

Visite chez Ferodo...

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

17^e ANNÉE — N° 306

19 Janvier 1929

et

Motocyclisme
Automobilisme

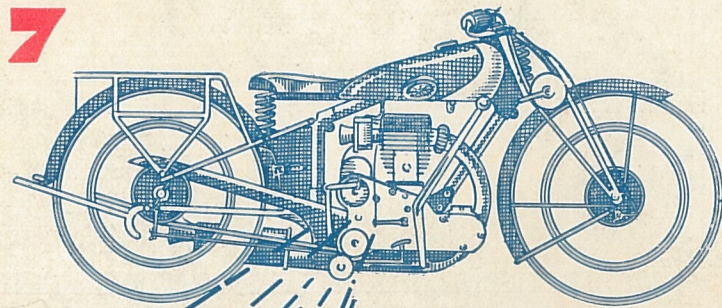


TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
C/C. POSTAL 29.737

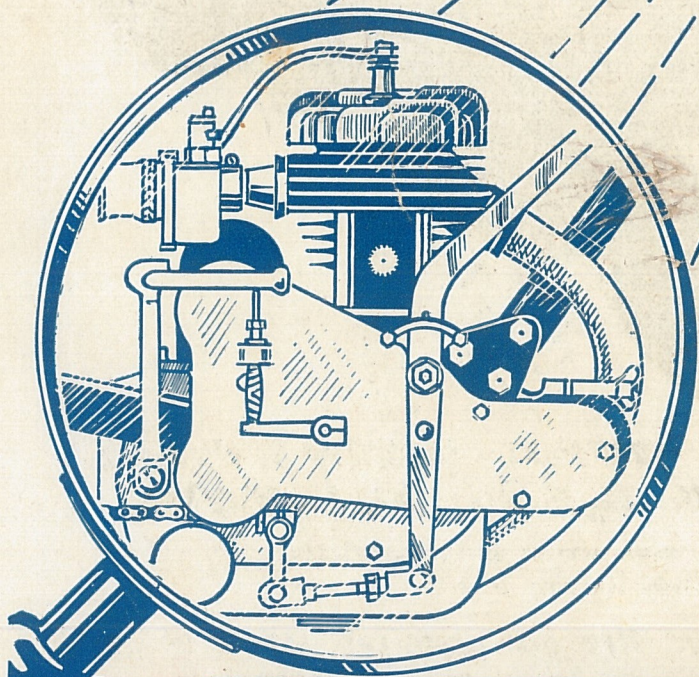
MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Viollette, PARIS
C/C. POSTAL 29.737

Prêts à l'envol, les reins tendus, l'œil vif, les skieurs vont prendre un élan, jadis inconnu, grâce aux rapides motocyclettes qui, là aussi, remplacent avantageusement cheval et dos... humains !

elle est bien
"protégée"
la P.107



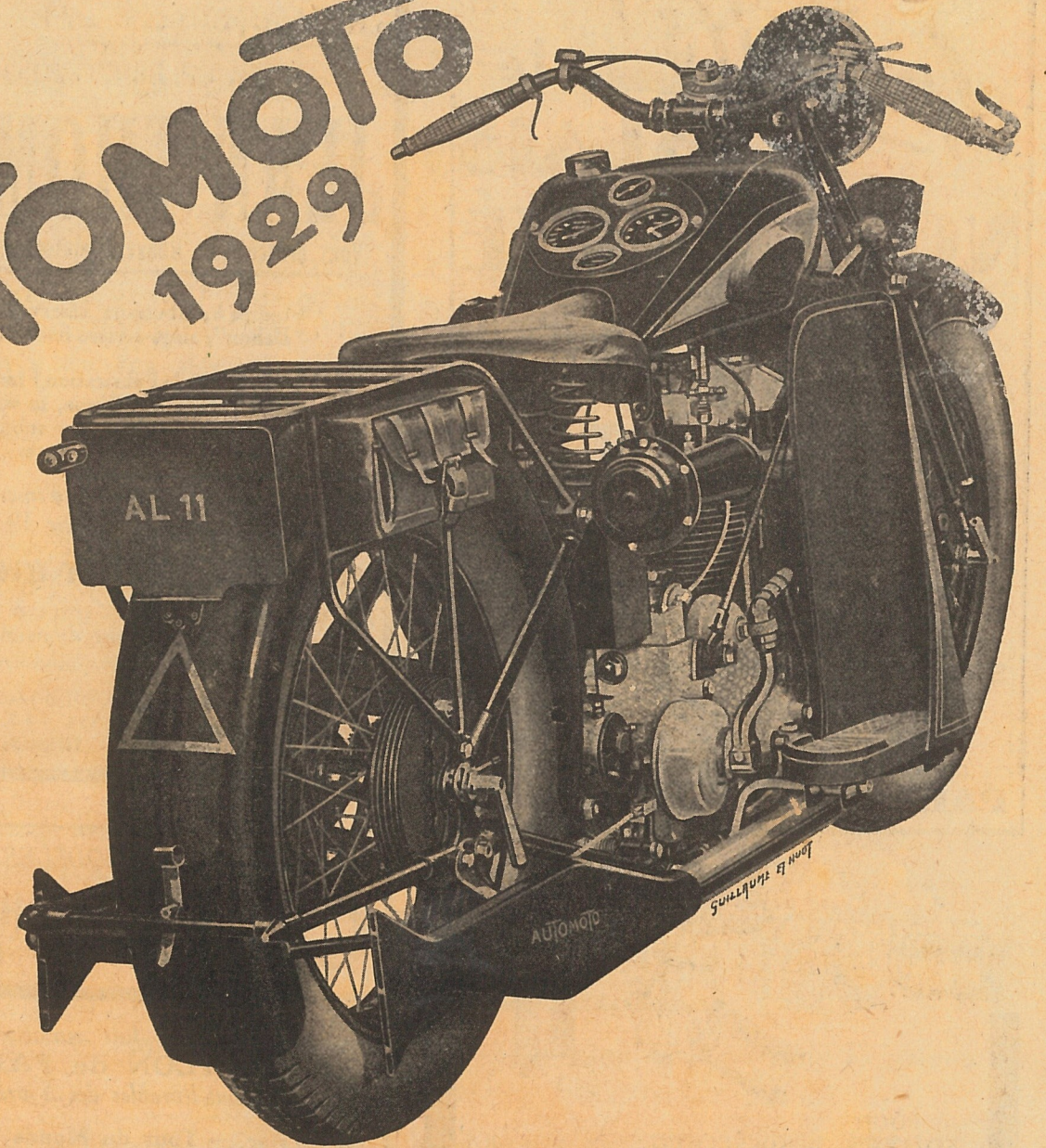
Une moto moderne doit avoir tous ses organes protégés. Finie la chaîne primaire s'affolant dans la poussière, finies la hernie fragile de la pompe à huile, les tuyauteries exposées à tous les chocs. Dans une P. 107 tout est protégé, cache-soupapes, bloc-moteur, pompe à huile et canalisations noyées dans le bloc. Toutes les pièces délicates sont enfermées dans des carters étanches et graissées sous pression. Aussi dans une P. 107, il n'y a pas un seul organe fragile à graisser et régler périodiquement. Tout est robuste, net, compact.



Peugeot



AUTOMOTO
1929



Unaniment, les Presses sportives Françaises, Anglaises et Allemandes — ont signalé l'indéniable supériorité des Modèles AUTOMOTO. —

Une fabrication minutieuse, des essais sévères garantissent toute
- - - satisfaction aux Motocyclistes les plus exigeants. - - -

Passez de suite votre Commande pour être les premiers servis et avoir « bien en main » votre Machine, dès les sorties printanières.

CATALOGUES (CYCLES OU MOTOS) FRANCO SUR DEMANDE — VENTE A CRÉDIT

AUTOMOTO, 152-154, Avenue Malakoff, PARIS (16^e) — Ouvert le Samedi après-midi

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Sportifs! le
PALAIS
 DE LA
NOUVEAUTÉ
 24, Rue de Clignancourt, PARIS
 VEND LES
MOTOS
A CRÉDIT
AUX MÊMES PRIX
QU'AU COMPTANT
(Prix de Catalogue des Constructeurs)
SANS INTÉRÊTS
SANS OBLIGATION D'ASSURANCE

LIVRAISON GRATUITE A DOMICILE DANS LES
 LOCALITÉS DESSERVIES PAR LES VOITURES DU
PALAIS de la NOUVEAUTÉ

Motocyclistes . . !
 LA CÉLÈBRE MARQUE
JEAN THOMANN
 Vous présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

4 temps à culbuteurs, réservoir et pneus
 "Ballon", siège arrière fixe et surbaissé

1ère de la Fabrication Française par
 son esthétique, sa conception
 mécanique, sa robustesse et
 sa tenue de route

Livraison par ordre d'inscription à
 partir de Janvier 1929

VENTE A CREDIT EN 10 MOIS
 par tous Agents de la Marque et renseignements
 gratuits sur demande

Société Anonyme des CYCLES et MOTOCYCLES JEAN THOMANN
 Etablissements A. Fauvarque, 4-6-8, Rue Colbert,
 Montreuil-s/-Bois (Seine) - Téléphone : Avron 03-68

RHONY X
 la reine du salon

Dans la gamme de Moto Rhony'x
 on remarquera particulièrement
 les types FX et GX. — deux bloc-
 moteurs CHAISE de 350 et 500;
 les prix de ces deux machines
 ont été scrupuleusement
 étudiés.

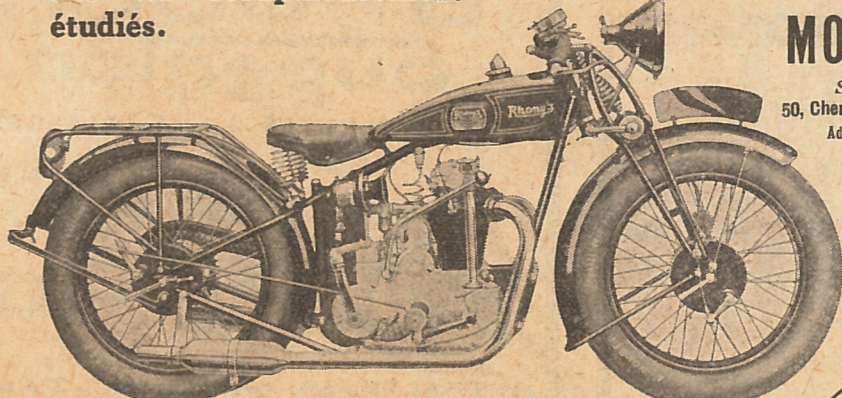
NOS AGENTS A PARIS :
 M. Béalé : 100, Avenue des Ternes ;
 Augoyat : 8, Avenue Dorian ;
 Palais de la Nouveauté : Boulevard Barbès.

NOS SUCCURSALES :
 Lyon : 278, Avenue Jean-Jaurès ;
 Grenoble : 4, Rue Etienne-Marcel ;
 Marseille : 113, Cours Lieutaud ;
 Tunisie : BORG, à Tunis ;
 Maroc : LEVEILLE, à Rabat.

MOTO RHONY'X
 Siège Social et Bureaux :
 50, Chemin de Montchat — LYON
 Adr. Télégr. : MOTORHONY'X-LYON
 Dépôt de PARIS :
 115, RUE
 CARDINET

POB. G. Swébers.
MOTO RHONY'X, 50 Chemin de Montchat, LYON
 Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré gratis

M. Rue Ville Départ 19/1/29




POUR
TOUTES MOTOCYCLETTES :: :: ::
 SUR
TOUTES MARQUES de CARBURATEURS
L'ÉPURATEUR D'AIR
INTÉGRAL
 à Filtre sole - Soupape de protection -
 Dépoussiérage automatique.
 est la seule garantie... intégrale de longévité !

AMAC
 SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
 75 ter, Rue de Villiers, 75 ter
NEUILLY-SUR-SEINE
 Dépôt à Paris : ÉT. R. MUNRO, 198, Bd Perols

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LES NOUVEAUX MODÈLES 1929 :

GILLET-HERSTAL
 (- MARQUE -)
 (- FRANÇAISE -)

qui ont fait sensation au
SALON de PARIS
 sont livrables dès à présent :

La 350 cmc. — Tour du Monde 4.800 fr.
 La 500 cmc. — O. H. V., Sport 6.950 fr.
 La 500 cmc. — { TYPE BOL D'OR } .. 7.900 fr.
 { - 2 échappements - }

LES MODÈLES 1929 :

GÉCO-Herstal

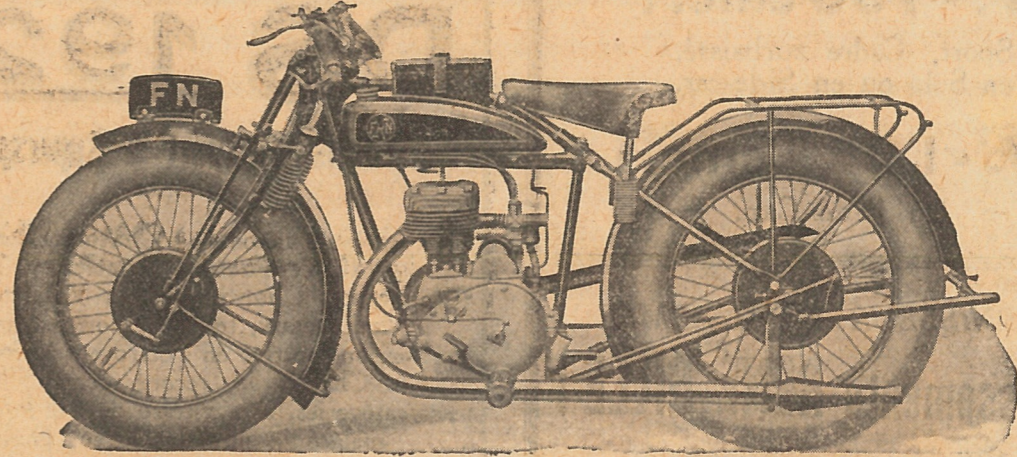
sont également livrables de suite :

La 175 cmc. — } 4 temps, Culbuteur } 4.200 fr.
 La 250 cmc. — } 4.800 fr.
 La 350 cmc. — } 5.400 fr.

DEMANDER AGENCE DIRECTE A :
 S. A. ÉC. JERKINET - JEUMONT (Nord) Bureaux et Stocks à PARIS
 82, Rue Pierret, à NEUILLY

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL - LEZ - LIÈGE
 — (Belgique) —

LES NOUVELLES SÉRIES 1929
 sont à même de satisfaire les amateurs les plus exigeants



LA 350 CMC NORMALE

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE - Tél. : Wagram 04-27

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LES MOTOS

RENÉ GILLET

sont les Machines
rêvées pour le
- long Tourisme -



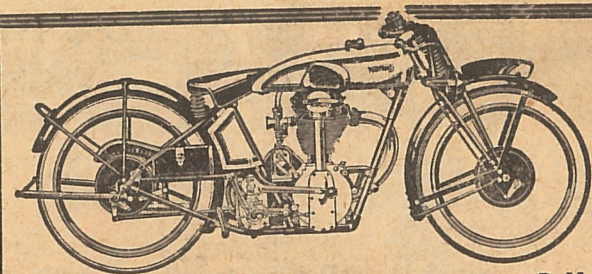
4 CV. - 350 cmc. :
— En Solo. —

6 CV. - 750 cmc. :
— Type Armée —
En Solo ou en Side-car.

6 CV. - 750 cmc. :
Sport, Cadre surbaissé,
en Solo ou en Side-car.

9 CV. - 1.000 cmc. :
— En Side-Car. —

FOURNISSEUR DE L'ARMÉE
Établissements RENÉ GILLET
128, Route d'Orléans
MONTROUGE (SEINE)



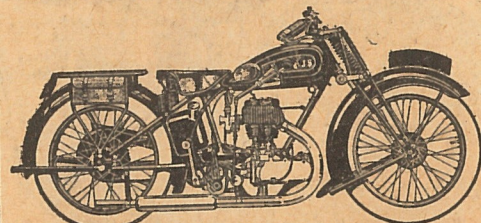
BROUGH SUPERIOR - NORTON - A.J.S. - P.M.

LUCIEN PSALTY

Agent et Représentant des plus célèbres Marques
de Motocyclettes du Monde.

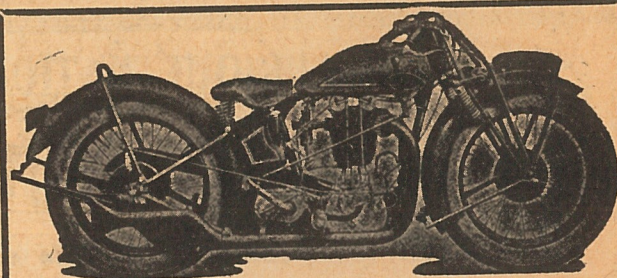
**Brough
Superior**

MOTOCYCLETTES 2 et 4 CYLINDRES



A.J.S.

L. PSALTY, 50, rue Brunel - PARIS

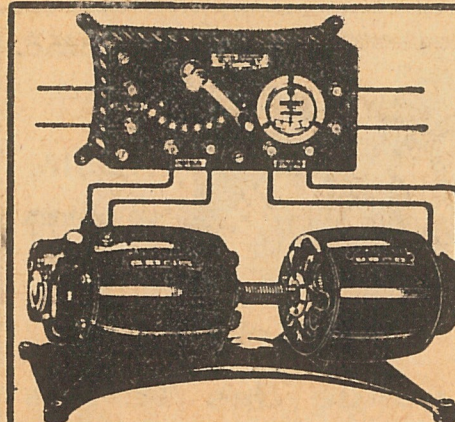


DS 1929

- Tourisme, Sport & Supersport -

Après ses victoires : à Château-Thierry,
les 17 Tournants, Montlhéry, Toul-
Nancy, Chanteloup, la Valette, les
Moulineaux, termine glorieusement la
saison sportive en s'octroyant à Gomez-
le-Châtel, le record général toutes
catégories, à la vitesse de 115 km. 380,
malgré la pluie et le sol glissant.

MALTERRE FRÈRES 13, rue Biscornet
— PARIS (17^e) —



DÉCIDÉMENT !

Le Convertisseur GUERNET

est le seul appareil parfait pour charge d'accus

Type Amateur, 6 volts, 5 ampères. 580 fr.
Type Garage, 15 volts, 7 ampères. 950 fr.
Type Garage triphasé, 30 volts, 5 ampères. . . . 1.250 fr.

GUERNET, 44, rue du Château-d'Eau, PARIS

Aucune autre Moto ne peut-être
comparée aux Motocyclettes →

TRAIN

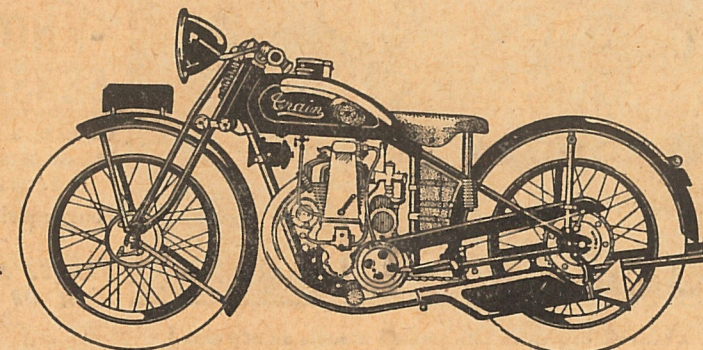
COMME **PERFECTIONNEMENT, FINI MÉCANIQUE & PRIX** A QUALITÉ ÉGALE

ESSAYEZ-LES !... VOUS N'EN VOUDREZ PLUS D'AUTRES

**MOTOS
UTILITAIRES**
à Bloc-moteur, 2 temps

175 cmc. . 2.850 fr.
250 cmc. . 3.950 fr.
350 cmc. . 4.500 fr.

Vente à Crédit
en 12 Mensualités



**MOTOS
SPORT**
à Bloc-moteur, 4 temps

Soupapes en tête
de 350 cmc.

PRIX. . 5.450 fr.

Agents partout

Bloc-moteur 3 Vitesses. — Moyeux à double tambours de freins et roulements annulaires. —
Fourche à amortisseur sur chaque articulation.

Établissements E. TRAIN, 3, Rue Rouget-de-l'Isle - COURBEVOIE (Seine)

UNE NOUVEAUTÉ!

"THE MOTORIST"



"STORMY ANGLAIS"

41, Avenue des Ternes, PARIS (17^e) - Galvani 77-64 — Métro : TERNES

ALLEZ VOIR LES
NOUVEAUX VÊTEMENTS
— FOURRÉS —
IMPERMÉABLES

"THE STORMY"
pour la Moto
qui réunit les qualités
du Trench Coat et de
la Canadienne, léger et
— souple —

à
350 fr.

POURQUOI ACHETER ?
DES CASQUES COUTEUX :

nos Casques protecteurs
à 20 fr. et 59 fr.

possèdent toutes les qualités
de protection désirables.

