dimanche.

Sarolea 30-31 350 cmc. culbuteurs nve, roue 500 km., éclair. electr. Lucas klax.

THE MOTORIST

41, Avenue des Ternes Paris 28, Rue des Acacias
 GALVANI 77-64 WAGRAM 12-20

UN CADEAU..!

1 CASQUE PROTECTEUR "MOTORIST"
 Renforcé tout cuir, triple calotte liège



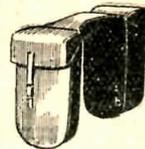
1 PAIRE SACOCHES DOUBLES
 entièrement en cuir - neuves

1 PAIRE LUNETTES
 incassables

FRANCO CONTRE

100 fr.

2.000 SACOCHES
 A LIQUIDER



SACOCHES ANGLAISES neuves, tout cuir, double à soufflets
35 fr.



SERRE-TÊTE de cuir
 tourné **15** fr.



IMPERMÉABLES ANGLAIS, double toile, double toile
85 fr. GILETS de cuir **59** fr. depuis



RAGLAN CUIR HAVANE doublé laine
325 fr.



CANADIENNE U. S. A. ORIGINE, depuis **150** fr.

VÊTEMENTS DE CUIR **325** fr.

CASQUES PROTECTEURS CUISSARDS MOTO BOTTILLONS de caoutchouc **25** fr.



GANTS tournés Anglais **25** fr.

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

BON POUR UN SUROIT expédié avec le nouveau catalogue, 64 pages, 320 gravures, franco contre 3 fr. en timbres-poste remboursables par un ticket inséré au catalogue

Tand-sad, cause départ, extrême urgence, abandonne au plus offrant, Haury, 5 bis, rue Bastroi, Paris (11^e).

Sunbeam 500 culb. modèle 1931, éclair. electr. Bosch, tout équip. état mécan. et présentat. absol. cme neuf sous garantie, occasion super. Prix 7.000 fr. vis. Nieuport, 136, rue Tocqueville (17^e).

Terroristes! Pour acheter/vendre ou faire réparer au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto-Agency, 24, bd. de Charonne.

1932 Terrot 4 CV culb. Marchal, ressort central pas roulé 200 km. garantie 4.300 fr. (Feuilles des Mines). Gillet-Herstal, 1932 4 CV, 2 tubes culb., cyl. incliné, équipement Bosch, 4.300 fr. (F. des Mines). Reprise de l'Agence Peugeot motos voit., 45, bd. de Reims, Paris (17^e), ouvert dimanche.

Les occasions du Garage Renouvier, 4, r. Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67 à 200 m. de la place Gambetta, Agence officielle Peugeot, crédit sur le neuf, les occasions strictement au comptant, toutes reprises.

En moto : René Gillet sport, réservoir en selle, sid. neuf, carros. luxe Bertrand splendide..... 6.000 Gillet-Herstal, 500 cmc., 2 tubes... 3.900 50 autres occasions

En voiturettes : Amilcar C. G. S. surb., impec.... 8.500 Amilcar C. G. S., sous pression... 6.000 Gar Fx, cab., freins AV, 3 pl., véhicule à l'état de neuf..... 6.000 Peugeot 190 S., conduites et cabr. depuis..... 4.500

En cyclecars : La 4 CV Donnet neuve depuis... 8.800 Les 2 plus beaux Sandford de Paris à 9.500 et 13.000 Sans oublier nos accessoires dont voici quelques prix : Ténor Cicca moto..... 150 Dynamos double débit..... 150 Batteries d'accumulateurs..... 150 Les pneus 27x4 avec chambres..... 100

Alcyon neuve 250 cmc., 3 CV, 2 tps, Val. 3.770, px 2.500 fr. Dufour, 197, rue Championnet, Paris (18^e).

2 CV, 2 tps, 2 vit., pr. entier. révisée, 700 fr. Breton, à Petit-Mesnil (Aube).

Harley 1.200 cmc., récent mod. electr., excel. état, équip. compl., 130 km. heure. Px intér. Psalty, 271, bd Péreire, Paris.

Ner à Car et side Harley, tr. b. ét. au pl. offrant. Thomas, 3, rue Joineville (19^e).

