

26^e ANNÉE No 813
7 OCTOBRE 1938

Examinons un volant magnétique

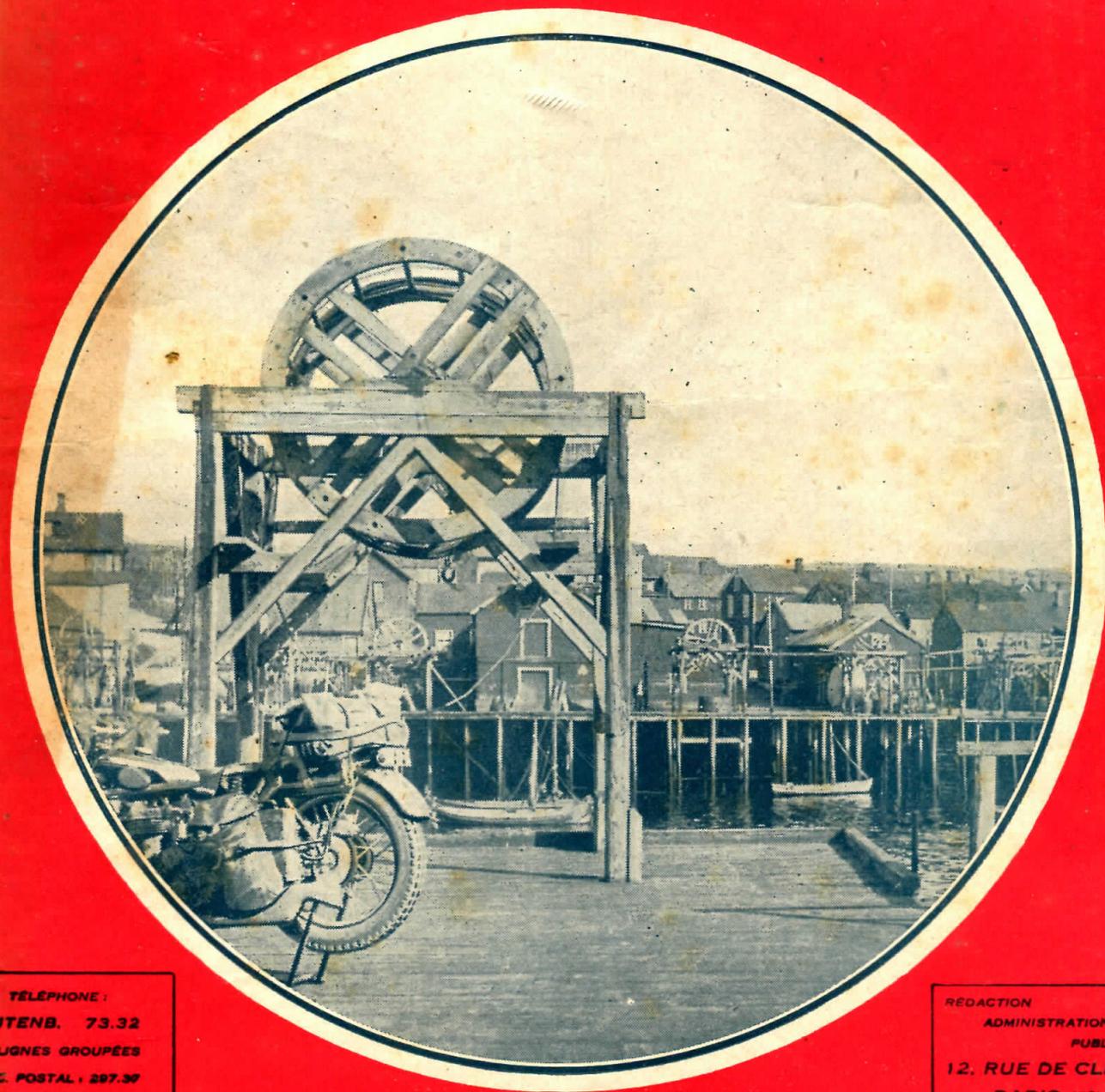
MOTO REVUE

TOUS LES
VENDREDIS

LE NUMERO

1^{fr.} 50

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C./C. POSTAL : 287.39

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

LE PORT DE PECHE DE VARDØ (NORVEGE)
AU-DELA DU 70° DEGRE NORD

Achetez-le...

**indispensable
pour bien connaître
la moto**



**VADE-MECUM
DU MOTOCYCLISTE**

12 frs
pour les
abonnés
14 frs
pour les
lecteurs

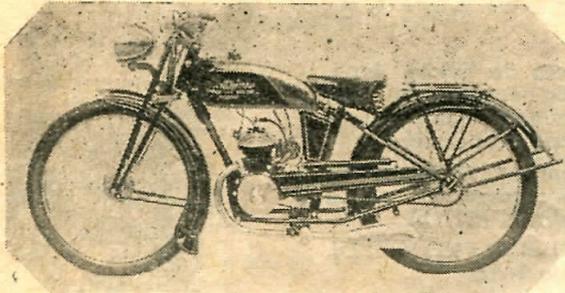
Frais de port :
2 frs

NEW-MAP

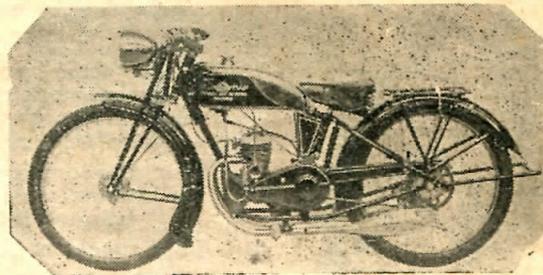
Ses **VÉLOMOTEURS**
5 Modèles 1939

3 Supériorités
incontestées

Une construction soignée
Des moteurs de qualité
Une présentation racée



FS 122 100 cmc mot. Sachs 2 vitesses
FSK 123 100 cmc mot. Sachs 2 vit. kick



AD 113 100 cmc Aubier-Dunne monovit. débr.
AD 114 100 cmc Aubier-Dunne 2 vit. pt. mort
AD 115 100 cmc Aubier-Dunne 3 vitesses kick

Tous nos modèles de vélomoteurs sont montés avec notre nouveau cadre semi-berceau, réplique fidèle et absolue de nos cadres de grosses motos dont la valeur et la technique s'affirment depuis de nombreuses années.

DESCRIPTION GENERALE. — Cadre semi-berceau, raccord de direction monobloc. Fourche entièrement brasée à parallélogramme déformable, ressort central à compression amortisseur de fourche. Réservoir en selle, forme croce, chromé, contenance 8 litres. Transmission par chaîne unique avec pédalier à roue libre. Freins à tambours de gros diamètre, AR 150 m/m. Selle confortable, hauteur réglable. Pneus de 600 x 55. Garde-boue très enveloppant. Guidon chromé, attaches soudées. Silencieux efficace. Finition de grand luxe. Email anglais spécial, décoration de luxe. Toutes pièces chromées.

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS

LYON - 124, Avenue Lacassagne

USINES

PARIS - 12, Rue Jean-Nicot

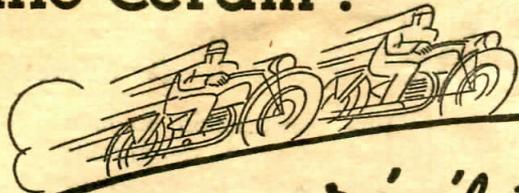
FROTEY

Piles

Fulmen

les plus durables

La "Platino-Céram"?



une révélation!

ÊTRE "semé" par une moto de même type, quel désappointement... la dépasser aisément, au contraire, quelle satisfaction! Simple question d'allumage la plupart du temps...

Pour améliorer départs, reprises, vitesse, éliminer encrassement et auto-allumage, adoptez la bougie **Platino Ceram GURTNER**.

Deux types : n° 55 (18x150) et n° 145 (14x125). Elle est garantie **1 an**.

Prix de détail : 26 fr.

GURTNER

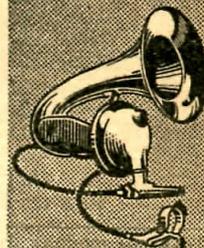
Mallerich et Vitry

Ets GURTNER à PONTARLIER (Doubs)

L'AVERTISSEUR S.M. A DÉPRESSION.

Est ultra sensible, harmonieux et puissant.

Avec lui vous aurez toujours la route libre.





Longévité! Longévité de votre moteur?!

SEGMENTS D'ÉTANCHEITÉ
SEGMENTS, RACLEURS :
ARDAX, R.L. ou R.T.

SEGMENTS ARDAX

VINCENT-PIOTTI

MAGASINS: 12, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET.

Pour votre moto

Les mêmes segments traités AMÉDÉE BOLLÉE qui sont utilisés sur tous les moteurs d'aviation : GNOME & RHONE, HISPANO SUIZA, LORRAINE, POTEZ, sur les avions d'AIR FRANCE et sur les avions de L'ARMÉE.

La même qualité.

les segments

Amédée Bollée

SEGMENTS TRAITÉS DE PRÉCISION

PUYBELLE N° 350 Le Mans (France)

SALON DE L'AUTOMOBILE
Balcon A - Stand 108

La plus BELLE EXPOSITION

MOTO - BASTILLE

Les MEILLEURS PRIX

MOTO - BASTILLE

TERROT Sidecar
BUFFLIER

MOTO BECANE

NEUF - OCCASION - REPRISE

Pièces détachées

MOTO - BASTILLE

6, Boul. Richard-Lenoir - Bastille - (Ouv. dim. matin)



REDACON
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, rue de Cléry PARIS (2^e)

Tél. GUT. 73-32 (4 liq. gr.)

C.C. Postal 297-37

MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARRAISANT LE VENDREDI, FONDE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR CAMILLE LACOME

ABONNEMENTS

UN AN 6 MOIS 3 MOIS

52 N^{os} 26 N^{os} 13 N^o

FRANCE & COLONIES
48 fr. 23 fr. 14 fr.

UNION POSTALE
66 fr. 34 fr. 20 fr.

Allemagne, Argentine, Au-
riche, Belgique, Bulgarie,
Canada, Congo Belge, Es-
pagne, Hongrie, Luxem-
bourg, Maroc, Mexique,
Pays-Bas, Pologne, Portugal,
Roumanie, Serbie, Suisse,
Tchécoslovaquie, Russie.

AUTRES PAYS
64 fr. 43 fr. 26 fr.

MILITAIRES
25 fr. 12 fr. 8 fr.

Un Campeur n'est pas un Romanichel



Le camping est un sport merveilleux et qui satisfait ce goût de la liberté et du grand air éprouvé par nos jeunes gens. Et il est de l'intérêt de notre race de le voir se développer en France comme à l'étranger. Malheureusement il se heurte à l'hostilité de l'administration et peut être aussi des hôteliers. Ces derniers ne se rendent pas toujours assez compte que les frais d'hôtels sont trop lourds pour la bourse de beaucoup d'entre nous et que

sans le camping nous devrions rester chez nous. Quoi qu'il en soit, il y a des tentatives pour brimer le camping.

Remarquons tout d'abord que dans beaucoup d'agglomérations les campeurs sont soumis au même régime que les nomades. On leur assigne le même terrain et ils doivent effectuer les mêmes démarches. Mais dans le département du Var, on crée aux campeurs des obligations invraisemblables. Ce qui intéresse surtout le préfet de ce département c'est surtout la question des w.-c. C'est tout juste si les campeurs ne devront pas transporter des w.-c. ambulants. Tout cela est ridicule.

Il en sera toujours ainsi tant que les campeurs ne se seront pas constitués en une association vraiment puissante ou plus exactement n'adhéreront pas tous aux associations actuelles. On ne peut aujourd'hui obtenir quelque chose que par le nombre. Si nous sommes ennemis des brigades administratives, nous estimerons qu'une discipline intelligente est nécessaire. Peut être même cette hostilité contre le camping vient-elle de quelques campeurs. Le campeur doit prendre toutes les précautions pour éviter de mettre le feu et pour laisser dans un état de propreté parfaite l'endroit où il a campé. Que l'on dresse contravention à ceux qui ne se conforment pas à ces règles, personne ne s'en plaindra. Les associations de camping n'ont pas plus à défendre les mauvais campeurs que les clubs automobiles ou motocyclistes à intervenir en faveur des imprudents. Elles ont d'ailleurs beaucoup à faire pour trouver et classer les terrains, pour éviter que les campeurs soient exploités, pour organiser des concours, etc. Mais il faut que ces associations disposent des moyens suffisants et qu'elles groupent tous les campeurs.

SOMMAIRE :

Informations	772
Un peu d'hydrosta- tique, par Louis Garnier	773
De la Seine à l'Euphrate, par Robert Sexé	774
Volant magnétique, par Mellier	776
La suspension des motos, par Regai- raz	778
Calcul de l'inclinaison en virage, par A. Juquelier	780
L'électrisation des véhicules automo- biles	782
Histoire de brigands, par Max Jany	783
Quand un moteur a serré	785
Tribune libre	786
Sport	787
Clubs	788
Constructeurs fabri- cants	789



Informations

250 cmc. Prester-Jonghi. Si les circonstances atmosphériques le permettent, il fera une tentative officielle au cours de la semaine suivante.

◆ VERS L'AMELIORATION DES CARBURANTS

L'office national des Combustibles Liquides a étudié une nouvelle réglementation de la définition des carburants. Cette nouvelle réglementation pourra entrer en vigueur à partir du milieu de 1939.

L'indice d'octane du carburant tourisme serait ainsi porté de 60 à 69, celui des supercarburants, de 75 à 78. La quantité maximum de plomb tétraéthyle pouvant être incorporée à l'essence serait fixée à 0,3 %.

Ces modifications seraient la conséquence même du progrès, la technique moderne s'orientant vers l'accroissement du taux de compression des moteurs.

◆ PRENEZ GARDE AU CHIEN

En Angleterre, dans le Sussex, on peut voir, à l'entrée d'une propriété, une pancarte avec cette inscription plutôt inattendue : Prière de rouler doucement, vieux chien sourd !

◆ LE GAZ NATUREL CARBURANT

En U.R.S.S., dans la région de Priozovye, les gaz naturels abondent. Leur utilisation comme combustible a été prévue, et pour commencer, les tracteurs utilisent le gaz naturel comprimé en remplacement des carburants usuels.

◆ EN ALLEMAGNE, LES PNEUS DEVRONT POUVOIR ETRE REGOMMES

A la suite des observations du Ministre du Commerce du Reich, le rechapage des pneus jusqu'alors pratiqué en Allemagne sur une échelle assez réduite deviendrait une opération courante, résultat des nécessités de l'autarchie. La technique du regommage a fait de gros progrès et la durée d'un bandage ainsi rénové a été sensiblement prolongée au cours de ces derniers temps. Il est donc spécialement recommandé aux usagers allemands de réserver le plus grand soin à l'entretien des pneus, afin d'éviter qu'il devienne impossible de les « retaper ».

◆ UNE AUTOROUTE EN CHINE

Les Chinois ont construit une autoroute partant du chef-lieu de la province de Yun-Nan, située au nord de Tonkin et aboutissant à Mandalay, ville principale de la Haute Birmanie. De la création de cette nouvelle voie de communication, il résulterait pour la Chine des avantages certains au point de vue économique.

Les agents suisses sont nantis de petites guérites surlevées qui leur permettent de surveiller plus facilement la circulation des véhicules. Cette photo a été prise à Lausanne.

◆ HAUSSE SUR LE PERMIS DE CONDUIRE ET LA CARTE GRISE

Depuis le 1^{er} octobre, les droits nécessaires pour l'obtention du permis de conduire et de la carte grise sont majorés. Les nouveaux droits à payer sont :

Pour la carte grise : 5 fr. 40.

Pour le permis : a) droit d'examen : 16 fr. 20 ; b) droits de brevet, tarif plein : 70 fr. 20 ; tarif réduit : 27 fr.

Pour le certificat international et pour le permis international de conduire : 21 fr. 60.

◆ MARTINEK ACCIDENTE

Le champion hongrois Martinek a été victime d'un accident de la circulation. Son état, jugé grave, a nécessité le transport à l'hôpital. Pour le sport motocycliste hongrois, souhaitons que ses jours ne soient pas en danger.

◆ LES CHAMPIONS ITALIENS POUR 1938

Après le Grand Prix d'Italie qui constituait la dernière manche du Championnat d'Italie, les champions italiens ont été désignés comme suit :

500 cmc. : Aldrighetti (Gilera-Rondine).

350 cmc. : Mangionne (M.M.).

250 cmc. : Pagani (Guzzi).

◆ UN DECRET SUR LA COLORATION DU CARBURANT « POIDS LOURDS »

Un arrêté ministériel spécifie que le carburant « poids lourds » doit être additionné de 5 décigrammes de base de rhodamine B par hectolitre, et que le carburant « poids lourds » benzolé doit être additionné de 2 décigrammes de jaune d'acrédine par hectolitre. L'emploi de ces deux colorants est interdit dans tous les autres carburants.