AUCUN ENVOI contre REMBOURSEMENT

BON POUR UN SUROIT NEUF
avec le Catalogue 1929, 28 pages, 75 Clichés,
— contre 3 francs en Timbres-poste. —

— UN AUTRE —
NOUVEL ARTICLE
ANGLAIS

"Motor Breeches"

Culotte de Moto
en drap anglais,
pure laine,
— renforcé cuir —

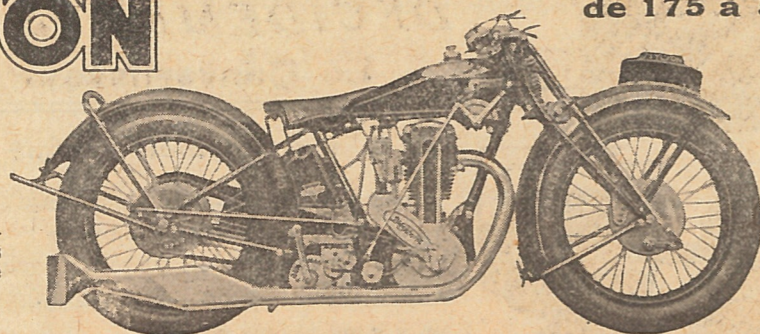
à
99 fr.



STYLSON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

Ses Modèles 1929 en tout comparables aux grandes marques Anglaises, pour le prix d'une bonne marque Française



de 175 à 500 cmc.

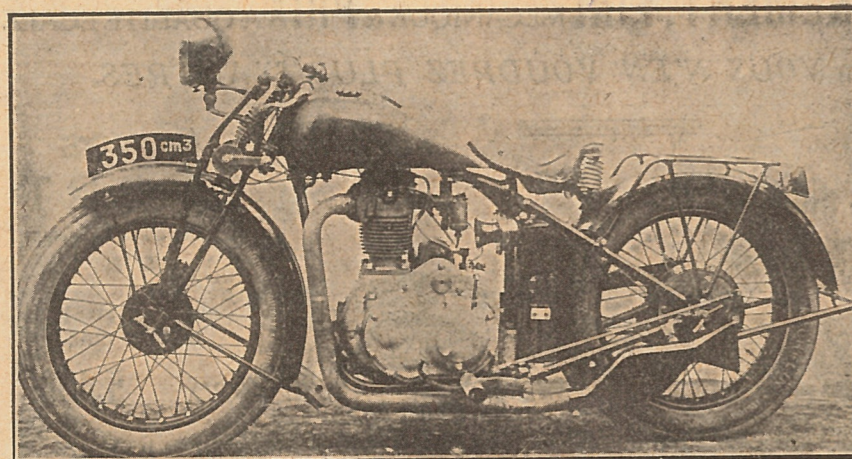
ADSIM

LE CHAMBON

(près St-Étienne)

AGENT POUR PARIS : BÉALE, 100, Avenue des Ternes

Les Établissements SOYER & C^{ie}



La 350 cmc., Bloc-moteur à arbre à cames en tête (même Modèle en 500 cmc.)

- CATALOGUE ILLUSTRÉ -
ENVOYÉ GRATUITEMENT

VENTE à CRÉDIT

- AGENTS DEMANDÉS DANS -
QUELQUES RÉGIONS NON CONCÉDÉS

ÉCRIRE : Établissements SOYER & C^{ie} 69, Route de la Révolte, 69
LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MAGASIN D'EXPOSITION : 6, Avenue de la Grande Armée — PARIS

vous présentent leurs Machines équipées avec Bloc-moteur à arbre à cames en tête et qui ont été tant remarquées au dernier SALON.

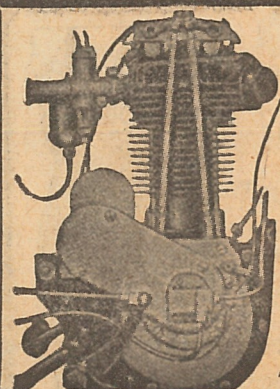
Ils y ont adapté une...

- NOUVEAUTÉ -
SENSATIONNELLE

(Boîte à cames permettant le démontages des Culbuteurs en 30 secondes.)

Pour laquelle ils ont pris un Brevet

Songez à passer commande d'un de ces Modèles, dès maintenant.



MOTEURS VOISIN

350 cmc. A SOUPAPES LATÉRALES

350 cmc. A CULBUTEURS

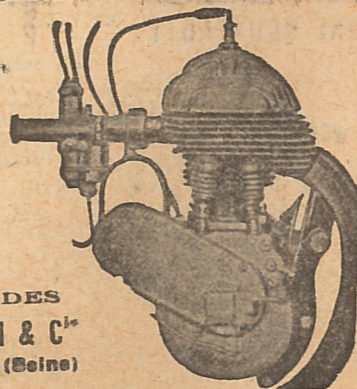
250 cmc. 2 TEMPS

TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & C^{ie}

8 & 10, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Téléphone : WAGRAM 50-36



SANSOUPAP

LA MOTO QUI DURE

VIENT D'AJOUTER A SES
REMARQUABLES MOTOS
175 ET 250^{CC.} (2 TEMPS)

UNE GAMME DE 4 TEMPS
DE 175^{CC.} A 500^{CC.}

Catalogues illustrés gratuits et
Conditions de vente en 12 Mois

MOTEX, 154, B^d Haussmann, PARIS

LES MOTOCYCLETTES

ROVIN

PRÉSENTENT

à leur fidèle Clientèle la gamme complète : 175 cmc. et 500 cmc., en 2 et 4 temps, de leurs fameuses Motos de qualité, leurs prix vous réservent une agréable

celles qu'on ne discute pas...

SURPRISE

ROVIN

169, Boulevard Péreire -:- PARIS

Catalogues
- Gratuits -

Vente en
12 Mois

GNOME RHONE

Tarif du 15 Janvier 1929

Baisse de Prix

DES

Modèles 2 temps

175 cmc. - H 2 (Graissage mécanique) . . .	2.995 fr.
250 cmc. - E 2	3.995 fr.



Modèles 4 temps

250 cmc. - E 3	5.100 fr.
500 cmc. - D 3, Type « Sport » . . .	6.600 fr.
500 cmc. - D 4 - « Super-Sport ». . .	7.500 fr.

SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne — PARIS

Magasin de Vente : 49, Avenue de la Grande-Armée — PARIS

SUCCURSALES :

LILLE :	LYON :	MARSEILLE :	TOULOUSE :
31, Rue de Paris	297, Avenue Jean-Jaurès	185 bis, Rue de Rome	6, Rue d'Aubuisson

Mentionnez toujours la «MOTO-REVUE» en écrivant aux annonceurs

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e Arrondissement)

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5. PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale.	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.
Militaires...	25 fr.	12 fr.

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés :
"MOTO-REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

ÉDITORIAL

Le Code de la route serait donc remanié

Que n'a-t-on appelé à la fameuse Commission des spécialistes (?) de la Route, certains coureurs qui passent leur vie au volant ou au guidon. ? On ne veut pas se persuader que les questions routières s'étudient sur la route et non autour du tapis vert. Au fond, tout cela vient de ce que les gens qui sont censés nous représenter, ne nous représentent nullement. Les clubs officiels ne groupent pas le dixième des automobilistes ou motocyclistes de France et leurs représentants ne sont donc nullement qualifiés pour parler au nom de tous. Et, d'autre part, on ne peut pas dire que la Fédération Nationale, par exemple, représente les clubs qui y sont affiliés. Le système d'élection est, en effet, tel que les membres du Comité Permanent ne sont que des personnes en vues de l'A. C. F. Et puis, l'U. N. A. T. elle-même représente-t-elle quelque chose, si ce n'est une association de personnalités qui sont persuadées de leur compétence et de leur infaillibilité. Mais sur tout cela règne l'esprit administratif qui se paie de formules et de paperasses et qui ignore les réalités. On se donne l'impression d'agir alors qu'on ne fait rien, de remuer des montagnes alors qu'on regarde à la loupe des têtes d'épingles. Nous crevons de formalisme. Aussi n'attendons-nous pas de la commission qui remanie le Code de la route, œuvre bien utile. Légiférer n'est assurément pas facile. Il y a tant d'intérêts contradictoires à concilier. Mais, du moins, il faudrait que le Code de la Route fut plus simple et plus pratique, qu'il fut rédigé d'une manière accessible pour tous, que les grandes règles, celles vraiment importantes pour la sécurité, fussent dégagées et que les détails figurassent dans des annexes, bref, qu'il fut une œuvre de bon sens et de clarté. Nous n'osons guère l'espérer.

Les fous

De notre fenêtre, nous voyons un virage à l'angle d'une place et nous nous amusons avec un ami à voir comment le prenaient les conducteurs de divers véhicules. Invariablement tous, qu'il s'agit de voitures automobiles ou hippomobiles, de motos, de bicyclettes, le prenaient à la corde. Cela était fort bien pour ceux qui venaient de la droite, mais non pour ceux qui venaient de la gauche et qui commettaient la

plus grave faute de conduite. Assurément, dans ce cas, la visibilité est parfaite, mais nous redoutons fort que pour des virages plus ou moins masqués, ces conducteurs agissent de même pour rester à la corde et ainsi parcourir moins de chemin ou profiter de la cambrure de la route pour virer plus vite. Cela est inadmissible et une telle faute devrait être sévèrement punie. Gendarmes et agents sévissent contre des délits sans gravité et souvent de manière tout à fait arbitraire. Une lanterne arrière, qui s'est éteinte à votre insu, vous vaudra, par exemple, une contravention, alors que dans le virage auquel nous faisons allusion, un brave agent de police regardait tous les conducteurs virer à gauche et ne disait rien. Il n'avait certes pas reçu d'instructions à cet égard, mais eût pu faire preuve d'un peu d'initiative et se rendre compte du danger et faire au moins une observation aux délinquants. Actuellement, on retire le permis de conduire aux conducteurs qui ont causé, par leur faute, des accidents graves. Mais il est des fautes qui mériteraient cette sanction, même sans qu'aucun accident se soit produit. D'ailleurs, cette sévérité devrait s'étendre à tous les usagers de la route et nous ne concevons pas que n'importe qui puisse conduire un cheval, alors que la plus noble conquête de l'homme est certainement aussi la plus difficile à conduire. Rien n'empêche un enfant de parcourir les routes sur un pur sang fringant. Pourquoi un cycliste peut-il circuler sans connaître le premier mot du Code de la Route ? Parce qu'il ne peut, avec une frêle bicyclette, causer d'accidents graves ? C'est une erreur. Il est arrivé bien souvent que des cyclistes aient renversé, blessé et même tué des piétons. Un automobiliste, pour éviter un cycliste en faute, s'est parfois sacrifié et a été se jeter sur un arbre ou sur un mur. Alors, nous dira-t-on, vous voudriez que tout le

monde, même le cycliste, le gardien de bestiaux, connût le Code de la Route, et fût en possession d'un permis de conduire, accordé à la suite d'un examen et, qu'à la suite d'une faute ce permis de conduire pût leur être retiré à temps ou définitivement ? Il est évident, et nous en convenons volontiers, qu'il ne peut être question de faire passer un examen à tous les usagers de la route, mais, de même que nul n'est censé ignorer la loi, nul ne devrait être censé ignorer les dispositions essentielles du code routier, et tout conducteur de voiture, bicyclette, troupeaux, devrait être en possession d'une carte de circulation, qui pourrait être retirée en cas de faute sérieuse. On doit

SOMMAIRE

N^o 306

Samedi 19 Janvier 1929

Par-ci, par-là	67
Mon petit doigt, par Kamotsu	68
Nos visites aux usines :	
Chez Ferodo	69
Nos organisations :	
LES SIX JOURS D'HIVER	
Détails, horaires et itinéraires.	73
Le Bal Moto Revue	78
La Résistance de l'air, par	
Louis Rellec	79
Page du Cyclecar	81
La moto en Italie, par H. P.	
Borestroke	82
La page pratique	86
Le sport de la Semaine	87
La page du débutant, par J.	
Mellier	88
L'auto de la Saint-Sylvestre	
par Wachter (fin)	89
Dans les clubs	91
Courrier de la Semaine	94
Consultations techniques	95

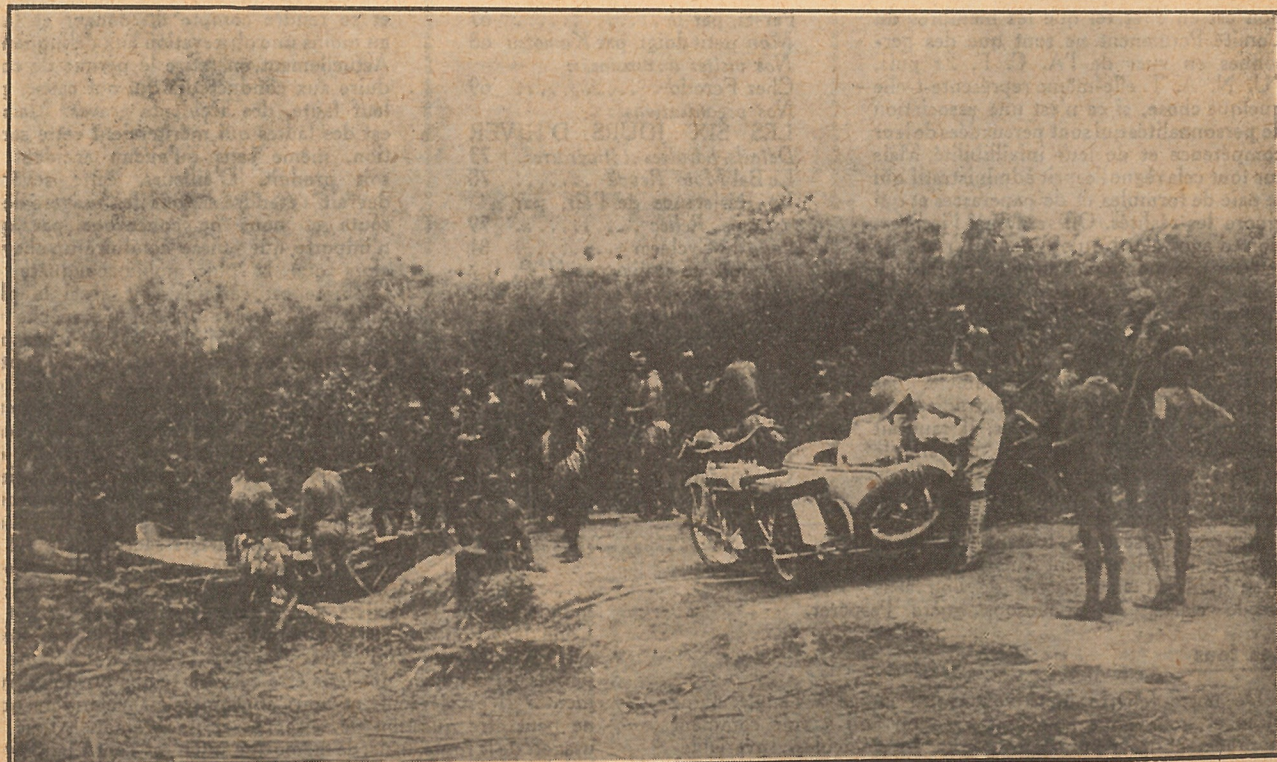
monde, même le cycliste, le gardien de bestiaux, connût le Code de la Route, et fût en possession d'un permis de conduire, accordé à la suite d'un examen et, qu'à la suite d'une faute ce permis de conduire pût leur être retiré à temps ou définitivement ? Il est évident, et nous en convenons volontiers, qu'il ne peut être question de faire passer un examen à tous les usagers de la route, mais, de même que nul n'est censé ignorer la loi, nul ne devrait être censé ignorer les dispositions essentielles du code routier, et tout conducteur de voiture, bicyclette, troupeaux, devrait être en possession d'une carte de circulation, qui pourrait être retirée en cas de faute sérieuse. On doit

comprendre que la vitesse en elle-même n'est pas dangereuse, et qu'elle ne l'est que dans certaines circonstances (visibilité mauvaise, traversée d'agglomération), que celui qui, par la non observation du code routier, crée un obstacle, commet une faute très grave et que tenir sa gauche, ou ne pas se rabattre sur sa droite quand on va être dépassé, c'est gêner la circulation quand la visibilité est bonne, c'est créer des possibilités d'accidents terribles quand la visibilité est mauvaise. Les devoirs n'incombent pas aux seuls conducteurs de véhicules à moteurs, mais à tous ceux qui empruntent la route. L'intensité croissante de la circulation nécessite une discipline et nous en sommes partisans mais, à condition que cette discipline soit intelligente, que les fautes soient punies non d'une manière arbitraire, mais proportionnellement à leur gravité, que cette discipline soit impartialement imposée, et par des sanctions identiques, à tous les usagers de la route.

Aurons-nous jamais des routes éclairées ?

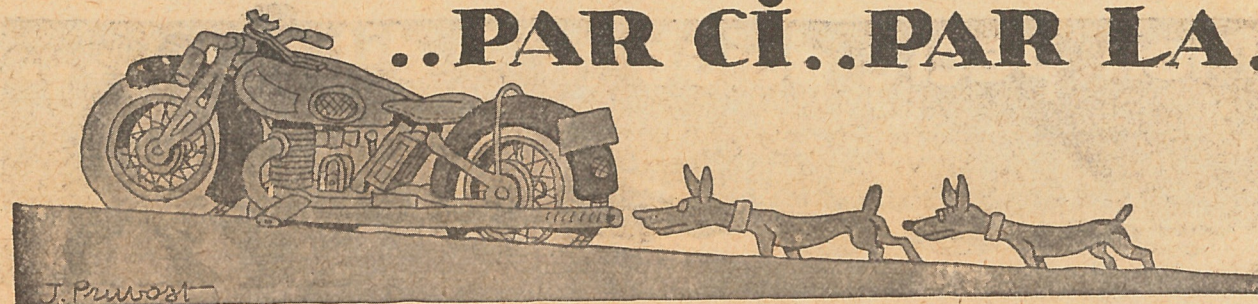
C'est peut-être exagéré d'assimiler les routes aux voies ferrées et de vouloir appliquer aux premières les solutions employées sur les secondes. La conduite d'une locomotive n'a en effet guère de points communs avec celle d'une automobile, car elle consiste simplement en des modifications d'allure, la direction du convoi étant assurée par les rails. La nuit donc un éclairage puissant n'est pas nécessaire, et serait même nuisible, car le mécanicien n'a nul besoin de voir les rails sur lesquels il se déplace, mais seulement les signaux qui lui imposent des ralentissements et des arrêts. Un éclairage puissant serait plus dangereux qu'utile, car il atténuerait l'éclat des signaux. Nous n'avons, et pour cause, jamais conduit de train, mais nous supposons que peut-être, avec des signaux bien visibles, il est plus aisé de voir les signaux la nuit que le jour, et qu'ainsi la sécurité serait plus grande le jour que la

nuit. En tous cas, un train circule sans avoir besoin d'autre éclairage, que des feux qui signalent sa position aux employés stationnaires ou aux conducteurs d'autres trains. Sur la route, nous nous trouvons la nuit dans des conditions bien différentes. Tout d'abord, nous avons à assurer la direction et, par conséquent, nous devons voir tout ce qui nous entoure. Certains obstacles n'étant pas éclairés, il faut qu'ils soient décelés par la lumière des phares. Il faut donc ici une lumière puissante. Nous pouvons, il est vrai, avoir des signaux non auto-lumineux, mais qui soient visibles par réflexion, comme les cataphotes. Le cas donc est ici très différent de celui des chemins de fer. Il est presque contraire. Au lieu d'une obscurité sur laquelle se détachent des signaux lumineux, nous devons nous déplacer dans un milieu aussi éclairé que possible. Cela peut être résolu de deux manières : ou bien les véhicules peuvent produire leur lumière, lumière d'autant plus puissante qu'ils sont plus rapides. L'inconvénient c'est alors l'aveuglement des phares auquel certains dispositifs permettent de remédier partiellement. L'autre solution consisterait à éclairer les routes. C'est celle qui est employée dans les grandes villes. Mais, à l'heure actuelle, il n'est pas possible de songer à éclairer des parcours routiers, car, il faudrait une très forte lumière, bien diffusée et qui donne une vision analogue à celle que procure la lumière solaire, et la consommation de courant, l'entretien des appareils seraient absolument prohibitifs. La circulation nocturne est d'ailleurs beaucoup plus faible que la circulation diurne, et même sur de grands itinéraires il ne semble pas que le sacrifice serait justifié. Tout au plus, pourrait-il avoir son utilité sur quelques voies de dégagement très fréquentées. L'avenir donnera-t-il les routes éclairées ? Cela ne pourra être envisagé que quand des appareils simples, peu coûteux et très robustes permettront d'emmagasiner la lumière solaire. Nous n'en sommes pas encore là.



La moto passe partout... mais oui, même lorsque l'on doit, comme le Baron de l'Épine, faire des préparatifs pour traverser les torrents de l'Afrique Equatoriale.