Motoconfort 3 CV 1930, bloc-moteur, t. bon ét., 6.000 km., éc. élect. 2.000 fr. Gauriaud à Villeneuve-la-Comtesse (Charente-Inférieure).

590cmc. Motosacoché, 2 tbes, t. bon ét., écl. Bosch, compt. 10, passage des Ecoilers, Paris (15^e). Tél. Vaug. 45-45, tte la journée.

Rudge 500 cmc., 4 soup., 4 vit., pneus et ét. mécanique neuf. Garantie. 4.200 fr. à déb. Henger, 22, r. de la Goutte-d'Or (18^e).

ÉQUIPEMENT D'ÉCLAIRAGE ABSOLUMENT COMPLET ET CONFORME AU CODE

Moto "LUX" : **565 Francs**

BATTERIE 14 A.H.
DYNAMO à 2 débits
 Phare, ampèremètre,
 support Klaxon, etc.

SAGA

71, Rue du Moulin-Vert, PARIS (14^e)

ÉCHANGE des Équipements Alternateurs

CYCLECAR LUX 975 fr.
CAMIONS Grand LUX 1250 fr.

BATTERIE 24 A.H.
DYNAMO à 2 débits
 sup. phare, tableau
 de bord, Klaxon.

ECOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

— AGENCE DES GRANDES MARQUES —
(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

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

DEPREZ

Stock Important

FN - TERROT

PEUGEOT
GNOME & RHONE
MONET-GOYON

RENÉ GILLET - NEW-NAP
MOTOCONFORT - DOLLAR
ET TOUTES LES MARQUES

CRÉDIT

même prix qu'au comptant
ACHAT — ÉCHANGE
Occasions, garanties 6 mois

Apprends à conduire, chez-moi, endroit clos, Permis de conduire et garage gratuits.

RÉPARATIONS

payables à crédit
Pièces de toutes marques
TOUT L'ÉQUIPEMENT
pour motocyclistes

Casques, Cuissards, Gants,
Manteaux, Sacoches, etc.
ARTICLES TOUS SPORTS

Magasins à Paris

7 bis, et 24, Rue Meslay
(Métro: République) - Tél. Archives 04-28

Magasin à Asnières

34, Avenue de la Marne
la descente du train près du pont
(Téléphone : DÉPENSE 07-02)

Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.

USINE:

117 bis, rue Armand-Silvestre
(près gare d'Asnières)

F. N. visible à Paris

CYCLECARS ET VOITURETTES

Citroën 5 CV. cond. int. bon état, bas prix. Imbernotte, 1, rue des Acacias.

Citroën 5 CV. ravis. torp. 3 pl. tréfle nombr. acces. état gén. impéc. récl. occas. à saisir, 4.500 fr. repr. c. moto, Vattier, 89, rue Château des Rentiers.

Morgan chas. surb. caros. spéc. t. basse mot. neuf. pignons et pist. spéc. écl., Marchal, état impéc. Pressé, 4.300 fr. Ecr. Jean Rigail, 14, r. du Regard, Paris (6^e).

Conduite 4 pl. 5 CV. Peugeot dernier modèle 6.800 fr. ou échangerai contre belle moto, Tabac, 55 bd. Péreire, Paris (17^e).

5 CV. Peugeot C. I., 4 pl. 172 M. nouveau Radia, 4.800 fr. Révisé reprend moto en compte, Doublet, 285 bd. Saint-Denis à Courbevoie.

Cabriolet Samon 6 CV. à profiter 2.600 fr. reprise motos, 45, bd de Reims, Agence Peugeot, Paris (17^e), porte d'Asnières.

B. 2, parf. ét. méc., élec., gar., cabr. 2 pl., détax. 2.700 fr., facil. pay., repr. moto en compt. Robin, 40, r. Villiers-de-l'Isle-Adam Paris (20^e).

HALL DE LA VOITURETTE

99, Avenue d'Orléans, 99

VOITURETTES D'OCCASION

Établissements Maurice KROPP

Constructeur des *Cycles et Motos*

KROPP

Usine, Bureaux et Magasin de vente :

60, 69 bis, Route de Choisy, IVRY

VISITEZ SON STAND :

Agences : Jonghi, Peugeot, Aleyon, Rovin, Rhony'x, Dollar, Monet Goyon, etc.