◆ LA VOITURETTE POPULAIRE SUISSE

A la fin de 1937, nous avons présenté le prototype d'une voiturette populaire suisse mue par un moteur monocylindrique 350 cmc. deux temps. Aujourd'hui, cette machine serait définitivement au point.

◆ UNE PROCHAINE TENTATIVE DE MONNERET POUR LE FONDS DE COURSE

Georges Monneret manifeste un réel intérêt pour les 150.000 francs du fonds de course dont l'attribution doit être faite avant la fin de l'année.

Il se livrera à des essais à Monthléry, à la fin de la semaine, au guidon de la

UN PEU D' HYDROSTATIQUE APPLIQUÉE A NOS MOTOS

L'HYDROSTATIQUE est la partie de la physique qui a pour objet l'étude des liquides à l'état d'équilibre.

Ceci nous intéresse surtout pour nos machines dans l'étude des réservoirs et du carburateur pour savoir comment l'essence s'y comporte et à quelles lois elle obéit pour qu'il y ait fonctionnement de ce dernier organe.

L'hydrostatique repose sur le principe fondamental suivant et que Pascal a énoncé pour la première fois en ces termes :

Si sur une portion plane quelconque de la surface d'un liquide on exerce une pression déterminée, cette pression se transmet dans tous les sens et sans altération à toute partie de paroi plane ayant la même surface.

Soit dit en passant, ceci n'est pas autre chose que le principe de la presse hydraulique appliqué aux automobiles sur certains freins.

Conditions d'équilibre d'un liquide pesant, c'est-à-dire soumis à l'action de la pesanteur

Dans tout liquide pesant en équilibre, la pression est la même en tous les points d'un même plan horizontal.

Il est inutile que nous passions à la démonstration de ces principes, ce qui nous importe c'est de les connaître afin de mieux comprendre ce qui va suivre.

Quand vous versez de l'essence dans votre réservoir, cette essence exerce une pression sur le fond horizontal de ce dernier ainsi que sur les côtés.

La pression exercée sur le fond du réservoir par l'essence est égale au poids d'une colonne cylindrique de ce liquide ayant pour base la surface de fond du réservoir et pour hauteur sa distance au plan de la surface.

On voit donc que la pression exercée sur ce fond ne dépend pas de la forme du récipient et que si vous avez des réservoirs de forme variée mais de même surface de fond la pression y est égale pour une même hauteur de liquide.

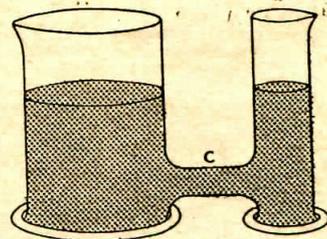
Bien entendu à cette pression s'ajoute celle de la pression atmosphérique.

Remarque. — Vous avez dû constater souvent que lorsque le niveau baisse dans le réservoir, l'essence arrive moins facilement au carburateur, en vertu de ce qui vient d'être dit plus haut.

Les parois latérales supportent également des pressions, leurs existences se démontrent expérimentalement en pratiquant des ouvertures sur ces dernières, on voit alors le liquide s'échapper normalement à cette surface en faisant un jet qui s'infléchit ensuite sous l'effet de la pesanteur — ce qui prouve que les molécules liquides qui touchaient les parois étaient pressées normalement contre elles et par suite exerçaient contre cette paroi une pression dirigée de la même manière.

De tout ceci il résulte, et c'est un paradoxe hydrostatique, que la pression exercée par un liquide pesant sur le fond horizontal, que cette pression peut être égale, supérieure ou inférieure au poids du liquide lui-même.

Mais cette apparente contradiction



Le principe des vases communicants. Dans chacun des vases, le liquide montera toujours jusqu'au même niveau. C'est par ce principe que dans un carburateur on maintient l'essence à un niveau constant.

disparaît quand on a égard à toutes les pressions que l'essence exerce sur les parois.

En mécanique on démontre que quelque soit la forme du récipient

toutes les pressions élémentaires supportées par les parois se composent en une résultante unique égale au poids du liquide.

Mais, allez-vous me dire maintenant, pourquoi toutes ces choses ? Simple-ment pour que nous soyons avertis et instruits de tout ce qui touche de près ou de loin à notre moto qui nous est chère. Je vous ai parlé en vulgarisateur non en professeur de physique et ce que je viens de vous dire n'est qu'élémentaire.

L'essence contenue dans votre réservoir exerce une pression sur le fond et les parois de ce dernier, elle y est également soumise aux lois de la pesanteur, donc quand vous ouvrez votre robinet elle ne demande qu'à s'échapper par le tuyau qui va au carburateur où elle arrive avec une certaine pression dont vous n'avez pas été sans vous en rendre compte.

Donc nous savons maintenant pourquoi et comment l'essence, par l'intermédiaire du tuyau, arrive au carburateur où d'autres principes d'hydrostatiques entrent en jeu pour son bon fonctionnement :

1° Principe d'Archimède pour le flotteur ;

2° Principe des vases communicant pour la cuve et le gicleur.

1° Principe d'Archimède

Tout corps plongé dans un liquide pesant, ce qui est le cas de notre essence et de notre flotteur, éprouve une poussée de bas en haut égale, en grandeur, au poids du liquide déplacé. Expérimentalement parlant, votre flotteur flotte parce qu'il éprouve dans le sens contraire de la pesanteur une poussée théoriquement égale au poids de l'essence qu'il déplace.

Trois cas peuvent se produire :

1° Si le poids du flotteur est plus grand que celui de l'essence déplacé, la résultante des deux forces auxquelles il est soumis est dirigé dans le sens de la pesanteur, elle est donc dirigée de haut en bas et tend à faire tomber le flotteur dans le bas de la cuve. C'est ce qui se produit quand ce dernier est percé et rempli d'essence ;

(Suite page 785)



DE LA SEINE à l'EUPHRATE

A gauche :
Un bédouin de la vallée de
l'Euphrate.

A droite :
Au bord de l'Euphrate, chez un
chef bédouin, Sexé prend le thé
servi sur le bidon d'essence de
4 gallons.

Tartous vous accueille par une église gothique qui pourrait être en Ile-de-France. La ville est toute entière bâtie dans les ruines d'un château fort des Templiers. Avant la nuit, accompagné d'une bruyante troupe d'enfants, je visite les asiles voûtés qui sont devenus des rues, les tours transformées en maisons.

Tout autour de Tartous les grands féodaux du pays alaouite ont créé une heurta irriguée grâce à de puissants Diesel, vrai paradis de citrons doux, de figues, de grenadiers... On m'offre également des morceaux de canne à sucre, emplis d'une eau sucrée.

L'hôtel aligne ses lits sur une terrasse. Mon voisin est un chef alaouite, au clair visage d'Européen, comme tant de gens sur toute cette côte où même les blonds aux yeux bleus ne manquent pas.

Il m'explique les conflits entre la population, attachée au système d'administration par les Français, et le nouveau gouvernement syrien. Longuement, des cafés au jardin public tout neuf, il me promène, jusqu'à cette pierre élevée sur la promenade face à la mer où l'île de Rouad allume ses feux, et qui porte le nom de celui qui a créé, ici, un peu d'urbanisme et de justice ! avant de tomber, en 1934, sous les balles aux confins turcs, le capitaine Jarnias.

Nous traversons le cimetière, hérissé de stèles à turbans. Mon compagnon m'écarte d'un turbeh, sorte de chapelle à l'allure inquiétante sous la lune.

« Il a fort mauvaise réputation » : mais je n'ai pas pu savoir pourquoi...

De Lattakieh aux rives de l'Oronte

L E grand délassément, au long de cet itinéraire côtier, ce sont les bains dans l'eau tiède de la mer. Les pauvres montagnes saccagées allongent leurs flancs pelés que couvrent des nuages de fumée. Les bergers alaouites ont encore incendié le maquis...

Au moyen âge encore, de magnifiques forêts couvraient le sol rouge des pentes, où les courtines, les poivrières du Markab, forteresse des Templiers, gardaient le port de Banyas, qui exportait du bois au loin.

Allons prendre le thé maure à Djebli, une escale perdue, loin de la route. Plus que les ruines du théâtre romain charme la mosquée de Sidi Ibrahim, ce richard qui se fit mendiant pour acheter le Paradis. Le pèlerin reconnaissant, murmure son nom, se lavant aux vasques de marbre, en allant se reposer dans le hammam souterrain de ce saint et confortable lieu.

On déjeunera à Lattakieh. La Laodicée des Romains, jadis célèbre par ses plaisirs, n'évoque plus maintenant que le bon tabac qui l'enrichit (avec le coton, je crois).

Au bazar, bien modernisé, comme toute cette ville relevée de ses ruines, achetons un voile bédouin, le kéfié et la double corde noire de l'angal qui le serre contre la tête. Flottant sur les épaules, il nous protégera la nuque que commence à brûler le soleil.

La route vers Alep, d'où descendent les caravanes de chameaux lourdement chargés, sa mise en état, empiècement, goudronnage même, ne favorise guère notre marche. Elle traverse un massif de montagnes que des chênes mouchètent d'un peu de verdure bien reposante pour les yeux !

Nous tirons d'embaras un motocycliste arabe monté sur une très belle « Ariel ». Il a crevé et ne possède, bien entendu, rien pour réparer.

Qu'importe, se fiant à la providence d'Allah et à la fraternité musulmane, il va continuer dans la nuit qui vient, vers Alep, sans même un raccord à sa pompe.

Le col gravi, apparaît l'immense sillon fauve où coule l'Oronte.

Ces monts pelés, colorés de rose comme par un feu de Bengale, la magie du couchant les transforme en terre promise.

Sur les rives de l'Oronte où campent les nomades avec leurs chameaux et leurs ânes, Disr ech chogour garde le vieux pont zigzaguant au ras du fleuve.

Ce point de passage est devenu la halte, à échopes et petits cafés, pour les camions et autobus remplaçant peu à peu les caravanes. Et nous couchons dans un Khan, sorte d'auberge de zone faite de parpaings et de tôle ondulée.

Mais chez le restaurateur, de jeunes chefs bédouins, magnifiques dans leurs drapés et leurs voiles, mettent la noblesse, la poésie d'un repas d'apôtres dans quelque tableau biblique.

La Route d'Alep

DÉPART à l'aube. Si l'on traverse, assez surpris, du reste, des vergers, en grim pant sur les plateaux où Idlib grou pes cubes d'un blanc immaculé, dans l'immense plaine inclinée vers Alep, on ne trouverait pas, à 100 kilomètres à la ronde, la moindre branche d'arbre.

On se croirait au désert; ce plateau, pourtant, est semé de villages qu'on dirait sortis d'un conte d'enfant. Imaginez des milliers d'œufs à la coque servis pour un petit déjeuner de Gargantua.

Jusqu'à l'Euphrate, plus loin même, tel est l'aspect bizarre des habitations humaines.

Ce n'est point la fantaisie orientale qui a créé ces demeures coniques, mais la nécessité. Où trouver les morceaux de bois pour le toit, les fenêtres ?

Alors les hommes se débrouillent, comme toujours ! En rangées circulaires de briques, faites de boue séchée et de paille, ils se construisent une sorte de coupole, percée de petits trous pour la lumière, d'une ouverture triangulaire, la porte.

Quand la famille grandit, on y accole d'autres coupoles jusqu'à huit parfois ! Et dans l'enclos il en est d'autres plus petites pour les bêtes, les provisions.

Ce genre de construction ressemble aux trullons des Pouilles italiennes que j'ai décrit ici même, voilà quelques années.

Parcourant les ruelles entre les cônes, on admire le soin avec lequel les femmes bédouines fabriquent et entassent en murailles régulières les boules du combustible local : fiente des troupeaux pétrie avec de la paille.

La plus vieille Ville du Monde

ALEP, ce nom bref, évocateur, me fascine depuis si longtemps ! Mais une grande, une antique ville peut-elle sortir de cette désolation ? La chaussée asphaltée s'infléchit.

Cuisant comme un four au creux de la cuvette aussi aride que les immensités tout autour, la puissante cité apparaît, toits plats et jaunes, dômes, minarets serrés autour de la colline légendaire, « tell » artificiel, couronné de bastions, de donjons ébréchés.

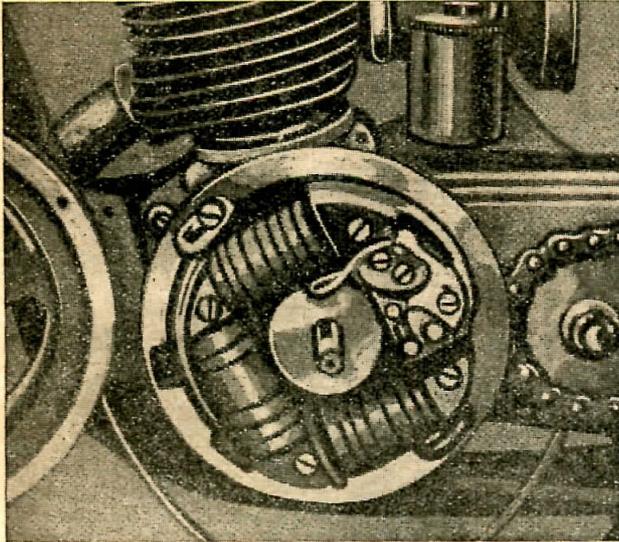
On continue à glisser, et cette vision d'Orient disparaît, comme un mirage suscité par les djinns ! qui font maintenant sortir du sol des rues d'Auteuil ou de Passy, avec les mêmes magasins, les mêmes terrasses de café où d'élégants occidentaux (qui sont peut-être Arméniens !) et des soldats français boivent le raki de midi.

Bien vite, avec un peu de confusion ! j'arrache mon kéfté de bédouin, secoue de mes bottes l'épaisse poussière du bled.

Dégustant un apéritif bien glacé, feuilletant la pile de journaux arrivée par le « Taurus expresse », y compris « Moto-Revue » ; achetée chez le libraire d'en face, tu savoures tout de même ce confort un peu surprenant. (à suivre) R. SEXE.

ATE





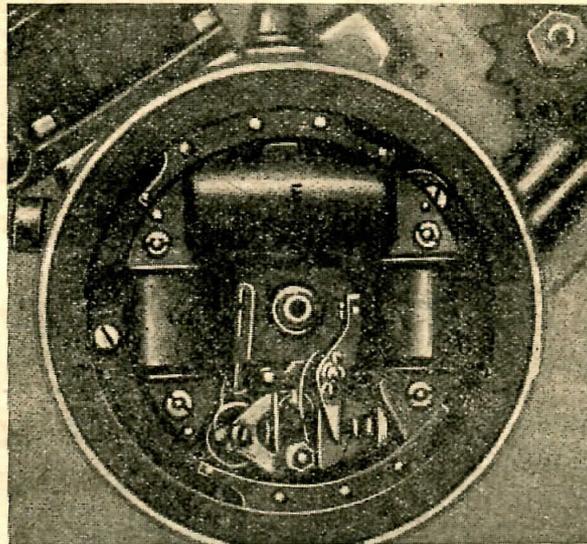
EXAMINONS UN VOLANT M

A gauche :
Le volant magnétique de la
D.K.W.

Le volant magnétique est le système type d'allumage des moteurs à deux temps, il n'est que beaucoup plus rarement utilisé sur les quatre temps pour une double raison : c'est que peu de quatre temps ont un volant extérieur, et aussi que le volant magnétique donne une étincelle tous les tours, alors qu'avec un monocylindre quatre temps, on n'en a besoin que d'une tous les deux tours. Cette étincelle supplémentaire ne fait pourtant aucun mal.

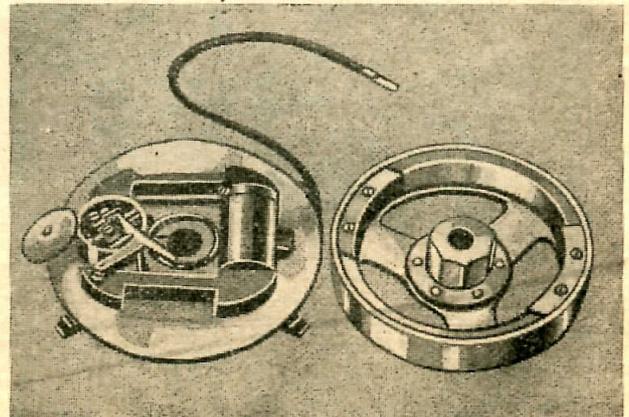
Le volant magnétique possède un très gros avantage, c'est que l'induit est fixe, alors que seuls les aimants tournent. On dispose d'un grand espace et les organes peuvent avoir de grandes dimensions et offrir toute garantie de robustesse. Ils peuvent aussi fournir un courant très énergique qui allume des mélanges dont le dosage n'est pas très exact. Ils ne réclament que peu de soins et leurs organes de réglage sont très accessibles. Un autre avantage, c'est qu'à l'aide d'une seconde bobine à simple enroulement on peut obtenir un courant alternatif utilisable pour l'éclairage.