.. PAR CI.. PAR LA.



Absolve te penitens

Je fus avec *Moto Revue* quelque peu injuste dernièrement, trouvant la Revue moins intéressante peut-être, mais sûrement, car j'avais été mal reçu à vos bureaux... c'est fini, je fais amende honorable et je tiens à vous féliciter de votre numéro de Noël qui est très bien. Bravo pour les articles de Sexé et celui très intéressant de J. W. T. Walsh, etc. Beaucoup d'articles comme ceux-là montrant les possibilités touristiques de la moto... Enfin, j'espère que les nouvelles rotatives ne s'amuseront pas.

DAVID, n° 2.135.

Ah ! les maladroits

Ils sont plusieurs douzaines qui ont commandé des calepieds Cerreti. Mais tous oublient de donner dans leur lettre le diamètre de la tige sur laquelle reposent ces calepieds : allons ! un peu de réflexion, quand vous vous adressez à un fabricant.

Vers le cardan

Notre confrère l'Auto a demandé à ses lecteurs motocyclistes qui roulent l'hiver, leur opinion sur la moto en mauvaise saison. Dans la plupart des réponses, le cardan est considéré comme supérieure à la chaîne, du moins pour un service d'hiver. Quoi qu'en pensent certains confrères qui se prétendent « qualifiés », il est certain qu'une transmission parfaitement protégée est indispensable l'hiver, l'entretien des chaînes nues n'ayant rien, à notre avis, de particulièrement séduisant ; sauf sans doute pour les dits confrères « qualifiés. »

Serait-ce la baisse ?

Gnome et Rhône est à l'avant du mouvement : en effet, voyez son annonce en 4^e page : il nous présente le modèle populaire 175 cmc. à 2.995 au lieu de 3.300 et la 250 cmc. deux temps à 3.995 au lieu de 4.200 francs. Qui va suivre le mouvement ?

La France, belle dernière

Nous disions, dans un numéro précédent, tout l'intérêt que présente, pour les pays producteurs de motocyclettes, le marché hollandais.

Voici, d'après notre confrère d'Haarlem *Her motorrijwielen de Lichte Auto*, la contrée d'origine des 2.321 motocyclettes importées en Hollande pendant les six premiers mois de 1928.

L'Angleterre a livré 981 machines, la Belgique 720, les États-Unis 359, l'Allemagne 122 et la France 107...

Avez-vous remarqué...

Le dessin spirituel de J. Pruvost qui figure en tête de la page de *Moto Revue* intitulée : Consultations techniques, et où l'on voit une moto, un individu allongé près de la moto, un mécanicien debout et un petit chien un peu inutile, a dit un profane, et qui cherche à comprendre, sans doute... pourquoi sur le bras du monsieur allongé par terre en train de « chercher la panne », on a mis un brassard qui porte ces simples lettres M. R., cela veut dire *Moto Revue* sans doute ou plutôt mal renseigné...

Motorhony'x s'accroît...

Nous relevons, en effet, dans les différents journaux légaux, que la firme vient d'élever son capital à 3.500.000 francs.

Ce sera pour Forest... mon vieux !

Tout dernièrement tu faisais appel à notre bon cœur, je ne me rappelle plus pourquoi... Je t'envoie toujours 2 francs. Je ne peux pas mettre plus et regrette, je suis marié depuis 1 mois, force majeure...

COLIN, Garçon de café, Nancy.

B. S. A. et les records

L'Auto Cycle Union des Nouvelles-Galles du Sud organisait ses Six Jours annuels le mois dernier. Jack Dakin sur 493 B. S. A. a. c. t. sidecar accompli, seul sur 8 sidecars engagés et sans pénalisation, le parcours très accidenté et pénible de l'épreuve sur 1.000 miles.

Petits moteurs d'aviation

Nous avons sous les yeux les dessins d'un petit moteur d'avionnette, bicylindrique en V, à soupapes latérales. Ce moteur, d'origine allemande, a une cylindrée totale de 1.000 cc. et donne 25 CV. au frein. C'est en tout et pour tout un moteur de motocyclette. Le prix d'un tel moteur peut être très réduit, alors que celui de tel petit moteur d'avionnette est de l'ordre de 500 francs par cheval.

La « un cheval » Dresch

On sait que ce véhicule ultra-utilitaire est vendu... 800 à 900 francs... Quel accueil réserverait-on, rue de Vouillé, à l'amateur imprudent et impatient de chevaucher cette monture, qui demanderait pour la vente en douze mois (ou dix-huit) à combien se monte le premier versement permettant de prendre en mains « l'engin » !...

Nous en reparlerons

La jeune marque « Elbord » qui, pour ses débuts au Salon fit tant sensation parmi les amateurs de bel éclairage électrique, ne pourra pas, malheureusement, figurer au nombre des concurrents des Six Jours d'hiver. Ne voulant concourir qu'avec des appareils de série, elle préfère terminer scrupuleusement sa mise au point et ne faire sa première démonstration que quand elle pourra livrer à lettre lue, ce qui ne saurait tarder désormais ; nous en reparlerons en temps voulu.

Un aveu !...

Le Ministère de l'Intérieur a donc refusé à *Moto Revue* l'autorisation de faire passer les concurrents des Six Jours sur les 20 km. de la Route Nationale 30 de Gournay à La Haye, vers Rouen. C'est sur cette portion de route que Clech s'éreinta la clavieule ; il y a deux ans. Vous avez bien lu : Route Nationale N° 30. Mais oui ; aussi, on se demande dans les milieux intéressés s'il n'y aurait pas lieu d'organiser une quête pour l'offrir à la voirie intéressée ou de l'aider à dépenser les sous qu'elle a dû toucher en vue de la réfection de sa route nationale. Rougissons à la place de tels incapables ; ça nous fera ni plus chaud, ni plus froid mais c'est simplement honteux !

Le Monde Motocycliste

Enfin, on y arrive...

Mais oui ! nous avons dit combien nous serions heureux que l'industrie motocycliste, à laquelle le pays doit beaucoup, fût au palmarès de la nation. Nous apprenons que la Société d'Encouragement au Progrès dont le président est l'ancien ministre du Commerce et du Travail, M. Couyba, vient de décerner et de remettre par l'entremise de M. Oziaux, le président du M. C. de la Seine, sa médaille d'honneur à M. René Gillet. Beau ruban vert, mauve et rouge ! deviendra-t-il bientôt monocolor et... d'un beau rouge que depuis si longtemps tout notre sport réclame pour le père de l'industrie motocycliste ?

On se marie dans notre monde

M. A. Bourdin est un actif agent d'Automoto. Cela ne l'empêche pas de convoler en justes noces le 31 janvier en l'église de Puteaux avec Mlle Marcelle Hubert. *Moto Revue* adresse les vives félicitations de tous les motocyclistes aux deux futurs.

Sexé contre Augier

Notre collaborateur Sexé a reçu de Marc Augier une belle carte postale datée de Gènes.

« La traversée de l'Appennin est une synthèse des joies du tourisme hivernal en montagne :

Kilomètres en première : 120.
Bûches : 4 dans la journée du 27.
Degrés en dessous, de 0 à 10.
Vivement vers le Sud. Tout va bien.

Mais, vers le Sud, ainsi que l'en avait prévenu R. S., il aura trouvé la route de Florence et Rome fort pénible en hiver. Toute la péninsule italienne est extrêmement montagneuse, ce ne sont que dures montées sans répit, des virages innombrables, et un sol rocailleux ou boueux. Et il y fait froid. Dès la mi-octobre Sexé n'y a vu, sur les hauteurs, qu'un brouillard épais et glacé ! O sole mio !

La motorisation dans la... gendarmerie

C'est au grave Sénat que l'on traite de cette question qui est réellement à la mode. « En fait dans certaines brigades de Gendarmerie, dit M. Henri Martin, il n'y a que trois chevaux pour quatre hommes (sourires). Ces chevaux honoraires ont chacun, en moyenne, vingt ans, et il est recommandé de ne pas s'en servir pour de longues courses (nouveaux sourires). Ces chevaux honoraires coûtent cependant vingt mille francs par an, et ne servent à rien. Pourquoi ne pas supprimer les chevaux et utiliser de préférence la bicyclette, la moto, et même l'auto... Sur ce, les Sénateurs sont partis déjeuner... »

On sait que la bicyclette n'est pas ignorée des représentants de la Force Publique. Mais il n'y a pas à choisir entre la bicyclette, la moto ou l'auto ; seule la moto remplit les conditions voulues. Bas prix (puisque commande en gros), maniabilité et faible encombrement.



... que le fameux cyclotouriste Pitard vient comme les autres à la moto, chauffant ce qu'il a adoré et adorant ce qu'il a négligé.

... qu'il veut être le premier à lancer un équipement campingmotoriste et, pour cela, va tenter les Six Jours, afin d'être le capitaine-base de nos campings.

... que la firme Baudo, très prisée en Italie, établirait sous peu une 350 cmc, équipée du bloc-Train.

... que cette même firme, profitant de l'exemption des taxes et permis en Italie, sortirait sous peu une 175 cmc. 2 temps et une 4 temps à moteur Train.

... que le marché italien a reçu un coup de fouet douloureux et intéressant des articles récents de *Moto Revue* au point d'être dangereux pour d'autres constructions.

... que les constructeurs de trimoteurs au nom empreint de courtoisie préparaient un nouveau véhicule à capacité et charge utile 500 kilos.

... qu'on parle d'un volant à ce véhicule et d'un pare-brise, et aussi d'un essai concluant sur 500 kilomètres à 50 kilomètres-heure chronométré.

... que cet autre constructeur de tris, au nom assez jeune fille, aurait aussi en construction un véhicule à charge utile plus élevée encore.

... qu'un fabricant de moteurs français hésite à accepter une commande sérieuse de 500 moteurs bicylindre, confirmant en cela l'indécision bien classique des industriels français.

... que le premier Chaise 350 cmc. cultivateurs serait déclaré bon pour le service, en d'autres termes serait adopté pour les Chars d'Assauts de l'armée française.

... que Duracuire, après conseil de revision serait déclaré bon pour le service, en d'autres termes serait adopté pour les Chars d'Assauts de l'armée française.

... qu'un 4 cylindrique deux temps, à deux pistons par cylindre, tournerait en ce moment chez le constructeur du bloc moteur 2 temps cardan essayé récemment.

... que le même principe allait être appliqué à la propulsion d'une moto à brillantes étincelles.

... qu'un concurrent des Six Jours et du Rallye nocturne qui n'eut pas lieu, réclame vigoureusement ses droits d'engagements.

KAMOTSU.

Un peu de tout

Le modernisme vient d'Amérique

En effet, nous avons trouvé dans notre courrier un superbe agenda 1928 que longtemps nous avons souhaité éditer en France par un de nos constructeurs ; c'est l'agent très actif de la marque Henderson, qui a eu enfin cette heureuse idée : elle est heureuse parce que M. Hern a fait cet agenda « motocycliste », on y trouve mille renseignements imprévus, prévus et curieux ; songez qu'il y a 360 conseils différents de 360 constructeurs, il y a 360 trucs de routes, 360 éphémérides, etc., etc. M. Hern a-t-il l'intention de s'attirer une clientèle ardente : qu'il mette à disposition des motocyclistes un tel agenda ! Mais est-ce une charge qui ne sera pas par trop lourde ?

A propos de la garantie

Je possède un Radios. Dernièrement, une des attaches de la boîte à pile sèche s'est rompue, détail qui n'affecte en rien la qualité de l'appareil. J'ai adressé cette boîte aux Etablissements Radios pour réparation. Cela m'a été renvoyé quelques jours après avec facture portant la mention : « Gratuit. » Je tiens à vous signaler la correction de cette Maison et l'excellence de son appareil : éclairage puissant pour bourse modeste, je roule la nuit à 80 aussi sûrement qu'en plein jour, mécanique extra simple, entretien nul et lumière parfaite même à l'extrême ralenti. DELSAERT, EU.

Vide Thomas... (non, le videz pas !)

«... Comme dans l'essai de la New-Motorcycle page 8. Je vous vois réparer une déchirure de la tôle en cours de route, (avec du fil de fer ou du chatterton ?) n'exagérez pas... » Dolavias, Lyon.

Réponse : Non, ni chatterton, ni fil de fer... avec une Rustine... Vous n'avez sans doute jamais vu de vieux châssis de voiture réparés en cinq ou six endroits tant ils ont servis : une simple plaque de fer plat ou de cornière que l'on trouve chez n'importe quel charbon ou quincaillier de village ; on la pose à cheval sur la déchirure ; on perce trois ou quatre trous, l'on met des boulons, on des rivets si l'on en trouve et cela ne bouge plus... et maintenant essayez de réparer un tube cassé d'une façon aussi rudimentaire avec des éléments qu'on trouve n'importe où... n'oubliez pas de plus

que j'ai eu l'audace d'affirmer que la tôle employée sur cette moto ne pouvait vraisemblablement pas casser... enfin, quand vous passerez à Châtenay demandez à M. Roy de vous faire voir une fourche accidentée par une rencontre avec un camion... alors vous ferez amende honorable, vous conviendrez que la solidité de la tôle n'a pas besoin de publicité et vous mettrez 100 sous dans la caisse de secours des essayeurs qui, pour mieux vous convaincre, se pilonnent les reins sur les Pavés des Gardes où vous n'oserez probablement pas lancer votre moto, si vous avez quelque affection pour elle et... quelque considération pour vos foies, rates, reins, gros et petit intestins et autres organes plus ou moins internes...

MAXEND.

EN SELLE

En selle ! Le moteur ronronne
Et l'émail au soleil reluit.
Le temps est beau, la route est bonne,
Et, sans heurt, sous nos pneus s'enfuit.

Mais s'il pleut, s'il neige ou s'il vente,
Si le chemin est cahoteux,
Sans murmure et sans épouvante,
Qu'importe ! nous roulons heureux !

Nous sommes les motocyclistes
Qui vont par plaines et par monts,
Sur les routes et sur les pistes,
Aspirant l'air à pleins poumons,

Motocyclistes intrépides,
Virant court et pétaradant,
Nous filons sur nos chers bolides,
Dans la poussière et dans le vent.

Et, lorsque de son manteau sombre,
La nuit couvre les grands bois bleus,
On nous revoit, poursuivant l'ombre
D'un faisceau blanc et lumineux.

En selle ! Et que notre monture,
L'été, l'hiver, le jour, la nuit,
Nous entraîne à sa folle allure,
Vers l'horizon qui toujours fuit !

V. n° 78407

Mise au point

M. Martin ayant traité dans le courrier de la semaine ses conceptions aérodynamiques concernant l'article de M. Maleyre paru dans le numéro du Salon, ce dernier nous écrit :

Les formules que vous employez sont exactes en ce qui concerne les plaques normales à la direction du vent, mais les carrosseries que nous étudions ne sont pas de simples plaques, mais des corps très complexes, plus ou moins cubiques, avec des ailes, des parties saillantes créant de nombreux remous. Il est impossible d'attribuer à ces corps une valeur de K. déterminée. Toute la première partie de mon article traite, du reste, de la détermination, par expérience, de la valeur de ce coefficient. Toutes les formules que j'emploie sont découlées de K. S. V. 2, que vous citez, seule la valeur de K. est différente.

R. MALEYRE.

Les beaux jours vont revenir...

Les beaux jours vont revenir et... votre moto ne sera pas prête ; il lui faudra quelques petits riens. Mais elle ne sera pas en état de rouler dans l'état où elle vient de passer ses quartiers d'hiver : vos câbles seront grippés ou cassés, votre cylindre rouillé, vos chaînes auront de l'arthrite aux articulations, le marteau de votre rupteur sera grippé ; il y aura des rayons dangereusement rouillés et cette petite fuite qu'on avait négligée au moment de remiser a grandi, grandi ; les ressorts de soupapes, sont avachis, un ressort de selle est cassé, les valves fuient ; le bout de ficelle qui maintenait la béquille arrière est cassé ; le fil de fer qui haubannait le marchepied est rongé à cœur par la rouille ; le chatterton qui remplaçait ce petit écrou a éclaté de froid, bref, c'est à ne savoir par quel bout commencer pour remettre de l'ordre dans tous ces bricolages et échanger tous ces à-peu-près contre des pièces plus mécaniques. Alors, on hésite à se mettre à l'ouvrage et, la veille de rouler, on se décide à aller trouver le réparateur déjà surchargé de travail par l'approche de la saison.

Motocyclistes n'attendez pas ; confiez de suite votre machine au spécialiste ; vous n'avez pas de mécanicien attitré ? le vôtre dédaigne ces petites réparations que vous désirez ? vous ne savez où aller ? tous ceux qui sont allés à Moto-Hall, avenue des Termes, chez M. Habert, vous diront que c'est le mécanicien le plus consciencieux, le plus aimable et qu'il ne laisse pas tomber ceux qui ont besoin de la plus infime bricole.

Nos Visites aux Usines

Préparation des fils d'amiante par la machine dénommée : l'ourdissoir

Minerai d'amiante à l'état naturel



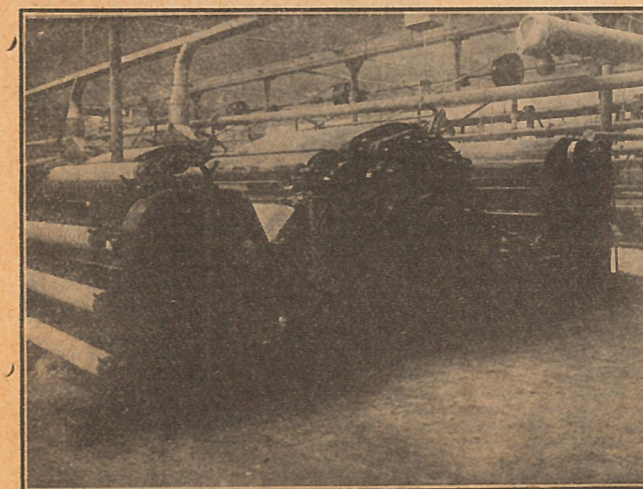
Le mot « Ferodo » est si universellement répandu qu'on a grande tendance à généraliser et à appeler de ce nom une garniture de freins quelle qu'en soit l'origine, comme on a tendance à confondre Waterman avec tous les stylos, Gillette avec tous les rasoirs, Kodak avec tous les appareils photographiques ; c'est là le résultat d'une vogue générale mais qui peut parfois faire prêter à confusion.

« Ferodo » est la marque propre d'un produit déterminé utilisé principalement pour les garnitures de freins, les disques d'embrayage, etc... Ce mot est un dérivé du nom de M. Frood, le premier qui eut l'idée d'appliquer aux freins un bandage filé et tissé et qui, parti d'une vieille espadrille est arrivé à la suite d'expériences et d'essais sans nombre, à employer l'amiante, minerai filamen-

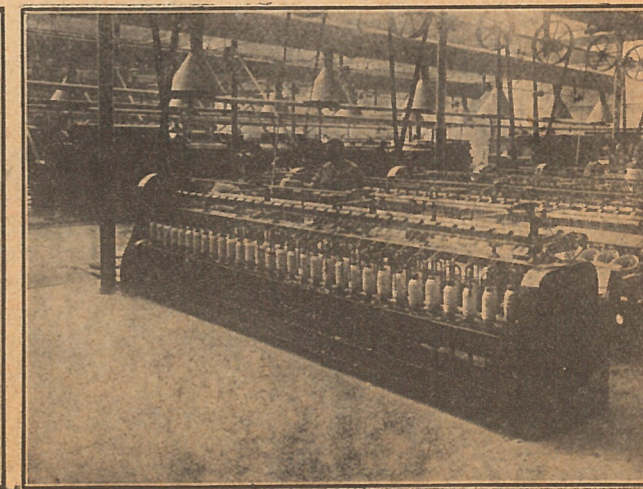
teux, ininflammable et résistant à des températures élevées.

La Société Ferodo est donc, en quelque sorte, la fille unique de M. Frood, puisqu'elle a été constituée la première pour exploiter l'invention de cet homme de génie et à qui l'industrie automobile, entre autres, doit tant.