Toutes reprises ; long crédit sur demande.

REMISE SPÉCIALE AUX MEMBRES DE CLUBS

Cyclecar 5 CV. parf. ét., bloc 3 vit., m. arr. diff. 1.500 fr. Bertrand, 41, rue Fontaine, Paris (9^e).

Morgan sp., eau, parf. ét., caros. spéc. cap., compt., écl. élect., dyn., accu., mot. culb. Mag., pn. bal., prix à débat., vis. sam. apr.-midi ou dim. tte la journée. Gleize, 11, rue de la Briche, Saint-Denis.

Beau cabriolet, ét. nf., pn. nfs, 5 CV Peugeot 190, 4.200 fr. Gérard, rue du Jardin, au fond, Paris.

3.750 fr., 5 CV Peugeot cabr., 4 pl., 172 M., dernier type, fauteuil amovible, transformable camionnette, excel. ét., reprend. bonne moto. Bailly, 9, av. de Gravelle, Charenton, près porte métro.

SIDECARS

Automoto 1930 avec side New Map dernier modèle ensemble sport tout équipé très bon état général cause achat voiture, 4.500 fr. visible de midi à 2 heures en semaine, samedi après-midi, dimanche toute la journée, J. Verdier, 12, rue des Lilas, Paris (19^e).

Indian avec side 6 CV. à vendre 1.000 fr. René Laboriale, 14, rue Jules Guesde à Villeneuve-Saint-Georges (S.-et-O.).

Side V. W. neuf roulé 2.000 km. 1.100 fr., M. Audaire, 1, rue Charles Fourier (13^e).

Motosacoché Jubilé, tourisme, ét. nf., av. side, 7.000 fr. Ecr. Bonimoud, 125, bd. Masséna, Paris (13^e).

SIDE-CAR BUFFLIER

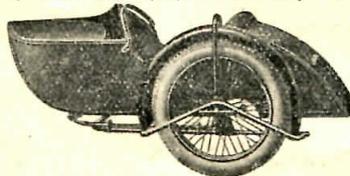
Dépôts

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

CATALOGUE GRATUIT

Conditions spéciales aux
Agents de motos

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



ACCU SEC DARY

SPECIAL POUR MOTO

35 rue Chevallier, Levallois-Perret, Seine, Tel. Péreire, 03-64

- TOUT POUR MOTOS -

Moteurs, boîtes, roues, cadres, magnétos, carburateurs, pneus, fourches
80 MOTOS DIVERSES EN STOCK depuis 600 francs

Pièces HARLEY, INDIAN, B.S.A. et TRIUMPH, armée en solde
LE PLUS GRAND CHOIX de moteurs neufs et d'occasion
Éclairages électriques complets depuis 105 francs

EN RÉCLAME

Moteurs 350 cmc., 2 tps, complets, double échappement 500 francs
Boîtes 3 vitesses, chaîne-chaîne, embrayage multiple 350 francs

STOCK complet des renommées chaînes "DUCKWORTH"
Éts BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS (Bastille)

ECHANGES

3 CV Citroën cabriolet à vendre ou échanger contre moto, Mlle Kachel, Tabac, 24, r. Chevallier, Levallois.

Echange 5 CV. Citroën, camionnette, 300 km. parfait état pour tourisme ou petit transport contre moto, Rafa, 31, rue Danton à Levallois.

Jeanjean motos, 133, av. d'Argenteuil à Asnières, fait les échanges les plus avantageux et à crédit.

Villard 500 neuf. 31 jamais roulé équip. électr. vend prix dérisoire reprendre, moto récente, Fillon, 31 bis, r. de Paris, Pantin.

Motoconfort 3 CV, 4 tps. Val, 2.000 fr. contre canoë 2 pl., rames et pagaies, même val. M. Coulin Roger, 75, av. de Paris, à Châlons-sur-Marne.

A vendre ou éch. contre voiturette 5 CV side Koehler Escoffier 500, deux cyl. culb., ét. parf., pn. bal., moyeux broche, roue interch. av. side sport., pare-brise, tr. rapide. 3.500 fr. Edouard Louis, route de la Tresne, 7, La Soucy-Floirac (Gironde).