Dans tous les volants magnétiques, les aimants sont tournants et montés sur le bandeau du volant. Ces aimants sont en acier au cobalt, ou bien en un de ces nouveaux aciers spéciaux qui retiennent l'aimantation d'une manière plus durable encore. Ces aimants possèdent des masses polaires qui, autour des masses polaires de la bobine produisent les variations du champ magnétique nécessaires pour produire dans la bobine le courant primaire. Nous trouvons également les mêmes organes que dans une magnéto, c'est-à-dire un condensateur et un rupteur qui se trouvent vers le centre du volant magnétique. La rupture provoque la naissance d'un courant à haut voltage dans le bobinage de fil fin de la bobine. Le fil de bougie est fixé directement sur la borne à haute tension. On obtient l'avance et le retard à l'allumage par le déplacement du plateau. Nous donnons le schéma d'un volant magnétique. On remarquera que les masses polaires des aimants ne sont pas opposées diamétralement. Cela permet d'avoir une bobine moins longue et



Volant magnétique
Sachs :
E, bobine d'allu-
mage ; L, bobine
d'éclairage.

Volant magnétique
Villiers.



AGNÉTIQUE

de disposer de la place nécessaire pour loger une seconde bobine. Un certain nombre de conditions doit être réalisé. Il faut un champ magnétique aussi intense que possible et l'entre fer (espace entre les aimants et les masses polaires) doit être faible. Une très grande précision de fabrication est nécessaire. Nous n'insisterons pas sur le condensateur, sur le moment où il faut produire la rupture, sur le réglage des vis platinées. Un trop grand écartement non seulement décale le point d'allumage, mais ne permet pas, aux régimes élevés, aux vis de revenir assez tôt en contact.

Supposez que vous ayez démonté complètement votre volant magnétique. Malgré sa robustesse, nous ne vous le conseillons pas, et ce n'est qu'une hypothèse. Rappelons qu'il est utile, quand un volant magnétique est démonté, de placer entre les aimants une barre de fer et non d'acier. Si le volant magnétique est plein d'huile, c'est que le joint d'étanchéité du vilebrequin laisse à désirer. Il faudra le refaire si vous ne voulez pas être continuellement ennuyé.

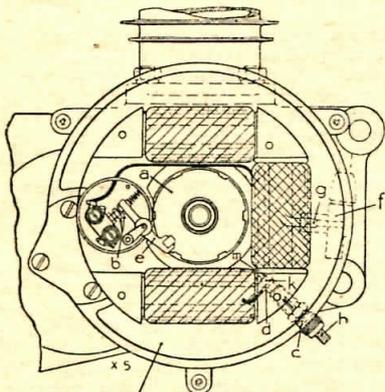
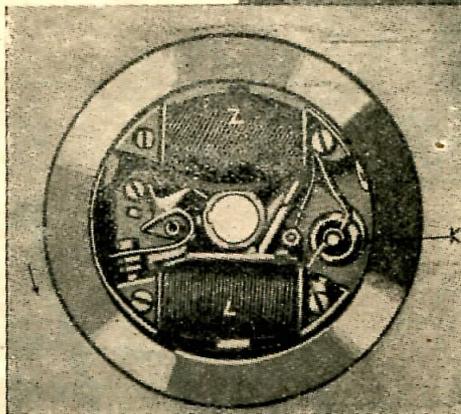


Schéma du volant magnétique
D.K.W.

Le condensateur, s'il est enlevé, peut être examiné de la manière suivante : en utilisant le courant du secteur, en intercalant une lampe comme nous l'indiquons dans le croquis. Nous touchons légèrement le condensateur avec l'extrémité du fil. Nous prenons ensuite un tournevis à manche isolant et nous l'approchons du condensateur. Une étin-



Ci-dessus : réglage du
rupteur sur le volant
Sachs.

A gauche : le volant
Bosch de la Saxonnette :
Z, bobine d'allumage ; L,
bobine d'éclairage ; K,
condensateur.

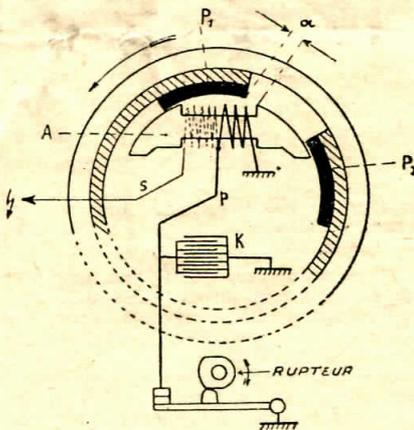


Schéma d'un volant magnétique :
A, masse polaire fixe ; P1, P2,
masses polaires de l'aimant tournant ; P, enroulement primaire ; S, enroulement secondaire ; K, condensateur.

celle doit jaillir entre la gaine du condensateur et le pôle central du condensateur. Si cela ne se produit pas, si nous plaçons le condensateur dans le circuit de la lampe et que celle-ci s'allume, le condensateur est hors d'usage. Bien entendu, les électriciens ont des moyens de vérification plus précis.

Vérifions maintenant la bobine. Nous utiliserons une batterie de 6 volts. Nous la brancherons sur le circuit primaire

de la manière suivante. Glissons entre les contacts du rupteur une languette de carton. Un fil de la batterie est branché sur une vis, l'autre fil sera approché et écarté alternativement de l'autre vis. Le fil secondaire de la batterie sera tenu près de la masse, et des étincelles doivent jaillir chaque fois que nous ouvrons ou fermons le circuit primaire. Sinon la bobine est en mauvais état.

Si les vis du rupteur portent bien à plat, laissez les tranquilles, car l'essentiel est que leur surface de contact soit aussi grande que possible. Retouchez-les donc avec beaucoup de précaution et bien d'aplomb. N'utilisez jamais de toile émeri, mais seulement une pierre spéciale dite pierre Indienne.

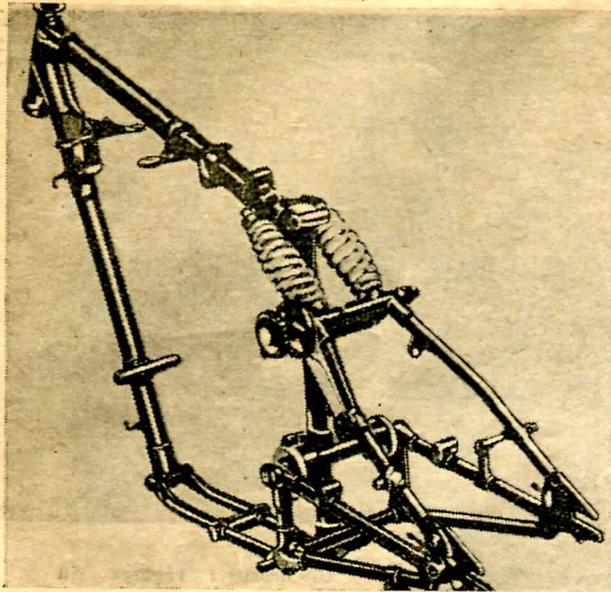
Les aimants ne perdent que très, très lentement leur aimantation. Après deux ou trois ans de service, il sera recommandable de les faire réaimanter. C'est une opération simple et peu coûteuse.

An remontage, on laissera entre les vis platinées (à la rupture), un écart de 3 à 5 dixièmes, en se conformant aux indications du constructeur.

Le calage est généralement indiqué par une ligne sur l'axe et le moyeu du volant. Le piston étant au point mort haut, l'avance à mi-course, la rupture se produit lorsqu'il y a entre la masse polaire et l'aimant un écart de 7 à 12 mm., selon les types de volants magnétiques. C'est là quelque chose de très important, et il faudra suivre soigneusement les indications de la notice d'entretien.

Le volant magnétique ne demande que très peu de soins. On peut le plus souvent faire 5.000 kms avant d'avoir à régler l'écartement des vis platinées.

(Clichés Das Motorrad) MELLIER.

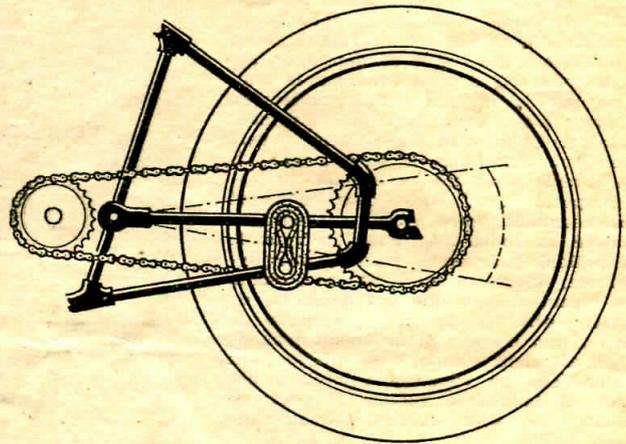


LA SUSPE

La suspension arrière très particulière de la New-Imperial.

La suspension arrière des motocyclettes est à l'ordre du jour. Ne croyons pas que dès l'année prochaine tous les modèles en seront pourvus. C'est que le problème et infiniment plus complexe qu'on ne le croirait au premier abord. Depuis toujours, les automobiles ont possédé une suspension complète et après plus de quarante ans d'expérience, il y a encore certaines voitures dont la suspension est loin d'être idéale. Il faut, en effet, que le confort ne soit pas obtenu aux dépens de la tenue de route. Rien n'est plus désagréable et plus dangereux que le flottement de certaines voitures, si ce n'est la dureté de la suspension de certaines autres. Ne nous étonnons donc pas qu'avant d'adopter sur tous leurs modèles une suspension arrière, nos constructeurs de motos veuillent faire des essais prolongés. Assurément, la question financière joue et au moment où il faut freiner au maximum la hausse des prix si on ne veut pas perdre la clientèle, un perfectionnement qui se traduit par une augmentation du prix de revient n'est pas spécialement indiqué. Mais il y a aussi le côté technique du problème. A première vue, il paraît fort simple de dessiner une suspension arrière. Il serait facile d'en fabriquer sous licence. On a même été jusqu'à adapter des suspensions arrière aux machines existantes. Nous dirons même que le problème qui a tant torturé les premiers inventeurs de suspensions arrière, nous voulons dire celui de la rigidité latérale, est complètement résolu. Alors pourquoi ne pas monter une suspension arrière sur tous les modèles ou tout au moins sur les modèles de luxe ? Ne semble-t-il pas paradoxal, à première vue, que les motos de course aient une suspension arrière, alors que les motos de service et de tourisme n'en aient pas. C'est que le problème est complètement différent. Le rôle de la suspension sur une machine de course est d'éviter le rebondissement sur les accidents du sol et ainsi d'assurer un contact aussi parfait et aussi continu que possible entre la roue et le sol. On évite ainsi l'emballlement du

Comment pourrait être réalisée une suspension arrière pour moto légère à l'aide d'anneaux de caoutchouc.



moteur si dangereux pour tous ses organes. La tenue de route est elle aussi améliorée. Voilà le but poursuivi.

Si le conducteur jouit d'un peu plus de confort, tant mieux, mais cela n'est qu'accessoire. On emploiera donc des suspensions plutôt dures, n'ayant qu'un débattement vertical assez faible. Certaines difficultés comme celle résultant des variations de tension de la chaîne se trouvent ainsi sensiblement réduites. Mais pour la machine de tourisme, il faudra que, sans affecter la tenue de route, la suspension soit beaucoup plus douce. Le problème a été heureusement résolu par quelques marques, mais comme nous le verrons, il est lié non pas à la suspension de la roue arrière, mais à l'ensemble de la machine. Prenez telle suspension considérée à juste titre comme excellente et vous constaterez qu'adaptée à une autre machine, elle sera loin de donner les mêmes résultats. Croit-on que le regain de faveur connu par les fourches coulissantes soit uniquement dû à une supériorité très nette sur les fourches à parallélogramme ? Nous ne le croyons pas, car les fourches à parallélogramme sont arrivées à un rare degré de perfection. La cause en est surtout à l'emploi de la suspension arrière qui a obligé à utiliser une sus-

pension avant dont les caractéristiques soient plus convenables. Car c'est là qu'est la difficulté maîtresse : c'est d'harmoniser en quelque sorte la suspension AR et la suspension AV et d'éviter certains phénomènes de résonance qui auraient un effet désastreux.

Nous demandons à la suspension : 1° d'assurer, malgré tous les obstacles, un contact parfait et permanent des roues sur le sol ; 2° d'atténuer dans toute la mesure du possible les chocs transmis au motocycliste. La suspension ne doit pas nuire à la rigidité latérale, ne doit pas faire varier la tension de la chaîne, ne doit pas, lorsqu'elle fléchit, modifier l'empattement de la machine, ne doit pas exercer la moindre influence sur les commandes de frein, etc... Tel est le but à atteindre. Il y a encore d'autres difficultés à résoudre : par exemple, la suspension doit pouvoir être réglée pour différentes charges et même pour différents terrains et ce réglage doit, sans rien changer, et avec les dispositifs les plus simples, être opéré instantanément. Tout cela ne peut se résoudre a priori, mais nécessite des essais méthodiques. Il faut donc concevoir un système, l'étudier au bureau d'études. Mais c'est la partie la plus facile de la tâche. La mise au point sera beaucoup plus lon-

NSION DES MOTOS

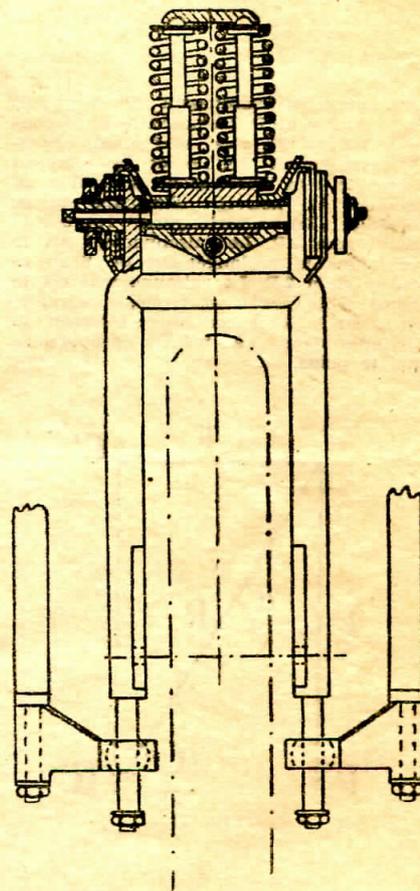
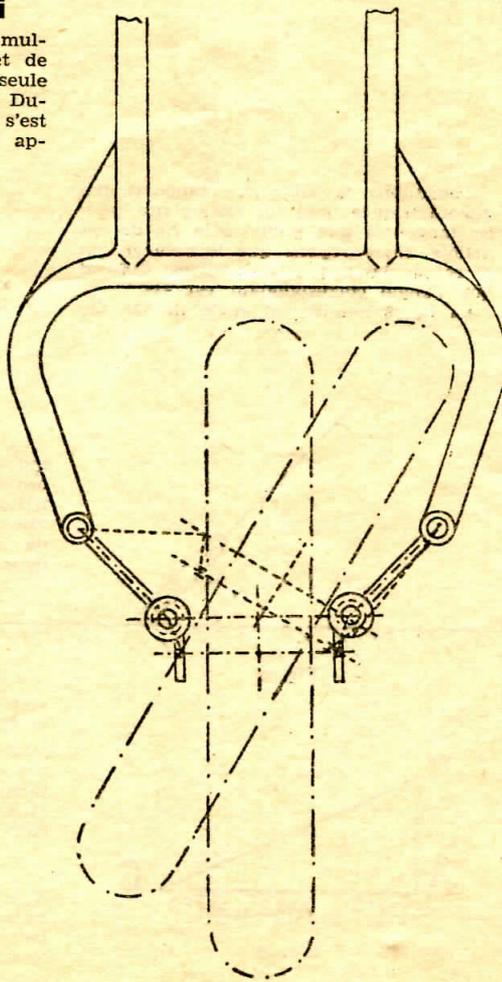
gue. Naturellement, on n'arrivera pas à une solution satisfaisante si l'on veut résoudre le problème sans en connaître les données.

(à suivre)
REGAIRAZ.

précie en Angleterre. Voici qu'en Italie, M. Pellini, inventeur déjà d'une suspension arrière, vient d'étudier une nouvelle direction qui, malgré une apparence assez semblable, diffère par son principe de la direction O.E.C.

La Direction Pellini

La direction classique, avec de multiples variantes, est restée et de loin la plus populaire. Sa seule concurrente est la direction Duplex O.E.C. dont la construction s'est toujours poursuivie et qui est très ap-



Trois schémas explicatifs de la direction Pellini.

On remarquera que la fourche à pivot central subsiste. Deux bielles portant l'axe du moyeu peuvent eux-mêmes pivoter au bas de deux tubes fixes faisant partie du cadre. Le croquis 3 montre comment cette direction fonctionne. Le centre C de la roue ne décrit pas un cercle autour de l'axe, mais un arc de sinus. La fourche comporte un joint universel sur le pivot de la direction.

Calcul de l'inclinaison d'une moto dans un virage

(Suite du précédent numéro)

Supposons maintenant P' un poids double de P. La nouvelle force centrifuge F' sera, elle aussi, rigoureusement double et le nouveau rectangle sera absolument semblable au premier. La nouvelle diagonale de ce rectangle, dont la longueur représente valeur sera 2R. Le raisonnement est le même si le poids est triple, quadruple, etc..., car la force centrifuge s'accroît ou diminue dans les mêmes proportions que le poids.

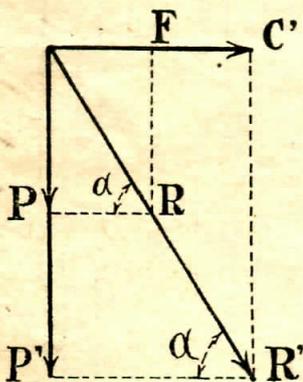


Fig. 7

Donc il nous faut bien admettre ce résultat qui nous paraissait fantaisiste à première vue, que le degré d'inclinaison est rigoureusement indépendant du poids d'un véhicule à 2 roues.

Maintenant, reprenons l'exemple que nous avons cité plus haut, à savoir une moto roulant à 65 kmh. et prenant un virage de 30 m. de rayon. Proposons-nous de calculer la valeur en degrés de l'inclinaison représentée par l'angle alpha dans ce virage.

$$65 \text{ kmh.} = 18 \text{ m.-sec.} \quad \text{D'après la formule} \quad \text{tg alpha} = \frac{9,81 \times r}{v^2}$$

$$\text{tg alpha} = \frac{9,81 \times 30}{18^2} = \frac{294,3}{324} = 0,908.$$

Consultons la table des rapports trigonométriques dont un exemplaire pour les tangentes sera publié à la fin de cet article. Nous voyons que le nombre qui se rapproche le plus de 0,908 est 0,900 et que l'angle correspondant est 42°.

La fig. 8 montre un angle de 42°. On

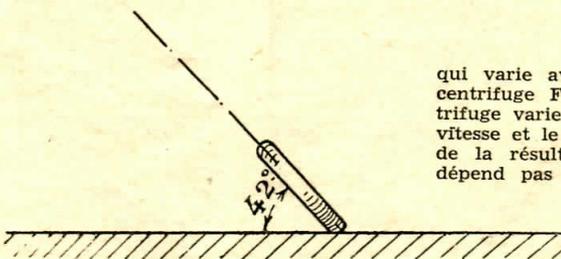


Fig. 8

qui varie avec le poids P et la force centrifuge F. Or, comme la force centrifuge varie elle-même avec le poids, la vitesse et le rayon du virage; la valeur de la résultante (dont l'inclinaison ne dépend pas de deux autres côtés :

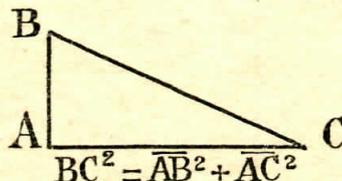


Fig. 9

vons vu), varie donc aussi avec le poids, la vitesse et le rayon du virage.

Le théorème de Pythagore, bien connu des écoliers, dit que le carré de l'hypothénuse BC d'un triangle rectangle ABC (voir fig. 9), est égal à la somme des carrés des deux autres côtés :

$$BC^2 = AB^2 + AC^2.$$

Nous aurons donc (fig. 10) $R^2 = P^2 + F^2$, c'est-à-dire que le carré de la résultante sera égal au carré du poids, plus le carré de la force centrifuge, d'où :

$$R = \sqrt{P^2 + F^2}.$$

En conservant toujours le même exemple, nous avons trouvé plus haut que pour une moto d'un poids de 150 kgs abordant un virage de 30 m. de rayon à



Un splendide virage de Daniell au dernier T.T.

65 kmh., la valeur de la force centrifuge qui s'exerçait sur elle était de 164 kgs.

En appliquant la formule $R = \sqrt{P^2 + F^2}$

$$\text{nous avons } R = \sqrt{150^2 + 164^2} = \sqrt{49396} = 222 \text{ kgs.}$$

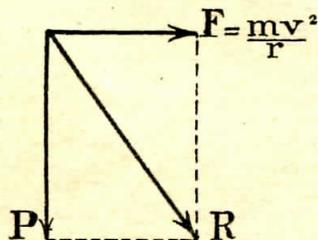


Fig. 10

Comme le poids n'est que de 150 kgs, nous voyons donc qu'il y a une force supplémentaire de $222 - 150 = 72$ kgs, qui colle la machine au sol. C'est en somme comme si elle pesait subitement 222 kgs au lieu de 150. Dans le cas d'un auto-

drome à virages relevés, l'écart peut être bien plus considérable (nous étudions ci-dessous le cas de l'autodrome de Montlhéry), pour la raison que l'on peut augmenter impunément la vitesse, donc la force centrifuge, sans craindre de dérapages. Voyons donc quelle peut-être la valeur de la résultante R en fonction du poids sur un véhicule prenant un des deux virages de la piste de vitesse de Montlhéry à 200 kmh. On sait que l'autodrome parisien a été construit en effet de telle façon que, jusqu'à 200 kmh., l'adhérence des pneus n'intervient pas, de sorte qu'en roulant à cette vitesse, on est absolument dans les mêmes conditions qu'en ligne droite. Bien entendu, on est pas forcé de rouler à 200 kmh. pour que l'adhérence des pneus ne joue pas, on peut y rouler à toutes les allures en montant plus ou moins en haut de la piste, puisque celle-ci a un profil incurvé.

C'est la formule $R = \sqrt{P^2 + F^2}$ qui va nous donner le résultat cherché. Mais dans cette formule, nous nous aperce-

On voit donc que notre véhicule est collé au ciment avec une force égale à son poids multiplié par 1,6. Supposons une auto de course pesant 500 kgs; la force qui la maintiendra contre le virage sera donc $500 \times 1,6 = 800$ kgs, si elle roule à 200 kmh.

Nous aurions pu employer la méthode graphique beaucoup moins précise, évidemment, pour trouver la valeur de l'inclinaison α (ce qui nous eut dispensé de consulter une table de tangentes) et de la résultante R. Dans ce cas, il faut nous armer d'un double décimètre et porter à l'échelle de 1/20^m par exemple le poids P supposé représenté par une flèche de 150 cm. de long, ce qui eut donné 7,5 cm. Puis la force centrifuge F représentée à la même échelle par 8 cm.2 (puisque'elle vaut 164 kgs dans notre exemple).

Ensuite on eut tracé la résultante R en menant la diagonale du rectangle et avec un rapporteur on eut pu mesurer l'angle α . Outre que cette méthode est beaucoup moins précise, on voit

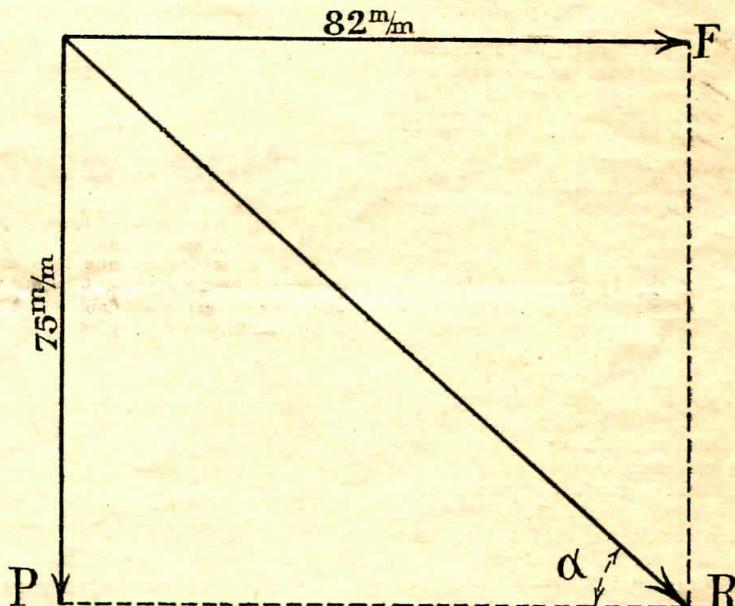


Fig. 11

vons que nous ne connaissons pas F en fonction de P, il faut donc le calculer.

$$\text{On a vu que : } F = \frac{mv^2}{r} = \frac{Pv^2}{gr} = \frac{9,81 r}{55,5^2 \times P} \times 3080$$

Le rayon du virage de Montlhéry est d'environ 250 m., et 250 kmh. = 55,5 m. s.

$$F = \frac{9,81 \times 250}{2452} P = 1,25 P$$

Nous voyons donc qu'à 200 kmh. la force centrifuge F vaudra 1,25 fois le poids du véhicule. Maintenant que nous avons la valeur de F, nous pouvons re-

porter cette valeur dans $R = \sqrt{P^2 + F^2}$.

$$R = \sqrt{P^2 + (1,25 P)^2} = \sqrt{P^2 + 1,56 P^2}$$

$$R = \sqrt{2,56 P^2} = P \sqrt{2,56} = 1,6 P$$

qu'elle est infiniment plus longue, puisqu'il faut partir d'un cas particulier, à savoir le poids; ensuite calculer la force centrifuge en fonction de ce poids, grâce

à la formule $F = \frac{mv^2}{r}$ avant de pou-

voir faire la figure (voir fig. 11). Maintenant, si on eut voulu avoir la valeur de R, il eut fallu mesurer la diagonale en cm. et multiplier par 20. On voit que la méthode algébrique est infiniment supérieure tant pour la précision que du fait qu'elle ne s'applique pas à un cas particulier, mais à tous les cas. (Nous l'angle α est indépendante du poids).

A. JUCQUELIER.
(à suivre)

L'Electrisation des véhicules automobiles

Un curieux phénomène physique

LES phénomènes d'électricité statique peuvent se manifester sur les véhicules automobiles de façon tout à fait inattendue. Depuis longtemps, on a découvert que le frottement d'un corps isolant sur une surface également isolante et parfaitement sèche s'accompagnait d'une production d'électricité. Or, quand un pneu frotte sur le sol, un phénomène identique se produit. La charge électrique se répand dans toute la masse du véhicule et peut être assez élevée. On a remarqué des tensions de l'ordre de 5.000 volts sur des automobiles parfaitement isolées du sol. Il est heureux que la masse électrique soit faible car sous un voltage aussi élevé, de nombreux accidents se produiraient sans nul doute.

Lorsqu'un piéton touche une partie quelconque de la voiture électrisée qui vient de s'arrêter, on peut remarquer la formation d'une étincelle entre le doigt de la personne et la carrosserie. Le piéton provoque ainsi la décharge du condensateur constitué par la voiture. Dans certains cas, ce phénomène pourrait causer une sensation très désagréable, pour ne pas dire douloureuse. Evidemment, cette expérience ne peut avoir lieu que dans des conditions tout à fait favorables (air parfaitement sec, isolement parfait du sol, etc...).

La charge électrique produite par le roulement est proportionnelle à la masse du véhicule. Lorsque cette dernière revêt quelque importance (car, autobus, avion), des accidents pouvant avoir des conséquences assez graves peuvent se produire. L'inflammation de l'essence du réservoir, dès que l'on introduisait le tuyau de la pompe, est un de ceux là et resta longtemps inexplicable. Une étincelle peut jaillir entre l'embouchure du tuyau, qui est reliée à la terre, et le réservoir de la voiture qui peut être assez fortement chargé par le courant.

Sur les véhicules à vapeur, ces phénomènes prenaient une intensité telle que les anciens camions à vapeur portaient toujours une chaîne fixée à une extrémité du véhicule et traînant constamment sur le sol. Cette chaîne n'avait d'autre but que de mettre le

véhicule en contact constant avec le sol, mais il s'agit là d'un compromis rudimentaire s'appliquant mal aux voitures modernes.

Pour parer à tous les inconvénients qui résultent de la production de courant, il suffisait de rendre les pneumatiques conducteurs de l'électricité, mais la tâche n'était pas des plus faciles. Nul n'ignore que le caoutchouc

est un des meilleurs isolants connus, et l'incorporation de certains pigments dans la gomme peut retirer au bandage ses principales qualités.

Dunlop a réalisé des pneus dont la matière composante est conductrice sans que le traitement spécial ne nuise en rien à la souplesse ou à la durée de l'enveloppe. Les « Dunlop Ecta » sont rigoureusement identiques d'aspect et de structure, à première vue, aux pneumatiques normaux. Cette propriété spéciale est leur unique particularité.

Le caoutchouc employé présente toujours, cependant, une résistance qui peut être inférieure à 50 ohms par cmc, ce qui représente une augmentation de conductibilité de l'ordre de 1 à 2 millions de fois par rapport à la gomme ordinaire.

Les pneus « Dunlop Ecta » sont utilisés en aviation depuis trois ans. Notons que la résistance électrique augmente légèrement avec la durée du bandage, mais reste toujours suffisamment faible pour remplir convenablement son rôle.

Une Courbe de Puissance

(Suite du précédent numéro)

PAR exemple, dans un circuit très accidenté, il faudra une démultiplication assez grande pour les côtes, et une démultiplication assez faible pour éviter l'emballement du moteur dans les descentes. Théoriquement le vainqueur serait le coureur dont le moteur aurait con-

tinuellement tourné à son régime de puissance maximum, sauf dans les accélérations négatives et dans les passages où la nature du parcours ne permet pas d'utiliser le maximum de puissance, L'idéal serait évidemment un changement de vitesse progressif. A défaut, on essaiera de réaliser des rapports aussi nombreux et aussi rapprochés que possible. Nous ne serions pas surpris que cinq vitesses deviennent d'un emploi fréquent en course, la quatrième étant en prise directe et la cinquième surmultipliée. En somme, dans une course sur un circuit routier il faut faire deux parts : les accélérations négatives et les accélérations positives. Et le vainqueur sera celui dont les accélérations négatives seront dans le plus faible rapport comparées aux accélérations positives. Mauvais conducteur que celui qui ne songe qu'à foncer et qui se trouve grisé par la lutte. En course, il ne faut pas courir de risques inutiles. Chaque manœuvre doit être raisonnée. Il est possible que certains conducteurs fassent d'instinct le nécessaire, mais ils ne sont pas une demi-douzaine dans le monde entier. Ce ne sont que des exceptions bien que trop de conducteurs se croient doués de ce génie particulier. Les autres ne peuvent prétendre à posséder d'instinct ces qualités exceptionnelles, ils seront ceux pour lesquels le génie est une longue patience.

ASSURANCE contre les accidents de chasse

« Les exemples sont nombreux d'indemnités parfois très lourdes, accordées par les Tribunaux aux victimes d'accidents de chasse.

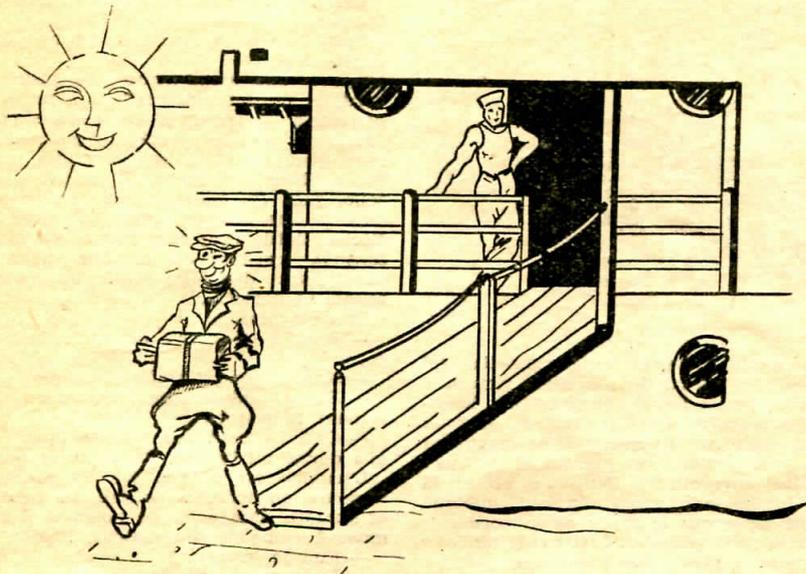
C'est pourquoi en souscrivant un contrat comportant une garantie « Illimitée » vous serez couvert, quelle que soit l'importance des indemnités allouées à la suite d'un sinistre.

Prime nette : 50 francs
pour une garantie de 100.000 francs
Prime nette : 68 francs
pour une garantie de 200.000 francs
Prime nette : 88 francs
pour une garantie de 500.000 francs
Prime nette : 100 francs
pour une garantie illimitée

Ces prix comprennent la responsabilité civile à l'égard des tiers, y compris les gardes, rabatteurs, porte-carniers.

VERDIER.

histoire de brigands



Dakar. Un soleil éclatant. Un ciel indigo à force d'être bleu, au-dessus des flamboyants pourpres et des bourgainvilliers violets.

Les quatre bâtiments revêches qui bordent la cour de la caserne Sandiniery — quartier du détachement de gendarmerie — sont en sommeil. C'est l'heure sacrée de la sieste. De temps à autre un cri d'enfant. Les explosions d'une motocyclette appartenant au service de surveillance du réseau routier que l'on règle à l'atelier. Et puis de nouveau le silence lourd de l'après-midi tropical.

Dans son bureau, le lieutenant de gendarmerie Vaige, travaille cependant. Et ce travail n'a pas l'air sans difficulté. De temps en temps, l'officier ouvre un peu plus le col de sa chemise, s'essuie le front, repousse son dossier, se lève pour aller sous la véranda. D'un œil absent, il considère le sol rougeâtre de la cour qui flambe de soleil, et paraît fumer comme un étang de France au petit matin.

— Quelle histoire ! grogne-t-il. Ils sont extraordinaires à la Sûreté. Qu'est-ce qu'ils veulent que j'y fasse, moi, à leur trafic de cocaïne ? Je commande le détachement motocycliste. C'est tout ! Enfin, on verra bien...

Il décroche son téléphone.

— Allô, le standard ? Passez-moi le brigadier Lannier. Il doit être à l'atelier. Je l'entends qui essaye sa moto.

... Allô, Lannier ? Voulez-vous passer à mon bureau... Oui, tout de suite. Merci. Cinq minutes après, le brigadier Lannier s'immobilise sur le seuil de la porte. C'est un homme d'une trentaine d'an-

nées, mince, brun, la figure énergique malgré la douceur des yeux bleus intelligents. Il n'a certes rien du classique gendarme des caricatures.

Au demeurant, le meilleur motocycliste du détachement, et un fin metteur au point, par dessus le marché.

— Mon lieutenant ?

— Asseyez-vous, mon cher, dit l'officier en rompant immédiatement le garde-à-vous de son subordonné, j'en ai pour quelques temps. Et avec cette sacrée chaleur... Voilà de quoi il s'agit :

Je viens de recevoir de la Sûreté le dossier que vous voyez ici. Il s'agit d'une grosse — d'une très grosse histoire — dont Messieurs les Inspecteurs ne savent plus comment se dépatouiller, et qu'ils nous confient à toutes fins utiles, comme ils disent. Merci du cadeau ! Je résume le petit roman qu'ils m'ont envoyé : Depuis quelques mois, la Sûreté a été amenée à constater, à la suite d'affaires dont je vous épargne le détail, qu'un trafic considérable — vous m'entendez bien — considérable de stupéfiants s'effectuait à Dakar. Dans cette ville de grande escale, cela n'a rien d'autrement étonnant. Il y a un mouvement continu de passagers parmi lesquels il y a forcément pas mal de détraqués, amateurs de cocaïne, de morphine, et autres saletés que vous connaissez comme moi. Donc, quelqu'un, ici même à Dakar, reçoit par un cargo belge, qui s'appelle l'*Arcturus* et qui fait escale à peu près tous les mois, un stock de drogue. Puis il en fait le commerce moyennant un aimable bénéfice comme vous devez le penser.

D'après les renseignements fournis par

la sûreté, ce quelqu'un ne serait autre que notre ami Caraffa.

— Caraffa ! s'écria le brigadier. Il en est bien capable, le bougre ! Du moment qu'il y a ici une histoire louche, on ne risque pas grand chose à parier qu'il en est. Vous vous rappelez l'histoire des whiskeys de contrebande l'an dernier. Sans parler de armes passées à la douane dans des caisses étiquetées : Pièces de machines à coudre ! Et sans parler aussi des trois ou quatre conventions qu'il tient de moi pour excès de vitesse, et autres excentricités commises avec sa nouvelle moto.

— C'est vous qui avez dit le mot, déclara Vaige avec son plus aimable sourire. Et comme il y a une moto dans la nouvelle histoire, ou plutôt comme il peut y en avoir une, c'est à vous que je confie l'affaire.

— Je ne comprends pas du tout, mon lieutenant.

— Vous allez comprendre. La Sûreté a la certitude que Caraffa prend livraison des stocks de stupéfiants qui lui sont régulièrement apportés par l'*Arcturus*. Elle est certaine également qu'il revend ces stupéfiants. Seulement, pour emboîter le client, il faut le trouver en possession, lui-même, de la drogue. Or, pour cela, rien à faire, vous m'entendez bien. Au dernier voyage du cargo, on a vu Caraffa arriver sur le môle avec sa moto. Il l'a laissée en stationnement, est monté à bord et est redescendu du bateau une heure après, tenant à la main un paquet carré qu'il a arrimé sur son porte-bagages. Les inspecteurs qui le guettaient l'ont laissé faire, mais au bout du môle, un barrage de douane l'a arrêté.

On l'a mis en demeure d'ouvrir le fameux paquet. Il y a consenti très volontiers. Le carton contenait, tenez-vous bien ! des endives qu'il avait été chercher au frigorifique du bateau, a-t-il déclaré, en se fichant visiblement de la tête des policiers.

La douane et la sûreté étaient joués. Il a fallu le laisser partir.

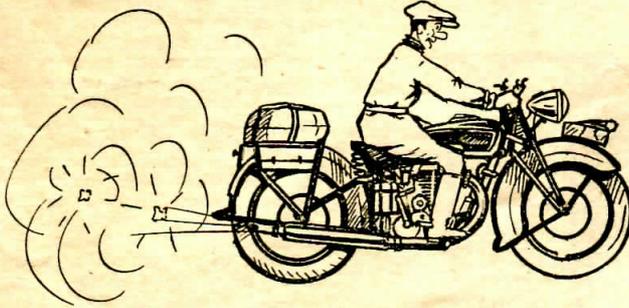
— Et sur lui ? demanda Lannier.

— Attendez. En passant place Protêt, il y eut un petit incident, voyez comme les choses arrivent : une automobile qui était pilotée par un de ces messieurs de la Sûreté a accroché la moto. Il y a eu altercation, dispute, et tout le monde a été emmené au Commissariat Central. On en a profité pour fouiller soigneusement mon Caraffa. Or, il n'avait pas un gramme de coco sur lui. Et pourtant, dès le lendemain, la Sûreté apprenait, par des indicateurs placés dans différents hôtels, cafés et boîtes de nuit, que la vente des stupéfiants avait repris de plus belle.

— Mais, dit Lannier, alors, c'est très simple. S'il a transporté de la cocaïne du quai de débarquement au centre de

la ville, et que ses sachets ne soient pas sur lui, ni dans le paquet de salade, c'est que le chargement de stupéfiants était dissimulé dans la moto même, car je pense bien qu'on ne lui a pas laissé la possibilité de passer, en cours de promenade, le colis compromettants à des compères ?

— A ce point de vue, assura le lieutenant Vaige, nous avons toute certitude : l'auto qui devait l'accrocher en ville l'a suivi à dix mètres depuis le



Môle jusqu'à la place Protêt : Caraffa n'a eu de communication avec personne, et ne s'est délesté à aucun moment d'un colis quelconque.

— Donc, conclut Lannier, c'est que la moto comporte une cachette. Il suffit de la découvrir !

— Je suis tout à fait d'accord avec vous, conclut l'officier, et j'ai le plaisir de vous annoncer que c'est vous que je charge de ce soin. Je dois vous dire, ajouta-t-il avec un sourire légèrement ironique, qu'au cours de son passage au Poste Central, la moto a été examinée : ni dans la sacoche qui a été fouillée de fond en comble, ni dans les réservoirs d'essence et d'huile qui ont été sondés avec le plus grand soin, on n'a trouvé un milligramme de produit suspect. Je crois devoir vous indiquer enfin, que, d'après mes renseignements, Caraffa recevrait à chaque passage mensuel de l'Arcturus environ 2 kilogrammes de poudre. Et dame, ça doit tout de même faire un ballot difficile à dissimuler dans un porte-bougie.

**

Le brigadier Lannier adorait la motocyclette. C'était pour lui une grande joie de servir dans un détachement de gendarmerie motorisée. Sa monture, comme toutes celles employées pour la surveillance routière du Sénégal, était une latérale 5 chevaux de grande marque.

Toutefois, cette belle machine, particulièrement adaptée aux nécessités du service, lui semblait insuffisante, à titre personnel, pour l'appétit de rapidité et de nervosité qui le dévorait, et il se promettait bien, à son congé en France, de faire sur ses économies l'acquisition d'une culbutée. Ce rêve ne serait d'ailleurs réalisé qu'avec quelque délai, car son séjour réglementaire n'expirait que dans une demi-année. Néanmoins, Lannier commençait à préparer son bonheur futur en réunissant une copieuse documentation tirée, tant des catalogues de fabricants, que des descriptions qu'il trouvait à profusion dans sa chère *Moto-Revue*, consolatrice hebdomadaire des exilés, amoureux de routes de France et de belle mécanique.

Tout en longeant, à pied, la superbe route en corniche qui, tout autour de Dakar, borde l'anse Bernard et le Cap Manuel au-dessus de la mer violette, Lannier rêvait ce soir-là, autant à la mission imprévue qui lui était échue, qu'à la future monture qui l'attendait en France.

Tout à coup, un appel de klaxon retentit, impérieux, et un motocycliste couché sur son réservoir chromé passa en trombe, épousant à miracle les sinuo-

sités de la route, et semant derrière lui le parfum brutal de son huile ricinée.

Mais, pensa notre ami, c'est cet honorable crapule de Caraffa ! Il marche bien, l'animal ! Et quelle belle machine ! Un vrai bolide, ces Terrot à culbus ! Quelles merveilles ! Peut-être est-ce là ma future monture, après tout, quoique je ne fasse pas le trafic de la coco...

Et le soir, par plaisir, il passa un long moment à revoir ses brochures.

**

Une semaine plus tard, le brigadier Lannier se présentait au bureau du lieutenant Vaige.

— Mon lieutenant, dit-il, je viens de téléphoner au Port de Commerce. Il paraît que l'Arcturus est attendu demain, vers midi. Voudriez-vous donner des ordres pour qu'on établisse le même dispositif de surveillance que l'autre fois, au Môle, concernant Caraffa. Il se pourrait que l'on ne découvre pas seulement des endives avec lui !

— Que voulez-vous au juste ? demanda Vaige fort intéressé : deux inspecteurs sur le quai, et le barrage habituel de préposés au bout du Môle ?

— C'est ça mon lieutenant, s'il vous plaît. Deux petits détails seulement : quoiqu'il arrive, que les deux inspecteurs ne s'approchent pas de la moto,

quand Caraffa la prendra en descendant du cargo. Inutile d'effrayer le gibier. Deuxième point, je serai moi-même en civil, près du barrage des douaniers.

— Accordé, répondit l'officier. Vous pensez pincer l'oiseau, cette fois ?

— J'ai une petite idée, mon lieutenant.

**

L'Arcturus est signalé. Sur le Môle, une belle moto scintillante passe à grande vitesse. C'est Caraffa.

Il relève sa machine sur la béquille, monte à la coupée. Là-bas, au bout du Môle, le barrage de douaniers se forme. Caraffa le voit, et, railleur, lève les épaules.

Tout se passe comme l'autre fois, exactement.

Après une demi-heure de visite à bord, le suspect redescend. Il a un petit paquet à la main. Il se penche pour l'arrimer sur le porte-bagages. Manipule quelque chose, ses courroies, sans doute. Puis posément, il remonte en selle, met en marche, fait ronfler son moteur une minute, enfin, démarre en flèche. Il file cinq cent mètres en poussant la machine en seconde, pour le plaisir sans doute de sentir un moteur souple et nerveux.

Et c'est barrage.

— Rien à déclarer ? demande le préposé.

— Non, répond Caraffa, ironique.

— Et ça ? dit le fonctionnaire en désignant le paquet.

— Ça ? Ce sont des tomates que l'on m'a donné au bateau. Vous voulez voir ?

L'homme est sûr de lui. Sa machine toujours en marche, tourne au ralenti, et parfois, d'un coup de poignée, il s'amuse à emballer son moteur. Il ajoute :

— Puis-je repartir ?

— Un instant, dit Lannier. Vous avez là, Monsieur Caraffa, une bien belle machine. J'aime moi-même la moto. Ces doubles tubes sont vraiment superbes !

— Oui, dit Caraffa, c'est le dernier modèles des Terrot, de bonnes machines.

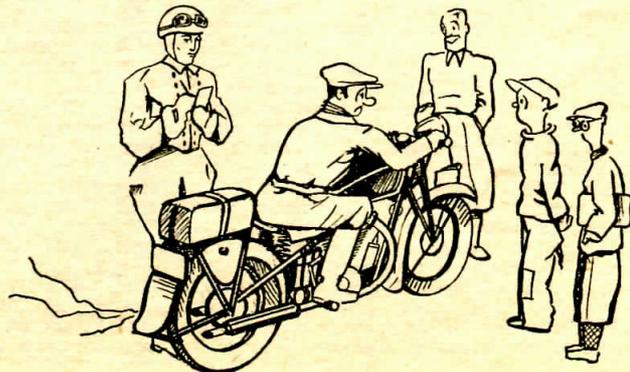
Lannier, comme un amateur admiratif, tourne autour de la moto. Machinalement, semble-t-il, il carresse du bout des doigts une pièce de nickel ou un panneau d'émail.

— Aïe, dit-il tout d'un coup, je me suis brûlé.

Il a, en effet, effleuré le tube d'échappement qui, du côté droit, borde la machine.

— De ce côté-ci, dit-il, en touchant le tuyau de gauche, c'est beaucoup moins dangereux. Allez, Caraffa, ajoutez-il sans transition, vous êtes pris. Et il précise, en arrêtant le moteur d'un coup sec du levier de décompresseur :

(Suite page 789)



Quand un Moteur a serré

QUAND un moteur a serré, cela n'est pas très grave, alors qu'autrefois le grippage d'un piston de fonte entraînait, en général, des dégâts sérieux et la déformation de pièces comme la bielle. En tous cas il était toujours utile de démonter le moteur et de vérifier tous ses organes. Le serrage est plus fréquent que n'était le grippage. En général, il suffit de démonter la bougie, de verser un peu d'huile, de faire tourner le moteur au kick-starter, de laisser refroidir. On peut alors repartir et rouler assez lentement avec un excès de graissage. Rentré chez soi, il sera préférable de démonter le cylindre. On trouvera alors sur les parois des traces d'aluminium qu'on grattera. Sur les rayures du piston on passera un très léger coup de lime extra douce. On abattra également les taches brillantes qui indiquent un frottement anormal. Surtout ne vous servez ni de papier de verre, ni de toile émeri, mais uniquement d'une de ces petites limes douces qu'on trouve dans le commerce et servez-vous en avec le plus de discrétion possible. Le meilleur moyen d'éviter le serrage, c'est d'utiliser, au moins pendant le rodage, des huiles graphitées. C'est alors qu'on a surtout besoin de ces merveilleuses surfaces graphoïdes. Le graphite colloïdal est loin d'être une nouveauté, mais c'est seulement au cours de ces dernières années qu'il a connu enfin le succès qu'il méritait. La flocculation dont on nous faisait un épouvantail n'est pas à craindre avec de bonnes huiles minérales...

LES SOURDS et le permis de conduire

UNE chose est assez étrange. Une lutte s'est instituée contre le bruit et dans les villes, l'usage de l'avertisseur est interdit la nuit; pendant le jour on ne l'utilise guère et ce sont les signaux lumineux qui de plus en plus règlent la circulation. Sur la route le conducteur d'une voiture fermée n'entend guère le plus vigoureux des avertisseurs. En somme, l'ouïe ne joue qu'un rôle secondaire et il est possible, pour ne pas dire probable, que les avertisseurs sonores disparaîtront.

Or nous constatons avec quelque étonnement la sévérité dont les inspecteurs de l'U. N. A. T. font preuve vis-à-vis des sourds. On ne leur laisse même pas la possibilité d'utiliser un appareil acoustique alors que le candidat dont la vue est défectueuse a le droit de porter des verres correcteurs et que beaucoup de mutilés peuvent conduire grâce à des appareils de prothèse ou à un aménagement spécial des véhicules. Il y a là un traitement inégal. A l'origine de cette injustice nous trouvons deux

médecins dont la compétence dans le domaine médical n'a d'égale que l'incompétence dans le domaine de la circulation.

Pour nous, la question doit être posée d'une manière catégorique. Laissons de côté les textes (voix de conversation, voix chuchotée, etc.) dont la valeur est d'ailleurs discutable, ne cherchons pas à déterminer, d'une manière peut-être artificielle, l'efficacité des appareils de prothèse auriculaire. Demandons-nous si un conducteur complètement sourd peut conduire sans danger pour les autres usagers de la route. Nous en sommes persuadés d'autant que la perte d'un sens a en général l'effet de développer l'acuité des autres sens, peut être parce qu'on fait plus attention aux données fournies par ces autres sens. Le sourd n'aura pas de meilleurs yeux parce qu'il sera sourd, mais son attention se concentrera sur les impressions visuelles qu'il éprouvera. Et que valent nos impressions auditives? Dans presque tous les accidents, aucun conducteur n'a entendu l'avertisseur de l'autre. Et la valeur de l'avertissement acoustique n'est admise que par les gendarmes et les juges qui ne sont pas grands clercs en ces matières. Pratiquement donc, nous conduisons donc comme si nous étions sourds. Il n'y a pas de conducteur plus dangereux que celui qui croit que la route est libre parce qu'il a donné un coup d'avertisseur. Il vaut infiniment mieux marquer l'arrêt avant le croisement avec une route à grande circulation et de ne pas avertir, qu'avertir et s'engager sans précaution. La vue est le seul sens qui compte vraiment pour notre sécurité et celle des autres et, dans ce domaine, il vaut mieux un conducteur qui n'ait pas une bonne vue mais fait attention qu'un conducteur aux yeux de lynx mais au cerveau de linotte.

On peut conduire sans rien entendre, et à plus forte raison, si une ouïe défectueuse est améliorée par des appareils de prothèse auriculaire.

Assurez-Vous

A LA MAISON DE LA MOTO

Nous informons nos abonnés qu'ils peuvent bénéficier par l'intermédiaire de notre service d'assurances, de tarifs intéressants, aux grandes Compagnies de premier ordre, telles que L'Union, l'Urbaine, le Secours, etc...

En outre, notre service Assurances étend ses opérations d'assurances à toutes les branches Incendie, Individuelles, Responsabilité civile, Accidents du Travail, Vol, Bris de Glaces, Dégâts des eaux, etc...

Il n'y a aucune raison pour que les sourds, déjà bien éprouvés par une terrible infirmité, soient privés des joies de la route. Personne n'a jamais pensé leur interdire la marche ou la bicyclette et il est déraisonnable de les empêcher de conduire une moto ou une voiture.

Un peu d'Hydrostatique

(Suite de la page 773)

2° Si votre flotteur a un poids égal à celui de l'essence qu'il déplace, les deux forces verticales auxquelles il est soumis se font équilibre et ce dernier ne tend ni à s'élever ni à s'abaisser, c'est ce qui peut se produire quand votre flotteur est partiellement rempli d'essence.

Dans ce premier ou ce deuxième cas votre carburateur est déréglé.

3° Si le poids de votre flotteur est plus petit que celui de l'essence qu'il déplace, la poussée de bas en haut l'emporte et ce dernier s'élève dans le liquide comme s'il était sollicité en sens contraire de la pesanteur, dans ce cas il flotte. C'est ce qui se passe dans les conditions normales de bon fonctionnement.

Etant solidaire du pointeau, ce dernier est appliqué fortement sur son siège, ce qui ferme l'arrivée d'essence de manière à ce que celle-ci soit toujours au même niveau dans la cuve.

Il en sera également de même pour le gicleur, où l'essence, en vertu d'un autre principe d'hydrostatique, dit principe des vases communicants, aura toujours son niveau à la même hauteur.

Nous passerons sous silence la démonstration physique de ce principe pour en arriver à la vérification expérimentale qui seule nous occupe.

Soit A et B, deux vases de section et de formes différentes (fig. 1) qui communiquent par un tuyau C. Si nous remplissons le vase A, avec un liquide quelconque jusqu'en a b, par exemple, nous verrons immédiatement le liquide monter dans le vase B jusqu'en a' b' prolongement de la surface a b. Il y a en ce moment équilibre et pour cela il faut :

1° Que dans chaque vase la surface libre soit plane et horizontale ;

2° Que les surfaces libres soient dans un même plan.

C'est donc, et nous le répétons, en vertu de ce principe que l'essence maintenue dans la cuve à un niveau constant par le flotteur se trouve par suite à la hauteur voulue vers le gicleur pour qu'il y ait réglage parfait du carburateur.

Louis GARNIER.

Tribune Libre

Le but de cette rubrique étant de « *Rendre Service* », seuls les textes de nature à remplir ce programme seront insérés. Les textes qui figurent dans la Tribune libre sont insérés sous la propre responsabilité des lecteurs qui nous les adressent.

ROYAN, VILLE ACCUEILLANTE

● Des panneaux aux entrées de cette ville l'indiquent et c'est exact, mais le touriste se passerait bien de subtilisations d'objets qui rendent le séjour moins agréable. Ces jours derniers, j'avais garé ma moto sous un hangard, au fond d'une cour ouverte. Quelques heures après, j'ai repris ma machine et j'ai constaté que ma dynamo s'était volatilisée.

Done, attention, amis motocyclistes de passage dans cette ville où la même mésaventure est arrivée à un de mes camarades motocyclistes. J'espère que l'active police régionale arrivera à surprendre le ou les amateurs d'accessoires à bon compte.

J'accorderai 100 francs de récompense à celui qui me fournira des indications me permettant de rentrer en possession de mon bien.

Voici son signalement : Alternateur Soubitez 12 volts, 50 bougies, très bon état, entraînement par poulie à gorge. Signe particulier : est mâté assez fortement sur toute sa longueur d'un côté.

Louis TRANCHANT,
Orléans.

LE DALTONISME

● J'ai lu avec intérêt votre article sur le daltonisme et la sécurité routière, et je pense que l'on s'alarme beaucoup trop sur le « danger ? » qu'il peut en résulter.

J'ai été reconnu daltonien à deux examens médicaux visant l'entrée dans l'aviation. Cependant, j'ai conduit depuis 1925 jusqu'à l'an dernier. Je suis arrêté pour le moment par une grave opération récente. J'ai parcouru en auto et moto, environ 125.000 kms. C'est un kilométrage qui commence à compter, bien qu'il y ait beaucoup mieux ! Voici le tableau de mes accidents : un chien, une poule, deux dérapages sur le pavé de bois avec chute naturellement et une bûche plus sérieuse due à une de ces fausses économies que l'on fait quand on est « bleu » de la moto. C'est, je crois, assez peu et dégage complètement mon daltonisme.

Du reste cherchons de bonne fois quel rôle peut avoir le daltonisme dans la conduite d'un véhicule auto ou moto (je ne parle pas avion, étant incompetent dans cette branche). Je peux affirmer qu'il est tout à fait secondaire. En effet, chaque chose se présente sous un aspect qui lui est propre, cet aspect étant l'ensemble de sa forme et de sa couleur. Mais la forme, comprenant le dessin, le relief et les dimensions, est bien prédominante sur la couleur. En cas d'obstacle surgit brusquement, que voyons-nous ? Une forme d'abord qui nous per-

met de voir s'il s'agit d'un être humain, d'une voiture ou d'un animal. Et si l'on vous demande à vous, daltonien, quelle était la couleur de l'obstacle que vous venez d'éviter ? Si vous ne l'avez plus sous les yeux, je suis bien sûr que neuf fois sur dix vous ne pourrez répondre que très évasivement. Mais si l'on vous demande ce que c'était, vous répondrez à coup sûr et pour cause ! Ceci prouve donc que la forme est primordiale et de beaucoup sur la couleur.

Mais vous allez m'objecter la vision en ville ou en campagne des signaux verts, jaunes, rouges. Etant daltonien moi-même, je peux vous affirmer qu'il m'est impossible d'établir la moindre comparaison entre l'un ou l'autre de ces feux et que jamais je n'ai eu la moindre hésitation entre l'un ou l'autre. Pour ce qui est des signaux non lumineux, je suis bien sûr que personne ne confond l'arrêt rouge de l'autobus avec l'arrêt facultatif, les anciens disques verts ou rouges des chemins de fer. De plus, la tendance actuelle des signaux non lumineux sur route en élimine, que je sache, le vert, et ces signaux ayant en plus de leur couleur une présentation particulière (triangle, carré, disque) à chacun d'eux avec signe également particulier (Z, barrière, etc...) ne permettent plus aucun risque d'erreur.

A mon avis, le daltonisme, s'il existe réellement, n'existe que dans des couleurs très foncées et obtenues par des mélanges savants de couleurs diverses, et non dans les couleurs ou plutôt les tonalités usuelles pour signaux. Il me paraît bien moins une tare naturelle de l'œil qu'un manque d'éducation. Cette théorie me semble être corroborée par le fait que les femmes sont exceptionnellement daltoniennes, assertion reconnue par les spécialistes, car elles attachent aux couleurs une importance de premier ordre.

Jacques BARA, Paris.

VOUS TROUVEREZ A
NOS BUREAUX DES

TRIPTYQUES

(Motos et Autos) pour vous rendre au LUXEMBOURG, en BELGIQUE, en SUISSE, en ALLEMAGNE valables un mois ou bien pour l'année en cours et des cartes de passage en douane pour la SUISSE, délivrés séance tenante. Pour les triptyques allemands, la demande doit être faite 4 jours d'avance.

Tous renseignements à notre

« **Service Touristique** »

A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.

REMERCIEMENTS

● De passage à Dun-Doulcon (Meuse) alors que je revenais en sidecar de Verdun, j'eus deux éclatements successifs au pneu de la roue du sidecar, provoqués par des pierres répandues sur tout le travers de la route, en rechargement à cet endroit. Inutile de dire que pneu et chambre à air étaient irréparables, tout au moins avec l'outillage dont je disposais !

J'allai trouver M. Guillon-Résibois, agent à Dun-Doulcon, ayant dû, pour cela, rouler à plat pendant environ 1.200 à 1.500 mètres. Je fis l'acquisition d'un pneu et d'une chambre neufs, M. Guillon me fit le montage lui-même. Ne prévoyant pas un accident de ce genre, je ne m'étais pas muni d'argent en suffisance et M. Guillon, bien que ne me connaissant pas, n'hésita pas à me faire confiance en m'accordant la totalité du crédit, soit la somme de deux cent et onze francs (211) !

Adjudant Ligneau Joseph,
Mouzon (Ardennes)

L'ECLAIRAGE

● Voilà une huitaine, deux motocyclistes mouraient, victimes de nos belles lois. Encore des excités de vitesse ou des maladroits ! diront certains. Non, ce n'est pas cela, camarades motocyclistes, c'est l'incurie des pouvoirs publics qui en est cause. C'est la troisième fois en deux années qu'un accident semblable se produit dans l'Aube.

Tout motard qui est prudent (tout en roulant vite) met son éclairage en code ou veilleuse en croyant apercevoir, presque à gauche, l'éclairage d'un cycliste... et se trouve nez à nez avec l'arrière d'un tombereau éclairé sur la gauche avec une lampe tempête à feu blanc, soi-disant réglementaire, prêtant à confusion.

Voilà un état de choses déplorable qu'il faut faire cesser au plus tôt au moyen de pétitions, par exemple. C'est notre vie à tous qui en jeu.

R. FOURNIER, Troyes.

MOTOS VOLEES

Décidément, les B.S.A. ont du succès... auprès des voleurs. On nous signale encore deux vols :

Une motocyclette B.S.A. type R-20, cadre n° D 6-2998 ; moteur n° D 20-558 ; immatriculation : 6586 R K 7. Cette machine est une 4 CV à culbuteurs Etoile Bleue avec deux échappements relevés et comportant un siège arrière.

Une motocyclette B.S.A. type M-23, moteur n° HM 23-1191 ; cadre n° HM 19-2978 ; immatriculation : 5728 R K 8. Cette machine est une 5 CV à culbuteurs Etoile Empire.

Prière de donner renseignements à B. S.A., 25, rue Duret, Paris.

Vélocycle neuf Peugeot bleu chromé, cadre et moteur n° 362.611 a été volé bd Rochechouart, à 23 heures, samedi 1^{er} octobre 1938.

En cas de reconnaissance en aviser M. Damblanc, 31, bd Suchet, Paris, 16^{me}. Tél. Auteuil 54-30 ou police du lieu. Récompense.

SPORT

Le Grand Prix d'Italie et le Trophée de vitesse

Le Grand Prix d'Italie et le Trophée International de vitesse ont clôturé, le 25 septembre dernier, la saison sportive internationale 1938. Les couleurs italiennes ne triomphèrent qu'en 250 cmc. avec Soprani, sur Benelli. L'Anglais Mellors (Velocette), a consolidé sa position de champion d'Europe en 350 cmc, et Meier, sur B.M.W., s'est adjugé finalement le titre en 500.

La course des 250 cmc. se résume à un duel Guzzi-Benelli. Ces dernières s'assurèrent l'avantage au début, mais Pagani ne tarda pas à les passer, ayant effectué un tour à 144 kmh. 517. Soprani (Benelli) remonta le leader et le dépassa Pagani reprit sa place au 37^{me} tour pour la reperdre au 39^{me}. Le duel ne put se continuer sur la fin et Soprani termina en grand vainqueur, Pagani étant arrêté pour incident de machine. Martelli et Rossetti (Benelli) prennent les 2 et 3^{me} places et l'équipe Guzzi (Tenni, Sandri, Pagani) ne vient que derrière eux.

En 350 cmc., l'anglais Thomas mène au début pour céder la place, au 3^{me} tour, à Mellors (Velocette) et à Cora (Velocette). Thomas reprend la tête au 15^{me} tour, mais il perdra beaucoup de temps à la suite d'un dérapage. Mellors maintiendra sa position, accentuera son avance et terminera à 53 secondes du français Cora, dont la place de second, devant des concurrents très dangereux, est des plus remarquables et en dit long sur ses qualités.

La course des 500 fut marquée au début par une bataille serrée entre Serafini (Gilera) et Meier (B.M.W.). Serafini abandonnera au 3^{me} tour, et les Allemands Meier et Krauss prennent le commandement. Tenni remontera sensiblement, mais abandonnera au 34^{me} tour, ainsi que Pagani. Les positions des leaders resteront inchangées jusqu'à la fin. Meier (B.M.W.), remporte la course devant Krauss, également sur B.M.W.

RESULTATS

250 cmc. — 1. Soprani (Benelli), 300 kms 699 en 2 h. 08' 45" 1/5 (140 kmh. 127); 2. Martelli (Benelli); 3. Rossetti (Benelli); 4. Tenni (Guzzi); 5. Sandri (Guzzi); 6. Pagani (Guzzi); 7. Lottes (D.K.W.); 8. Kohfink (D.K.W.); 9. Simons (D.K.W.).

Meilleur tour par Soprani, en 2' 53" 4/5 (144 kmh. 849).

350 cmc. — 1. Mellors (Velocette), 300

kms 699 en 2 h. 10' 11" 1/5 (138 kmh. 585); 2. Cora (Velocette); 3. Binder (Velocette); 4. Loyer (Velocette); 5. Little (Velocette); 6. Anderson (N.S.U.); 7. Bock (Norton); 8. Chiesa (Norton); 9. Meyer (Norton).

Meilleur tour par Thomas et Mellors en 2' 57" 1/5 (142 kmh. 070).

500 cmc. — 1. Meier (B.M.W.), 300 kms 699 en 1 h. 54' 49" (157 kmh. 136); 2. Krauss (B.M.W.); A. Vailati (Gilera).

Meilleur tour par Serafini et Meier en 2' 36" 3/5 (160 kmh. 738).

Le Grand Prix de Pologne

L'allemand Bungez, sur D.K.W. 500 cmc., a gagné le Grand Prix de Pologne, disputé près de Varsovie à la moyenne de 96 kmh. 500.

En 350 cmc., c'est également une D. K.W. montée par Wunsch qui remporta la victoire.

La Coupe de l'Armistice

La classique épreuve d'endurance organisée par le M.C.F., avec les concours de l'Auto et avec la collaboration des Huiles Yacco se disputera comme d'habitude le 11 novembre prochain.

Le règlement qui vient de paraître est à la disposition des intéressés, au siège du M.C.F., 13, bd Gouvion-St-Cyr, Paris.

LE CHAMPIONNAT D'EUROPE

			T.T. Angl	G.P. de Belgique	G.P. de Suisse	G.P. France	G.P. de Hollande	G.P. de l'Allemagne	G.P. de l'Ulster	G.P. d'Italie	Total
Classe 500 cmc.											
Meier	Allemagne	B.M.W.	—	6	—	—	6	6	—	6	24
Daniell	Angleterre	Norton	6	3	6	—	—	5	—	—	20
Frith	Angleterre	Norton	4	5	5	—	—	4	—	—	18
West	Angleterre	B.M.W.	2	4	—	—	—	—	6	—	12
Cordey	Suisse	Norton	—	—	4	6	—	—	—	—	10
Kraus	Allemagne	B.M.W.	—	—	—	—	—	3	—	5	8
van Hamersveld	Hollande	B.M.W.	—	—	—	—	5	—	—	—	5
Cora	France	Saroléa	—	—	—	5	—	—	—	—	5
Stanley Woods	Irlande	Velocette	5	—	—	—	—	—	—	—	5
Ginger Wood	Angleterre	Velocette	—	—	—	—	—	—	5	—	5
Classe 350 cmc.											
Mellors	Angleterre	Velocette	5	5	3	—	6	3	6	6	34
White	Angleterre	Norton	3	6	—	—	—	6	—	—	15
Wünsche	Allemagne	D.K.W.	—	4	4	—	—	4	—	—	12
Loyer	France	Velocette	—	—	1	6	—	—	—	3	10
Frith	Angleterre	Norton	4	—	5	—	—	—	—	—	9
Binder	Hollande	Velocette	—	—	—	—	4	—	—	—	8
Daniell	Angleterre	Norton	2	—	6	—	—	—	—	—	8
Stanley Woods	Irlande	Velocette	6	—	—	—	—	—	—	—	6
Little	Angleterre	Velocette	—	2	—	—	—	—	—	—	6
Braccini	France	Monet-Goyon	—	—	—	5	—	—	2	2	6
van Gent	Hollande	Velocette	—	—	—	—	5	—	—	—	5
Winkler	Allemagne	D.K.W.	—	—	—	—	—	5	—	—	5
Rusk	Angleterre	Norton	—	—	—	—	—	—	5	—	5
Cora	France	Velocette	—	—	—	—	—	—	—	5	5
Classe 250 cmc.											
Kluge	Allemagne	D.K.W.	6	6	6	6	6	6	—	—	36
Petruschke	Allemagne	D.K.W.	—	5	5	5	5	5	—	—	25
Gablentz	Allemagne	D.K.W.	—	4	3	—	4	2	—	—	13
Soprani	Italie	Benelli	—	—	—	4	—	—	—	6	10
Smith	Angleterre	Excelsior	4	—	—	—	—	—	5	—	9
Rossetti	Italie	Benelli	—	—	—	3	—	—	—	4	7
Kohfink	Allemagne	D.K.W.	—	—	2	—	1	3	—	—	6
Thomas	Angleterre	D.K.W.	—	—	—	—	—	—	6	—	6
Ginger Wood	Angleterre	Excelsior	5	—	—	—	—	—	—	—	5
Martelli	Italie	Benelli	—	—	—	—	—	—	—	5	5

Voici le tableau du classement pour la désignation des champions d'Europe. Ainsi que l'indique ce tableau, ce sont les pilotes suivants qui ont remporté le titre pour 1938 : 500 cmc., Meier; 350 cmc., Mellors; 250 cmc., Kluge.

Le 13 Octobre le Salon de l'Auto

Le Comité d'organisation des Expositions internationales de l'automobile s'est réuni.

Il a, compte tenu de la nouvelle date de rentrée des classes, et des demandes du commerce de l'automobile, décidé que le Salon de Paris aurait lieu, cette année, du jeudi 13 au dimanche 23 octobre.

Ces nouvelles dates permettront à tous les visiteurs habituels, français ou étrangers, du Salon de l'automobile, d'assister à cette manifestation qui sera encore plus brillante que d'habitude.

et le

Numéro-Album de "Moto-Revue"

Précisons également que le numéro-album du Salon de « Moto-Revue » sera mis en vente également le 13 octobre, pour l'ouverture du Salon.

Les commandes peuvent être adressées dès maintenant. N'oubliez pas que de nombreuses commandes n'ont pu être satisfaites l'année dernière.

CLUBS

■ **MOTO-CLUB DE VILLEURBANNE.** — *Rallye Gastronomique.* — C'est dimanche 9 octobre que le Moto-Club de Villeurbanne organise son rallye d'automne, dans la région du Val d'Amby. Tous les motocyclistes sont cordialement invités et doivent être présents à 9 heures 30, sur la place de Hieres-St-Amby, où tous les renseignements leurs seront donnés. Avec la formule nouvelle, chacun aura sa chance (1.000 francs de prix). Inscription du banquet jusqu'au jeudi 6 courant, auprès de Monsieur Arbaud, 3, rue Palais-Grillet, Lyon.



MOTO-CLUB DE PARIS. — *Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie.* — La sortie de dimanche dernier, sur Rouen, fut la sortie de « la Paix » ; sortie pleine de joie, de bonheur, où chacun et chacune furent heureux de se retrouver groupés dans une sortie fraternelle.

Et les dirigeants du club, président en tête, n'étaient pas les moins heureux. Aussi, après un déjeuner copieux, le champagne, offert par un généreux anonyme, coula-t-il à pleines coupes. Une bien belle sortie où l'on sentit, à plein, l'esprit M.C. Paris.

Visite de Rouen sous la pluie, retour sous la pluie. Qu'importe cela : les membres M.C.P. étaient encore une fois, et pour longtemps, réunis.

Dimanche prochain : Sortie sur Clermont-s.-Oise. Déjeuner chez Crosnier-Morel (à l'entrée de Clermont, avant la gendarmerie). Départ porte de la Chapelle, 8 heures. Regroupement à Mesnil-Aubry.

Banquet : le Comité étudie quelque chose d'inédit. Venez tous à la prochaine réunion vous faire inscrire. Ce banquet doit être l'un des plus joyeux du M.C. Paris, et c'est le 10^{me}. Cela se fête !

Renseignements : le mercredi à 21 heures, au siège, 52, rue de Bondy, et tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Archives 87-51.



SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — *Sport-Tourisme-Camping.* — La semaine dernière, très jolie sortie camping et touristique en forêt d'Ermenonville, près de Thiers. Malgré la saison avancée, 17 tentes étaient rassemblées autour de notre fanion, des excursions en forêt et jeux divers firent passer trop rapidement ces deux journées de vie au grand air. Le samedi soir, la chorale du

S.M.C.P., sous la direction de notre camarade Pierrot, accompagné de son banjo, fit entendre sous les grands arbres de la forêt, les plus beaux airs de son répertoire.

Sortie camping du 7 au 9 octobre. — Camp en Forêt de l'Isle Adam. Itinéraire : Porte de la Chapelle, la R.N. 1, par St-Denis, Pierrefitte, à la fourche, prendre à gauche par Moisselles, 2 kms après, prendre à gauche la G.C. 9, direction de l'Isle Adam, à 2 kms environ avant cette ville, arrêt à la maison forestière qui se trouve à droite de la route G.C. 64. Fléchage.

Nous rappelons à tous les membres que leur présence est indispensable aux réunions du mercredi pour l'élaboration des épreuves de fin d'année qui vont être organisées, pour remplacer le championnat du club.

Sortie touristique du 9 octobre : St-Arnoult. Départ porte d'Orléans, à 8 heures, direction Petit Massy, Orsay, Limours et St-Arnoult.

Isolés cordialement invités à nos sorties.

Renseignements et réunions tous les mercredis à 21 heures au siège social, 1, place de la Bastille. Tél. Arc. 16-39.

LES DIX MOYENS DE TUER UN CLUB

La F.M.B. publie dans son bulletin mensuel les dix moyens de tuer un club. Les voici :

1. N'assistez pas aux réunions du Club.
2. Si vous y allez, arrivez trop tard.
- 3^o Quoi qu'il se passe à la réunion, accusez de faute le Comité.
4. Critiquez ceux qui agissent, vous aurez souvent du succès.
5. Si vous étiez « quelque chose », vous ne pourriez plus critiquer.
6. Si l'on vous demande votre avis, vous n'en avez pas.
7. Ne faites rien quand les autres travaillent, dites que « ça ne marche pas ».
8. Ne vous pressez pas de payer vos cotisations.
9. N'apportez pas de nouveaux membres.
10. Certains sociétaires feraient bien de méditer ces quelques lignes.



Prime de la Semaine

Il est facile de remplir un réservoir d'essence. Mais si cette essence contient des impuretés, vous connaissez tous les ennuis auxquels vous vous exposez. Avec un entonnoir Entomos, vous serez tout à fait tranquille. Un premier filtre métallique, un second en peau de chamois, vous mettent à l'abri de tous inconvénients.

Valeur : 20 fr. — Abonnés : 7 fr. — Lecteurs : 10 fr. — Port : 2 fr.

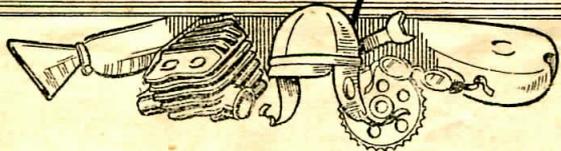
il vous faut des cartes

vous les trouverez toutes :

MICHELIN - SHELL FOLDEX - BLONDEL

à la Maison de la Moto
12, Rue de Cléry - Paris

CONSTRUCTEURS FABRICANTS



Les accumulateurs Iodac à l'iode

Nous avons déjà eu l'occasion de tenir nos lecteurs au courant à plusieurs reprises, de la question des accumulateurs à l'iode que nous avons toujours suivis depuis la découverte de ce système.

Or nous venons d'apprendre que ces appareils sont maintenant employés pour toutes les petites applications, réalisés à liquide immobilisé et que de prochaines réalisations vont être effectuées pour remplacer les piles sèches dites de Poche ou de Ménage dans la plupart de leurs applications sous un poids moindre que celui de la pile. Ces réalisations qui ont la même présentation que la pile, mais plus robustes toutefois, peuvent se recharger de 80 à 100 fois comme un accumulateur et cela sans le moindre entretien ni la moindre surveillance, ni le moindre risque de détérioration en cas d'abandon à l'état chargé ou déchargé et pendant un temps absolument indéterminé.

Quant au prix, il doit être de l'ordre de 4 fois celui d'une pile, par conséquent très accessible.

De nombreuses applications de ce procédé vont pouvoir être maintenant généralisées dans tout l'éclairage portatif certainement étendu aux cycles et bientôt aux vélomoteurs, motocyclettes, etc..

Latscha n'aime pas les canards

L'élevage du canard a été à l'honneur pendant les tristes journées que nous avons passées tout dernièrement. Et les journaux sportifs ne voulant pas avoir l'air moins imaginatifs que leurs confrères politiques, y sont allés aussi de leurs petits bobards.

Nous n'avons pas l'intention de jouer au petit jeu des rectifications, mais l'ami Latscha et ses clients se sont émus à juste titre de l'information tendant à faire croire que le magasin et les machines du spécialiste de la moto allemande avaient été réquisitionnés.

Il n'en est rien, et Latscha dispose toujours de son stock complet de motos et de pièces de rechange.

L'imperfection de l'essence

De plus en plus, l'utilisateur se rend compte de l'imperfection de l'essence débitée actuellement. Il devient presque impossible de rouler sur une voiture moderne avec l'essence ordinaire, sans y ajouter un correcteur quelconque.

On a amélioré le moteur en recherchant le rendement maximum au point de vue mécanique, sans s'occuper du carburant qui doit l'alimenter.

Avec l'essence ordinaire, le moteur calamine très vite et de plus cliquette facilement. Il devient donc difficile de rouler sans un correcteur d'essence.

Un produit depuis sept ans sur le marché et qui a fait pleinement preuve de son efficacité est le Carbohyd. C'est le plus parfait des correcteurs d'essence. Sous forme pratique de Tablettes, il présente encore l'avantage de graisser suffisamment les hauts de cylindres, de sorte qu'en l'employant, il devient inutile d'ajouter un superhuilage quelconque. Il fait mieux brûler le mélange gazeux et réalise de ce fait une économie d'essence garantie. Il empêche la

formation de la calamine et par son antidétonant organique, évite le cliquetage.

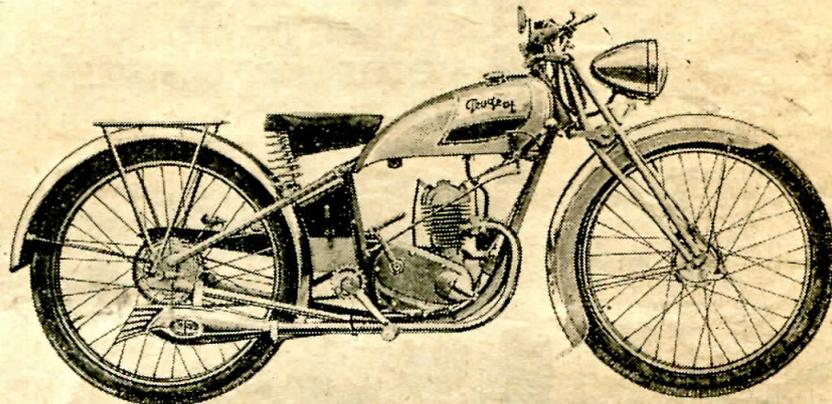
100.000 kilomètres sans avoir une seule fois déculassé le moteur.

Voilà les résultats obtenus par de nombreux clients de Carbohyd, sur des voitures de série, en roulant à l'essence touriste ou poids lourd et Carbohyd.

Un essai du vélomoteur Peugeot, bloc moteur 3 vitesses

Max End, lors de son passage en août à Beaulieu, avait été intrigué par le prototype du nouveau bloc 100 cc. Peugeot 3 vitesses dont il avait fait un bref essai.

Ce modèle étant désormais commercialisé la maison Peugeot vient de lui remettre le modèle définitif pour un essai plus complet qui paraîtra sous peu. Voici, en attendant, une vue de cette petite machine qui s'est révélée remarquable grimpeuse au cours d'une randonnée dans les routes montagneuses de la Franche-Comté.



P.53

Le nouveau vélomoteur Peugeot Bloc moteur, 3 vitesses.

Histoires de Brigands

(Suite de la page 784)

« Vous savez bien que le dernier modèle des Terrot 500 cmc. est à échappement unique ! A quoi donc sert ce second tuyau et ce magnifique silencieux, sinon à transporter depuis le cargo un confortable chargement de cocaïne en sachets ?... »

*
**

C'était du beau travail, m'a expliqué Lannier, qui m'a conté cette histoire vécue. Le silencieux en aluminium s'ouvrerait en deux comme une cassette : un écrou à oreille verrouillait le tout. Quant au tube, postiche, mon cher, il se accordait à la culasse comme s'il avait fait toute sa vie son honnête métier de conduit d'échappement. Seulement, n'est-ce pas, en examinant l'autre jour, à la faveur d'un stationnement devant le café Atlantic la moto de Carraffa, j'avais été frappé par la présence d'un double tube, alors que mes catalogues et *Moto-Revue* spécifiaient bien

que le modèle en question n'en comportait qu'un seul.

J'ai été complètement édifié en constatant sur le Môle qu'un des silencieux était brûlant, alors que l'autre était froid.

Cela n'avait d'ailleurs rien d'étonnant, ajouta l'astucieux motocycliste en riant, puisqu'il était rempli de « Neige ».

Max JANY.

“Service Recours”

se charge pour tous nos lecteurs sans aucuns frais préalables, de récupérer à l'amiable ou par devant toutes les juridictions compétentes, toutes indemnités consécutives à des accidents corporels ou dégâts matériels dont ils auraient pu être victimes. Consultations gratuites.

nos petites annonces

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

AVIS IMPORTANT — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes : 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % 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. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an 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 fiche du Service Permanent des Occasions. 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.

BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des cylindres
Tous modèles de Pistons

34, AVENUE DU ROULE
Porte des Ternes
NEUILLY - SUR - SEINE

Téléph. : MAILLOT 55-55
(2 lignes groupées)

MOTOS B.S.A. CYCLES

LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE

VENTE
PIECES DÉTACHÉES
RÉPARATIONS

25, rue Duret, 25 -- Paris (16^e) - Tél. Passy 82-20

Pédale de Frein pour vélomoteur

Pose facile
Adaptable sur tous vélomoteurs

En vente chez constructeurs et agents

Pour tous renseignements :
ALGY, 12, rue de Villeneuve
ALFORTVILLE (Seine)
Téléphone : Entrepôt 19-23

MOTOS A VENDRE

Belle occ. Terrot 3 CV tr. peu roul. an. 37, POH, écl. luxe, tan-sad, mach. impec. 2.800 fr. Soir apr. 6 h. et dim. mat. Buzon, 80, rue Jules - Guesde, Gagny (S.-O.).

Le plus grand choix de Paris, motos d'occasion garanties vendues à crédit. Facilités d'échange.

SIDECARS

Le plus beaux sides d'occasion. Echange. Crédit.

ECHANGES

Aux meilleures conditions toutes motos ou sides.

ACHAT TOUTES MOTOS

Révil, ex-Palais de la Moto, 82, av. des Ternes, angle bd Péreire, Paris.

Avant d'acheter même une moto nve voyez nos occasions garanties 6 mois, sans aucun frais pour le client. Entretien gratuit les dimanches, de 9 à 12 h. Cadeau à tout acheteur. Crédit à volonté. La Moto Rénovée, 58, rue Amelot, Paris.

Banlieusards jusqu'à 50 kms, Marc Plauet ira à domicile chercher votre machine si vs ne pouvez l'amener. Ne compte que ses frais d'essence. Faites réparer votre moto avec garantie, chez Marc Plauet, 89, av. de Choisy, Paris. Tél. Gob. 19-30.

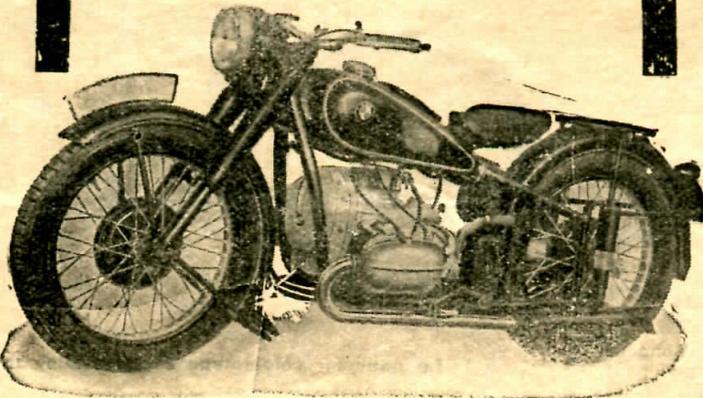
Royal - Enfield 5 CV 1937, bien équip. parf. ét. de march. — Gnome-Rhône 3 CV junior comme neuve. — B.S.A. 4 CV Etoile Bleue, parf. ét. — Terrot 5 CV culb. sélect. au pied, 4 vit. impec. Imbernotte, 1, rue des Acacias, Paris.

Tout un choix de motos, vélomoteurs, sidecars, cyclecars, voitures, toutes forces et toutes marques, bas prix. Grandes facilités de paiement. Echanges. Gros, 33, rue de Gergovie, Paris, 14^{me}.

SIDES

Side dr. léger 650 fr. Fleisij, 78, r. Championnet, Paris.

TOUJOURS COMPLET LE STOCK MOTOS et PIECES DÉTACHÉES



B.M.W. ZUNDAPP N.S.U.

Reprises toutes Motos
Crédit unique
AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE
LATSCHA

16, Rue Auguste - Bailly, 16 à ASNIERES
(à 300 mètres de la gare) Métro : LEVALLOIS
Téléphone : GRESILLONS 17-93

VOITURES

Une Georges-Irat s'achète au comptant ou à crédit, avec ou sans reprise, chez le spécialiste : Garage François, 8, r. St-Ferdinand, Paris.

Simca-Huit cond. inté. cme neuve avec garantie.

Simca-Six roadster et cond. intérieure.

Simca-Cinq grand choix. Imbernotte, Concessionnaire, 1, rue des Acacias, Station Service officielle, 60 à 66, av. de la Défense, Courbevoie (S.).

Amilcar 6 CV décap, 3 pl. ét. parf. 2.900 fr. Torrens, 5, Cité Universitaire, 14^{me}.

20 Petites voitures d'occas. à 8 CV, de 3.000 à 8.000 fr., revis. et garant. reprises ttes motos et sidecars en compte; long crédit. Concessionnaire Simca, 71, rue de Dunkerque, Paris. 9^{me}. Trud. 83-96.

Grand choix petites voitures d'occasion ttes marques revis. et garanties. Reprises ttes motos et sidecars en compte. Crédit. Escure, 12, rue de Patay, Paris, 13^{me}.

ECHANGES

Si vous voulez échang. votre moto etre une voiture neuve, adressez-vous au Concessionnaire Simca qui vous consentira les conditions de crédit les plus avantageuses, 71, rue de Dunkerque (près Gare du Nord).

ON DÉSIRE ACHETER

J'achète ttes pièces Aubier-Dunne et ts vélomoteurs, même accidentés. G. Allary, 142, avenue de Fontainebleau. Le Kremlin-Bicêtre (Seine) Tél. Italie 15-61.

ACCU Huitric

26, Rue des Graviers, NEUILLY-SEINE

Avant d'acheter votre vélomoteur ou votre moto
voyez A. DUBOIS 56, Av. Aristide-Briand, LEVALLOIS
 PER. 19-73 Métro : Anatole-France

Un stock formidable de vélomoteurs et motos soldés
 Plus de 100 machines : M.R., Prester, New Map... etc.
 Vente à crédit 12 mois

Désire ach. compt. cyclocar ou pet. voit. px int. Ecr. Friedrichas, 7, r. Broca, 5^{me}.

J'achète comptant motos métadornées, Moto Agency, 24, bd de Charonne, Paris.

Seul Fourche-Autos-Motos, 8, v. de St-Ouen, Paris, 18^{me} Métro La Fourche), vous paiera de suite votre moto ou auto aux plus hauts cours.

Achat maximum motos récentes, vélomoteurs. La Moto Rénovée, 58, r. Amélot, Paris.

J'achète ttes motos, sides et voitures, même accid. Me déplace en province. Pol, 50, r. Pernety. Métro Pernety, Paris, 14^{me}. Ségur, 26-67.

DERNIERE HEURE

Citroën 5 CV cabriolet, décap. ailes rondes, pont Banjo, restée dans son neuf, 3.750 fr. Repr. moto ou vélomot. récent. Concierge, 65, rue Fessart, Paris.

Norton 500 cmc. O.H.V. 1937, éclair. Lucas, compt. 4 vitesses, siélect. comme neuve.

B.S.A. 350 cmc. Etoile Eleue, klaxon, compt. 5.500 fr.

Gnome-Rhône CV 2, 1938, neuve, soldée, réelle occasion, compl. avec éclair.

Sidecar Motobécane Bernardet 500 cmc. sport, roulé 4.000 kms, réelle occasion.

Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Paris, 15^{me}.

Suis acheteur 500 récente av. side. Donner détails, Bousquet, 75 bis, r. de Flandre, 19^{me}.

350 lat. F.N. tr. b. ét. éclair. siège AR, sacoches caval. 1.600 fr. Vis. lund. merc. vend. 5 à 7 h. 1/2. Sys, 1, r. des Lavandières, Bezons (S.-O.).

PNEUS

600x55 tringle
 25x3,00 —
 26x3,50 —
 27x4,00 —

PNEUS SPECIAUX pour
 DIRT-TRACK et MOTO-BALL
 DEMANDEZ NOS TARIFS

Les Docks du Pneu
 387, Rue de Vaugirard. 387
 PARIS (XV^e)
 Vaugirard 41-42

OCCASIONS Visibles au Service des Occasions de
GNOME ET RHONE
 TOUTES 49, Avenue Grands-Armée - PARIS.
 MARQUES Sur demande la liste des occasions disponibles

AIGUILLES ET GALETS
 COTE ORIGINE
 ET RÉPARATION

VARY & MAGNENANT
 INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS
 8, R. ANTONIN RAYNAUD LEVALLOIS-PERRET

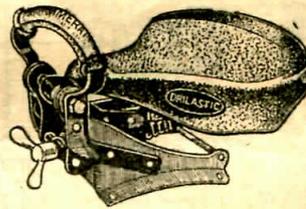
Pièces détachées pour Motos
HARLEY-DAVIDSON "Indian"
 Établi H. FILLIAT
 8, r. Victor-Hugo, Levallois. Tél. Péralis 06-27
 Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

SOUDEURE D'ALUMINIUM
LASSAL
 ATELIER DE PARIS
 25 bis, RUE GARNIER
 NEUILLY - SUR - SEINE

Le nouveau
Tan-Sad MERAT

à siège Souple
 entièrement en Caoutchouc
 Type garde-boue, se fait pour
 poste-hagage
 Réglable de l'avant
 PRIX: 290 fr.

En vente chez tous les agents-Rens.:
MERAT 30, r. de la Procession
 SURESNES (Seine)
 Tél.: Longchamp 18-86



10 à 25 % d'économie d'essence
 10 à 20 % d'augmentation de puissance avec
FIREZONE OIL COMBURÉ

le Superlubrifiant possédant les propriétés de Comburant par un dégagement d'oxygène naissant dans les cylindres.

Facilite les départs - Supprime l'encrassement

BON Pour un bidon d'essai pour 80 litres de carburant contre 8 fr. en timbres ou mandat. Ch. post. Paris 1182-37 Etabl. LEQUIME, 6, rue du Kremlin. Kremlin-Bicêtre (Seine).

depuis 52 fr. depuis 40 fr. depuis 25 fr.

TOUT POUR LA MOTO
 STOCK de 100 TONNES de PIÈCES de TOUTES MARQUES

PIÈCES DRESCH
 USINES DRESCHMOTOR
 à CHAMARANDE (S.-et-O.)
 19, rue Violet PARIS (XV^e)

REALISAGE ET REMISE EN ETAT DE TOUS EMBIALLAGES 680 fr.

CARBURATEURS MAGNÉTOS. PISTONS REVISION DE MOTEURS et BOITES 380 fr.

100 MOTEURS COMPLETS 2 et 4 TEMPS 1.000 BOITES 2 et 3 VITESSES DEVIS GRATUITS

300 fr. 40 fr. depuis 70 fr. 40 fr. le mètre 65 fr.

Echange de nos moteurs 4 temps 3 et 4 CV contre JAP et ZURCHER usagés.

Vélomoteur Prester-Jonghi 3 vit. et. nf. 2.000 fr. Girault, 6, r. du Bel-Ecu, Gentilly.

Cse départ cède urg. n'importe quel prix moto Dollar 500 cmc. arbre à came, modèle 1936, cadre dble berc. sél. au pied, voir Bartalos, 6, rue Melingue, Paris.

Notre Librairie

TABLEAU UNIVERSEL DE FILETAGE

Permettant de trouver les roues pour faire tous les pas sur tous les tours, suivant une formule simple.

par A. Roland, ancien élève de l'Ecole Pratique de Commerce et d'Industrie d'Evreux, 3^{me} édition, 1 vol. in-16 broché de 160 pages. avec figures et un tableau hors-texte 1937.

Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

COURS PRATIQUE D'ELECTRICITE

Manuel à l'usage des ouvriers et conducteurs électriciens, ainsi qu'à toute personne désirent obtenir des connaissances pratiques en électricité

par A. Podevyn, Ingénieur.

1 vol. in-16 broché de 336 pages, avec 365 figures.

Prix 24 fr. Franco 25 fr. 75

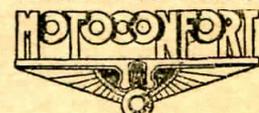
TABLEAUX INDICATEURS

Contenant des indications utiles et l'emploi des appareils de contrôle de l'installation.

Prix 7 fr. 50. Franco 9 fr. 25

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

SAINT-PAUL MOTOS



Reprise et rép. ttes Marques
 Tous accessoires
 Mise au point par spécialiste
A HALHOUTE

19, rue Charles-V, Paris
 Mét. St-Paul. - Arch. 87-51
 Permanence du M.C. Paris

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

LES DIVERSES APPLICATIONS DES ACCUMULATEURS ELECTRIQUES

par H. Lanoy, Ingénieur électricien I.P.G. 1 vol. in-16 broché de 96 pages, avec figures. Tous les accumulateurs.

POUR POSER SOI-MEME LA LUMIERE ELECTRIQUE

par Michel, 68 schémas et figures. Renseignements utiles pour les débutants. Quelques conseils. Le tableau du compteur et les réglemens.

LA MAISON DES HOMMES DE LA HUTTE AU GRATTE-CIEL

par A. Demangeon et A. Weiler

LE MOTEUR DIESEL

expliqué épar Percheron, un volume de 188 pages, 87 figures. Fonctionnement du moteur et réponses.

LE CODE DE LA ROUTE

Texte officiel et complet mis à jour. La signalisation. Utile aux candidats au permis de conduire.

COMMENT ON DEVIENT AJUSTEUR ET MONTEUR MECANICIEN

Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître le dessin industriel, les mesures, le traçage, l'ajustage, le montage et le démontage des machines.

par R. Champly, Ingénieur-mécanicien. 1 vol. broché. in-8, de 266 pages.

Prix 31 fr. 50 Franco 33 fr. 25

EDUCATION PHYSIQUE SPORTS - JEUX PHOTOGRAPHIE

LA METHODE FRANÇAISE D'EDUCATION PHYSIQUE

par H. de Bellefon et Gabriel Marul, 10^{me} édition. Manuel pratique et conforme aux réglemens en vigueur. Plan et Principes. Exercices. Organisation du travail des muscles. Développement des sens en acuité et en finesse. Education de la vue. Le travail physique.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

LE PETIT CONSTRUCTEUR MECANICIEN

Outillage et apprentissage. Renseignements pour amateurs. Dessin mécanique. Dressage, limage, ajustage. Les jouets mécaniques.

1 vol in-16 de 245 pages avec 243 figures, par H. de

Graffigny, Ingénieur civil
Prix 18 fr. Franco 19 fr 75

CHROME - CUIR

38, r. du Château-d'Eau
PARIS (10^e)

Tél. : BOTzaris 73-37



Magasins et ateliers au premier étage ouverts tous les jours, sauf dimanche.

Tout l'équipement motocycliste pour hommes et dame.

Fabrique de vêtements de cuir

Tous modèles sur demande.

Catalogue illustré sur dem. Vêtements sur mesure.

Tous les Segments, Soupapes, Pistons pour
MOTOS
Spec. de Réajustage moteurs toutes Marques
Délais 24 H. Prix imbattables
A. AUPIC & R. SINN, 9, Rue Waldeck-Rousseau.
PARIS (17^e)

MOTO-HALL
Tous les modèles
TERROT
Réparations - Pièces
ECHANGE - CREDIT
ACCESSOIRES
SIDES BERNARDET
HABERT
78, Avenue des Ternes
PARIS Galvani 78-96

Pour vos Achats de Motos
Echanges et Réparations
ADRESSEZ-VOUS
R. LAVERGNE
Mécanicien - Spécialiste
5, Rue Félix-Faure, 5 - VINCENNES
près Gare Marchandises, Tél. Daumesnil 00-32
Terrot - Gnome-Rhône
Monet-Goyon - Motoconfort
Praster
Stock Amac - Pièces pour Jap
Dépannage rapide - Soudure Autogène

LA BATTERIE
BAROCLEM
DE QUALITE

F. TOUTIN
149, bd Jean-Jaurès, 14, r. du Port
CLICHY (Seine)
Tél.: Pérelre 10-41
Concessionnaire de
PRESTER - JONGHI - BMW
GNOME-RHONE - TERROT
MONET-GOYON - B. S. A.
TRIUMPH - SAROLÉA - F. N.
MOTOBÉCANE - ZUNDAPP
GILLET-HERSTAL - M.R.
SIDES : BELGIAN, PRÉCISION

ACHETEZ
VOTRE
TERROT
Chez
LEGER Concessionnaire
exclusif
4, Grande-Rue, St-Maurice
Ent. 20-59
Toutes pièces détachées.
Réparations
Vélo. Moto Sidecar Crédit

CLINIQUE DES CADRES
Réservoirs et Roues
Téléphone Pérelre 20-68
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois
Ne pas confondre, bien noter n° 16

AVANT APRE

400 JEUX POUR JEUNES FILLES ET ENFANTS par Mlle Bruel
Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

150 NOUVEAUX JEUX POUR JEUNES FILLES ET ENFANTS par Mlle Bruel
Prix 10 fr. Franco 11 fr. 75

POUR POSER SOI-MEME LES SONNERIES et TABLEAUX INDICATEURS par Michel, un vol. broché, 72 schémas et 71 figures. Contenant des indications utiles et l'emploi des appareils de contrôle de l'installation.
Prix 7 fr. 50 Franco 9 fr. 25

LA MAGNETO par Percheron, Ingénieur E. N.S.A., 15^{me} édition Un vol. broché de 514 pages. Donnant le fonctionnement des divers types de magnétos. Les pannes. Les réparations.
Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

A.B.C. DES MOTEURS ELECTRIQUES par Bardin
Généralité. Montages de moteurs. Entretien. Pannes et remèdes.
Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

A.B.C. DE L'ALLUMAGE DELCO par A. Touvy. Explication de tout l'allumage en 48 p. Broché.
Prix 10 fr. Franco 10 fr. 75

LES VOYAGES, DU COCHE A L'AVION par M. Ginat et A. Weiler
Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

LA VIE DES NOIRS D'AFRIQUE par André Demaison
Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

A.B.C. DE L'AUTO par Razaud
C'est le petit Vade Mecum du débutant pour la conduite, le fonctionnement et l'entretien du moteur.
Prix 4 fr. Franco 5 fr. 75

COMMENT ON DEVIENT TOURNEUR SUR METAUX par R. Champly, 1 vol. in-8. Description et installation des tours. Montage des pièces à tourner et exécution du travail. Divers travaux sur tours à faire soi-même et sans maître, 240 pages, avec 174 figures. Broché.
Prix 31 fr. 50 Franco 33 fr. 25

ABONNEZ-VOUS A Moto-Revue



CE QUI IMPORTE C'EST D'ETRE ASSURE A UNE BONNE COMPAGNIE

NOUS INFORMONS NOS ABONNES QU'ILS PEUVENT BENEFICIER PAR L'INTERMEDIAIRE DE NOTRE SERVICE D'ASSURANCE, DE TARIFS INTERESSANTS, AUX GRANDES COMPAGNIES DE PREMIER ORDRE, TELLES QUE :
L'UNION, L'URBAINE, LE SECOURS, LES LLOYDS DE LONDRES, etc...

EN OUTRE, NOTRE SERVICE D'ASSURANCE ETEND SES OPERATIONS D'ASSURANCE A TOUTES LES BRANCHES : INCENDIE, ACCIDENTS DU TRAVAIL, MALADIE, VOLS, BRIS DE GLACES, DEGATS DES EAUX, etc...

LES ASSURANCES DES EDITIONS DE REVUES

PARIS - 12, Rue de Cléry - PARIS

PAS de SALON
de la MOTO cette année
MAIS...



L'ALBUM
du Salon.
le
remplace
le 13 Octobre

Il comportera une nomenclature et une revue détaillée de toutes les motos en vente actuellement. C'est un document indispensable à tout motocycliste à la page.

Lecteurs : 6 fr.

Abonnés : 4 fr.

Envoi par poste recommandé : 1.50

Commandez-le
de suite!