Il était donc tout naturel pour enseigner à nos lecteurs la façon de fabriquer les gar-

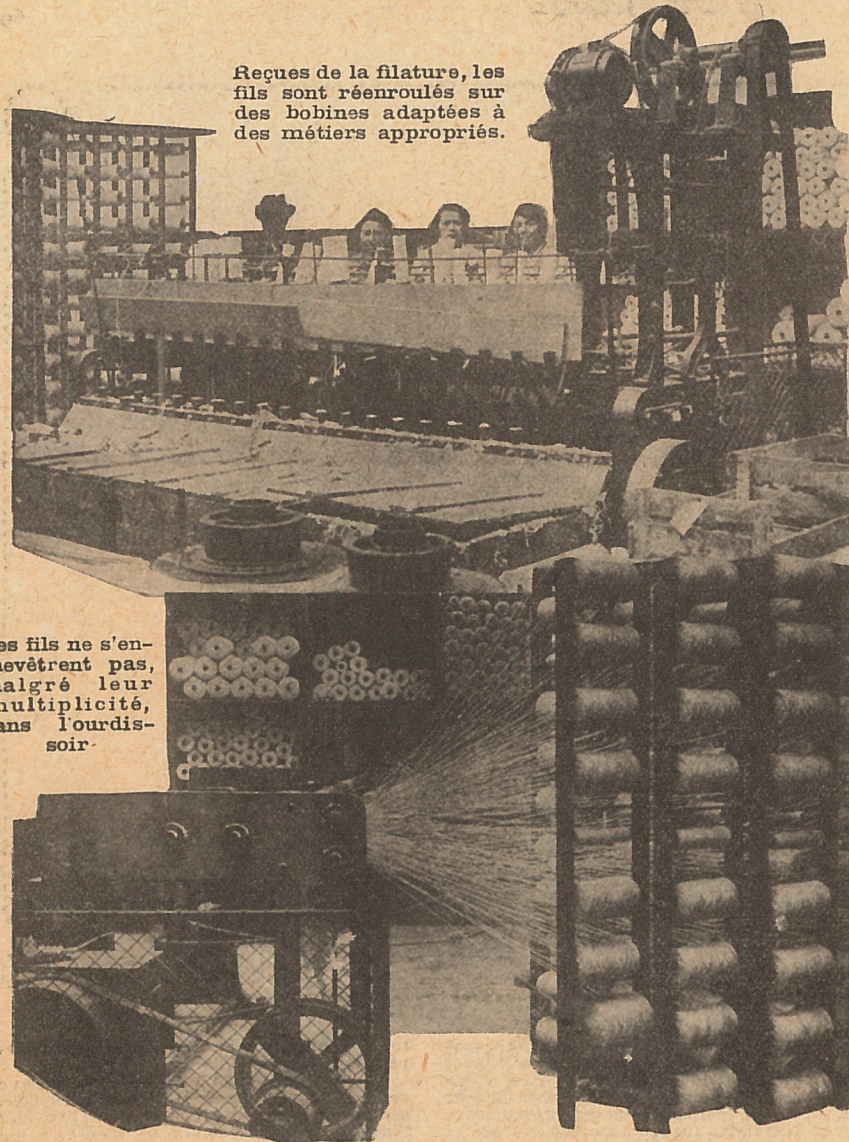


Les cards à filer sont de belles machines dont le prix de revient est très élevé

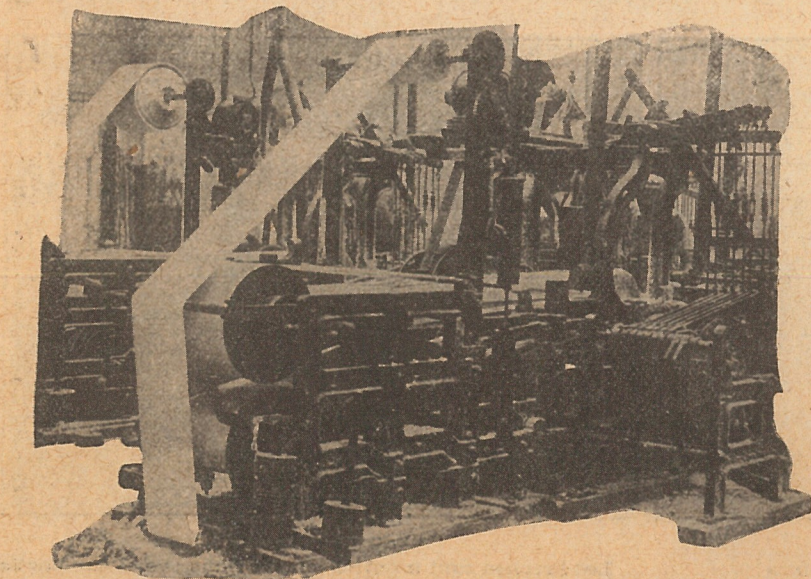


Les broches sont montées sur les bans : voici une partie de l'atelier de filature

Reçues de la filature, les fils sont réenroulés sur des bobines adaptées à des métiers appropriés.



Les fils ne s'enchevêtrent pas, malgré leur multiplicité, dans l'ourdissoir.



Un métier à tisser d'où sort, à l'extrémité, la bande déjà tissée

nitures de freins, que *Moto Revue* fit appel à la plus ancienne en date, à la plus réputée aussi, des maisons spécialisées dans ce genre d'industrie.

La Société Ferodo possède, à Saint-Ouen, de vastes usines de 7.000 mètres carrés qui vont être bientôt de 15.000, dès que les nouvelles constructions, en cours, seront achevées ; elle possède également deux autres usines dans l'Orne et une également à Niort ; c'est assez dire quelle doit être l'importance de la production de cette énorme entreprise.

Après une visite à M. Vandier (administrateur délégué et directeur général de la Société Anonyme Française du Ferodo) et à M. Péliissié, directeur commercial, nous nous rendons à Saint-Ouen où nous sommes reçus et pilotés par M. Brugière, directeur général des fabrications.

M. Brugière, avant de nous faire assister aux différentes phases des opérations effectuées à Saint-Ouen, nous apprend brièvement et clairement ce qu'est, en réalité, le « Ferodo »

Le « Ferodo », avons-nous dit plus haut, est fabriqué avec un minéral filamenteux d'où l'on tire l'amiante ; ce minéral se trouve principalement au Canada, en Afrique du Sud et en Russie ; il existe en qualités différentes, plus ou moins propres à l'utilisation qui nous intéresse. Celui qui est sélectionné par Ferodo est l'amiante blanc « Chrysotile » de type supérieur, préféré à la Crocidolite, amiante bleu qui ne présente pas les mêmes qualités de longueur de fibres, de souplesse et d'uniformité de section.

Le produit, premier nommé, se trouve donc supérieur non seulement au point de vue emploi, mais aussi au point de vue des différents traitements qu'il a à subir, depuis son extraction jusqu'à la dernière phase de fabrication.

Cette fabrication commence dans les usines de l'Orne.

Le minéral d'amiante, quand il arrive à la filature, est d'abord broyé dans deux énormes meules, d'où il sort sous forme d'une sorte d'étope poussiéreuse, soumise ensuite dans d'autres appareils, appelés Wilows, à un criblage de purification.

Une autre série de machines, les effilocheuses, prennent ces étoupes purifiées de toute impureté, ouvrent les fibres de l'amiante une par une et rendent à la matière toute sa souplesse, sa finesse et ses autres qualités naturelles qui permettent alors aux « cardes-fileuses » de diviser les copeaux d'amiante, de les raccorder et de les filer en mèches de trois à quatre millimètres d'épaisseur qui s'enroulent automatiquement sur des bobines, dès leur sortie de l'appareil.

Ces mèches, sans consistance, sont reprises par une autre machine, le banc à broches, qui les transforme en un fil résistant ; ces machines, dirigées par des femmes, demandent un coup d'œil extraordinaire et une dextérité remarquable pour rattacher, en marche, les mèches qui peuvent se casser.

Viennent ensuite les bancs à retordre qui assemblent ces fils pour en faire des chaînes de tissage plus épaisses et plus solides ; d'autres machines enroulent des fils d'amiante autour d'un fil de cuivre qui accroît de ce fait la résistance.

Toutes ces opérations des usines de l'Orne étant terminées, l'amiante filée arrive ensuite à Saint-Ouen où sont les filatures et les divers ateliers de traitement chimique.

Le premier travail des usines de Saint-Ouen consiste, toujours à l'aide des machines, à transposer, sur des bobines et canettes, les rouleaux de fil d'amiante reçus, ces bobines et canettes étant appropriées aux différents métiers qui effectuent le tissage.

Les métiers à tisser reçoivent des bandes de largeur variable, suivant l'utilisation future, bandes composées de fils d'amiante rapprochés à l'ourdissoir, machine qui prépare ainsi le travail du métier à tisser ; le métier reprend donc ces rouleaux de fils ourdis et compose un enchevêtrement magique, mystérieux et ordonné des fils, les amalgamant en un tout homogène, en une trame spéciale dont la texture a été déterminée, à la suite d'expériences nombreuses, pour résister sans déformation à tous les efforts de traction, d'écrasement, d'échauffement, de différences de dilatation auxquels le Ferodo sera soumis entre les mâchoires du frein.

Il y aura donc, cela se conçoit, plusieurs modes de tissage, une demi-douzaine environ

suivant le genre d'utilisation pour lequel le produit aura été conçu.

Ici également, l'intelligence et la dextérité de l'ouvrier complètent l'automatisme de la machine ; il faut sans cesse parer à une rupture de fil et savoir voir sur cette toile d'araignée qui « brouille » les yeux non exercés.

Les métiers au cours de leur travail se couvrent rapidement d'une sorte de duvet d'amiante qui est continuellement sucé par des aspirateurs puissants, qui accomplissent à la fois une œuvre d'hygiène, de salubrité et de récupération, ces déchets ayant, en effet, une utilisation définie.

Le produit tissé sort des métiers sous forme de toile blanche, épaisse, spongieuse, duveteuse et sans rigidité, en rouleaux qui vont dès lors subir les différents traitements thermiques, chimiques et susceptibles de lui donner ses qualités définitives et durables.

Le premier traitement consiste en une opération d'étuvage et ensuite en une imprégnation dans les cuves dont seul le couvercle émerge du sol et qui se développent en profondeur ; toutes les manutentions se font à l'aide de ponts roulants, tout est silencieux, tout est contrôlé par des appareils enregistreurs ; les opérations se chevauchent, étant donné le nombre de cuves, d'autoclaves et d'étuves, si bien qu'au bout d'un certain temps, l'apparition de rouleaux passant, tour à tour, et dans le plus absolu silence, du blanc au noir, semble être un mystérieux tour de passe-passe à l'aide de gigantesques cornets. Cette sorte de vulcanisation terminée, l'amiante mérite désormais son nom de « Ferodo ». N'oublions pas de mentionner que les produits chimiques de traitement sont fabriqués chez Ferodo même.

**

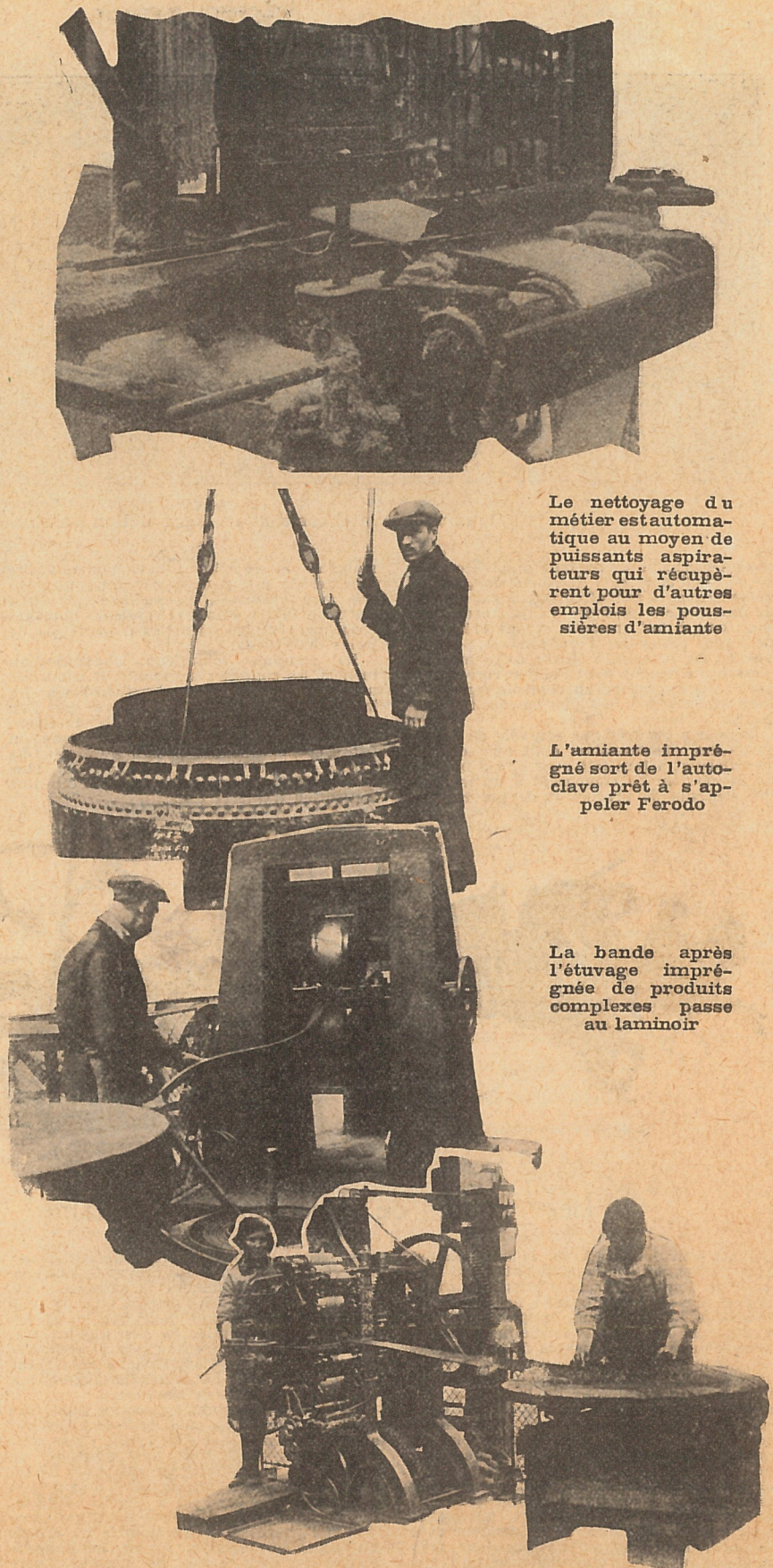
Viennent ensuite les ateliers qu'on pourrait appeler « d'adaptation » du produit où le « Ferodo » noir (amiante armé de laiton) et le « Ferobestos » jaune (amiante non armé), également durs et résistants, mais correspondant à des adaptations différentes, sont préparés, débités, formés, calibrés, pour répondre aux multiples usages que l'on attend d'eux.

Ces ateliers d'adaptation découpent donc le Ferodo aux mesures requises, calibrent, mettent en forme, matriculent, qu'il s'agisse de garnitures de freins, de disques d'embrayage, de rondelles d'amortisseurs, etc... Tout ce travail est effectué à l'aide de machines plus ingénieuses et plus remarquables les unes que les autres et que l'on aurait assez tendance à décrire une par une si la place le permettait, depuis les petites machines à découper, en passant par les machines à imprimer et par la presse de 1.500 tonnes dont l'aspect dégagé ne révèle pas la formidable puissance.

**

Voilà pour la fabrication propre, mais il y a, à côté d'elle, la complétant, l'améliorant, la contrôlant, deux autres ateliers qu'on ne peut pas ne pas citer : les laboratoires chimiques et physiques. Dans le premier, tout ce qui touche de près ou de loin aux problèmes qui intéressent « Ferodo » est trituré, disséqué, analysé ; le laboratoire sert non seulement à contrôler, par prélèvements, chaque fabrication en cours, mais il travaille sans cesse à l'amélioration des traitements de l'amiante ; il ne peut, en effet, y avoir d'arrêt dans l'amélioration des méthodes ; l'accroissement constant de la vitesse des voitures nécessite une adaptation constante et parallèle des produits utilisés pour le freinage ; puisqu'on ne peut augmenter à l'infini le diamètre des tambours, il faut trouver moyen de tirer toujours un parti meilleur des surfaces à peu près constantes que les fabricants de garnitures ont à leur disposition pour assurer le freinage.

Ce laboratoire est complété par un autre laboratoire d'expériences pratiques où les garnitures en cours et les nouvelles formules sont soumises à des essais scrupuleux et

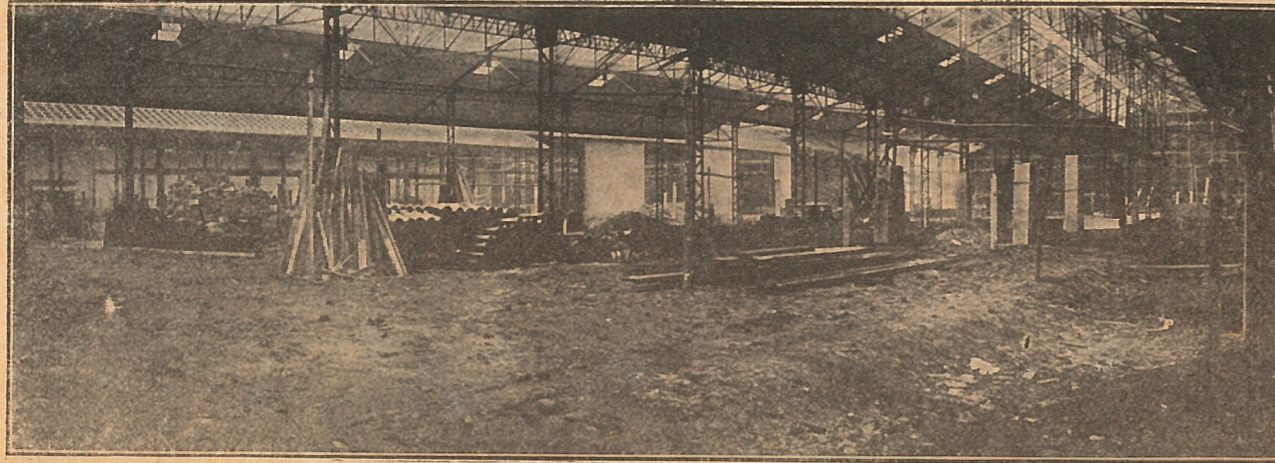


La machine à imprimer le nom de la firme « Ferodo » qui garantit l'authenticité du produit

Le nettoyage du métier est automatique par le moyen de puissants aspirateurs qui récupèrent pour d'autres emplois les poussières d'amiante

L'amiante imprégné sort de l'autoclave prêt à s'appeler Ferodo

La bande après l'étuvage imprégnée de produits complexes passe au laminoir



De nouveaux ateliers sont en construction à Saint-Cuen (Seine)

scrupuleusement enregistrés, essais de puissance, d'allongement de distorsion, de déformation, d'échauffement, etc... Inutile de dire que ces machines d'expérimentations sont tout à fait spéciales et ont été créées de toutes pièces par Ferodo même, pour les besoins de la cause : ainsi : cette machine d'essai, d'efficacité dont l'action correspond, avec les avantages d'un contrôle rigoureux, à un véhicule de 3.000 kilos lancé à 100 kilomètres à l'heure.

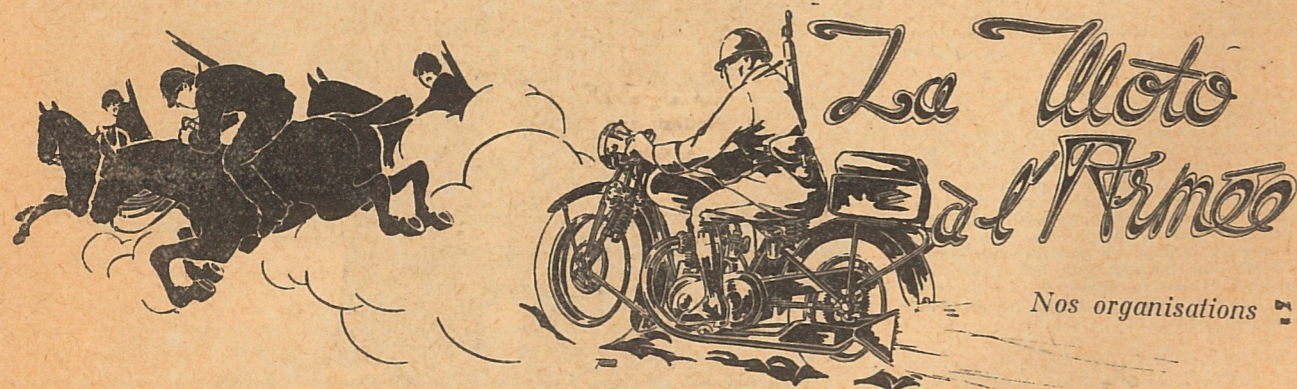
Ferodo a compris que son rôle de sauvegarde des vies humaines était une sorte de sacerdoce et a tout fait pour être à hauteur de sa mission. Le comparant à un médecin qui s'efforce de prévoir et de prévenir les

maladies de ses clients, nous pouvons dire que Ferodo est, pour ces éternels menacés que nous sommes, le meilleur préventif contre les interventions chirurgicales et autres conséquences plus ou moins désastreuses de freins défectueux.

Le scrupule minutieux, l'organisation modèle, les contrôles incessants, le choix des matières, la sélection de l'outillage, les laboratoires merveilleux, tout ce que l'on voit aux usines « Ferodo » de St-Cuen, prouve, d'une façon précise, éclatante, la haute conception que chacun a de son rôle à tous les étages de cette Société qui, plus qu'une affaire commerciale, semble être une institution d'intérêt public...