Vendre ou éch. contre 250 A. X. A. 350 sup. sport. A. C. T., tr. b. ét. Poittevin, 40, av. de l'Harmonie, Bobigny.

René Gillet 1.000 cmc., susp. AR, 1930, side bipl. Bernardet, contre Sunbeam 500 cmc., mod. 90, av. side 1 pl. 1/2 Ecr. à Duval, 62, r. de St-Quentin, Le Havre.

ON DESIRE ACHETER

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

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

Achat motos Morgan Amilcar, tel. Carnot 46-82, solution de vente, paiement comptant.

Achète comptant recon. Mont-de-Piétié échange contre Sarelès 500, écl. 1.995 fr., Terrot 3 CV, écl. 1.795 fr., New-Map 500 1930, Jap Burmann, écl. 3.500 fr., Magnat 500 1931, Blackburn, écl. 3.500 fr.

Achat comptant et le plus cher. Motos et autos modernes. Verchère, 21, r. Temple, Paris (20^e).

Cherche cyclecar très bon état mécan. paiement compt. Canal Polminiac (Cantal).

Faire offre 2 roues side cardan mot et boîte de vit., volant et boîte de direct., Cab. ou similaire. M. J. B., chez M. Catois, rue de la Défense, Bernay (Eure).

DIVERS

Motocyclistes de Villejuif, Gentilly, Ivry et 13^e arr., faites réparer vos motos aux ateliers B. C. R. la plus forte organisation spécialisée de la région, 2 bis, rue Etienne-Dalet, Kremlin-Bicêtre à côté Mairie Italie 05-62.

Pneus imperforables Menjou section 27x4, conditions spéciales aux abonnés et lecteurs. S'adr. à *Moto Revue*.

Garage pour motos et sidecars 14, bd Péreire, Wag. 95-04.

Pneus neufs garantis p. roues 600x55 650x50 à 18 fr., 650x65 à 15 fr., Courroie à 15 fr. le m. Tous les pneus à petits prix Demandez tarif Moers, 56, fg Saint-Antoine, Paris (12^e).

3 magnétos, 4 cylindres Saga et Duellier en parf. état de marche, valeur 650 fr. cédées à 300 fr. S'adr. à *Moto Revue*.

A vendre poste T. S. F. Radiola 6 lamp. Val, 3.200 fr., lais. à 2.000 fr. Laborde, 26 r. du Puits, l'Hay-les-Roses (Seine).

A vendre éclairage électr. Maglum. type lux. complètement neuf, bas prix, cause double emploi. Vieugue, 6, rue du Mont-Cenis, Paris (18^e).

ASSUREZ-VOUS

donc à des conditions

Exemples : 4 CV à Paris pour 100.000 fr. prime nette 210,95
5 CV — — — — — 239,55

AVANTAGEUSES

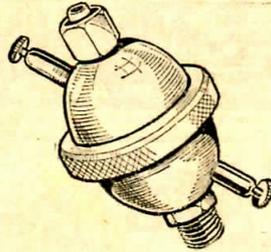
MOTO-REVUE : Service Assurances — 51, Rue Vivienne, 51 — PARIS

HATEZ-VOUS !

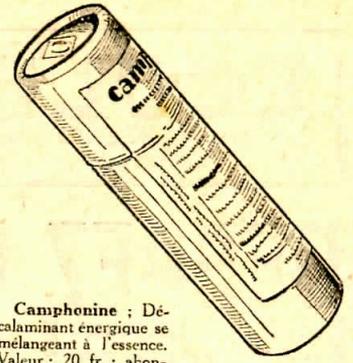
car notre stock est limité. Comme il est facile de s'en rendre compte l'économie sur le prix d'achat de ces différents articles a tôt fait de vous faire récupérer le montant de votre abonnement, et pour certains objets même il est regagné d'un seul coup.



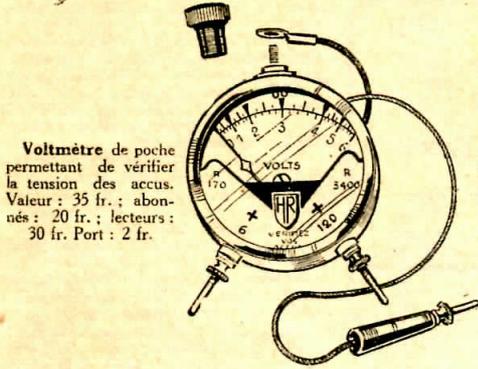
Pour nettoyer sa moto ou son sidecar rapidement et sans mal, prenez un **Cli-noto**. Valeur : 37 fr. ; abonnés : 20 fr. ; lecteurs : 28 fr. Port : 2 fr.



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

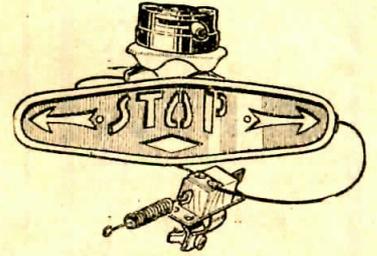
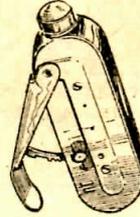


Camphonine ; Décalaminant énergétique se mélangeant à l'essence. Valeur : 20 fr. ; abonnés : 12 fr. ; lecteurs : 15 fr. Port : 2 fr.

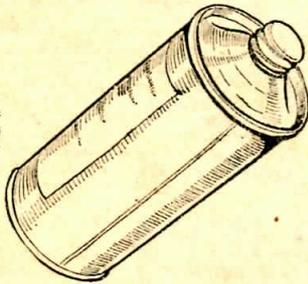


Voltmètre de poche permettant de vérifier la tension des accus. Valeur : 35 fr. ; abonnés : 20 fr. ; lecteurs : 30 fr. Port : 2 fr.

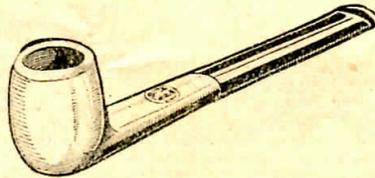
Plus de gicleurs bouchés avec le filtre **Esspur**. Valeur : 32 fr. ; abonnés : 20 fr. ; lecteurs : 28 fr. Port : 2 fr.



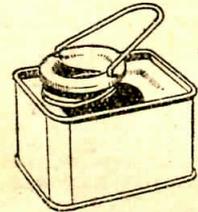
Stop et indicateur de direction lumineux **Rutila**. Valeur : 170 fr. ; abonnés : 125 fr. ; lecteurs : 140 fr. Port (par colis postal) : 1 fr. 75.



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



Nos pipes **L. N. M.** en racine de bruyère sont parmi les meilleures. Valeur : 25 fr. ; abonnés : 20 fr. ; lecteurs : 30 fr. Port : 2 fr.



Targol carburant additionnel antidétonant. Valeur : 20 fr. ; abonnés : 15 fr. ; lecteurs : 18 fr. ; Port : 1 fr. 50.

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

Comment on devient ajusteur et monteur mécanicien. — Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître le dessin industriel, les mesures, le traçage et la vérification des pièces mécaniques, l'ajustage, le montage, le démontage des machines et l'installation des transmissions de mouvement, par R. Champly ingénieur-mécanicien, 1 vol. n-8 br. de 266 pages avec 295 figures 1930 : 27 fr. (franco 28 fr.).

Geométrie et dessin industrie. Les outils et leurs emplois (marteaux, outils à frapper, étaux et clefs, les limes et l'art de tenir, ajustage à la meule, sciage des métaux, perçage et alésage des trous, taraudage et filetage, vissage, rabotage, et mortaisage). Exécution des travaux (affûtage des outils, ajustage, rodage, rivets vis, boulons et goujons, clavettes et douilles d'entraînement, montage et démontage, rebâtes, ajustage des paliers et coussinets, montage des roulements à billes, jonctions de tuyaux, joints nettoyage, polissage, peinture, mise en place des machines et moteur, transmission du mouvement et de la puissance motrice graissage des machines, lubrifiants).