Une marque qui veut s'imposer

C'est la Royal Enfield, le modèle 501, 500 cmc., à soupapes latérales. Un certain Eddie Roberts vient de partir de Capetown, là-bas, dans le Sud-Africain, avec l'intention de faire le tour de l'hémisphère africo-européen. De Capetown, il englobera des milliers de kilomètres par le South-Africa, l'Egypte, la Palestine, la Turquie, la Bulgarie, la Serbie, l'Australie, l'Allemagne et arrivera à Paris où son engin sera exposé chez Pierre Psalty, puis il filera vers l'Angleterre où il s'arrêtera à Brooklands au Racing-track. Décidément R. Sexé fait des adeptes et puis... c'est du bon travail que ces randonnées sérieuses !



Les cours de préparation militaire "Moto-Revue"

Il est bon de revenir sur la question des buts à atteindre : buts immédiats aussi bien que buts lointains. Comme buts immédiats, rien de plus simple : donner à nos élèves des connaissances théoriques amplement suffisantes pour leur permettre d'être des motocyclistes accomplis et non pas des gens affolés lorsque le moteur ne répond pas au premier coup de kick. Mais — et nous y insistons — nous nous contenterons de la théorie, car nous voulons laisser la pratique à ceux qui sont spécialisés en cette matière. Apprendre à conduire n'est rien. La majorité des aspirants-motocyclistes sont d'anciens cyclistes pour qui le problème de l'équilibre est résolu depuis le jour où ils ont fait leur premier kilomètre en vélo. Que leur manque-t-il ? Les connaissances mécaniques nécessaires pour ne pas confondre le carburateur et le pot d'échappement et ne pas leur faire supposer que la pipe d'admission sert à fumer du tabac blond ! La conduite par elle-même

n'est pas très difficile et, en s'adressant à une école, le candidat a le maximum de chances de réussite. Evidemment la possession du permis de conduire à l'arrivée au corps est indispensable ; il faut donc que les élèves prennent la précaution de s'en munir. Mais nous ne nous occuperons pas personnellement de cette question. Donc, études théoriques ayant pour but immédiat l'obtention certaine du permis de conduire.

Nous pouvons envisager, comme buts plus lointains, l'emploi du motocycliste à l'armée : ainsi que nous l'avons déjà dit, l'idée fait, son chemin et il n'est pas téméraire de prédire que l'initiative prise par *Moto Revue* ; il y a déjà près d'un an sera, avant peu couronnée de succès. M. le Général Maurin, qui s'occupe très activement de la motorisation à l'armée saura reconnaître les efforts faits en ce sens et surtout les services inappréciables que peut rendre une moto bien conduite et bien entretenue.

La voie est tracée... A nous de la suivre hardiment.

Il nous écrit :

Quelques mots peut-être un peu tardif, mais je vous prie de m'excuser, pour vous remercier d'avoir eu l'obligeance, après avoir suivi vos cours motocyclistes, de vous être occupé de moi.

Depuis quelque temps j'ai été affecté, comme agent de liaison motocycliste et sans votre appui, je serais resté simple disponible et comme cela les cours que j'ai suivis servent à quelque chose et vous n'avez pas travaillé pour rien. Vous pourrez en faire part à vos nouveaux élèves, si toutefois les cours continuent.

G. Henry



Organisés par **MOTO REVUE**, avec le concours du journal **Le Matin**, 22 au 27 janvier 1929

Les Coupes

Il est attribué dans chacune des catégories 175, 250, 350 et 500 cmc., une Coupe dite des Six Jours d'Hiver de *Moto Revue*. Cette Coupe sera remise à l'équipe des deux concurrents désignés

à l'avance ayant conservé le maximum de points à l'arrivée. En cas d'*ex-aequo*, on fera intervenir le poids total transporté et, en ordre de marche, y compris pilote (et passager s'il y a lieu), la cylindrée étant uniformément de 175, 250, 350 ou 500 cmc. pour chacune des caté-

gories. Il est prévu également une Coupe pour les sidecars, pour les voitures à trois roues et pour les voitures à quatre roues ; mais, pour ces trois dernières catégories, la Coupe sera attribuée à un seul véhicule, d'après les mêmes règlements que ci-dessus.

Les Engagés aux Six Jours d'Hiver

Les numéros à la gauche des noms correspondent aux numéros des concurrents pendant l'épreuve.

Motos				
175 cmc.				
1	Hubert, O. S. A. Liberty I.	40	Courteuse, Griffon.	
2	Fardeau, O. S. A., Liberty II.	41	Ledran, Marc.	
3	Doursain, O. S. A., Liberty III.	42	Carré, F. N. I.	
4	Mouret, Rovin I.	43	Mainguet, Utilia.	
5	Cottureau, Rovin II.	44	Laffeur, F. N. II.	
250 cmc.				
7	Y. Court, Propulcycle I.	45	Debaisieux, Monet et Goyon.	
8	A. Touzet, Propulcycle II.	46	Kretz, C. P. Roléo II.	
9	Méaulle, Favor.	47	Chéret, Jack-Sport.	
10	Leroy, Royal Sport I.	48	Pottier, Soyer I.	
11	Barthelemy, Royal Sport II.	49	Proal, Soyer II.	
12	Maisonnette, Vélocette.	50	Bignon, Soyer III.	
13	Lacaze, Le Grimpeur.	51	Maillard-Brune, Vélocette III.	
14	Saussay Marceau, Terrot II.	52	R. Sexé, Gillet-Herstal I.	
15	Saussay Raymond, Terrot I.	53	Dumoulin Gillet-Herstal II.	
16	Sourdot, Monet-Goyon.	54	Benoit, Motorhony'x III.	
17	Aublay, Stella.	55	Blanchard, Motorhony'x IV.	
18	Rob. Fauvarque, Jean Thomann.	56	Doyen, Terrot III.	
19	Henger, Marc.	57	Charles, New Map I.	
20	Milhoux Géco-Herstal I.	58	Gayot-Monet et Goyon.	
21	X..., Géco-Herstal II.	59	Leleu (indépendant).	
22	Liaudois, Motorhony'x I.	60	Blangeot (indépendant).	
23	Pichon, Motorhony'x II.	61	Collas (indépendant).	
24	Begnez (professionnel).	62	Perrinet (indépendant).	
25	Lardenois (professionnel).	63	Prévost (professionnel).	
26	Gruyère (professionnel).	64	Jacob (professionnel).	
27	Baudart, San Sou Pap I.	65	Venin (indépendant).	
28	Sternay, San Sou Pap II.	66	Bilo (indépendant).	
29	Spruytte, San Sou Pap III.	67	Louis (professionnel).	
30	Pitar (professionnel).	500 cmc.		
350 cmc.			78	Virgo, Saroléa I.
35	Huway, Vélocette I.	79	Loret, Gnome-Rhône III.	
36	Fritscher, Vélocette II.	80	Bertheletto, New-Map.	
37	Garouste, René Gillet I.	81	Lerefait, Gnome-Rhône IV.	
38	Lamotte Styl'son I.	82	Berenger, B. S. A.	
39	Gaby de Gisors Styl'son II.	83	Nurbel, Triumph.	
500 cmc.			84	Richer, Royal Enfield I.
			85	Degrady, F. N.
			86	Lovingfosse, F. N. III.
			87	X..., Durandal I.
			88	Leclère Saroléa.
			89	X..., Durandal.
			90 Bontillier, Saroléa	
			91 Naas, Gnome-Rhône I.	
			92 Bernard, Gnome-Rhône II.	
			93 Golaz, Ariel.	
			94 Palazzi, Royal Enfield II.	
			95 Gilbert (indépendant).	
			Sidecars 350 cmc.	
			6 Renaud, C. P. Roléo I.	
			Sidecars 600 cmc.	
			69 Cornelis, Royal Sport III.	
			70 Delaunay, Saroléa IV.	
			71 Andrieux Gillet-Herstal III.	
			72 Debay Gillet-Herstal IV.	
			Voitures 750 cmc.	
			74 Fayou, Deguingand I.	
			75 Bardèche, Deguingand II.	
			76 Gaudichet (indépendant).	
			Sidecars 1.000 cmc.	
			97 Erard, René Gillet II.	
			Cyclocars 500 cmc.	
			31 Feger Monotrace-Roten.	
			Voitures 1100 cmc.	
			98 Thiery, Clément-Rochelle.	
			Voitures 1500 cmc.	
			99 N. de Berc, Indépendant.	
			Voitures 2 litres.	
			100 De la Forest (Talbot).	



Le Bal de Moto-Revue s'annonce comme un succès

le 19 janvier Salle des fêtes du "Petit Journal", 21, Rue Cadet

Entrée : 5 fr. cavaliers, 3 fr. dames

La commune libre du Vieux Montmartre descend de la Butte au grand complet

Le bal commence à 21 h. 30 — L'orchestre « cuivré » et vibrant

L'orchestre

Il sera composé d'instruments vibrants : jazz et cuivres afin de maintenir jusqu'au matin l'entraînement général. Les danses seront exclusivement populaires ; toutes danses de style qui n'intéressent qu'un petit nombre de danseurs au détriment des autres seront bannies.

Des Intermèdes...

Mariage. — Le bal débutera par un Mariage : chaque cavalier recevra une enveloppe blanche, chaque cavalière une enveloppe colorée, dans laquelle se trouvera un numéro : aux premières mesures de l'orchestre, chacun devra retrouver le numéro correspondant et danser la première danse avec le ou la partenaire que le hasard lui aura indiqué. La première danse ne finira que lorsque tous les couples seront formés.

Exhibition chorégraphique. — Mlle Ginette d'Hauteville, âgée de 7 ans, est une des vedettes de la danse enfantine à l'Opéra, dansera une sélection sur le ballet de Sylvia.

Cotillon. — A une heure désignée, chaque danseur ou danseuse devra aller retirer, contre la souche qui sera restée en sa possession, un cotillon : nous attirons l'attention sur le fait que chacun aura son cotillon assuré, par conséquent, aucune bousculade.

Quelques chants : Entre temps, quelques comiques égayeront l'assistance. Il est recommandé à chacun de faire silence à ce moment.

Les Elections en vue de la Mi-Carême

C'est M. Sabatier, député, président du Comité des Fêtes de la Ville de Paris, qui présidera à l'élection des Reines qui participeront au cortège de la Ville de Paris de la Mi-Carême, sur les chars du Comité des Fêtes.

Trois élections éliminatoires :

La reine de l'Industrie motocycliste, élue par le Comité des Fêtes présidé par M. Sabatier, parmi les candidates présentées par les constructeurs, les garagistes, les fabricants et tous ceux qui s'occupent d'industrie ou de commerce motocycliste.

La Mascotte des Clubs, élue parmi les candidates présentées par chaque Club.

La Fée de la Motocyclette, élue parmi toutes les demoiselles ou dames présentes au Bal, qu'elles aient ou non participé aux élections précédentes.

L'Election finale

La Reine des Reines de la Motocyclette sera ensuite élue parmi les trois élues Reine, Mascotte et Fée. En conséquence celle, dans la catégorie choisie, venant en second lieu remplacera automatiquement la candidate devenue Reine des Reines.

La tenue

Correcte et seyante sans plus : donc pas de gêne.

MOTO-REVUE

19 janvier. — Bal Moto-Revue.

7 mars. — Mi-Carême Moto Revue.

Cours de préparation militaire, tous les Mardis et vendredis 20 h. 30, 5, rue Saint-Augustin :
Salle des clubs.

FÉVRIER

1. — Cours de préparation militaire.

La Mascotte des Lilas

Le 12 janvier, durant le banquet du M. C. des Lilas fut élue la Mascotte du Club ; après une lutte assez chaude entre Mme Laloy et Mme Cornéris, la femme du coureur bien connu, la victoire revint enfin par 3 voix de majorité à Mme Cornéris qui devient la Mascotte du Club pour la finale de samedi.

Les Candidates

LA REINE DES REINES DE LA MOTOCYCLETTE

sera élue parmi les candidates de chaque catégorie

La Reine de l'Industrie motocycliste

Saint-Martin Automobiles : Mlles Andrée Guat ; Renée Gall ; Marinette Berger.

Maison Augoyat : Mme Thuilliez.
Gnome et Rhône : Mlle Dauphin, etc.

La Mascotte des Clubs

M. C. Versailles : Mme Schubler.
M. C. Seine : Mlle Boyer.
M. C. Banlieue Ouest : Mme Vidy.
Elan M. Asnières : Mlle Manzanelli.

M. C. XI^e arrond. : Mlle Durand.
M. C. Les Lilas : Mme Cornéris.
M. C. Saint-Denis : Mme Gros.
M. C. Vincennes : Mme Goffin, etc...

La Fée de la motocyclette

Elue parmi toutes les dames et demoiselles présentes au bal sans distinction.

Un garage pour voitures

Les motocyclistes et automobilistes pourront venir en véhicule. Un garage a été prévu moyennant ... fr. pour les voitures et ... fr. pour les motos.

Les Reines de Paris et... Montmartre

Les Reines des autres corporations de la Ville de Paris seront présentes au Bal. En outre, nous aurons l'arrivée solennelle et la participation au Bal de toute la Commune libre du Vieux Montmartre qui descendra en cortège de la butte à cette occasion.

Sous les ordres du dictateur...

La dictateur de la commune libre du Vieux Montmartre c'est... Michel Herbert. Sous son impulsion, toute la cohorte montmartroise envahira la salle. L'Eminence grise accompagnera son maître : l'Eminence c'est le célèbre Pierre Labric. Puis, c'est beaucoup une soirée féminine, la Muse de Montmartre : Mlle Simone Pierson, accompagnée de sa grisettes Mlle Germaine Chaudron... Mlle Yvonne Dalem, la gagnante le 25 novembre de la « marche des Catherinettes », une qui a bon pied, gare aux danseurs. Le cœur toujours vibrant à Montmartre : aussi le souvenir ému de Mimi Pinson évoquée par la Mimi Pinson officielle de la Commune : Mlle Briquette. Puis la mobilisation générale de l'armée montmartroise composée de la Garde Mobile entière et « en tenue » sous l'ombre du fameux étendard vert et rouge, conduite par le légendaire capitaine des pompiers Bibendum, assisté de son lieutenant Hamon et encadrant le maire Raoul Guérin et son adjoint Serge.

Enfin, le bataillon discipliné mais de folle gaieté de toutes les « Grisettes » et « Musettes » de la Butte : on ne s'ennuiera pas au Bal du 9 janvier.

Mais c'est Raoul Guérin

On nous demande qui est Raoul Guérin ? mais précisément le doute de nos lecteurs provient de ce que beaucoup s'imaginent que la moto n'a pas encore de ramifications partout. Raoul Guérin, allez-y lecteurs, c'est bien le célèbre dessinateur humoriste dont vous avez les croquis en tête : c'est bien lui qui sera au bal Moto Revue.

Au M. C. dit : La Flèche M. C. Vincennes

C'est Mme Goffin, femme d'un membre du comité qui a été élue à une imposante majorité ; sa suivante Mme Létouard sera la demoiselle d'honneur de ce club.

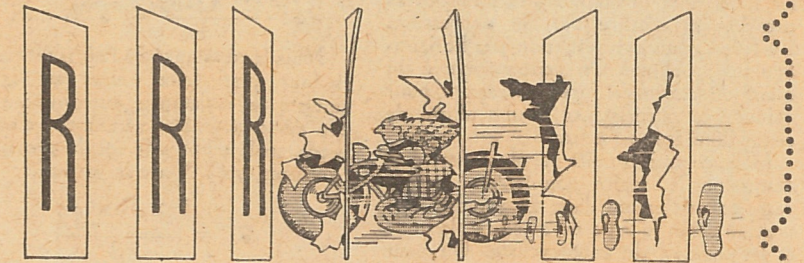
Montrant son activité ce jeune club a déjà retiré une trentaine de cartes pour notre bal de nuit du 19-1-29.

Gnome et Rhône aussi...

En dernière minute, Gnome et Rhône présentera une charmante midinette. Mlle Dauphin, dont on dit beaucoup de bien.

La Résistance de l'Air

par LOUIS RELLEC

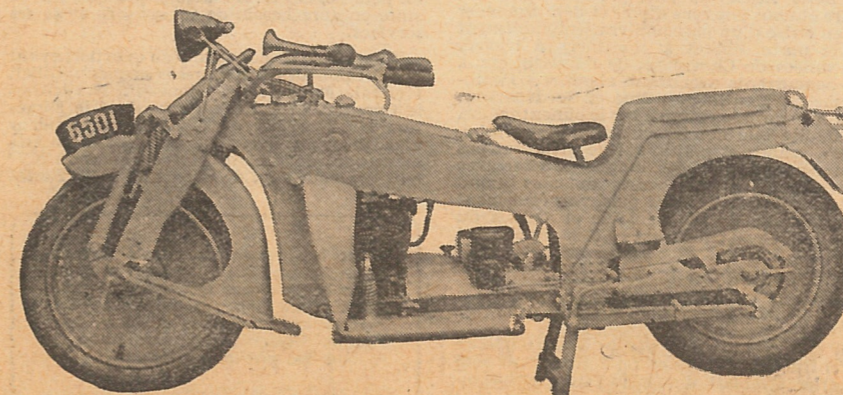
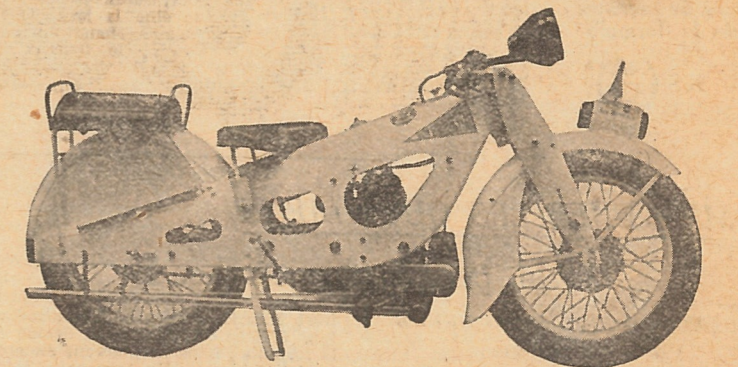
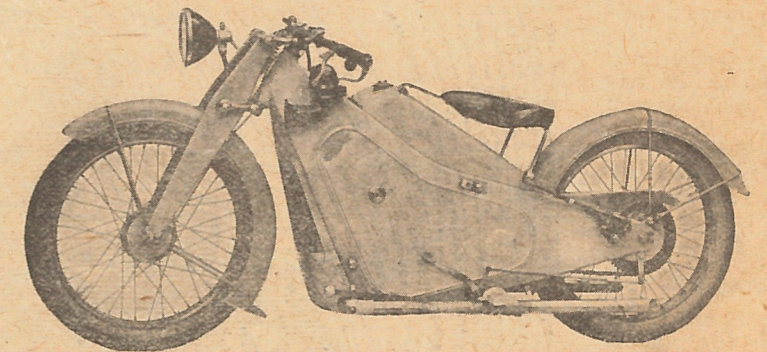


N'INSISTONS pas sur l'importance de la résistance de l'air. Nous savons tous combien un changement de position peut affecter la vitesse d'une machine, car faute d'être abrités par une carcasse profilée, c'est nous-mêmes qui en faisant corps avec notre machine et en offrant le minimum de résistance à l'air, nous nous efforçons de tirer de la puissance de notre moteur le maximum de vitesse. Aux très grandes vitesses, 150 à l'heure ou plus, une légère différence de position se traduit par une variation très sensible de la vitesse, 5 ou 10 kilomètres par exemple, et il est possible que l'adoption d'un casque protecteur permette de réaliser un léger gain. Si une machine est nettement plus vite quand on l'a débarrassée des garde-boue et du porte-bagage, ce n'est pas l'allègement qui intervient, ou s'il intervient c'est pour peu de chose, mais c'est qu'on a supprimé des accessoires qui offraient à l'air une certaine résistance. Aux grandes vitesses, il n'y a rien qu'on doit négliger, et certains raffinements sont parfaitement justifiés. Ainsi, on voit des coureurs envelopper leur fourche dans une petite carcasse de bois profilée ou bien enrouler autour d'elle du chatterton. L'aviation a permis de constater que deux tubes, placés l'un derrière l'autre, offrent une résistance à l'avancement plus grande que s'ils étaient placés à côté l'un de l'autre. Les tubes de la fourche sont comparables à des mâts d'avion et ainsi il est intéressant de les profiler. Récemment, à Brooklands, on pouvait voir une moto où l'on avait couvert d'un capotage la partie inférieure du moteur et la boîte de vitesse et profilé le tube d'échappement. Ces précautions

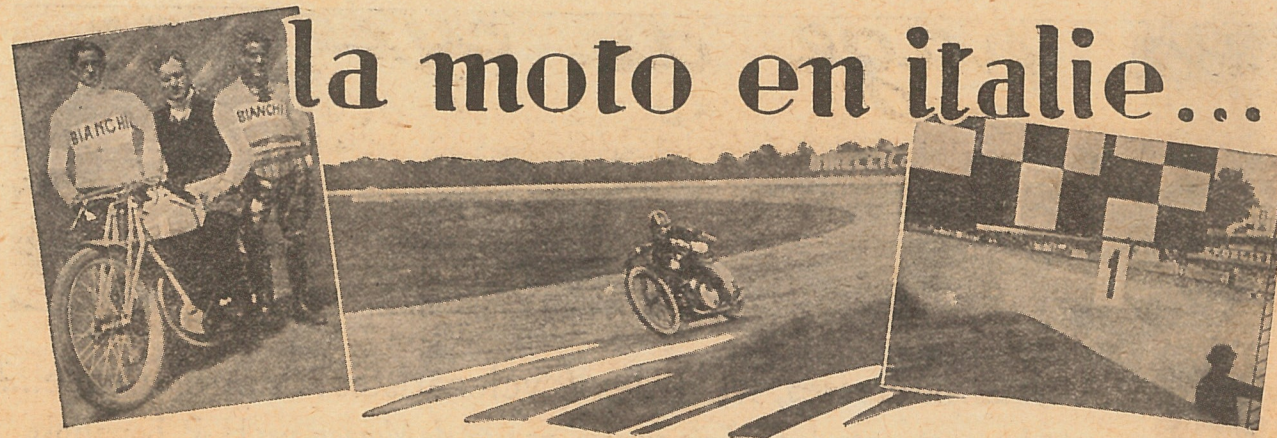
seraient médiocrement intéressantes pour une machine qui ferait du 80, mais elles sont parfaitement justifiées pour une moto atteignant le 160, car à cette dernière vitesse la résistance de l'air est 4 fois plus élevée que dans le premier cas.

On ne se rend pas compte non plus de la résistance offerte par les roues et particulièrement par les roues à rayon. Sur des voitures de course destinées à des épreuves de vitesse pure, les roues sont souvent flasquées au moins les roues arrière. Il

Quelques types de motos aérodynamiques



semble, en effet, qu'on hésite à flasquer les roues avant à cause de l'influence que cela pourrait exercer sur la direction. Mais la résistance offerte par les rayons est certaine, et les petits remous qu'ils provoquent ont leur répercussion sur la vitesse. La surface offerte par la roue à l'air est loin d'être négligeable. Si nous prenons une roue de 650 x 65, cette surface est environ de 422 centimètres carrés environ. Or, pour une telle surface, sur en tenant compte du profil du pneu, nous devons sacrifier, à cent à l'heure, plus de trois-quarts de cheval et à 200 à l'heure plus de 3 CV. Il y a plus, car il faut ajouter à cela la résistance due à l'effet



la moto en italie...

par H.-P. BORESTROKE (Fin, voir Moto Revue n^{os} 305 et 304)

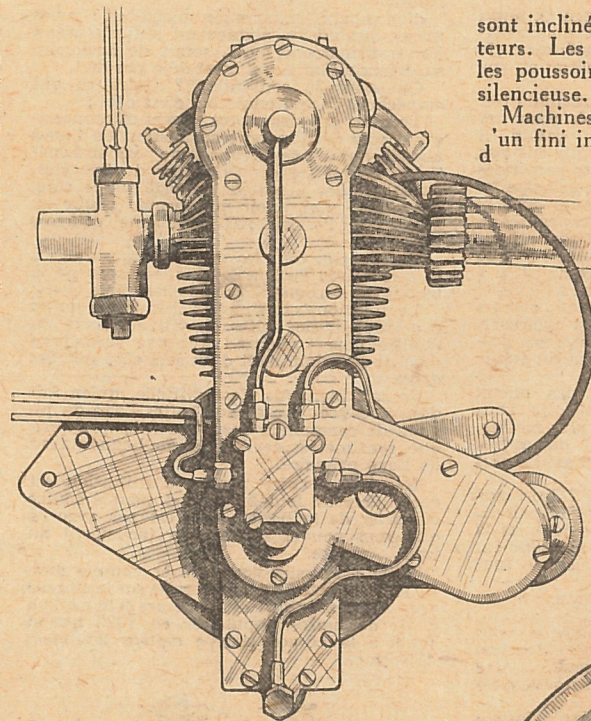
III

La conclusion est que l'effort italien atteint l'effort anglo-français

Frera

C'est une des plus anciennes marques italiennes et une des plus cotées. Elle est spécialisée dans la construction de la moto monocylindrique à quatre temps de cylindrée moyenne et est de conception très classique. Elle construit un 250 cmc., à soupapes latérales culasse détachable, de 60 d'alésage et de 88 de course, volants intérieurs, piston aluminium. La puissance est de 8,5 CV à 4.600 tours. La boîte indépendante donne 3 vitesses.

La 350 S. K. a un moteur de 71 d'alésage et 88 de course, capable de développer 11 CV à 4.500. La culasse détachable est en bronze (on voit que la construction

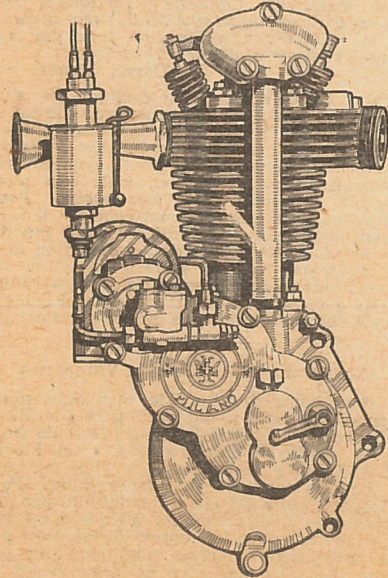


sont inclinées et commandées par culbuteurs. Les cames attaquent directement les poussoirs. Cette distribution est très silencieuse.

Machines de conception très classique, d'un fini impeccable, telles sont les Frera. Pour le sidecar existe également une moto 9-10 CV.

Quelques autres machines intéressantes

Avant de conclure cet article qu'on nous permette de signaler encore quelques autres machines. La petite Benelli a un moteur de 175 cmc. à arbre à cames en

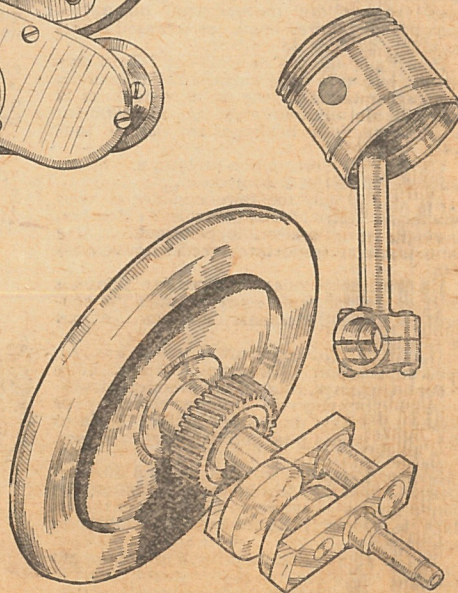


Le moteur Bianchi 175 cmc., à culbuteurs enfermés est d'un dessin très net.

Le Benelli 175 cmc., a. c. t., commandé par chaînes; l'allure de la machine ressemble à l'A. J. S. 350 cmc.

italienne tire un grand parti des qualités du bronze comme conducteur de la chaleur. Les soupapes sont latérales. La 500 S. K. a un moteur analogue de 84,5 d'alésage et de 88 de course, donnant 14 CV à 4.300 tours.

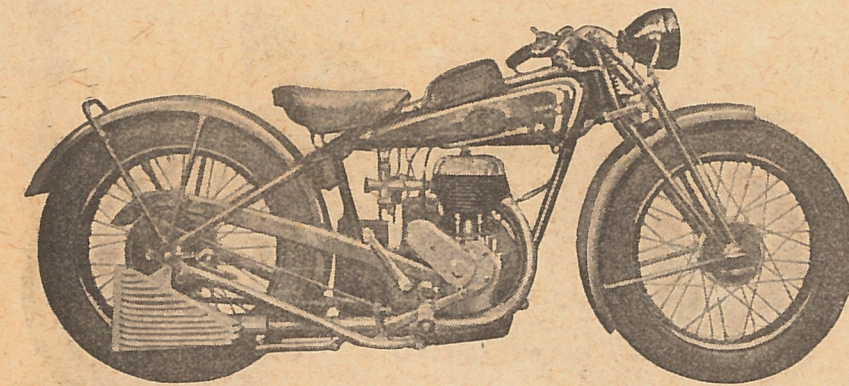
Il y a deux modèles à culasse en tête: le K 2 V de 350 et S. S. V. de 500 cmc. qui ne diffèrent que par leurs dimensions (71 x 88 et 84,5 x 88) et donnant respectivement 17 et 24 CV. Les soupapes



Le vilebrequin, le volant, la bielle et le piston de la Guzzi.

Les possibilités de la moto en Italie

Il semble que le nombre de motos en circulation en Italie ne correspond pas à l'effort gigantesque effectué par les constructeurs et à la très haute qualité de leurs machines. Peut-être et à un degré beaucoup plus accusé que chez nous, y a-t-il un obstacle sérieux: le prix des machines est hors de la portée d'une bonne partie de la clientèle possible. C'est presque toujours dans cet ordre d'idées qu'il faut chercher une explication d'une proportion assez faible de véhicules automobiles dans un pays. Autos et motos sont évidemment capables de multiplier l'activité utile des individus et de créer indirectement de l'argent, mais il est évident que leur achat représente une somme plus ou moins forte et dont il faut pouvoir disposer. En Italie, il y a, malgré le réveil économique, pas mal de gens auxquels leur situation ne permet pas l'achat d'une motocyclette. Nous sommes d'ailleurs persuadés que cette sorte de malaise économique, que ce manque d'équilibre entre les possibilités de production et celles d'achat tendra à s'atténuer. La moto italienne n'est pas assurément une machine bon marché, et cela n'a rien qui puisse surprendre, quand on considère sa qualité et c'est un sérieux obstacle aux exportations, surtout quand le prix est grevé de frais de transport et de douane. Nous pouvons donc dire que la place, d'ailleurs très honorable, occupée par les machines italiennes sur les marchés



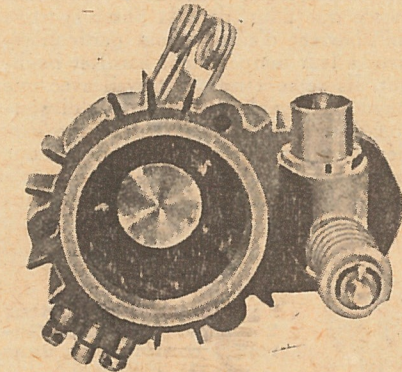
Monaco-Bando est équipée de pneus à basse pression et d'un silencieux en aluminium coulé, du plus bel effet

ête, commandé par chaîne. L'Augusta est une 350 cmc., monocylindrique à 4 temps. Le moteur a un arbre à cames en tête et est d'aspect imposant. La base du carter sert de réservoir d'huile et celle-ci est envoyée sous pression à tous les organes et retombe au fond du carter. La boîte de vitesse est d'une robustesse à toute épreuve. Le cadre est en somme une combinaison d'un cadre central consolidé latéralement par un cadre à double berceau.

Une machine très plaisante conçue pour le tourisme c'est la Nagas Ray. Dans un cadre, dont l'allure n'est pas sans analogie avec celle de l'Indian Scout (exception faite de la fourche à parallélogramme), est logé un bloc-moteur tout à fait remarquable. La cylindrée est de 350 cmc. (70 d'alésage, 90 de course). La vitesse atteint aisément le 90. La culasse est détachable. Les cames attaquent directement les poussoirs des soupapes latérales et la distribution est extraordinairement silencieuse. Silencieux également les engrenages à denture hélicoïdale accouplent le moteur à la boîte de vitesse. Il y a 3 vitesses (1: 5,25, 1: 8,25, 1: 13,65). Le graissage, point si important pour la durée des motos, se fait par une pompe à engrenage à double effet. L'huile arrive sous pression aux paliers, à la tête de bielle, à la distribution, retombe au fond du carter et, de là, est renvoyée au réservoir d'huile. La Nagas Ray, superbe d'aspect est avant tout une machine

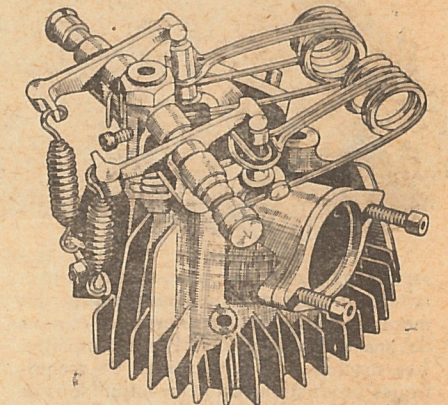
silencieuse, confortable pratique et durable.

Nous avons eu, il y a quelques mois, l'occasion de décrire longuement une autre machine italienne qui est sans doute

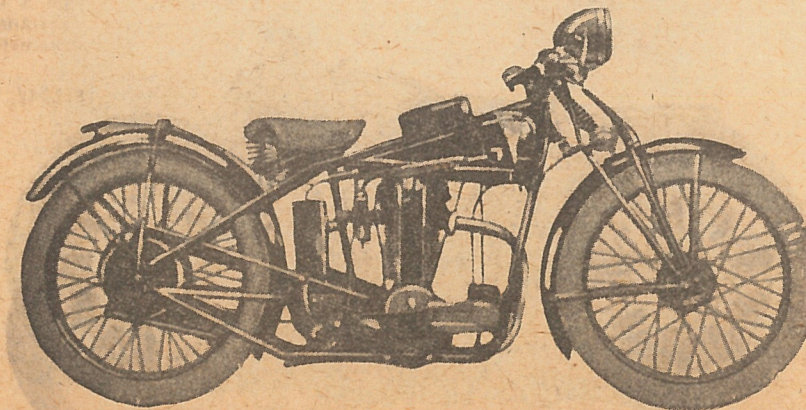


Vue de dessous de la culasse du moteur Guzzi, 500 cmc. à 1 culbuteur.

la plus luxueuse machine du monde, une véritable voiture à deux roues, nous voulons parler de la Carabello. Moteur à quatre cylindres, soupapes latérales, refroidissement par eau, formant bloc avec le changement de vitesse. Transmission finale à cardan. Suspension arrière par ressort spiral. Cette superbe machine doit être enviée de bien des motocyclistes.



Détail de la culasse du Guzzi 500 cmc. à arbre à cames en tête.



La Aliprandi 350 cmc., culbuteurs à cadre, surbaissé en double berceau.

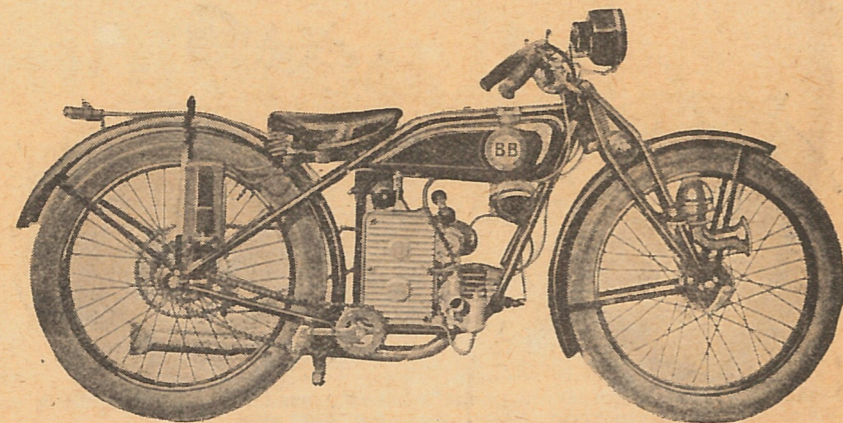
européens correspond parfaitement à leur remarquable valeur. Au point de vue sportif, on peut considérer que les Italiens sont, avec les Belges, ceux qui talonnent le plus les Anglais. Au point de vue commercial, il n'en est pas de même.

L'Italie également manque de routes. Nous jugeons trop les routes italiennes par les autostrades qui ne représentent en somme qu'un faible kilométrage. Les routes d'Italie sont encore en grande partie médiocres, très poussiéreuses. C'est évidemment là encore une cause qui ralentit le développement du motocyclisme en Italie, au moins dans certaines régions.

Les Italiens ont un tempérament sportif. Ce sont de brillants conducteurs, même si laissant de côté les aspects

renommée est mondiale, nous prenons l'amateur. De la fougue, de l'énergie, du sang-froid se joignent à des connaissances techniques très étendues. On a de la mécanique, la belle mécanique en Italie. Nous le savions depuis longtemps par leurs admirables voitures, leurs Alfa Romeo, Fiat, Lancia.

L'Isotta Fraschini est une voiture de luxe qui a la renommée de la Rolls, de l'Hispano, de la Farman ou de nos autres marques de haut luxe. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que l'on retrouve sur leurs motos cette pureté de ligne, cette nécessité de dessin, cette exécution impeccable, cette harmonie caractéristique des productions italiennes. Qu'ils suivent les conceptions britanniques, mais sans aller jamais jusqu'à une imitation



Avouez que la bicyclette à moteur B. B. ne se présente pas mal et que son original bloc-moteur de 130 cmc. a une allure imposante.

mais on travaille aussi à l'étranger, et cela doit nous engager à soutenir cet effort.

On peut, par les exemples donnés, se rendre compte de l'extraordinaire activité des constructeurs italiens. Il sont, plus encore que nous, dans la phase sportive qui convient d'ailleurs tout particulièrement à leur tempérament hardi et bouillant. Ils se sont mis au travail avec une fougue incroyable. Ils ont à leur disposition de merveilleux coureurs d'une hardiesse qui va jusqu'à la témérité, d'une incroyable virtuosité. Ils sont jusqu'à présent les seuls qui aient vraiment, dans

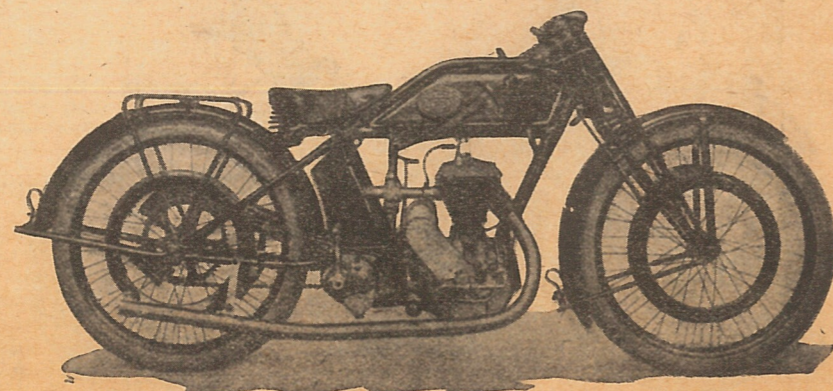
sans doute l'exportation, surtout dans les pays à change bas.

ADDITIF : La Baudo

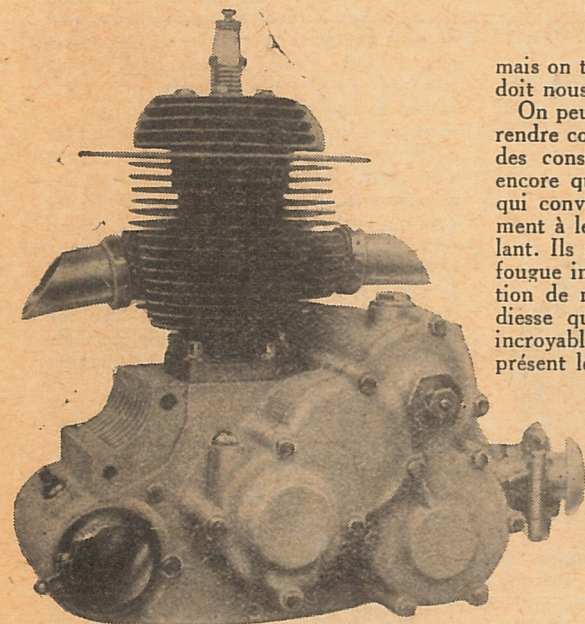
C'est un moteur à soupapes latérales, ayant le rendement des moteurs à soupapes en tête sans en avoir les défauts. Le cylindre en fonte à ailettes très larges, avec tête détachée en aluminium très originale qui rajeunit les avantages de la haute turbulence type Ricardo et antidétonance à étages progressif, type Doa-mois. L'alésage de $85 \frac{m}{m}$ et la course de $88 \frac{m}{m}$ donnent une cylindrée de 499 c3. Les soupapes en acier spécial très résistant. Le vilebrequin en deux pièces avec contre-poids, en acier spécial, trempé et rectifié, travaille sur deux roulements à bille de très gros diamètre. Le piston aluminium, de conception spéciale a deux segments en tête et racleur huile en bas. Les deux cames (une par soupape, sans balanciers intermédiaires), travaillent directement sur les poussoirs munis intérieurement d'un rouleau et presse étoupe. Le changement de vitesse, faisant bloc avec le moteur est renfermé dans le même carter; il est d'un nouveau type épicycloïdale. La commande de l'embrayage se fait par levier à pied et par Bowden à la main du guidon. Le pignon de transmission avec pare-choc, est très facilement interchangeable, même en route.