Manuel du tourneur mécanicien. — Formules et procédés pratiques d'usinage (filetage, tournage fraisage), par I. P. Adam, 9^e édition revue et augmentée. 1 vol. in 16 br., de 102 pages avec 43 fig. 1930..... 10 fr. 50 (franco 11 fr. 50).

Traité pratique sur le fonctionnement du moteur à explosions. — Moteurs à quatre-temps et à deux-temps. Principe, fonctionnement. Réglage, entretien. Pannes, par René Bardin, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de construction automobile, 2^e édition revue et augmentée, 1 vol. gr. in-8 br. de 153 pages avec 94 fig. 1931.. 27 fr. (franco 28,50)

Le moteur. Etude dynamique du moteur. Organes du moteur. Distribution. Carburant. Allumage. Graissage. Refroidissement. Echappement. Régulation. Mise en marche. Réglage du moteur. Considérations générales sur la marche des moteurs. Entretien des moteurs. Principales causes du mauvais fonctionnement et pannes.

Essais réglage et mise au point des moteurs d'automobiles et d'aviation, par R. Bardin, ingénieur, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de construction automobile, 1 vol. gr. in-8 br. de 91 pages avec 50 figures 1930..... 18 fr. (franco 19 fr.).

Essais des moteurs. Appareils de mesure. Tracé des courbes. Moteurs d'aviation. Réglage et mise au point des moteurs. Essais des châssis automobiles.

Les petits trucs du chauffeur en panne, par R. Champly, 4^e édition revue et augmentée, 1 vol. n-16 br. de 143 pages avec 80 fig., 1927. 10 fr.

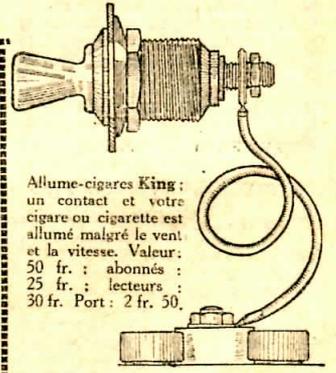
Ce qu'un chauffeur prévoyant doit emporter. Comment éviter les pannes. La grande panne irréparable. Roue brisée ou tordue. Pannes du moteur. Petits

accidents et leurs remèdes. Fosse improvisée. Pannes de courroies. Pannes d'embrayages à cônes. Embrayage à segments extensibles. Pannes d'embrayages à disques. Arbres de transmission. Changement de vitesse. Remplacer une ou plusieurs dents d'un pignon. Billes brisées. Pannes de pneumatiques. Ressorts de suspension cassés. Amortisseurs de suspension. Petits trucs mécaniques. Pannes d'allumage. Essuie-glace et anti-buée. Secours contre l'incendie. Entretien de la voiture. Démarrage, éclairage et allumage électriques. Eau stérilisée. Accidents aux personnes.

La magnéto à la portée de tout le monde. — Fonctionnement, divers types, réglage pannes par R. Bardin ingénieur-électricien, diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique, 10^e édition revue augmentée d'un chapitre sur les magnétos modernes (Voltex, Alco, Phi, etc). 1 vol. in-8 br., 95 pages, 53 fig., 1930..... 9 fr. (franco 10 fr.).

Le courant électrique. En description, principe et fonctionnement de la magnéto à haute tension. Notions sur l'avance à l'allumage dans les cylindres. Différents types de magnétos. Vitesse de la magnéto par rapport au moteur. Catale. Réglage. Entretien des magnétos. Pannes d'allumage.

Le carburateur. — Fonctionnement, divers types réglage pannes, par R. Bardin, ingénieur-électricien, diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique, 5^e édition revue et augmentée, 1 vol.



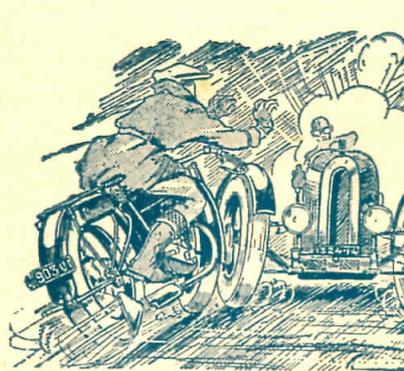
Allume-cigares King ; un contact et votre cigare ou cigarette est allumé malgré le vent et la vitesse. Valeur : 50 fr. ; abonnés : 25 fr. ; lecteurs : 30 fr. Port : 2 fr. 50.

n-8 br. de 112 pages, avec 55 fig. 1929..... 9 fr. (franco 10 fr.).

Problèmes de la carburation. Différents types de carburateurs. Emploi de divers carburants. Réservoir et alimentation d'essence. Montage du carburateur. Réglage des carburateurs. Insuccès et pannes de carburation.

Comment j'ai construit mon Avionette

Cette nouvelle édition a été réalisée au prix de 25 francs ; c'est donc à ce prix que nous pourrions la céder à nos bureaux ; pour envoi par poste ajouter 3 francs, soit 28 francs



Service des Assurances

Quelques Tarifs (Accidents corporels et Dégâts matériels aux Tiers) que nous avons pu obtenir d'une C^{ie} et qui comprennent : tous Impôts, toutes Taxes et Services gratuits du contentieux pour l'Abonné-assuré, pendant toute la durée de son abonnement.

Force du véhicule, porté sur la Carte grise. (Motos ou Voitures)	PRIME A PAYER SI L'ABONNÉ EST DOMICILIÉ DANS LES VILLES OU DÉPARTEMENTS							
	Paris, Seine, Seine-et-Oise, Marseille, Lille, Lyon, Bordeaux, St. Etienne, Nantes, Rouen				Autres Départements ou Villes non désignées dans la colonne ci-contre			
	100.000	150.000	200.000	300.000	100.000	150.000	200.000	300.000
Jusqu'à 2 CV	113 70	127 90	142 10	170 55	85 »	100 »	105 »	118 75
— 4 CV	210 95	237 30	263 65	316 40	129 55	146 70	161 90	194 30
— 5 CV	239 55	269 45	299 40	359 30	161 30	181 45	201 60	241 95
— 7 CV	288 35	325 50	360 45	432 60	175 95	197 90	219 90	263 95
— 9 CV	303 05	340 95	378 85	454 60	193 05	217 20	265 45	289 60



Nous pouvons faire assurer aussi contre l'**Incendie**,
contre le **Vol**,
et en **Individuelle**

*Tous les tarifs sont moins élevés qu'ailleurs...
car nos contrats le permettent.*

**Les Assurances souscrites avant 4 Heures
à nos Bureaux, prennent effet du lendemain
A MIDI.**

Contre-Assurance, la D. I. A. pour toutes démarches judiciaires,

Motos : 35 fr. ; Voitures : 50 fr. ; Cyclecars : 40 fr

— Bureaux : 51, Rue Vivienne - PARIS (2^e)

MÉCANICIENS, ÉLECTRICIENS

LISEZ

L'ENCYCLOPÉDIE PRATIQUE

de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ

Publié sous la Direction de HENRI DESARCES, Ingénieur des Arts et Manufactures
avec la collaboration de nombreux Ingénieurs, Professeurs, Mécaniciens et Électriciens
Magnifique publication illustrée en TROIS VOLUMES reliés
Format 21x28 c/m, renfermant 14 MODÈLES DÉMONTABLES de MACHINES, de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ

La Grande Guerre et l'Après-Guerre auront démontré, entre autres choses particulièrement dans le domaine spécial de la Mécanique et de l'Électricité

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

Et, aujourd'hui plus que jamais, c'est l'Ouvrier-Technicien habile que les chefs des grandes Usines de Mécanique et de l'Électricité recherchent le plus, afin de pouvoir lutter contre l'épave concurrentielle en employant une main-d'œuvre supérieure.

De cette juste constatation, il résulte que tous les Professionnels de la Mécanique et de l'Électricité doivent être des Techniciens-Praticiens et que pour le devenir, il leur faut acquérir toutes les connaissances indispensables à leur profession et se tenir au courant de celles de la profession sœur.

C'est à quoi répond de la manière la plus savante et la plus concrète : **La Nouvelle Encyclopédie pratique de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ en trois Volumes importants**

dûe à la collaboration de Quinze Ingénieurs-spécialistes instruits, qui ont écrit chacun sur la question pour laquelle ils étaient les plus qualifiés, un traité complet, condensé, clair et pratique à la portée de tous. Combien de fois en présence d'un cas embarrassant, d'une décision à prendre, ne cherche-t-on pas, et en vain, dans des traités spéciaux, la solution demandée.