(Fin) H.-P. BORESTROKE.

l'île de Man, menacé l'Angleterre. Voilà de quoi être fier. La machine italienne actuelle est surtout une machine de luxe dont la conception est aussi impeccable que la construction. Cela vient de ce qu'elle n'est actuellement destinée qu'à une clientèle d'élite, capable d'admirer une belle machine et de se l'offrir. Il en est toujours de même à l'origine. Ceci limite



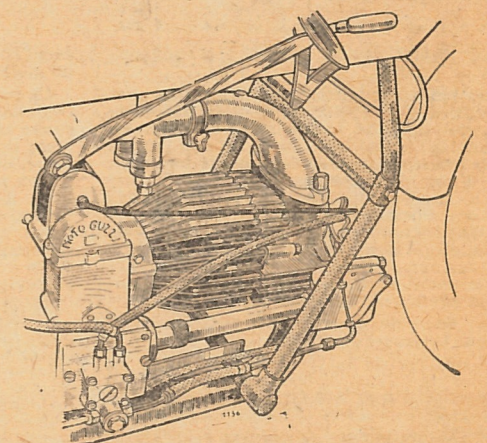
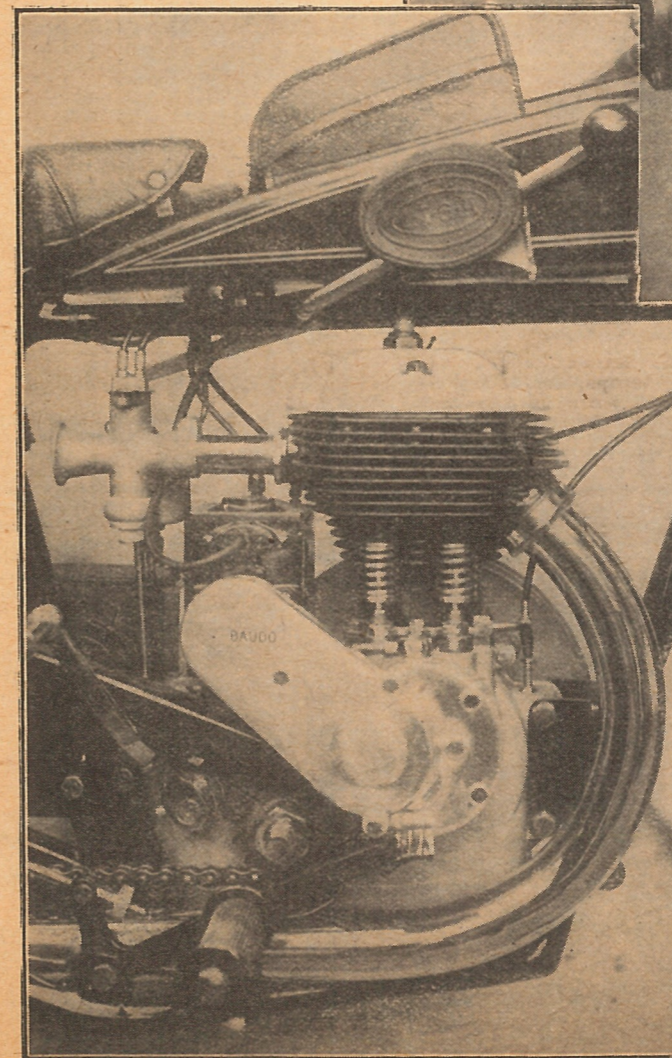
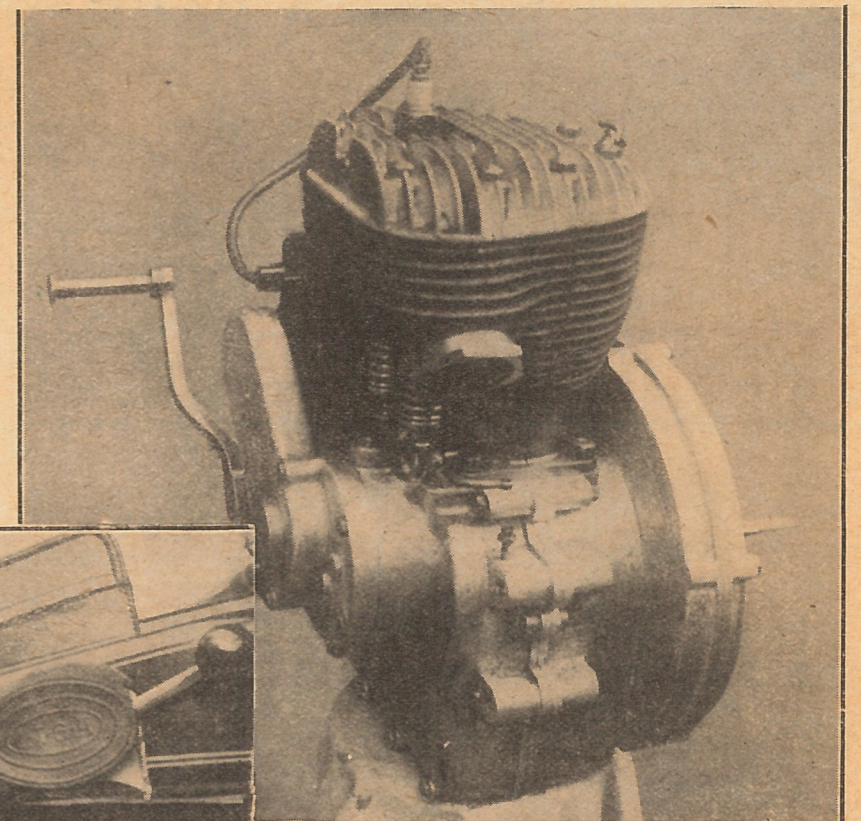
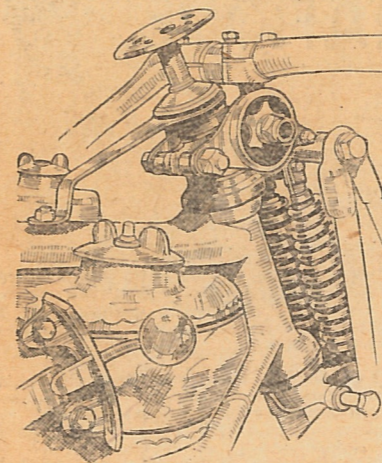
La Frera 500 cmc., type 55 R2 ressemble à l' A. J. S. anglaise,



Le fameux bloc-moteur 2 temps, 350 cmc. Ga-relli, à compression dans le carter.

servile, ou qu'ils restent au contraire parfaitement originaux, les Italiens sont des mécaniciens de tout premier ordre et nous devons en toute sincérité le reconnaître. Les machines italiennes sont de magnifiques productions du génie latin. Nous ne le disons pas d'une manière emphatique, nous sommes trop mauvais orateurs pour viser à l'éloquence, et notre vieux flegme ne s'enthousiasme pas aisément, mais il faut admirer le bel effort italien. De vrai, la moto italienne souffre des quelques défauts que nous trouvons sur le plus grand nombre des motos actuelles et il y a certainement des progrès à faire sous le rapport de la protection contre les éléments et de la facilité d'entretien par exemple. En tous cas, les Italiens sont à la page. Il est curieux de constater qu'actuellement trois pays font des essais de 4 cylindres 500 à compresseur. Ce sont la France, l'Angleterre et l'Italie. Dans l'évolution qu'on peut prévoir, l'Italie ne se laissera certainement pas distancer. Vous faites un panégyrique, nous dira-t-on. Mais ne peut-on rendre hommage à ce qu'on fait ailleurs? Nous travaillons beaucoup en France et avec de merveilleux résultats,

Quelques aspects de la construction italienne



Une excellente réalisation du refroidissement a été adoptée par Guzzi

En haut : à gauche

La direction de la Bianchi est remarquable dans ses détails : le frein de direction réglable et l'amortisseur de fourche sont groupés ; l'élasticité est obtenue au moyen de 2 forts ressorts

En haut : à droite

Baudo est de directive et conception très françaises : son moteur a des analogies avec la firme Train

Le Baudo est un latérales de tourisme dont le succès se précise intensément dans toute l'Italie



Frein de direction « anti-voil » à commande par manette

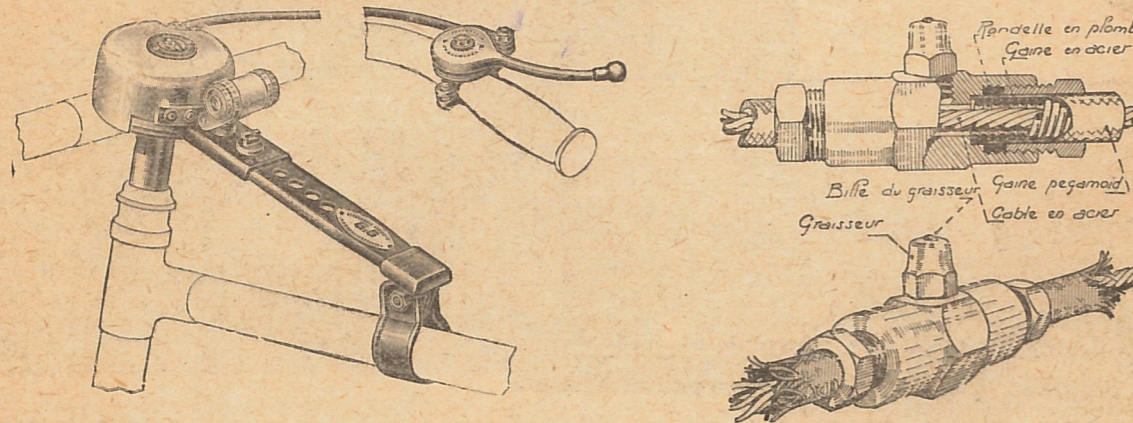
Le frein de direction « Anti-Voil » possède un système de blocage de la direction, évitant le vol de la moto-cyclette qui en est munie, ainsi que les mauvaises plaisanteries. Son réglage est assuré par l'intermédiaire d'une manette et d'un câble gainé, au moyen d'un

sante qu'ils présentent à l'usage avant l'arrêt ou la rupture définitive.

Le graisseur de câble que produit Técalémit est simple comme tout, et, comme toujours, il suffisait d'y penser. Il se compose d'un petit tube à double alésage, le grand alésage, fileté, recevant la gaine, le joint et l'écras qui bloque le tout, cependant que le câble traverse l'ensemble et est mis par un

et poussières qui se trouvent à chaque entrée de la gaine. Si, en effet, l'on graisse par une extrémité, on enfonce en quelque sorte la saleté à l'intérieur du conduit et le remède est pire que le mal.

Les dessins ci-dessous feront clairement comprendre ce qu'est cet appareil, son encombrement et la façon de le monter.



Un frein AV et AR combiné

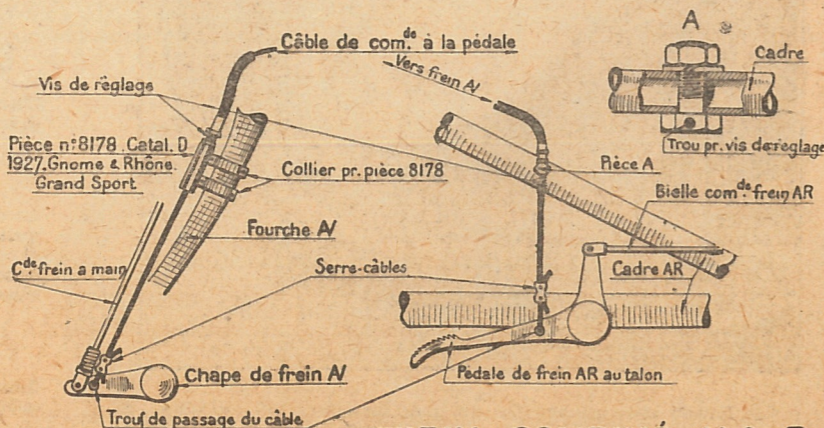
L'agent de Gnome, à Bastia, nous communique son idée: « Ci-contre un croquis de montage d'un frein combiné AV et AR de réalisation très facile et très bon marché (une trentaine de francs). Etant donné la simplicité nous ne croyons pas utile de donner d'explications de montage. Nous nous servons de ce système sur une D-3 Gnome depuis plus de trois mois, et en sommes très satisfaits. Vous en ferez l'usage que vous croirez et, restant toujours dévoués à la cause motocycliste, vous prions d'agréer, cher Moto Revue, nos salutations les meilleures. »

Luccantoni, abonné n° B. 3081, BASTIA.

canal en contact avec un graisseur Técalémit, du modèle moto, courant.

Le montage de ce graisseur est également très simple; on retire le câble de sa gaine, on coupe celle-ci au milieu, à l'aide d'une simple pince coupante; on introduit chaque demi-gaine bien à fond à chaque extrémité du graisseur; on enfle le câble ensuite comme dans une gaine ordinaire, et on serre les écrous extrêmes qui écrasent les joints et redonnent ainsi aux deux demi-gaines une solution de continuité rigoureusement étanche. Il n'y a plus ensuite qu'à raccorder l'ensemble au levier correspondant.

Il est recommandé de placer le graisseur vers le centre, de façon que la graisse introduite en ce point chasse à l'extérieur les boues



FREIN COMBINÉ AV & AR

de cames, en acier spécial, à grande surface de portée.

Les rondelles de friction et les cames sont enfermées dans l'intérieur d'un boîtier étanche, qui supporte la serrure à combinaison permettant de bloquer la direction. Etablie sur le principe des serrures de coffre-fort, bien que d'une réalisation très simplifiée, aucune clef n'est nécessaire pour l'ouvrir. Ses quatre boutons portant chacun dix chiffres permettent un nombre de combinaisons presque infini, ce qui la rend pratiquement inviolable. De plus, une clef de réglage livrée avec chaque appareil permet au motocycliste de changer sa combinaison de chiffres à volonté.

Le frein de direction est indémontable lorsque la serrure est fermée.

1° Réglage de la friction sans lâcher la poignée du guidon, ce qui permet d'adapter le freinage à tout instant, aux nécessités de la route.

2° Les intempéries ne peuvent avoir aucun effet perturbateur et nuisible, tout le mécanisme de friction étant enfermé;

3° La serrure à combinaisons multiples, suivant le gré de son possesseur, donne une sécurité absolue contre le vol.

4° Aucune clef n'étant nécessaire, tant pour la fermeture que pour l'ouverture.

5° L'appareil présenté d'une façon impeccable est muni d'une médaille Saint-Christophe.

Une nouveauté de grand intérêt

Un câble est, en effet, par définition, un organe qui, quoique essentiel, quoique fonctionnant presque sans arrêt, n'est jamais graissé. Aussi ne compte-t-on pas les empoisonnements et les pannes, conséquences de câbles grippés ou cassés par suite d'un manque de lubrification, sans compter la dureté crois-



La Course du Boulevard Michelet le 27 janvier

La plus spectaculaire, sans doute, des courses d'automobiles disputées sur route aura lieu à Marseille, en pleine ville, le 27 janvier. Qui ne connaît le Prado, dont les Marseillais sont, à juste titre, si fiers? C'est sur cette piste merveilleuse qu'en 1928 et 1927 les as de toutes les épreuves françaises ont donné à des milliers de spectateurs un spectacle passionnant, atteignant la moyenne de 119 km. 205, record de l'épreuve, sur un kilomètre, départ arrêté! Cette année encore, le Moto-Club de Marseille qui organise l'épreuve, n'a rien négligé pour que la course du Boulevard Michelet inaugure avec éclat la saison des sports mécaniques.

Dans moins de huit jours la saison automobile 1928 s'ouvrira par la course classique et déjà populaire dite du boulevard Michelet. Sur le kilomètre départ arrêté, les voitures et les motos réalisèrent, il y a un an, des vitesses supérieures à 100 kms. Les records appartiennent à Bret (Bugatti) avec 119 kms. 205 Eddoura avec 118 kms. 421. C'est que les maisons ont pu se convaincre combien cette course du boulevard Michelet, organisée par le Moto Club de Marseille comportait d'attraits et d'enseignements. Disputée en pleine ville, elle est suivie par des dizaines de milliers de spectateurs et chacun d'eux a l'âme d'un futur propriétaire de voiture. Depuis la moto-cyclette à cylindre réduite jusqu'aux racers rapides et puissants, tous les véhicules sont l'objet d'un examen serré que les résultats de la course renforcent obligatoirement. Parmi les engagés actuels, citons Aumaitre et Féraud qui représenteront la marque Ravat en 175, 250 et 500 cmc. Pinchon et Berthe sur Gnome et Rhône, motos et side-cars 500 cmc., leur tandem sera sans doute complété par un crack de la spécialité qui montera la même marque, Gabriel Jullien Terrot, sera représenté par Caizergues et plusieurs indépendants, Lect, Mille, Soubeyran, Freyrier sont déjà inscrits. Catégorie voitures Morel sur Amilcar, ex-recordman de l'épreuve, Siaux la vedette suivi de Deydier et André Ducreux, sur Bugatti. A la demande de la majorité des constructeurs, la Commission sportive a décidé de modifier un point du règlement, c'est ainsi que les coureurs pourront effectuer plus de deux montes sur des machines différentes, à condition, qu'ils soient présents à l'appel de leur nom.

Le grand vainqueur de la journée Boetsch, sur Magnat-Debon, enlève tout simplement 3 palmes, mais n'a pas réussi encore à battre le record que détient Oilter. Lemasson qui était régulièrement inscrit n'a pu prendre le départ, à la suite d'un froid qu'il avait contracté. Sartorio, tombé en panne au départ, n'a pu partir ainsi qu'Ardisson qui cassait son repose-pieds.

Voici les résultats de cette brillante manifestation qui crée en outre de nombreux adeptes; la moto sur la Côte d'Azur surtout, n'est pas un parent pauvre, car des voitures de toutes marques et puissances doivent céder souvent le pas aux deux roues.

LA COURSE DE COTE DE RIVA-BELLA (Cote d'Azur)

A Boetsch, les premières places ainsi que Calviéra

L'épreuve qu'organise pour la 4^e fois le Moto Club de Roquebrune Cap Martin, à proximité de Menton, a remporté cette année un succès dépassant toutes les espérances. Disons de suite que les organisateurs s'entendent parfaitement pour une mise aux points d'une telle épreuve avec le concours d'un chronométrateur officiel de l'A. C. F. Le temps, un peu frais, attirera néanmoins un public nombreux qui, lui aussi, s'intéresse de plus en plus aux épreuves de vitesse. Peut-être vient-il dans le but de voir des « bûches » parmi les as du carburant; bien souvent, ils sont déçus, mais n'empêche que c'est ce qu'il

Calendrier Sportif

JANVIER

20. — Côte de Peille (M.-C. Seine).
22-27. — Six Jours d'Hiver (Moto Revue, A. C. I. F., A. M. C. F.).
26. — Côte du Mont-des-Mûles (A. C., Nice pour A. C. Monaco).
27. — Course boulevard Michelet (M. C. Marseille).

FÉVRIER

2. — Côte du Domaine Rothschild (M.-C. Nice).
17. — Circuit Basses-Pyrénées (M. C. Bordeaux).
24. — Côte Massillan (A.-M.-C. Gard).
24. — Côte Mont-Chauve (M.-C. Nice).

Le Nicea Club de Nice, pour sa première année d'existence, organise une magistrale randonnée Bordeaux-Nice, qui se disputera au mois de mars prochain.

Cette année nous n'entendons pas parler des performances d'un Paris-Nice, qu'organisaient habituellement le Moto-Club de Nice, mais, par contre, nous suivrons avec plaisir les péripéties du jeune et nouveau Club qui a d'ailleurs un Président très connu dans le monde du carburant. Nous reviendrons sur cette « mise en route » et ferons connaître les grandes lignes du règlement aussitôt que l'approbation sera parvenue au Club intéressé.

En Oranie

A Oran, comme à Tunis, la moto est relativement peu appréciée, et cela tient à l'état des routes, qui sont des pistes à travers les champs dès qu'elles ne sont pas nationales; en revanche, ces dernières sont construites suivant les méthodes modernes, avec virages relevés, lignes droites aussi longues que le permet la topographie du terrain, et revêtements superficiels à base de goudron ou de bitume.

Au point de vue financier, les impôts sont ici beaucoup moins élevés qu'en France et l'essence est en moyenne 2 francs meilleur marché qu'en banlieue.

Au point de vue machines, la construction française est la mieux représentée, surtout par Terrot, Monet-Goyon et Motobécane-Motoconfort, tous en forte cylindrée. Cette faveur dont jouissent les grosses machines, s'explique par le relief, très accidenté en général, de la région d'Oran, de Constantine, de Sétif, etc...

Ce qui est excellent pour le tourisme par ici, et d'ailleurs dans l'Afrique du Nord en général, c'est que, même en cette saison, on peut se passer de gants de laine, de passe-montagne, de pare-boues et autres accessoires indispensables dans votre brumeuse région parisienne; et je regrette très souvent de n'avoir pas sous la main ma 500 Motobécane-Blackburne, ce qui est impossible au régiment. — *Leclerc, Oran.*

La rentrée des Scolaires

Après un échange de vues, le bureau du M. C. Scolaires s'est réuni le jeudi 17 en vue de procéder à l'organisation de la saison 1929. M. Maillard-Brune, à l'aviation chez Gnome et Rhône reste le président chargé plus spécialement de l'initiative générale du club. MM. Yves et Guy Ledoux-Lebard, de Janson de Sully et de Necker, restent aussi les grands argentiers du groupement, puisque leur passage, l'an dernier, se conclut par un excédent appréciable de recettes. M. Pascal, de Louis le Grand, est chargé de l'administration et de la papeterie du Club. Le jeune Richer compilera les itinéraires et discutera avec les hôteliers pour les sorties. Une réunion prochaine permettra à chacun des adhérents de donner son point de vue sur tout, réunion à laquelle tous se doivent de participer; une convocation individuelle sera adressée à chacun.

L'épreuve en vaut la peine

Je suis toutes les épreuves de motos. Sans doute, ferais-je Bordeaux-Nice, si Motosa-coche veut bien faire un peu de publicité dans *Moto Revue*, nous écrit un lecteur.

Naturellement, ce ne peut être que question finale qui fait chercher au Concours 1929 « Moto-Revue »

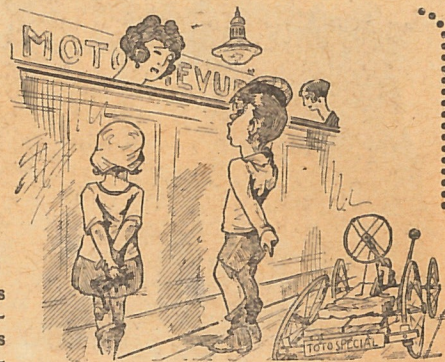
ENFIN !...

La Page du Débutant

par J. MELLIER

Nos rangs s'enrichissent chaque jour de nouvelles recrues; aussi recevons-nous fréquemment des demandes de débutants, désireux de s'initier au fonctionnement du moteur à explosion, de la transmission, de l'éclairage électrique, etc... Aussi, notre intention est de faire paraître dans cette page hebdomadaire, un cours aussi élémentaire que possible sur la motocyclette. Nous disposerons cette page, abondamment illustrée, de telle manière qu'elle puisse être détachée de *Moto Revue* et constituer ainsi sous une forme commode, un dossier se rapportant à la motocyclette. Ces courts articles hebdomadaires conserveront un aspect schématique et laisseront systématiquement de côté ce qui n'est pas indispensable à l'intelligence du fonctionnement d'une machine. Les motocyclistes plus expérimentés et pour lesquels ces petits articles n'ont pas autant d'intérêt, nous approuveront néanmoins, de consacrer ainsi quelques lignes de *Moto Revue*, aux néophytes. C'est en effet le meilleur moyen de rendre la motocyclette

populaire, que de familiariser les débutants avec leur nouvelle machine. Rappelons-nous nos débuts; combien nous étions intimidés, et ce n'était pas toujours sans raison, car la panne était alors aussi fréquente qu'elle est devenue rare depuis. On peut même dire qu'elle était alors normale et que le moteur ne fonctionnait bien que de manière tout à fait exceptionnelle, par un concours presque miraculeux de circonstances. Combien nous aurions été heureux d'être guidés. Et avec quelle joie nous avons accueilli alors les publications de Baudry de Saunier qui, en ces temps-là, ne méprisait pas les motocycles et chantait avec enthousiasme les charmes du vieux tri de Dion Bouton. Nous voudrions être le guide modeste des débutants. Il se peut que, pour être clair, nous négligions certains aspects de la technique si complexe du moteur à explosion, mais il est facile par la suite de compléter ces notions élémentaires soit par la lecture de *Moto Revue*, soit par celle du *Vade Mecum* dont une nouvelle édition est en préparation.



N'est-ce pas une chose admirable que ce moteur dont le fonctionnement théorique est si simple, mais au sujet duquel il y a toujours quelque chose à apprendre, et qui est en pratique si aisé à entretenir et à conduire bien que mettant en œuvre des phénomènes si complexes, et dont beaucoup ne sont pas encore connus à l'heure actuelle? Dans ces pages nous n'envisagerons que ce qui est strictement nécessaire pour comprendre le fonctionnement des divers organes de la machine. Nous espérons ainsi donner confiance aux débutants, les persuader qu'il n'y a pas de panne à redouter d'une bonne machine bien entretenue et intelligemment conduite.

J. MELLIER.

(Nous débuterons dans le prochain numéro).

même les initiés ne seraient pas les derniers à lire votre cours.

Jean SAULNIER, Montceaux, A., 5.407.

Pourquoi pas à *Moto Revue*?

À chacun son rôle. On a reproché souvent à *Moto Revue* de ne pas organiser une école de conduite pour motos. Ce reproche, qui revient d'actualité, puisque une organisation vient de s'essayer dans ce sens ces jours-ci, n'est pas fondé. Le rôle d'instructeur appartient sans conteste aux constructeurs, garagistes, mécaniciens, écoles, spécialisés dans ce but. Ce serait une incorrection d'étrangler le petit commerce en particulier et ensuite une incongruité de nous mêler de ce qui ne nous regarde pas directement.

Et puis, voyez-vous *Moto Revue* chiparder à ses propres annonceurs leurs élèves (chose qui serait très facile). Enfin, du point de vue légal la question serait bien délicate; et voilà pourquoi une Société, une revue, un groupement, comme nous et... les autres, ne peut organiser de telles choses sans manquer à la correction, à la légalité, à l'honnêteté commerciale et à ses buts.

On dit que... l'écriture illisible dénote un homme intelligent. On le dit, mais ce n'est pas vrai, puisque à *Moto Revue* on ne donne jamais suite aux nombreuses lettres dont la signature et l'adresse sont indéchiffrables. Écrivez lisiblement de grâce! et vous serez classé dans la catégorie des motocyclistes intelligents, auxquels nous répondons toujours.

ment l'en empêcher. Si le bouchon était surmonté d'un attribut portant le trou d'air à sa partie supérieure ne serait-ce pas un remède? 4° Connaissez-vous un manuel pratique qui donne ces renseignements et d'autres à l'usage des débutants.

Contentez tout le monde

Je profite également de ma bafouille pour t'adresser une critique: ta revue est bien composée, mais à mon humble avis, les « nouvelles inédites » qui y sont insérées seraient avantageusement remplacées par une étude très simple sur les moteurs 2 et 4 temps, destinée aux débutants, qui t'attirerait, j'en suis sûr, beaucoup plus de lecteurs et abonnés.

Des essais de machines sur des marques qui n'ont pas conclu de gros contrats de publicité (Motocouf, Motobée), intéresseraient également beaucoup de monde et prouveraient magnifiquement ton indépendance.

Au revoir, et surtout, sans rancune.

J. SAELLES,
abonné 1.749, E.O.R., C.I.A.-30, 5^e brigade

Voui! voui! voui!

Je trouve votre journal très intéressant, mais il le serait bien davantage pour les débutants si, chaque semaine, vous traitiez le moteur 2 et 4 temps.

Vous préconisez la moto à l'école — c'est parfait — mais ne croyez-vous pas que tous les cyclistes qui viennent à la moto ne connaissent en général rien du moteur, bien souvent, pas plus que le gosse qui va à l'école. Aussi que d'élèves attentifs vous auriez!

IL ÉTAIT TEMPS

La correspondance du débutant

Vous serez servi bientôt

Débutant motocycliste, possesseur depuis juin dernier, d'une petite moto « Prester » à 2 vitesses, moteur Moussard 175 à 2 temps, je pense qu'il serait intéressant pour un certain nombre de vos lecteurs de trouver dans *Moto Revue*, une page réservée aux conseils pratiques de conduite et d'entretien à l'usage des néophytes. Je ne dis pas des jeunes, car, pour ma part, j'ai trente-neuf ans et j'ai passé l'examen au permis de conduire en même temps qu'un bon vieux de 65 ans. (Je dis bien soixante-cinq) pour moto lui aussi.

1° Je voudrais bien savoir par exemple quelle est la meilleure façon de prendre en palier un virage très accentué. a) Ralentir en diminuant les gaz tout en laissant la prise directe, il arrive fréquemment de caler le moteur. b) Décompresser sans couper les gaz, il paraît que c'est très nuisible pour la soupape et le ressort du décompresseur. c) Freiner sans couper les gaz, n'est-ce pas encore plus nuisible à l'ensemble de la machine et aux pneus? Mettre au point mort, freiner et repartir sur la petite vitesse n'est-ce pas préférable, mais c'est bien long?

2° Comment doit-on s'y prendre pour descendre une côte longue et rapide comme le Ballon d'Alsace. a) Mettre au point mort et se servir des freins, n'est-ce pas imprudent. b) Laisser tourner le moteur et couper les gaz, avec un deux temps où le graissage est fait par l'explosion, n'est-ce pas dangereux pour le moteur qui peut gripper. c) Pour ma part, je laisse tourner le moteur au ralenti en faisant se produire quelques explosions par intermittences.

3° Autre question. Quand le réservoir est plein, l'essence gèle par le trou d'air: com-



L'Auto de la Saint-Sylvestre

Nouvelle inédite par G.-H. WAECHTER

(Fin, Voir *Moto Revue* n° 304 et 305)

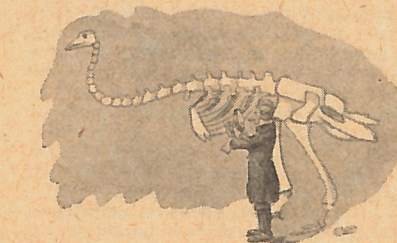
Je vis le vieillard à la barbe de fleuve, se rapprocher de moi en un geste grave, dépourvu de raideur, comme un père qui veut reconforter son fils en détresse.

— Tu as raison, mon fils! L'épreuve que je t'ai fait subir, n'avait d'autre but que de te faire toucher du doigt, ce qu'il faut éviter dans l'ascension au Progrès. Aussi, vais-je uniquement me borner à t'enseigner les choses que tu brèles de connaître, et t'initier aux lois mystérieuses qui régissent ce véhicule, qui te paraît si extraordinaire.

Ainsi qu'un bon maître, il fit suivre son explication d'une démonstration immédiate. Mon père — je puis lui conférer ce nom, puisqu'il m'a fait l'insigne honneur de me dénommer son fils — mon père, dis-je, appuya sur un bouton placé au-dessus du grand cadran, bouton isolé pour une distinction facile, et s'écria gaiement: Nous démarrons.

L'auto démarrait en effet, sans brusquerie, accélérant d'elle-même, comme l'eût fait le plus parfait des emrayages à changement de vitesses progressif.

— Vous voyez, nous avons abandonné le moteur à explosions, comme étant trop bruyant et irrégulier. Ici, nous avons recouru à des moteurs rotatifs, conçus dans



J'enviais son esprit de déduction formidable qui lui permettait de reconstituer sans hésitation toute l'anatomie de la faune...

Nous étions en pleine montée d'Ardouans et cependant, l'allure ne me paraissait pas ralentir. C'était tout simplement merveilleux! Mais, si cette vitesse était constante quel que soit le profil de terrain, ne devait-il pas en résulter une certaine monotonie à la longue?

— Nous avons tout prévu, dit-il; je puis sans aucune difficulté, maintenir aussi longtemps que je veux, une des vitesses quelconques que vous voyez représentées par les boutons de ce clavier. Prenons la vitesse « 4 »; j'appuie le bouton correspondant, marqué d'un 4, ce qui me permet de suivre un piéton rencontré sur la route, m'entretenir avec lui des nouvelles du jour, sans l'obliger à forcer son allure ni m'astreindre à stopper. Mais là n'est pas son véritable but!

Supposez que vous rouliez en ville, à l'heure la plus mouvementée, au milieu d'un cortège qui s'ébranle cabin-caba. Combien donneriez-vous pour qu'une même régularité de marche fut obtenue auprès de chacun des véhicules! On verrait alors de véritables trains défilant à allure régulière, qu'il serait facile de couper de temps à autre pour laisser traverser les piétons!

Pour cela, nous avons échelonné le long des routes et en tout endroit jugé nécessaire des régulateurs automatiques de vitesse, appropriés à l'intensité de la circulation.

Par exemple: telle rue fréquentée d'une

ville, ne peut tolérer plus de 15 kilomètres; quelle que soit la vitesse d'un véhicule à son arrivée dans cette artère; automatiquement, elle tombera à 15, par le déclenchement du bouton correspondant, sous l'influence du régulateur disposé en tête de l'artère. Impossible, ainsi, d'enfreindre les règlements! De plus, nous ignorons totalement les collisions ou autres accidents, même bénins!

Du fait de la faible vitesse à laquelle nous roulions maintenant, nous pouvions poursuivre une longue causerie, avant d'atteindre mon domicile. Mon maître poursuivait inlassablement ses explications:

— Vous avez remarqué, j'en suis sûr, la sécurité avec laquelle nous abordons les virages, même les plus durs. La réglementation de vitesse s'impose ici encore plus. On a déterminé expérimentalement la vitesse la plus élevée compatible avec chaque virage et une fois connue, il a été facile de la déclencher automatiquement au passage de tous les véhicules abordant ce virage. C'est encore le même principe que je viens de vous exposer.

Voici le mécanisme de l'opération: le virage du canal est étalonné à 30 kilo-



Mon idole s'était penchée vers mon ami Dubourg

mètres à l'heure; j'y arrive à 60 et parallèlement un autre véhicule vient en sens inverse; que va-t-il arriver?

Un peu avant le virage, une lampe rouge s'allume au tableau de bord, vous avertissant de sa présence. En appuyant le bouton d'extinction, vous fermez le circuit d'influence du contrôleur situé au virage, et par là même, vous permettez à la vitesse de 30 de s'enclancher automatiquement. Si vous aviez manqué à ce geste, la lampe restant allumée, le véhicule se trouverait freiné d'autant plus énergiquement que vous approchiez du virage. Vous voyez que vous pourriez à la rigueur,

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

- 1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques
 - 2° Réduction sur le prix d'ou bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;
 - 3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces;
 - 4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions » ;
 - 5° Bénéfice des Assurances à Primes réduites de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;
 - 6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;
 - 7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;
 - 8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;
 - 9° Participation à nos Concours richement dotés
 - 10° — à nos Rallyes divers ;
 - 11° — à nos Sorties collectives
 - 12° — à nos Causeries et Conférences
 - 13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;
- Et une foule d'autres...
Et tous ceux que nous recherchons...
Et nos projets sont nombreux...
Et nombreux sont ceux à la veille d'aboutir...

Voyez ci-contre les conditions d'abonnement à règlement fractionné s'étendant sur 12 mois.

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

Aucune difficulté ne saurait nous arrêter lorsqu'il s'agit de la satisfaction de nos abonnés et lecteurs.

Lorsque, dans ce but, nous offrons à nos abonnés UN NUMÉRO PAR SEMAINE et, en OUTRE, UN NUMÉRO EN SUPPLÉMENT MENSUEL (*Moto Revue* et *L'Actualité Automobile*) dont l'importance de la documentation et de l'illustration va toujours se surpassant, lorsque nous nous engageons à trouver constamment le neuf et l'inédit, l'actuel et le rétrospectif, nous engageons des frais d'autant plus élevés que nous vous donnons davantage, sans pour cela élever d'un sou le prix de vente de notre numéro.

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exigent un prix d'abonnement relativement important et coûtent actuellement, pour la France et les Colonies, 55 francs

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ comportant QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (55 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autres frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

Ces conditions spéciales ne peuvent être consenties qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Étranger.

Les lecteurs dans ces conditions, profiteront de tous les avantages dont jouissent les abonnés.

Pour profiter de ces facilités, il suffit de nous adresser le bulletin d'abonnement ci-dessous après l'avoir rempli, daté et signé.

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

Veillez m'inscrire à un abonnement complet de 64 Numéros (52 Numéros hebdomadaires de *Moto-Revue* et 12 Suppléments mensuels, *L'Actualité Automobile*) au prix de 60 francs, que je paierai en quatre versements trimestriels de 15 francs chacun. Le montant du premier versement est joint au présent bulletin de souscription. Les 3 derniers encaissements seront faits par vos soins à mon domicile sans autres frais.

Date _____ Signature: _____

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

Profession _____

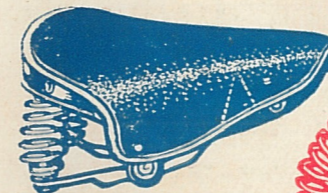
Remplir et détacher le présent Bulletin et nous l'adresser, à MOTO-REVUE, Service D, 51, Rue Vivienne PARIS (2°)



SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

100 p. 100 de confort



SELLE "TERRY" VÉLO DAME



SELLE "TERRY" MOTO



SELLE "TERRY" VÉLO



SELLE "TERRY" TANDEM



TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.
Motocyclistes! Attention aux nombreuses imitations défectueuses!
Exigez la marque de garantie: "Terry"

En vente partout

Publicité Bowden - Cicca - Brampton - Brown.

Mallersch et Vitz.

Les deux temps

Terrot



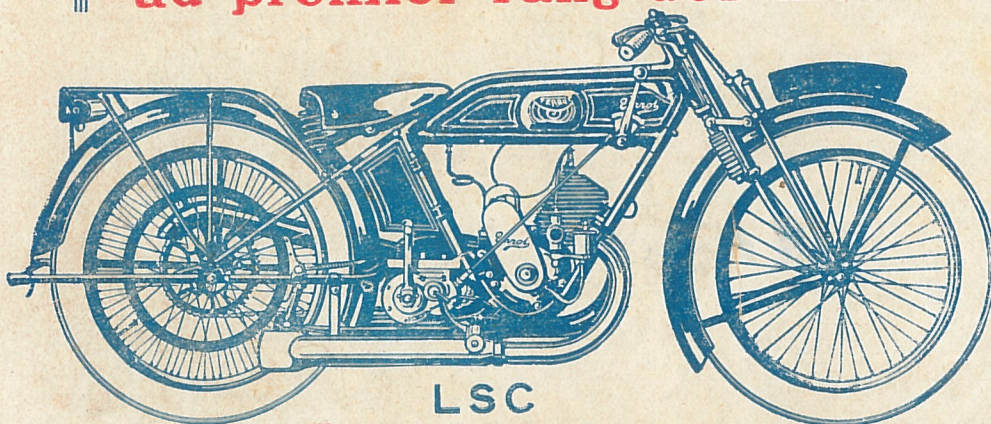
sont des modèles de simplicité et de robustesse

Leur présentation,

Les soins apportés à leur fabrication

Leur consommation extrêmement réduite
les placent

au premier rang des motos utilitaires



LSC

2^{CV}
— **175^{CC}**

Type LP Standard 2.350 »

— LC Confort. 2.950 »

— LSC Sport.. 3.050 »

— LDC Dame,. 3.300 »

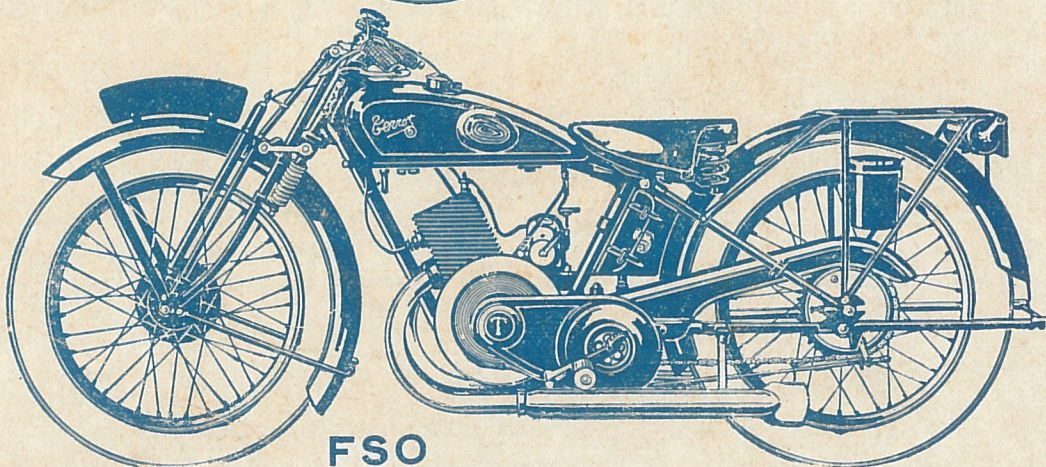
3^{CV}
— **250^{CC}**

Type FT 7 Tourisme 3.350 »

— FTCC Confort 4.150 »

— FSO Sport.. 4.350 »

Port et Emballage en sus



FSO

Envoi franco sur demande
-- du Catalogue --

Etablissements TERROT (à DIJON Côte-d'Or)

Agents dans
toutes les Villes