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

La Nouvelle Encyclopédie pratique de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ

est partie; avec elle on trouve immédiatement les réponses aux questions que l'on cherchait : Théoriques, Techniques et Pratiques.

ELLE CONSEILLE, ELLE RENSEIGNE.

OUVRAGE DE PERFECTIONNEMENT
PROFESSIONNEL ET INTELLECTUEL



Poids de chaque volume : 2 kg. 500 environ

21 MOIS DE CRÉDIT

20 francs par mois

Examinés attentivement le bref résumé des chapitres exposés dans le plan général ci-dessous. Vous observerez l'étendue, la diversité et la richesse des enseignements qui y sont contenus

C'est un Enseignement complet et moderne de tout ce qui concerne la Mécanique et l'Électricité qui rendra d'immenses services aux Constructeurs et Ingénieurs, Mécaniciens et Électriciens, Directeurs d'Usines, Contremaîtres, Conducteurs de travaux, Chauffeurs, Automobileurs, Caragistes, Élèves-Ingénieurs, etc

La Nouvelle Encyclopédie pratique de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ

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

14 MODÈLES DÉMONTABLES en couleurs de Mécanique et d'Électricité :
Chaudière à Vapeur, - Turbine à Vapeur, - Locomotive (Pacific), - Automobile (Peugeot), - Avion de Transport (Breguet), - Motoculteur, - Le Dynamo, - Accumulateur Industriel, - Commutatrice, - Tableau de Distribution, Le Mètre, Compteur d'Induction A. T. C., Le Téléphone.
Cette ingénieuse combinaison de Planches démontables permet à chacun - Professionnels, Techniciens ou Profanes, de se rendre compte d'une manière parfaite du fonctionnement et de chaque machine et de la place qu'occupe chaque pièce dans le corps de la machine. La démonstration vivante vient ainsi au secours de la théorie et la mémoire retient beaucoup mieux, et de façon durable.

QUAND L'ŒIL A ENREGISTRÉ - nous allons dire photographié - tous les détails des multiples organes des machines.

GRANDES DIVISIONS DE L'OUVRAGE

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

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

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

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

CE REMARQUABLE OUVRAGE EST INDISPENSABLE A TOUS :

Ingénieurs et Constructeurs, Mécaniciens et Électriciens, Directeurs d'Usine, Contremaîtres, Conducteurs de travaux, Tourneurs, Chauffeurs, Automobileurs, Caragistes, Élèves-Ingénieurs, etc., car il constitue le traité le plus complet qui soit paru à ce jour sur ces deux sciences importantes.

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

BON pour une BROCHURE illustrée

Veillez m'adresser une Brochure Spécimen illustrée de la Nouvelle Encyclopédie Pratique de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ

Nom _____
Rue _____
Ville _____
Département _____

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

Bulletin de Souscription

Je soussigné, déclare souscrire à l'ouvrage en 3 volumes reliés dos cuir : Nouvelle Encyclopédie Pratique de Mécanique et d'Électricité au prix de 425 fr., prix actuel que je m'engage à payer. A) Par versements mensuels de 20 fr., le premier à la réception de l'ouvrage complet, et les suivants jusqu'à complet paiement. B) En trois versements avec 3/10 d'escompte, le premier à 137 fr. 40 à la réception des volumes, le deuxième de même somme un mois après, le solde deux mois après la réception de l'ouvrage C) au comptant avec 0 % d'escompte, à la réception de l'ouvrage complet, soit net 399 fr. 50 (plus les frais de port)

Chaque souscription est majorée de 10 fr. pour frais de port et d'emballage et de 1 fr. par quittance pour frais de recouvrement.
Nom et prénoms _____
Qualité ou profession _____
Domicile _____
Ville _____
L' _____
Départ. _____
192 _____
Signature _____

Préparez le mode de paiement non chèque

Préparez le mode de paiement non chèque

MOTO-REVUE - Service de la Librairie Technique

51, Rue Vivienne - PARIS

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs