

La 350 cmc. Prester

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 361

8 Février 1930

et
Motocyclisme
Automobilisme



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

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

Les beaux jours ne vont pas tarder : il est temps de préparer sa motocyclette, reviser la mécanique, ajuster les porte-bagages qui permettront les grandes randonnées et de prévoir l'équipement parfait qui fera la plus belle propagande à notre sport.

La
MOTO
des Records

ROVIN

A la Course de Côte du B^d Michelet-Marseille

2 Machines engagées = une en 125^{cmc.} - une en 175^{cmc.}

1^{ER} Catégorie 125^{cmc.}
BARNAVOL sur Rovin

1^{ER} Catégorie 175^{cmc.}
J. de LATOUR sur Rovin

Ces Succès s'ajoutent aux précédents :

Catégorie 175 cmc.
4 Records du Monde

Monthléry le 1^{er} Septembre 1929
5 km. départ lancé . . . 130 k. 170
5 milles départ lancé . . . 129 k. 448
10 km. départ arrêté . . . 125 k. 326
10 miles départ arrêté . . . 126 k.

Course de Côte
Gomez-le-Châtel

Catégorie 175 cmc.
1^{er} Record battu
à 91 km. 700 de moyenne

6 Jours d'Hiver 1930

Catégorie 250 cmc.

3 Engagés
3 Premiers Ex æquo
3 Médailles Or

Catalogues, Tarifs franco
MOTOS ROVIN
168, Boul. Péreire
PARIS

LA MOTO QUI DURE

SAN SOU PAP

SIX JOURS D'HIVER 1930

Catégorie 175 cmc.

1^{ER}
ex æquo
GILLET

Catégorie 250 cmc.

1^{ERS}
ex æquo
BAUDART
PORTRAIT
SPRUYTTE

4 Médailles d'Or



Demandez nos nouveaux prix 1930
Catalogue illustré gratuit
Vente en 12 mois de crédit

Motos SAN SOU PAP

114, Boul. de Valmy

COLOMBES (Seine)

La motocyclette de qualité

Magnat-Debon

inaugure la saison sportive 1930
par 3 victoires

SIX JOURS D'HIVER

Side-car 350 cmc. **1^{er}** ex-æquo Pouponneau, sans pénalisation, Médaille d'or
sur moto Magnat-Debon strictement de série

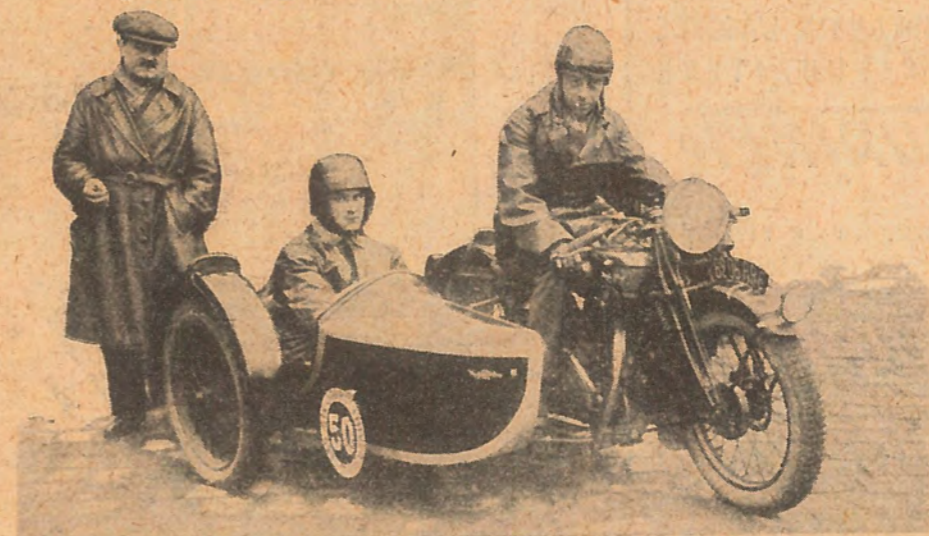
COURSE de VITESSE du B^d MICHELET

A MARSEILLE

250 cmc. **1^{er}** Boetsch, à la moyenne horaire de 103 km. 450
Record battu

Side-car 350 cmc. **1^{er}** Groppo

«Le seul record moto battu dans la journée, l'a été
par Magnat-Debon avec un moteur français



Pouponneau, à l'arrivée des Six-Jours d'Hiver - Debout : M. Maurer

**COTE DE
RIVA BELLA**

250 cmc.
1^{er} Boestch, record
battu

350 cmc.
1^{er} Boestch,
Side-car 350 cmc.
1^{er} Groppo

500 cmc.
1^{er} Boestch, record
général battu, meil-
leur temps de la
journée.

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

Établissements MAGNAT-DEBON, 69, Cours J.-Jaurès, GRENOBLE

Agent à Paris : MAURER, 160, Rue de la Pompe.

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

AGENTS

ASSUREZ-VOUS L'AGENCE
 DU CARBURATEUR

GURNER

Toutes les bonnes marques de motocy-
 clettes roulent actuellement équipées avec :

LE CARBURATEUR **GURNER**

LA POMPE A HUILE **GURNER**

LE ROBINET A
 ESS'NCE. **GURNER**

Usines et Bureaux : PONTARLIER (Doubs)
 Dépôt 79, Avenue des Ternes - PARIS

**pour
 auto
 moto
 vélo**

Rien n'est plus facile
 que de réemailer au
ROBBIALAC
 une voiture, une moto
 ou un vélo. Cet émail
 s'arrondit si bien sous
 le pinceau qu'il permet
 à tout amateur d'ob-
 tenir sans peine des
 surfaces unies et
 brillantes qui résistent,
 sans se ternir et sans
 s'écailler, aux intem-
 péreries à l'essence, à
 l'huile à la boue, etc...

ROBBIALAC

En vente dans les Garages,
 Grands magasins, Bâzars,
 et chez les Marchands de
 couleurs et Accessoires, etc.

Postez ce
 coupon dès
 à présent.

ROBBIALAC Boulogne-sur-Seine

Adressez-moi gratis notice pour réemailer
 (indiquez auto, moto ou vélo)
 Nom et Adresse

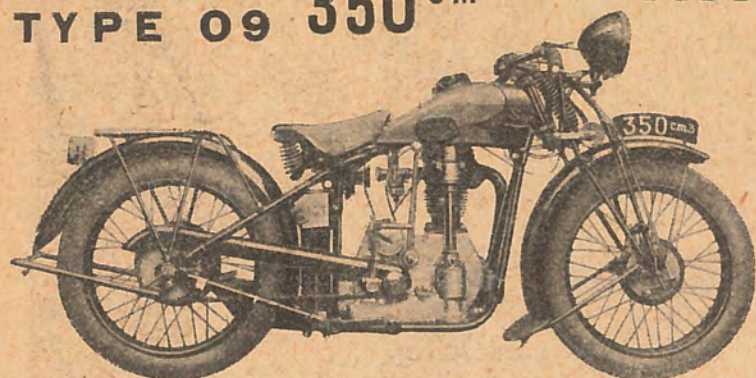


En six jours d'hiver
la René Gillet 1000 cmc
 cadre à suspension arrière élastique,
 véhicule officiel qui a assuré tous
 les contrôles de départ et d'arrivée
 et a été remarqué par sa bonne
 tenue de route

Etablissements René Gillet. 128, Route d'Orléans Montrouge

SOYER

LA SOYER 350 CM
TYPE 09



**ARBRE A CAMES
EN TÊTE**

ÉCLAIRAGE PAR
DYALMO-KLAXON

6.450 FR

ÉCLAIRAGE PAR
MAGDYN MARELLI

6.950 FR

CATALOGUE GRATUIT

VENTE A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT



AVEC DES COMMANDES PAR
POIGNÉES TOURNANTES

VOUS CONDUIREZ

**Sans fatigue
Sans danger**

La traction rectiligne du câble procure une douceur
de manœuvre insoupçonnée et élimine tout risque
de rupture

Adaptation instantanée sur toutes
Motos et pour tous Carburateurs.

PRIX : 58 fr.

AMAC

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
75 ter, Rue de Villiers, 75 ter
NEUILLY-SUR-SEINE
Dépôt PARIS ÉT. R. MUNRO, 198, Bd Péreire

6^e ANNÉE

LE NUMÉRO :
1 FR. 25

L'actualité
Automobile

SUPLÉMENT MENSUEL

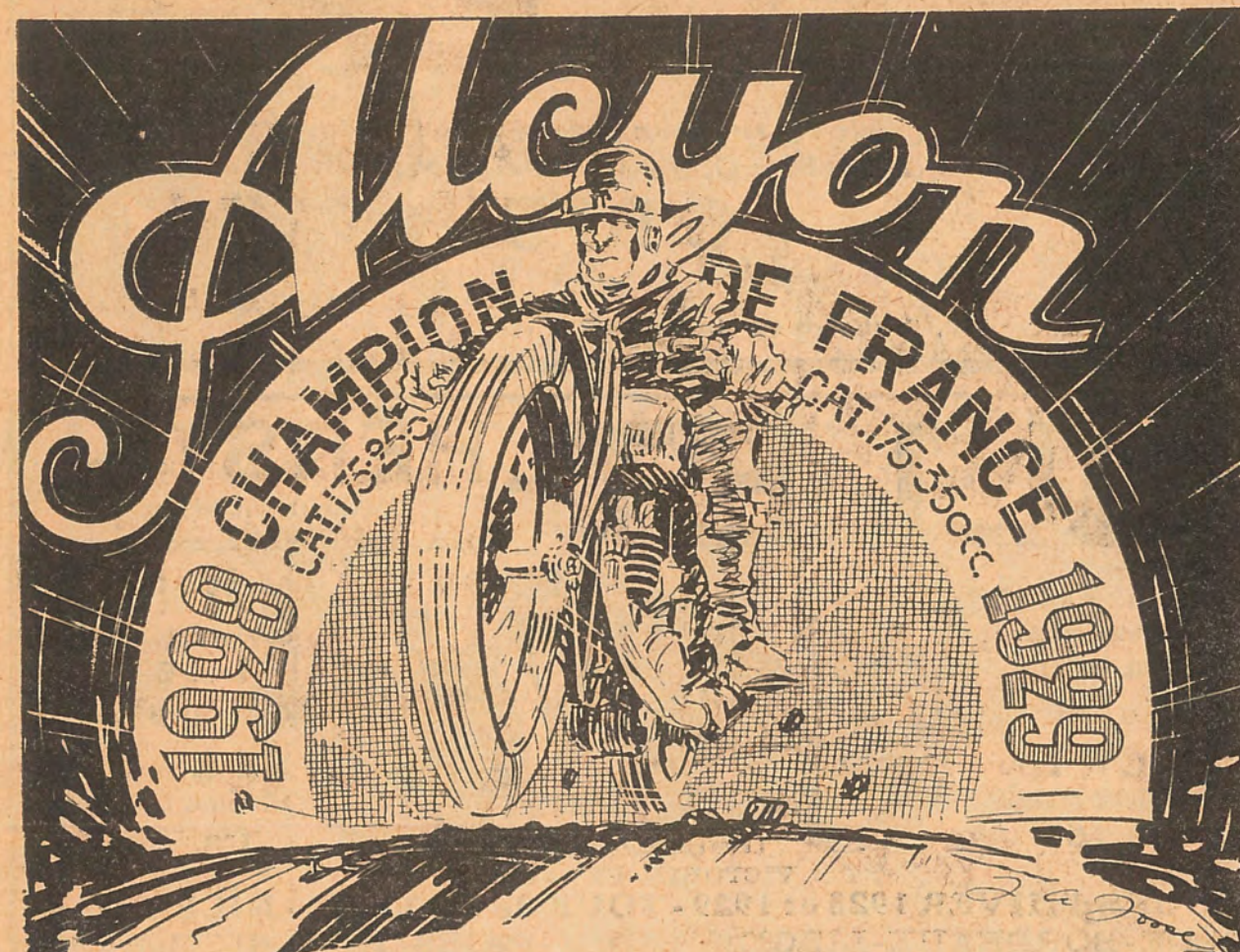
DE **MOTO
REVUE**

Indispensable à tous les Lecteurs
de Moto-Revue pour être
- complètement renseignés. -

ABONNEMENT, 12 NOS : **15 fr.**

ABONNÉS DE MOTO-REVUE : **10 fr.**

Le demander chez votre libraire ou 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)



SIX JOURS D'HIVER 1930

1^{er} EX-ÆQUO LORET

-- sans pénalisation - Médaille d'or

TOUR DE FRANCE 1929

1^{er} EX-ÆQUO MEUNIER

-- PARIZET

FLAVENTINES

CHAMPIONNAT DE FRANCE 1929

1^{er} LEMASSON

Tous sur Moto SUPERSPORT (350 cmc).

Que ce soit en VITESSE, RÉGULARITÉ ou ENDURANCE les motos ALCYON 350 cm3 Supersport
sont toujours aux premières places

Motocyclistes, interrogez ceux qui en possèdent, ils vous diront toute leur satisfaction

CATALOGUE «M.R.» à ALCYON, à COURBEVOIE (Seine) ou AUX AGENTS
SUR DEMANDE —> DE LA MARQUE

POUR VOS EXCURSIONS EN SIDECAR

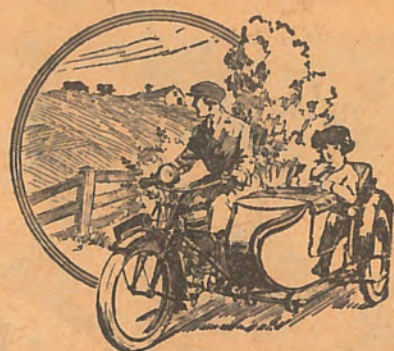
TRIUMPH

VOUS PROPOSE
Le Type N.S.D. 550 cmc.

6.975^{fr.}

FACILITÉS DE PAIEMENT

AGENCE DE FRANCE : 212, Boulevard Pérelre — PARIS (17^e)

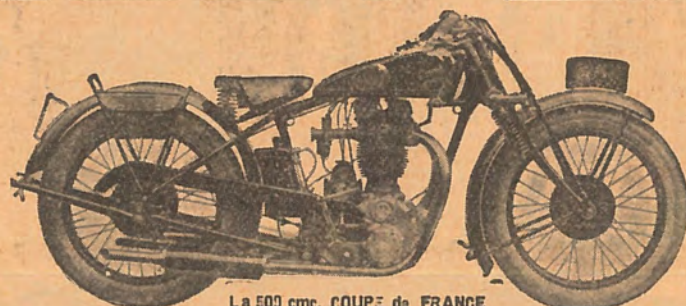


GILLET-HERSTAL

MARQUE FRANÇAISE

TOUR DU MONDE
350 cmc. bloc moteur
frs. 4.800

SPORT
500 cmc. bloc moteur
frs. 6.750



COUPE DE FRANCE
500 cmc. bloc moteur
frs. 6.950

BOL D'OR
500 cmc. bloc moteur
frs. 7.600

La 500 cmc. COUPE de FRANCE
VICTOIRE SE AUX

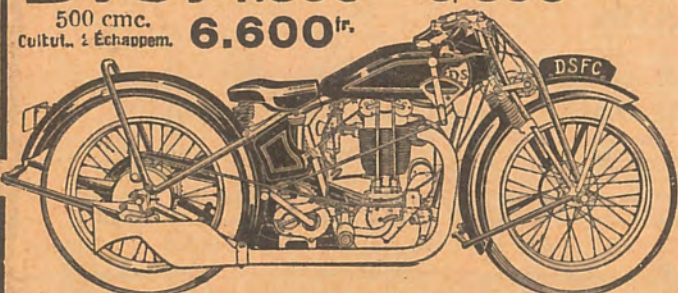
6 JOURS d'HIVER 1928 et 1929 - TOUR de FRANCE - NICE-PARIS
LIÈGE-BORDEAUX-LIÈGE PARIS-PYRÉNÉES-PARIS
BOL D'OR 1928, 1929 - COUPE DE FRANCE etc...

34 RECORDS DU MONDE dont celui des 24 HEURES 1 SEUL pilote
Cat. Sidecar

GÉCO-HERSTAL vainqueur aux 6 JOURS D'HIVER 1929

présente 3 Modèles à culbuteurs 4 temps : 175, 250, 350 cmc. DEMANDEZ Catalogue 1930 et conditions de vente en 12 mois
38, Rue des Bas Rogers — PUTEAUX (Seine)

D.S. 350 cmc. 4.850^{fr.} 500 cmc. 5.350^{fr.}
500 cmc. Cultiv. & Échappem. 6.600^{fr.}
RECORDMAN DE CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY (Sidecar) et Gometz-le-Châtel



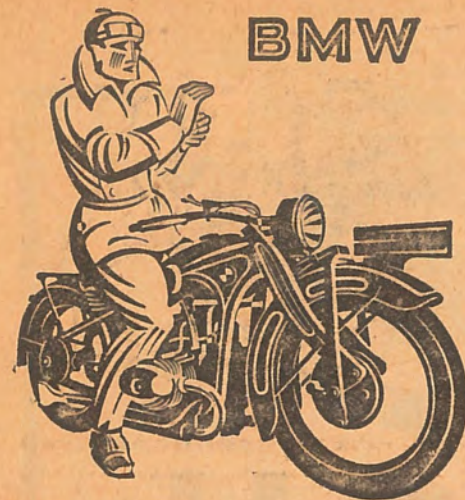
NOMBREUSES OCCASIONS GARANTIES
— PROVENANT D'ÉCHANGES —

VENTE A CRÉDIT

Demander le Catalogue spécial d'Accessoires et de Pièces
détachées pour Motos HARLEY et INDIAN

MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet - PARIS (12^e)

BMW



N'AVEZ-VOUS PAS DEUX JAMBES ???

IL EST EVIDENT QUE VOTRE
MOTO DOIT AVOIR
DEUX CYLINDRES !!!

LA B.M.W.

la moto la plus perfectionnée, possède :

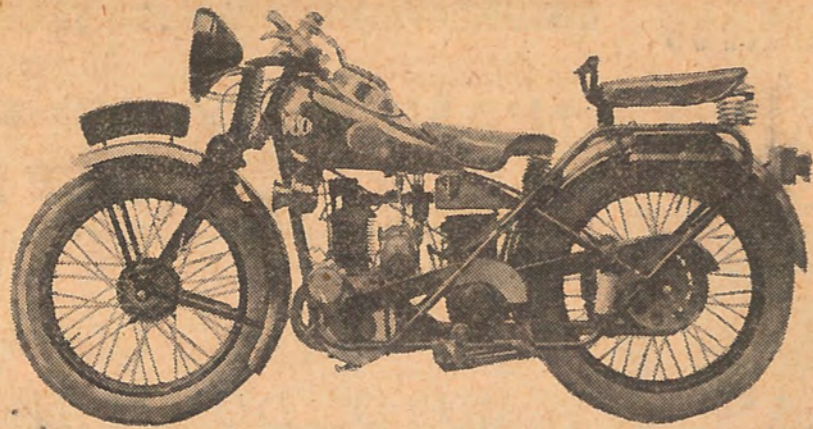
DEUX CYLINDRES OPPOSÉS

UN BLOC MOTEUR

UNE TRANSMISSION A CARDAN

Conçue il y a DIX ANS,
elle est toujours à l'avant
:: garde du progrès ::

Agent général, BASTIDE, 56, boul. de Clichy, Paris (18^e)



DRESCH

Sa PS 175 cm³, 2 temps, 2 vitesses, pneus renforcés. Vitesse 5 à 65 km. à l'heure. Consommation 2 lit. 1/2 aux 100 km.

Prix : 1.800

Sa MS 604 250 cm³, 4 temps, 3 vitesses, 3 HP. Moteur licence Mag. Eclairage phare code et lanterne arrière. Vitesse 5 à 85 km. à l'heure. Consommation 2 lit. 1/2 aux 100 km.

Prix : 3.500

Sa MS 530 350 cm³, 4 temps, 3 vitesses. Motur licence Mag. Vitesse 5 à 95 km. à l'heure. Consommation 3 lit. 1/2 aux 100 km.

COMPLÈTEMENT ÉQUIPÉE, éclairage par dynamo et accumulateur, phare code et lanterne arrière. Siège arrière et repose pieds. Compteur, montre, avertisseur électrique.

Prix : 4.500

Son SIDE-CAR super confort, le même équipement complet que la MS 530 et le châssis antidérapant et adhérent.

Prix : 5.350

A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

Établissements

DRESCH

33 à 39, rue de Vouillé

PARIS (15^e)

La
Meilleure
Magnéto
Fabrication
France

NICE-PARIS
CONCOURS
D'ÉCLAIRAGE
Catégorie
AU DESSOUS de 500^{fr}
ALTERNO-FRANCE
SEUL PREMIER

USINES ET BUREAUX
93, rue d'Heyrieux
LYON (7^e)

RÉALISE
L'ÉCLAIRAGE PARFAIT DES MOTOS
AVEC SES ÉQUIPEMENTS

ALTERNO

PLUS PUISSANTS ET MOINS CHERS (A MODÈLE CORRESPONDANT)
que tous les autres appareils actuellement sur le marché

	Type T	Type U
Pour moto à volant extérieur	375 Frs	325 Frs
Pour moto sans volant extérieur	440 Frs	390 Frs

L'ÉQUIPEMENT COMPLET

PRÊT A POSER SUR MOTOS DE TOUTES MARQUES ET COMPRENANT:

UN PROJECTEUR DE 200 ou 160^W
UN SUPPORT DE PROJECTEUR
UN COMMUTATEUR DONNANT LES
ÉCLAIRAGES ROUTE, CODE ET VILLE

UN ALTERNO AVEC SON COLLIER DE
FIXATION ET SON GALET D'ENTRAÎNEMENT
UNE COMMANDE D'ENTRAÎNEMENT
UNE LAMPE ARRIÈRE

SIDECARISTES... et futurs...!!! Incroyable...

NOTRE ORGANISATION UNIQUE NOUS PERMET... D'ACCOUPLER A VOS MOTOS
Montage à volonté

GAUCHE ou DROITE

Un SIDE-CAR MONOPLAGE
TYPE M 4
1.980 fr. COMPLET

SPECIAL POUR 350 cmc.
ROUE SUSPENDUE
ATTACHES ROTULES
MOYEU A BROCHE
PNEU 27 x 4
CAPOTE
PARE-BRISE
Etc., etc.



Un SIDE-CAR BIPLACE
TYPE B 5
2.400 fr. COMPLET

SPECIAL pour 500 cmc. LÉGER
CHASSIS RENFORCÉ
ROUE SUSPENDUE
PORTIÈRE
MOYEU à BROCHE
CAPOTE
PARE-BRISE
PNEU 27 x 4
Etc., etc.

Et toute une Série de différents Modèles
-:- de luxes décapotables et autres. -:-

L. VANNOD, 33-35, rue Arago, 33-35 (Téléphone: 522 PUTEAUX)
OUVERT LE SAMEDI -

GNOME RHONE

COURSE de COTE du Boulevard MICHELET

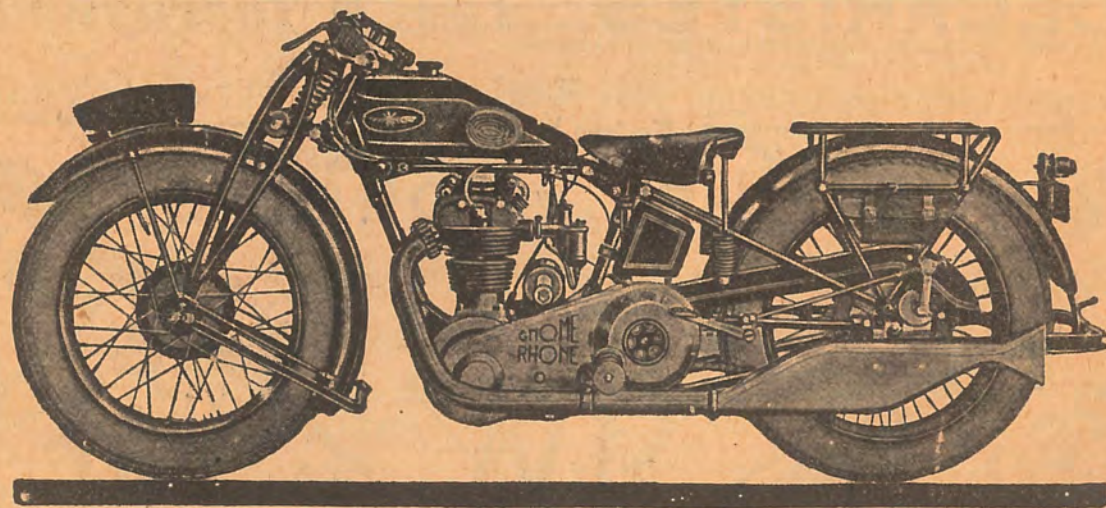
(1 Km. DÉPART ARRÊTÉ)

Catégorie 500 cmc. **BOURGOIN**

en 31 secondes à plus de 116 Km. de moyenne

Catégorie Sidecars 600 cmc. **BERTHE**

en 38 secondes à plus de 94 Km. de moyenne



La 500 cmc., D 4, Supersport.

SIÈGE SOCIAL :
34, Rue de Lisbonne - PARIS

MAGASIN de VENTE :
49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

SUCCESSALES : LILLE - LYON - TOULOUSE - MARSEILLE

X

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 03-31 CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS

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

Faut-il participer au T. T. ?

Actuellement les Anglais mènent une campagne pour que des concurrents étrangers participent au Tourist Trophy, et des fonds ont même été votés, tant par l'A. C. U. que par le gouvernement de l'île de Man, pour défrayer au moins en partie les étrangers qui s'aligneraient dans la grande course anglaise. Jusqu'à présent la participation étrangère a surtout été remarquable par la qualité. Indian y a figuré souvent. On y a vu en effet les deux célèbres Peugeot à deux cylindres accolés, et malgré un entraînement un peu court, elles terminèrent la course de manière plus qu'honorable. Les années passées, Guzzi a figuré au tout premier plan des Lightweight et, en 1929, peu s'en est fallu que la célèbre machine italienne remportât cette catégorie. Au dernier tour en effet, Ghersi, son pilote, avait quelque chose comme trois minutes d'avance, quand un roulement de tête de bielle lâcha.

Les Anglais se rendent bien compte que si le T. T. a un grand prestige en Angleterre, il est trop une épreuve nationale pour avoir une grosse répercussion à l'étranger. Or la clientèle étrangère est absolument nécessaire à leur industrie. Le T. T. est assurément, et de loin, la course la plus importante par le nombre des concurrents; il coûte aux industriels des millions et exerce sur la clientèle anglaise un prestige énorme. Il semble donc que la participation étrangère ferait d'elle la grande épreuve internationale annuelle, quelque chose comme un Championnat du Monde de la Route.

B. M. W. et F. N. ont annoncé, dès à présent, leur intention d'y participer et ce ne sont pas là des concurrents à mépriser. La B. M. W. a un palmarès sportif glorieux et est peut-être la 500, la plus rapide du monde. F. N. s'est adjoint Marchant et Handley et est décidée à faire un gros effort. Sauf pannes, les Anglais qui voudront précéder ces concurrents-là au poteau, devront tirer sur les ficelles. Espérons que Motosacoché, qui a maintenant à son service le plus grand metteur au point actuel, Ernest Le Vack, relèvera le gant, et représentera la Suisse et la France. Nous pensons enfin, que Guzzi ne renoncera pas à la lutte.

Y aura-t-il des constructeurs français ? Cela nous paraît douteux car le Tourist Trophy nécessite une très longue pré-

paration et, sans celle-ci, il n'y a aucune espèce de chance. Nous ne dirons pas de gagner, mais d'y figurer honorablement. Le train mené est effroyable si on considère les difficultés du parcours et il faut des machines non seulement rapides, mais très maniables. Une 500 qui ne tape pas le 150, une 350 qui ne fait pas le 130, n'ont que de faibles chances. Ce sont là des

vitesse qui nécessitent une longue mise au point car elles doivent être associées à des qualités d'accélération et à une régularité de marche absolument parfaite. L'entraînement des hommes est aussi important que la mise au point des machines. Le circuit de l'île de Man comporte quelques dizaines de virages dont certains à angle aigu. Et on doit lutter contre des hommes qui ont pratiqué ce circuit pendant des années et qui le possèdent à fond, qui savent exactement à quel point il faut ralentir, quelle trajectoire il faut décrire dans le virage, à quel moment on peut accélérer. Il faudrait donc envoyer les coureurs longtemps à l'avance et cela en pleine saison sportive. Quant aux machines, soyons francs ! Il est trop tard.

Quant à s'aligner à moitié prêts, c'est une aventure qu'il ne faut pas courir, sans jeu de mots. Nous ne devons pas donner l'impression que notre industrie est inférieure à l'industrie anglaise. Ce serait une propagande à rebours. Et ce n'est pas au moment où notre industrie s'impose que nous devons affronter un risque comme celui-là. Loin de nous l'idée que les Anglais soient imbattables, mais c'est seulement lorsque nous les dominerons dans les épreuves européennes, moins dures malgré tout que le T. T., que nous devons nous engager dans ce dernier. Et, au fond, si on se place à un point de vue commercial, cela en vaut-il la peine ? Vendrons-nous des motos françaises en Angleterre si nous gagnons

un jour le T. T. ? Cela est douteux : nous ne pensons pas qu'il y ait beaucoup de Guzzi sur les routes anglaises, malgré l'impression qu'elle a causée. Notez bien que nous ne mettons nullement en doute la valeur de nos constructeurs, de nos ingénieurs et de nos coureurs. Mais le T. T. est une épreuve très spéciale qui nécessite une très longue et très minutieuse préparation, et qui même avec les indemnités prévues en faveur des concurrents étrangers, coûte très cher. Le bénéfice qui en résulterait compenserait-il ces sacrifices ?

SOMMAIRE

N^o 361

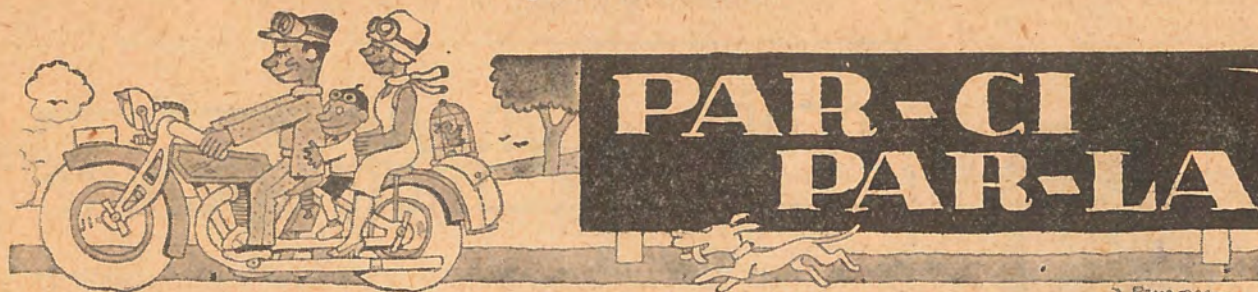
Samedi 8 Février 1930

Galerie des champions :	
Calvet et Sterny	152
Par-ci, par-là	153
La production des chocs dans les moteurs, par Deboriat	155
Les vitesses en 1930, par Fred S. Lipman	157
La résistance de l'air, par H.-P. Borestroke	160
Les Six-Jours d'Hiver 1930	163
La Prester 350 cmc., par Max End	167
En Belgique, par G. Detaille	169
Jurisprudence	172
Nos Constructeurs	173
Page pratique	175
Médecine motocycliste ...	177
T. S. F. et Moto	178

La Galerie des Champions

Après les Six Jours d'Hiver

Voici deux pilotes connus qui se sont tout particulièrement distingués en 250 cmc. montant tous les deux des motos ROVIN : Calvet et Stern (sur la moto)



Communiqué Officiel

La Chambre syndicale des Importateurs-Exportateurs de cycles, motocycles, automobiles, avions, pièces détachées et accessoires, s'est réunie le 21 janvier 1930, au siège social, 9, rue Le Sueur, sous la présidence de M. F. Gouget, président. Après avoir prononcé l'admission de nouveaux membres, la Chambre syndicale a examiné les projets de loi portant modification des droits de douane sur les automobiles et sur leurs pièces détachées. Des réserves sur ces projets de loi et des amendements ont été reconnus indispensables; une démarche sera faite auprès des rapporteurs parlementaires pour leur signaler l'exagération de certains postes des tarifs proposés, et leurs incidences fâcheuses. L'assemblée générale a été fixée au 20 février prochain.

L'Isolé

Liaudois nous écrit :

Dans un de vos derniers numéros, je lisais une lettre qu'un de vos lecteurs, M. Grancher, vous adressait, et que vous reproduisiez sous le titre « Isolé ». Le vrai motocycliste Grancher dont je connais les nombreuses et lointaines randonnées, est un timide dans son exposé, (qu'il m'excuse). Ce brave (comme tous les motocyclistes), se permet de méchantes étapes à en rendre jaloux des « Six Dayman » et je suis certain que nombre de camarades se feraient un plaisir d'en faire autant si la solitude ne les effrayait.

Si nos groupements ne peuvent se risquer sans aller à un échec, à organiser des sorties ayant but à plusieurs centaines de kilomètres de Paris, je suis certain que notre grand organe *Moto Revue*, ami de tous, se fera un plaisir de vous faciliter M. Grancher, et autres M. Grancher, les rendez-vous qui vous permettraient de ne plus vous croire et vous dire, « Les Isolés ». Bien cordialement.

LIAUDOIS.

N. D. L. R. — Nous connaissons un groupement « les Tortues » de Bastide, peu nombreux, mais se tapant leurs 400 kilomètres tous les dimanches.

Baisse de prix

Une précédente publicité, concernant le petit appareil « Reflector », destiné à contrôler le fonctionnement de l'éclairage, indiquait pour cet utile appareil le prix de 28 francs. Or ce prix s'entend pour la paire indispensable à l'équipement des phares de voitures; comme pour la moto, un seul « Reflector » suffit; il faut donc diviser par deux le prix indiqué, ce qui ramène l'unité à 14 francs.

Ajoutons que ce « Reflector » peut, grâce à son cabochon, servir soit d'insigne de club, soit de plaque d'adresse; c'est donc un appareil simplement utile puisque en outre de sa destination propre, il agrémente le phare et peut servir de plaque d'identité.

Indésirable

Nos lecteurs ont appris l'exclusion de ce cher Verdy, président du M. C. Nice. Jusqu'au Directeur de *La Revue des Sports* que Verdy avait fondée, qui trouve moyen d'ajouter que la R. D. S. se trouve maintenant débarrassée de cette sorte de tutelle... et l'indépendance et l'impartialité vont reprendre du fait du départ de cet indésirable.

Aujourd'hui, un annonceur nous écrit en nous demandant de faire sauter de sa publicité la Coupe Verdy qu'il avait gagnée dans Paris-Nice.

Décidément voilà bien un indésirable qui ne paraît guère remporter de popularité dans nos milieux.

Le Monde Motocycliste

Un deuil

Nous avons tenu à respecter la volonté formelle de notre directeur et avons tenu secret le deuil qui l'a récemment atteint dans la personne de son bébé Michel enlevé à son affection. La presse ayant toutefois publié, dans un louable but de sympathie, cette affreuse nouvelle, nous tenons maintenant à présenter à Mme et M. Lacome, les condoléances émues de toute la grande famille motocycliste.

Un deuil

Nous apprenons, en dernière minute, le deuil qui accable le sympathique directeur de Saint-Martin Automobile, M. Loubières, dont la mère est décédée le 17 janvier dernier, dans sa 90^e année, à Vitry. *Moto Revue* adresse à la famille et plus particulièrement à M. Loubières, les sympathies émues de tous les motocyclistes.

Remerciements

Je vous adresse mes plus vifs remerciements pour l'entrefilet que vous m'adressez à la suite du deuil de mon père. Je profite de l'occasion pour remercier les nombreux amis qui m'ont adressé leurs condoléances émues, à la suite du deuil qui me frappe.

L. NOËT.

Un futur mariage motocycliste

Mlle Odette Adam a célébré ses fiançailles le 29 janvier avec M. Pierre Psally, l'agent bien connu parisien. Le mariage aura sans doute lieu aux beaux jours. *Moto Revue* adresse aux futurs époux sa meilleure sympathie et ses vœux de bonheur.

Motocycliste Militaire

Oui, voilà le moment.

Quels sont ceux de nos lecteurs qui désirent partir, devancer leur appel, ou qui sont déjà sous les drapeaux, et qui désirent faire leur service sur une motocylette?

Faites-vous connaître de toute urgence à *Moto Revue*.

Un intéressant arrêt en matière d'accident automobile

Le 13 juillet 1928, un cycliste, M. Drouhin, était renversé, à Maxéville, par une automobile de tourisme, conduite par le chauffeur Château. Très grièvement blessé, il fut transporté à l'hôpital, où il resta pendant plusieurs mois.

A sa sortie, il apprit que l'automobiliste avait été acquitté du chef des blessures par imprudence.

M. Drouhin assigna le chauffeur Château devant le tribunal civil en paiement de dommages-intérêts. Le tribunal le débouta de sa demande.

Cette affaire vient de revenir devant la première chambre de la cour de Nancy, qui posa deux principes :

1^o Une décision d'acquiescement de la juridiction répressive ne rend pas irrecevable une action en dommages et intérêts ;

2^o La présomption de faute qui découle de l'article 1384 du code civil pèse aussi bien sur le cycliste que l'automobiliste. M. Drouhin, débouté pour cette seconde raison, va se pourvoir en cassation.

Styl son s'agrandit

Indiscrétion ? information ? peu importe, le fait est là... Styl son s'agrandit et parachève son organisation : Son personnel technique a changé ; le directeur technique est le coureur Amort qui reste, en même temps, chef du Service des Courses. Pour l'intensification de la production, Styl son a augmenté de plus de trois fois la superficie de ses ateliers tout en conservant son ancienne usine affectée uniquement désormais à l'émaillage et au montage en noir. Cette nouvelle organisation va permettre à Styl son d'intensifier la fabrication des nouveautés qu'il a présentées au dernier Salon, entre autres les machines plus spécialement destinées au sidecar et montées avec les deux-cylindres Jap 680 ou 750 cmc. (latérales ou culbuteurs) et les boîtes Burman.

Harley for ever

La Harley connaîtrait-elle bientôt à nouveau, en France, une recrudescence de vogue ? Il est bien certain que, si ces derniers temps, on a vu moins de Harley en France ce n'est pas la mécanique qu'il faut incriminer. La fabrication Harley est indiscutée; elle est certes ! parmi les deux-cylindres, celle que l'on pourrait considérer comme le prototype pour ses qualités de robustesse, de solidité et d'endurance. Les nouveaux modèles surbaissés ont une ligne et un agrément de conduite remarquables, même en solo.

Il nous revient qu'Harley va bénéficier en France d'une recrudescence d'activité. En effet, les Etablissements D. S. Malterre viennent de prendre l'agence officielle et représentent désormais la Harley-Davidson pour la plus grande partie du territoire français : tout le Nord, l'Est jusqu'à Pontarlier, l'Ouest jusqu'à Nantes, tout le Massif Central et, naturellement, Paris et la région parisienne.

Chacun sait que les Etablissements D. S. Malterre sont les plus forts stockistes de pièces Harley d'origine depuis 1921; ils connaissent, en conséquence, les pièces qu'ils doivent avoir en magasin pour répondre à tous les besoins des clients.

Tout ce stock se complète d'un lot important de motos Harley, derniers modèles actuellement en route vers leurs magasins, accompagné de la rechange correspondant aux derniers types. Cela nous fait espérer revoir bientôt, en France aussi, les « Harley Enthusiasts ».

Techniques et Journalistes

D'un grand journal, en date du 28-1-30, ces savoureux détails sur la panne qui mit hors course le concurrent d'un rallye mondain :

« ... En effet, le carburateur de sa voiture s'était crevé et, par suite du manque d'huile, deux bielles avaient coulé ? »

Curieux moteur qui graisse par le carburateur; notre compétent confrère pourrait-il nous donner quelques renseignements techniques complémentaires? à moins que, ignorant de la chose mécanique, il tape dans le tas comme ceux, du reste, qui, ignares et en mal de copie, hurlent contre la moto, errent contre le tansad et doivent leur éducation technique à la manille ou aux autres sports évidemment silencieux et sans dangers autres qu'un encroûtement progressif et un alcoolisme latent.



propos d'un vieux moto cycliste

Pourquoi ce « mystère » ?

Je ne suis pas « payé » pour écrire ce qui précède et la preuve en est que je fais chorus d'autre part avec ces mêmes « contradicteurs » pour déplorer que la Commission Sportive ou le Comité de l'U. M. F. prétendent tenir des séances secrètes.

Pourquoi se cacher si l'on ne veut pas



pourquoi ce mystère ?

Enfantillages et Affaiblissements

Où ! enfantillages ou bien simples flèches — douloureuses peut-être — mais sans portée que toutes mes critiques qui tendent démagogiquement à dresser toutes sortes d'éléments « démocratiques » motocyclistes contre le « Pouvoir central constitué » qui s'en moque mais dont on entrave peut-être, ce faisant, les initiatives !

Rien ne peut être viable, en sport comme ailleurs, sans « Union » et celle-ci demande le nombre : le nombre d'adhérents et non celui de sociétés ou de présidents ou de comitards, qu'ils soient « directeurs » ou non !

Où en serait le sport motocycliste français sans le « noyau » de Marseille qui a ouvert si brillamment le feu le premier au Boulevard Michelet ? Sans le M. C. F. et ses puissants « appuis financiers » Sans Lyon qui... se cramponne énergique-



il faut faire un bloc de tous

les petits clubs.....

ment, sans Nice qui... se renoue ?

Déjà « l'émiettement » a affaibli le Moto Club d'Alsace-Lorraine qui renonce peu à peu à « ses » épreuves classiques, sauf son Circuit des Vosges.

Le « Nord » se renforce en adoptant le fanion de son Automobile Club.

Et, pour quelques jeunes, comme l'Ain ou l'Auvergne qui marchent à fond, combien de clubs motocyclistes s'étiolent, faute de président, de secrétaire, de local d'organisation, et surtout d'argent !

Prêcher l'émiettement, c'est prêcher la faiblesse.

Il fallait qu'une Fédération comme l'U. M. F. fût ouverte à tous : c'est fait depuis les nouveaux statuts, mais il n'est pas souhaitable qu'elle fédère en masse des embryons de société ou des clans de camarades : le Sport motocycliste a besoin de grands clubs puissants, conscients et... organisés !

mal faire ?

Il y eut à l'U. M. F., l'an dernier — à ce que « l'on » m'a conté — quelques séances bien comiques où l'on se « jurait » la ronde le secret absolu ! Elles étaient suivies d'autres séances... employées à rechercher parmi les... conjurés, le coupable des indiscretions commises !

Evidemment, M. Pérouse n'est pas tenu de monter sur la statue de Strasbourg ou de parquer ses commissaires en public sur la terre-plein de la... Concorde, mais sa prétention est bien grande de vouloir museler la presse ou plus exactement la rendre aveugle et sourde, car c'est une bien adroite fée !

Des démonstrations pratiques
Vous allez en avoir
Lisez attentivement
ce numéro d'autre part

En ce qui concerne au moins le Comité de l'U. M. F. (Comité-croupion d'ailleurs !) le « secret » va contre l'esprit des statuts, puisque ses membres n'y sont que des délégués, des « députés », et ceux-ci doivent, tout



silence!... ne laissez pas
échapper le secret !

comme les « vrais », rendre compte de leurs mandats à leurs mandants, c'est-à-dire aux comités des clubs.

La Commission Sportive, elle, a droit au « mystère » sur ses travaux préparatoires, mais si elle veut faire « bien les choses » elle doit aussi au public... haletant (?) un communiqué sur toutes ses « décisions » !

De grâce ! Messieurs, cessez ce mystère, ou bien adoptez avec la cape couleur de murailles, le « loup », et venez en gondole accoster silencieusement comme à Venise au bord d'une ténébreuse et longue mare !

Surtout ! si vous découvrez, par une nuit sans lune, un journaliste tapi dans la bibliothèque et armé... d'un bloc et d'un stylo, entretenez-le, si vous y tenez, de la paix rou...sse ou rouge mais laissez la dague au... fourreau, que diable ! Une séance n'est vraiment « secrète » d'ailleurs que s'il s'en évade des indiscretions.

Etre armé ?

Un récent écho de Moto Revue traitait déjà la question mais... je vais encore en poser une : Un automobiliste a le droit de tenir à sa portée, dans sa voiture, un revolver. On considère qu'il est là chez lui. Un motocycliste a-t-il le même droit ?

Le bon sens dit oui, mais les règlements, mais les lois ?

Un motocycliste n'est pas « dans » sa moto, mais bien « dessus » : il n'est pas « clos de murs » le pauvre !

Peut-il dès lors mettre un revolver dans une sacoche sur sa moto ? Jadis, on aurait dit qu'il pouvait mettre une paire de pistolets dans ses fontes, mais maintenant le cheval étant remplacé — avantageusement — par cette autre « petite reine » : la moto, quelle est la situation du « cavalier » nouveau ?

Enigme à faire éclaircir par un chevalier... du barreau.

En attendant, soyez prudents et cachez votre browning !

G. DE LAVALETTE.

(Nous faisons observer que nous avons traité, au point de vue légal, cette dernière question dans un précédent numéro)

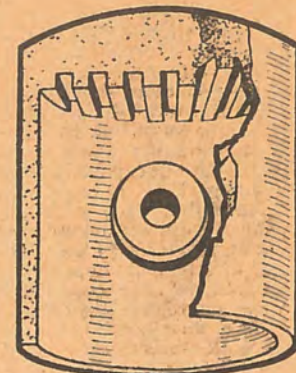
N. D. L. R.

Que dev ent C. F. Temple ?

C. F. Temple, le spécialiste des « mille » à arbre à came, que l'on vit souvent à Montlhéry, n'a guère à t par er de ui, ces temps-ci. Mais nous revient, qu'associé avec un autre spécialiste de la grosse cylindrée, bien connu, I. S. Wright, il allait bientôt faire des « tince les », à Brooklands et à Montlhéry.

Il monterait un « O. E. C. » la marque au cadre si original, qui pour cette année, a un vaste programme de production et de courses

La production des chocs dans les moteurs par F. DEPORIAT



Piston dont le fond est rainuré permettant une meilleure évacuation de la chaleur et par suite pouvant retarder l'apparition de l'auto-allumage. On a également fait dans ce sens des recherches avec des culasses rainurées : la marche du moteur en était remarquablement plus souple et la compression put être augmentée sans que le cognement se produisît ; la détonation serait également plus difficile à apparaître.

Nous voulons traiter ici de la production des chocs dans les articulations du système bielle-manivelle des moteurs à explosion. Sur toute machine possédant des organes animés d mouvements alternatifs, peuvent se produire des chocs aux pieds ou aux têtes des bielles, notamment au voisinage des points morts. Le choc maneton-tête de bielle peut être relativement important et donner lieu à un véritable cognement. L'étude des facteurs qui interviennent dans la production de ce choc a été faite depuis longtemps

si brutale que le cognement peut se produire ; le fait sera particulièrement facile à observer lorsque le moteur tire à faible vitesse de rotation ; en outre, à toutes les allures, la variation d'avance à l'allumage est faible, compatible avec une marche à peu près normale du moteur ; il en résulte une plus grande difficulté de conduite de la machine. Enfin, le moteur manque de souplesse.

Pour avoir une marche suffisamment souple, il est préférable de ne pas dépasser 5,5 comme taux de compression. Au-dessous de cette valeur, la culasse à turbulence avec soupapes latérales donne d'excellents résultats et le rendement thermique est très voisin de celui d'un moteur à soupapes en tête et culasse hémisphérique.

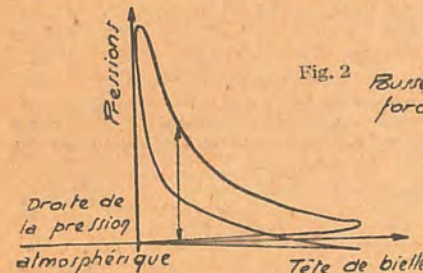


Fig. 1. Représente (très exagéré ici) le jeu maneton-tête de bielle. Si l'on relève, à l'aide d'un monographe, le diagramme du moteur pour différentes vitesses angulaires et diverses charges, il est facile de déterminer les efforts sur le piston : les forces d'inertie se calculent d'après la vitesse angulaire. Il est donc possible d'avoir les diverses forces concourant à la production du cognement. Sur le schéma de droite (fig. 2), la force P1 comprend la poussée des gaz et les forces d'inertie (piston et bielle). Dans le cas de la figure, la liaison est d'ailleurs assurée : donc pas de cognement. (Voir fig. 3). — Nota. La bielle et la manivelle sont indiquées par de simples traits, pour la clarté du schéma.

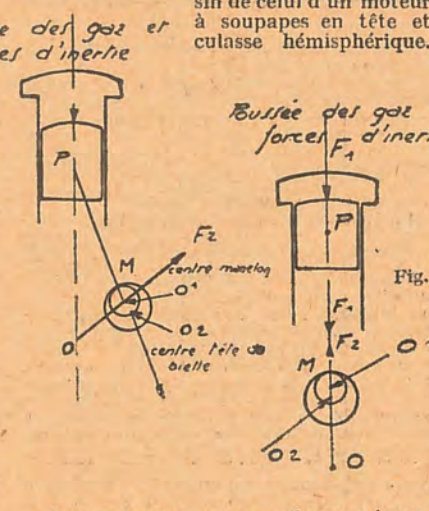


Fig. 2. Buisse des gaz et forces d'inertie. Fig. 3. Buisse des gaz et forces F1 d'inertie.

ou de charges déterminées du moteur (de même que d'autres régimes font apparaître la résonance dans la production des vibrations). Analysons le phénomène. Considérons

Au point mort haut, le cognement se produit si les forces F1 et F2 sont égales et directement opposées (la liaison n'étant plus alors assurée, le contact est repris ensuite sous forme d'un cognement plus accentué). Sur la figure, on a supposé la liaison assurée, F1 étant par exemple supérieure à F2 ; mais cette égalité peut très bien avoir lieu pour une vitesse de rotation et une poussée des gaz déterminées. Il est à noter qu'un moteur peut « cogner », pour des pressions d'explosion très éloignées de celles correspondant à la pleine charge (quelquefois 1/10 de ces dernières).

On a négligé le poids de la bielle et de la tête de bielle ; il suffirait d'ajouter ces forces à F1.



Fig. 4. — Si le moteur est horizontal, le poids de la tête de bielle et d'une partie de la bielle P provoque un décalage dans la production du cognement, qui peut ainsi se produire quelques degrés avant le point mort haut ; en outre, le phénomène se produit progressivement avant de passer par un maximum.

Cette dernière culasse s'impose incontestablement pour des compressions supérieures ; la tendance au cognement est moindre et la marche moins brutale. En outre, la variation de l'avance à l'allumage peut être plus considérable, avant l'apparition du cognement. Dans tous les cas, il faut s'attacher à assurer une bonne évacuation des calories, ce qui retarde l'apparition de l'auto-allumage. Notons, à ce sujet, l'usage, depuis quelque années, de pistons rainurés, sur la face opposée à celle recevant l'action des gaz), ce type a surtout été employé sur des voitures de course. Il résulte de ces considérations que les culasses à turbulence et celles à soupapes en tête peuvent très bien coexister dans la construction actuelle : les premières, donnant une plus grande simplicité pour la commande des soupapes latérales, prévaudront certainement pour des taux de compression limités aux valeurs ci-dessus.

le piston P sur a fig 2 et l'attelage bielle-manivelle PM, OM.

Nous savons que la tête de bielle est soumise à une force centrifuge provenant non seulement de la rotation de la tête de bielle, mais de la composante de l'inertie de la bielle dans la même direction. Pour le piston, on a la force d'inertie qui lui est propre et celle qui lui est transmise par le pied de bielle, inhérente à la bielle. Soit O1 le centre du maneton et O2 le centre de la tête de bielle ; or, ces centres ne coïncident pas puisqu'il est normal qu'il existe un certain jeu entre le maneton et la tête de bielle. ce jeu est représenté très exagéré sur la figure. Le maneton et la tête de bielle

Influence des culasses

L'influence des culasses à turbulence sur l'accroissement de la vitesse de propagation de l'onde explosive est trop connue pour que nous y revenions. Ce que l'on s' imagine moins, c'est que cette culasse ne paraît pas s'accommoder de tous les taux de compression. Pour les hautes compressions, l'explosion devient

Etude du cognement

Il est incontestable que la détonation produit presque toujours le cognement. Mais celui-ci peut également avoir lieu dans des conditions normales de l'action des gaz, pour des vitesses angulaires

doivent demeurer constamment en contact : si la liaison cesse, pour reprendre ensuite, un choc se produira. Il est facile de voir que cette rupture de liaison se produira de préférence aux points morts surtout si la constance de la vitesse angulaire est assurée (et même exclusivement au point mort haut). Pour qu'il y ait choc, il suffit donc que, pour le point mort haut, les forces F_1 et F_2 (F_1 comprenant la force transmise par le piston, c'est-à-dire la poussée des gaz déduites du diagramme), et les forces d'inertie, soient égales et directement opposées. Il est donc possible de faire cesser le cognement, pour un régime donné, en modifiant l'allure du diagramme (variation de l'avance à l'allumage, modification de la culasse, du taux de compression etc...) ou le poids des pièces (pistons, bielle...).

Le cognement n'est donc pas toujours l'indice d'un jeu important ; il arrive souvent qu'on démonte un moteur, qui cogne et qu'on ne trouve pas de jeu appréciable entre le maneton et la tête de bielle. Le cognement résultant d'un jeu important se produit d'ailleurs beaucoup plus facilement que celui que nous étudions ici et avec une très grande intensité.

A l'Étranger

Les 500 mètres lancés Athènes

Résultats du 500 mètres lancé du 12 janvier 1930 sur la route Athènes-Mévide :
175 cmc. — 1. S. Condoroussi (Monet-Goyon).
250 cmc. — 1. J. Ca' lanoglou (B. S. A.).
350 cmc. — 1. Aidonopoulos (Motosacoche),
moyenne horaire 156 km. 250, meilleur temps
toutes catégories.

500 cmc. — 1. A. Aidonopoulos (Motosacoche), avec la 350 cmc. ci-haut mentionnée ; 2. Kirzis (Norton), moy. 149 km. 501.
600 cmc. sidecar. — 1. Kirzis (Norton),
moyenne horaire 127 km. 660.

Au-dessus de 1.000 cmc. sidecar. — 1. Kirzis (Norton) ; 2. Contis (Harley-Davidson).

Il y eut en tout 23 engagés. Les différentes marques inscrites sont les suivantes :

Norton, B. S. A., Rudge-Withworth, Motosacoche, Opel, Calthorpe, Panther, A. J. S.,



Torelli (n° 1). — Mais il nous semble reconnaître Oiller qui vient d'être délégué officiellement par Motosacoche pour prendre part, sur sa 500, aux 500 m. lancés à Athènes. Hélas ! l'accident avant la course l'en empêcha, et c'est Aidonopoulos (n° 2) qui fut vainqueur sur Motosacoche 350 en catégorie 500, atteignant 156 km. à l'heure ; le n° 3 est Kirzis sur Norton à près de 150 à l'heure.

M. André Planiol a fait récemment, au sujet du cognement, une intéressante communication à l'Académie des Sciences.

Sur un moteur monocylindrique horizontal, le jeu entre la tête de bielle et le maneton avait été doublé et porté à 1/10 de millimètre, ce qui n'empêcha pas l'équipage de demeurer parfaitement silencieux à tous les régimes pour lesquels l'égalité des forces F_1 et F_2 n'avait pas lieu au voisinage du point mort haut. Le cognement se produisait avant le point mort.

Un fait curieux est encore à signaler : Si l'on fait décroître la pression des gaz au point mort haut, le cognement, d'abord inexistant, apparaît progressivement, passe par un maximum et diminue jusqu'à disparition complète. Ce fait s'explique par l'horizontalité du moteur ; le poids de la tête de bielle agissant perpendiculairement aux forces F_1 et F_2 , la rupture de liaison ne peut se produire nettement comme sur les moteurs ayant leurs cylindres disposés verticalement.

Et puisque nous en sommes à l'étude des effets combinés de l'inertie des pièces

et de la pression des gaz, remarquons que l'inertie a plutôt ici une influence favorable à la conservation des organes (à l'inverse de ce que nous avons vu dans nos précédents articles dans la création des vibrations). En effet, au moment de l'explosion, l'inertie réduit la force de poussée des gaz et les organes subissent une fatigue moindre. On conçoit dès lors dans quelles conditions défavorables travaille un moteur que l'on fait « tirer », les gaz largement ouverts (ce qui correspond par suite à une très forte pression d'explosion) et à faible vitesse, dans une côte par exemple, lorsque le pilote s'obstine à ne pas changer de vitesse.

Au moment de l'explosion, les efforts sont transmis sans que la force d'inertie, trop faible, vienne en amoindrir notablement les effets ; un véritable matage du coussinet de la tête de bielle se produit.

Il serait enfin désirable d'éviter l'usage des bielles, à pied ou à tête déportés (dont le but est généralement de réduire la longueur du vilebrequin), cette disposition favorisant le matage et l'usure excessive de leurs coussinets.

F. DEBORIAT.

Sunbeam, Henderson, New-impérial, Harley-Davidson ainsi que Monet-Goyon.

« Je n'ai pu concourir, étant donné que les machines que la fabrique nous a expédiées à cet effet ne nous sont pas encore parvenues. Si nous les avions reçues à temps, il n'y a pas de doute que nous aurions remporté un succès complet », nous écrit à ce sujet Livadaris. Calendrier 1930 :

Le 13 avril : Tourist Trophy ;
Le 10 août : Kilomètre lancé ;
Le 19 octobre : Reliability. — LIVADARIS.

Tout s'use

Tandis que, dans la métropole, certaines autorités ecclésiastiques ont jeté l'anathème sur la moto, il est consolant d'avoir, dans certains autres milieux ecclésiastiques, allier la modestie au progrès ; il s'agit en l'occurrence des Pères Lazaristes que vous côtoyez journellement dans Paris et dont la plupart cachent, sous une démarche modeste, de remarquables pionniers, voire des savants ; nous tirons incidemment de leur Bulletin de janvier 1930 (bulletin qui sera lu avec un gros intérêt par nos amateurs de voyages et de péripéties palpitantes), un entrefilet suggestif :

Tout s'use. — *Oui, en ce bas monde, malgré les soins, les ménagements, les précautions de toute sorte, tout s'use. Demandez-le au bon P. Lerouge, de Madagascar. Il y a sept ou huit ans, revenu en France pour sa santé, il avait touché certains coeurs et certaines bourses, et avait pu faire l'acquisition d'une motocyclette. Et Dieu sait quels services elles lui a rendus, que de bien il a pu faire par son moyen ! En filanzane, que de temps il aurait perdu, et que de temps gagné grâce à la rapidité de sa moto ! Sans doute, les suees au grand soleil, les secousses sur des chemins ébauchés, les fatigues causées par la trépidation ont usé ses forces, mais le vaillant missionnaire n'en a cure... l'important c'est que les âmes aient été aidées, consolées, sauvées... Pourtant, il est une chose qui le préoccupe, c'est que les milliers de kilomètres dévorés par sa machine, au lieu de la nourrir, l'ont usée, elle aussi. Et c'est récemment un cri de détresse qu'il nous adressait : « Ma moto est usée ! » Et Mgr Sévat faisait écho : « Pitié ! la moto du Père Lerouge est usée ! »*

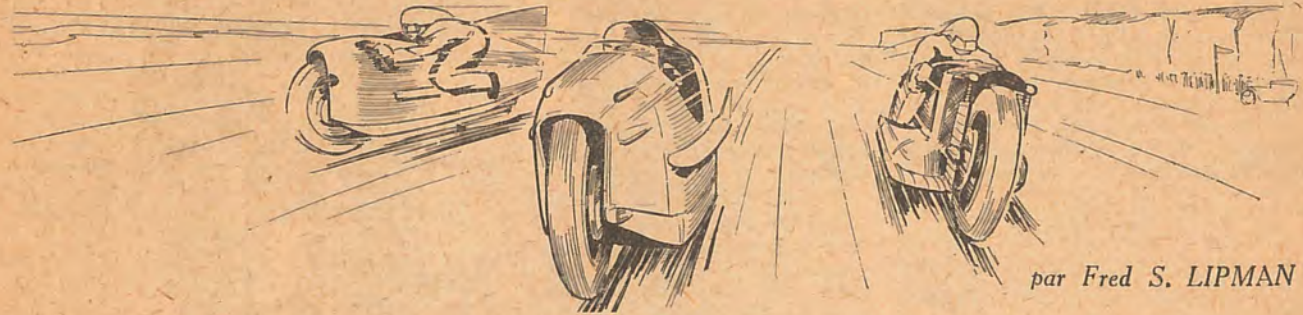
« Quand nous vous disions que tout s'use ici-bas !... Mais déjà je vous entends protester ; et nous tremblons... de joie à la pensée que vous allez nous prouver que nous nous trompons honteusement... Nous sommes vraiment impardonnables d'oublier qu'il y a une chose inusable, mais absolument inusable. Oui, nous sommes aveugles, ingrats, de l'avoir oublié un instant : la charité des amis des Missions ne s'use jamais. Pour notre punition (et nous sommes décidés à la subir très forte), aidez-nous à procurer au Père Lerouge une nouvelle moto. Sa reconnaissance, celle des âmes qu'il éclairera, celle du bon Dieu seront comme votre charité ; elles ne s'useront jamais ! »

Souhaitons donc que l'appel soit entendu par l'un ou l'autre de nos constructeurs ; nous appuyons fortement cette demande pour de multiples raisons :

Surtout, parce que les Pères Lazaristes sont de remarquables sportifs qui étonneraient plus d'un des habitués du vélodrome d'Hiver, de la Piscine des Tourelles, des frontons d'Auteuil, de la L. N. de Marche ou des fédérations de football ou de rugby, peut-être même de l'U. M. F.

La moto est une des préoccupations pour les futurs missionnaires et dans leurs écoles apostoliques, même en France, on fait de la moto à l'instar des études. Ensuite, la motocyclette, entre leurs mains, est un moyen de pénétration pacifique des plus appréciables. Les Pères Lazaristes ne vivent que du bon accueil qui est fait à leurs œuvres et, pour terminer, ayant usé nos colottes sur le même banc que Mgr Sévat et le Père Lerouge, nous serions ingrats de ne pas nous souvenir des modestes camarades d'école qui ont milité pour la moto dès la période héroïque. — M. A.

Quelles sont les vitesses susceptibles d'être atteintes en 1930 ?



par Fred S. LIPMAN

Il y a quelques mois, j'écrivais un article sur ce même sujet, en parlant de 1929. Par un hasard surprenant, les vitesses que j'avais préconisées se sont parfaitement réalisées.

En effet, j'avais parlé de 195 à l'heure avec une 500 cmc. N'est-ce pas la vitesse que l'on a obtenue ?

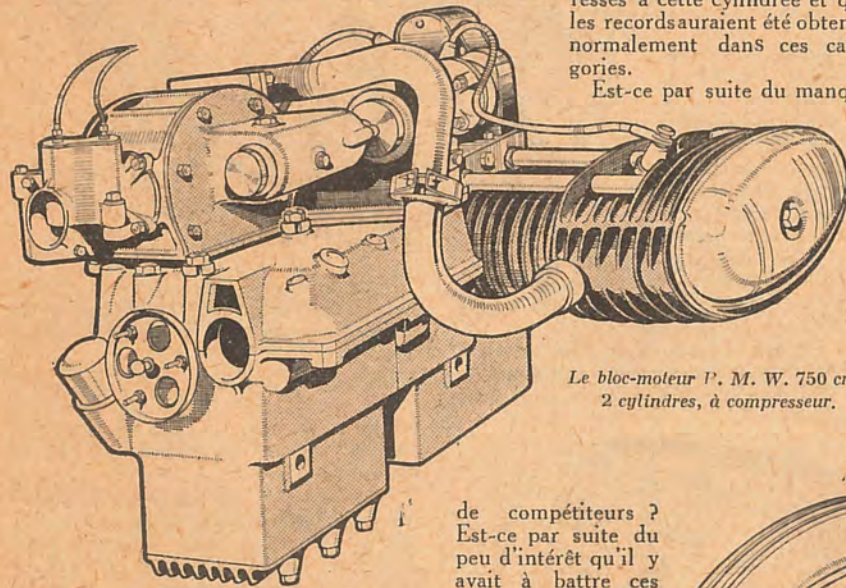
J'avais dit qu'avec une 1.000 cmc., on devait arriver à faire 220 à l'heure. Cette

M. Esnault-Pellerie qui vient de fonder un prix pour un bien beau travail en vue de réaliser prochainement l'astronautique.

—250—

Les vitesses que j'avais pronostiquées n'ont pas été tout à fait atteintes en 250 cmc. Pourquoi ? Parce que je croyais que quelques spécialistes se seraient intéressés à cette cylindrée et que les records auraient été obtenus normalement dans ces catégories.

Est-ce par suite du manque



Le bloc-moteur V. M. W. 750 cmc. 2 cylindres, à compresseur.

de compétiteurs ?

Est-ce par suite du peu d'intérêt qu'il y avait à battre ces vitesses ? On l'ignore, mais les 160 annoncés en 250 cmc. n'ont pas été réalisés.

Je suis certain que cette vitesse est réalisable et aujourd'hui même, par la fameuse 250 cmc. Motosacoche de D. W. Marchant. N'oubliez pas, en effet, qu'il y a déjà trois ans, M. Marchant a réussi à dépasser 155 avec une 250 cmc. Motosacoche et que j'en ai pris moi-même, sur la piste de Montlhéry, à 159 à l'heure.

vitesse a été obtenue à quelques kilomètres près par la B. M. W., mais dans une catégorie inférieure à 1.000 cmc.

La courbe des accroissements de vitesses par rapport aux cylindrées nous donne mathématiquement les 220 pour des 1.000 cmc., car vous savez parfaitement que si une 175 cmc. fait 130 à l'heure, une 250 cmc. fait 160, ce qui représente, pour 75 cmc. un gain de 30 kilomètres, vous n'aurez pas entre la 750 cmc. et la 1.000 cmc. (ce qui représente une différence de 250 cmc.) un rapport égal, c'est-à-dire

$$\frac{30 \times 250}{75}$$

Nous arriverions ainsi, en augmentant les cylindrées, à des vitesses astronomiques qui seraient plutôt de la compétence de

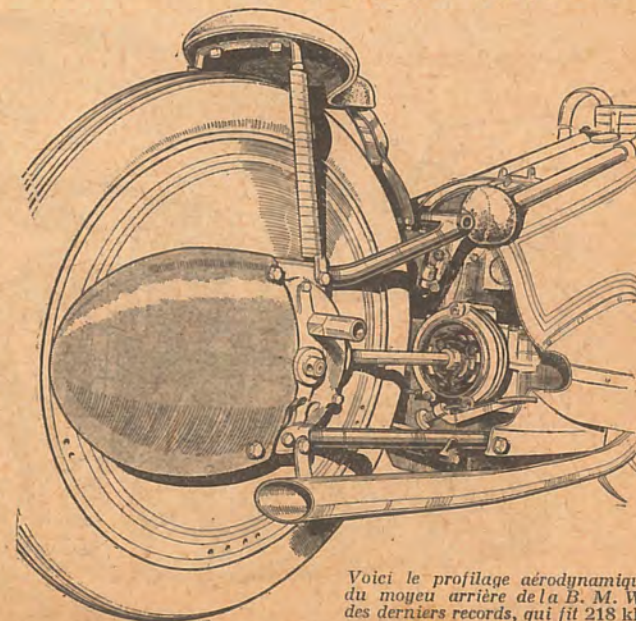
N'oubliez pas, non plus, que la vieille motocyclette et le vieux cadre de J. S. Worters qui réalisa 144 à l'heure, il y a bientôt cinq ans, a réalisé ensuite, sur des distances un peu plus longues que le kilomètre le 150 à l'heure.

A ce moment-là, c'était M. C. S. Stamlan qui conduisait cette rapide petite machine ; il avait simplement modifié les formes aérodynamiques se souvenant de son stage assez long dans l'aviation anglaise.

Il est évident qu'actuellement, si un G. W. Lacey sur un nouveau moteur « Jap » ou si un Lemasson sur la 250 cmc. « Alcyon » voulait se livrer à quelques mois d'études et de travail, il nous sortirait du 160 en 250 cmc. avec un moteur à culbuteurs.

—175—

Dans la catégorie inférieure, 175 cmc., il y a une machine italienne, que je ne puis pas nommer et une machine française qui, à l'heure actuelle, peuvent réaliser sur le kilomètre, très près de 140. Je crois que la vitesse limite de la machine de Sourdou ne doit pas dépasser 130 à l'heure, mais si M. de Rovin voulait, il peut parfaitement



Voici le profilage aérodynamique du moyeu arrière de la B. M. W. des derniers records, qui fit 218 km

dessiner un cadre plus bas, avec une meilleure position et pousser encore très légèrement son moteur pour obtenir, sur une courte base, le 140. Je crois même, n'en déplaie à mon ami de Rovin, qui est à l'heure actuelle le meilleur metteur au point français, pour machines sur courte distance, que si la maison « Jap » voulait consacrer quelque temps à l'étude d'une machine rapide dans cette catégorie, elle dépasserait, de 3 à 4 kilomètres, la vitesse indiquée plus haut.

— 350 —

En 350 cmc., il y a quelques machines parfaitement bien construites et vraiment rapides.

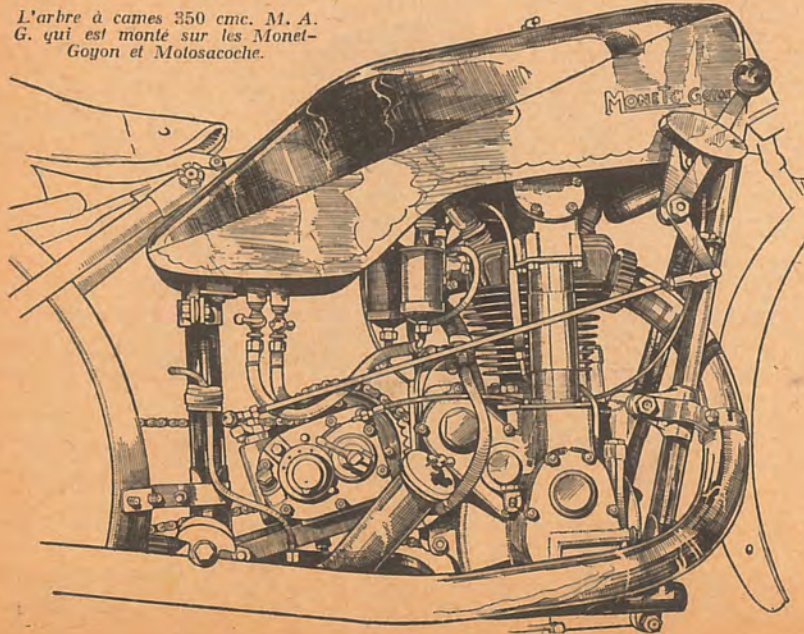
L'A. J. S. 350 cmc. fera l'année prochaine, si on l'exige, 185 à l'heure avec M. Denly au guidon, évidemment.

Il est fatal que si M. R. N. Spring quitte la direction des courses chez A. J. S. en emmenant son fidèle Denly, cette maison n'ira plus aussi vite.

Si Motosacoche veut se remettre dans l'arène en 350 cmc., je ne crois pas que sans M. Marchant, elle puisse aller très vite, dans cette catégorie. Il ne faut pas oublier que Marchant est âme complète d'une machine de course et j'ai bien l'impression que, sans lui, la machine n'a plus cette pétulance qu'il sait lui inculper.

En 350, pour le moment pas de machines françaises, pas de machines italiennes, car Guzzi n'est plus assez rapide dans cette catégorie. Mais nous devons espérer beaucoup de l'ancienne 350 cmc. de Lacey, de la nouvelle qu'il est en train de préparer chez Norton et d'une fameuse 350 cmc. que Marchant préparerait chez F. N. s'il est vrai qu'il est entré dans cette Maison. Je suis d'ailleurs étonné de n'en avoir pas été averti, car le sympathique Marchant chez qui j'ai eu le plaisir d'être reçu et avec qui je suis en fort bons termes, ne m'a pas encore prévenu de ce changement. S'il part chez

L'arbre à cames 350 cmc. M. A. G. qui est monté sur les Monet-Goyon et Motosacoche.



F. N., il est évident qu'il emmènera W. L. Hendley.

Quitte à faire de la peine à de nombreux coureurs, il est hors de doute qu'à l'heure actuelle, W. L. Hendley est le meilleur pilote au monde. Il l'a prouvé et il le prouve tous les jours.

Je ne crois pas que la 350 cmc. Gillet soit très rapide actuellement sur des distances courtes.

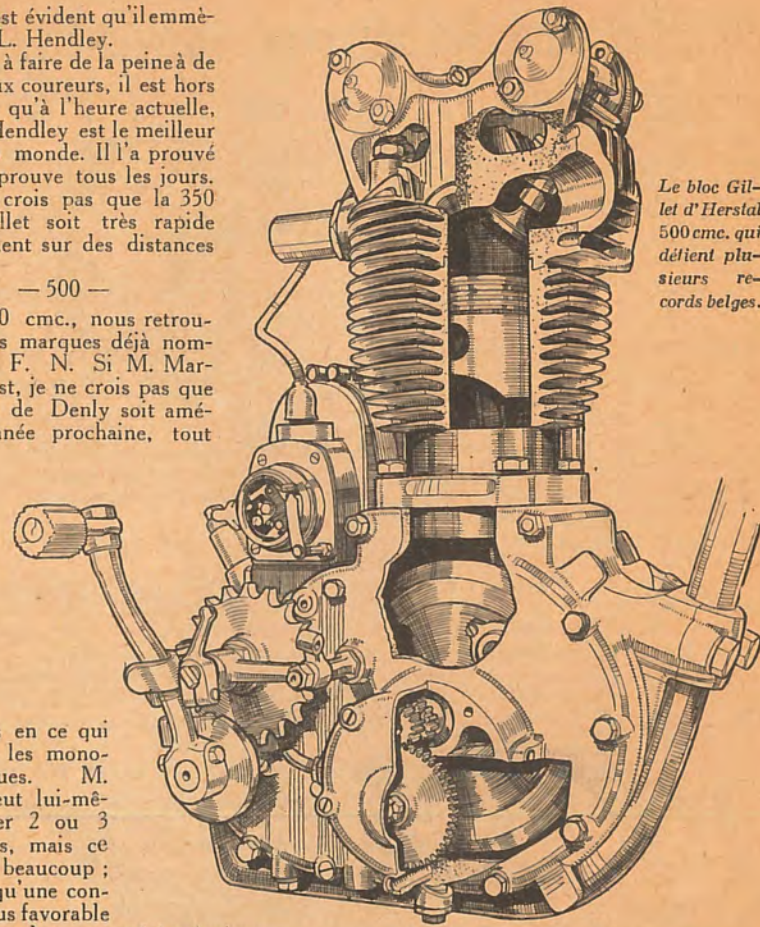
— 500 —

En 500 cmc., nous retrouvons trois marques déjà nommées et F. N. Si M. Marchant y est, je ne crois pas que le record de Denly soit amélioré l'année prochaine, tout

au moins en ce qui concerne les monocylindriques. M. Denly peut lui-même gagner 2 ou 3 kilomètres, mais ce n'est pas beaucoup ; ce n'est qu'une condition plus favorable au point de vue météorologique.

Gillet doit faire 195 l'année prochaine. N'oubliez pas qu'il a réalisé cette vitesse en 750 cmc., cette année.

F. N. qui, il y a trois ans déjà, marchait à 183, devrait avoir gagné suffisamment de CV pour faire 200 avec les anciennes machines.



Le bloc Gillet d'Herstal 500 cmc. qui défient plusieurs records belges.

Mais un nouvel ingénieur, cela signifie d'autres méthodes, d'autres dessins et un autre usinage et toute la mise au point à refaire.

Je crois même que si M. Marchant réalise une 500 cmc. chez F. N. il le fera en machine à culbuteurs cette fois, abandonnant un principe qui lui est cher depuis bientôt cinq ans.

La limite des 200 km. doit être aussi très près d'être atteinte par mon ami G. W. Lacey. L'année dernière, j'ai passé quelques jours avec lui à Montlhéry et il me disait ses projets : son fameux record de l'heure qu'il voulait avoir et qu'il a eu. Je me rappelle encore l'anxiété que nous avions, M. Prestwich et moi, lorsque nous chronométrions, le soir vers 7 heures, les tours de Lacey lors de sa tentative de record de l'heure, sur sa 500 cmc. Il passait devant nous entre 168 et 175 puis, accélérant son allure il boucla les derniers tours complètement à fond, sans une réserve de puissance aucune. En effet, il voulait battre ce record, coûte que coûte, même si la mécanique devait casser.

Après un bain réparateur, ce brave Lacey nous disait le soir même qu'il pensait pouvoir faire mieux et je lui rappelais, avec une petite pointe d'émotion, la première fois que je lui avais rendu visite à Brooklands, la fameuse piste anglaise, deux années auparavant. Lacey venait juste de faire quelques tentatives intéressantes

avec sa première 350 cmc. et il me disait, dans son box qu'il voulait s'attaquer à Marchant, ainsi qu'à ce fameux record en 350 et 500 cmc. J'avoue que c'est un peu incrédule que je l'ai quitté et je lui disais, cet été, à Montlhéry, que j'avais constaté avec plaisir la réalisation de ses ambitions.

Puisqu'il est chez Norton maintenant, je le crois fort capable de réaliser 200 à l'heure en 500 cmc.

Il est malheureux de constater que les meilleurs ingénieurs anglais continuent à travailler le mono-cylindrique. Ses résultats merveilleux, ses vitesses extraordinaires, ne sont en somme pas très intéressants car il est évident que la machine de route ou de sport d'après-demain sera une 2, 3 ou 4 cylindres.

Pourquoi nous obstinons-nous à tirer la quintessence d'une chose qui sera abandonnée rapidement ?

Pour terminer avec G. Lacey, je dois dire le magnifique effort qu'a fait ce pilote pour construire, de ses propres mains, pendant les longues soirées d'hiver, une merveilleuse 1.000 cmc., deux cylindres, avec allumage par batterie ; il est regrettable de penser que son cylindre avant a été serré la veille des tentatives de record à Arpajon.

— 750 —

La palme est à B. M. W. et elle lui restera l'année prochaine. Il est évident que pour la 750 cmc. comme pour la 500 cmc., comme pour la 1.000 cmc. la B. M. W. est la machine qui peut actuellement faire ce qu'elle veut, parce qu'elle a deux cylindres d'abord, parce qu'elle peut réaliser des équilibrages surprenants dans le moteur et ensuite, parce qu'elle utilise le compresseur. Il m'est plaisant de faire remarquer à ce sujet qu'il y a déjà deux ans, je disais l'avantage qu'il y avait d'utiliser le compresseur avec un bicylindre.

Je me suis étendu plus longuement sur les problèmes difficiles qui résident dans l'évacuation des gaz pendant les temps non introductifs et sur le

La Coupe Soubitez

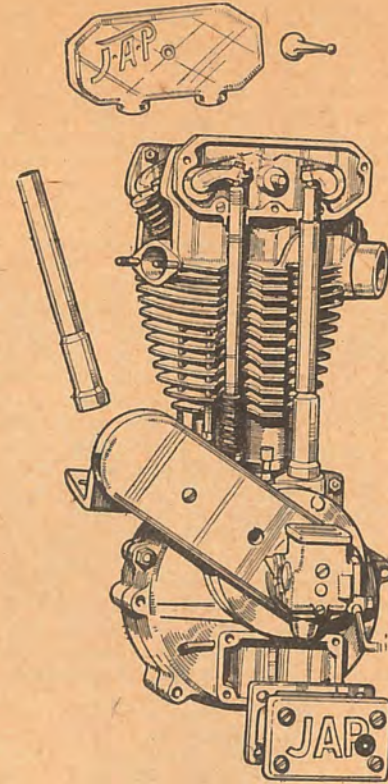
(Nous donnerons le règlement dans le prochain numéro.)

La date de la Coupe « Soubitez »

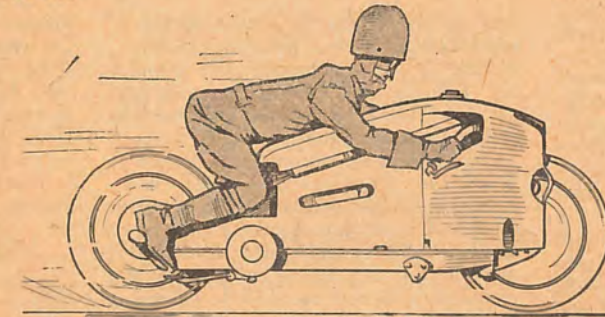
L'épreuve touristique de nuit pour motocyclettes, organisée par le « Motorcycle Club de Lyon » avec le concours de *L'Auto* et de *Moto Revue*, le samedi 15 mars 1930 ; 15.000 francs de prix en espèces.

Les Prix

Les prix offerts par les Etablissements Soubitez frères, constructeurs d'équipements électriques à Paris, représentent une valeur



En 250 cmc., le J. A. P. à culbuteurs gagne le T. T. anglais. En 175 cmc., ce sont les performances de la De Rovin.



L'A. J. W. quatre cylindres, dont on parle comme concurrent dangereux.

problème de l'alimentation en général d'un monocylindrique à soupapes.

Je disais qu'il n'y aurait jamais de record battu en monocylindrique quatre-temps, avec compresseur. Jusqu'à présent, j'ai toujours raison.

Malgré l'estime en laquelle je tiens la B. M. W. et ses records, malgré l'excellent effort réalisé dans les dessins aérodynamiques des nouvelles machines, je suis quand même persuadé qu'un ingénieur de talent français (dans le genre de M. Bugatti, dans le genre de M. Moyet qui dessina l'Amilcar six-cylindres, dans le genre de M. Petit, qui réalisa la surprenante Salmon quatre-cylindres qui dépassa 200 à l'heure) peut réaliser demain une machine 800 cmc. ou 1.000 cmc. capable de pulvériser les records actuels.

Puisque les problèmes de vitesses-limites sont à l'ordre du jour, par suite des très intéressantes tentatives des Anglais, en particulier, dont les engins peuvent accomplir maintenant 300 à 400 à l'heure, il est très normal de conclure qu'en étudiant la chose, un « deux roues » profilé avec direction compensée, suspension de la roue arrière, est capable d'arriver à des vitesses semblables.

Mais je ne crois pas qu'il y ait des pilotes qui puissent diriger cette machine à l'heure actuelle. En effet, un moteur d'une cylindrée de deux ou trois litres environ, représentant soit une huit-cylindres en ligne à compresseur, soit deux groupes de quatre-cylindres pourrait fort bien réaliser le nombre de CV nécessaires, environ 200 (les 100 CV au litre ne sont-ils pas courants ?) pour arriver à obtenir ces vitesses ?

La machine pèserait, à ce moment-là, dans les 4 à 500 kilogrammes et devrait, comme je l'ai dit plus haut, avoir une direction, soit avec servomoteur, soit avec une compensation intégrale.

Malgré tout l'intérêt que je porte à toutes les tentatives de ce genre, je dois dire que je ne vois pas l'utilité de la construction d'un pareil engin, étant donnée la dépense que cela nécessiterait et les dangers qui seraient courus par son conducteur. Fred S. LIPMAN.

appellation :

La 5 CV B. S. A. à culbuteurs, type S.30-12 est la 5 CV Supersport à 8.750 francs.

La 3 CV B. S. A. Supersport à 6.350 francs, se désigne par B. 30-4.

Tous renseignements complémentaires seront du reste volontiers donnés par l'agence B. S. A., 10, rue des Acacias, Paris (17^e), à tout lecteur de *Moto Revue*.

Un de la ... classe

Il va finir son service militaire et nous revient dans le civil. C'est de Perrin qu'il s'agit : son palmarès est chargé malgré sa jeunesse : deux Paris-Les Pyrénées ; deux Six Jours d'Hiver ; un Tour de France ; un Paris-Nice ; trois Bol d'Or ; un Circuit d'Auvergne ; une côte d'Argenteuil ; un Circuit de l'Armistice, etc... et Perrin serait aise de trouver une situation chez l'un de nos constructeurs dès son retour vers le 1^{er} avril.

totale de quinze mille francs en espèces, ainsi répartis :

Au premier 4.000 francs ; au deuxième 2.000 francs ; au troisième 1.500 francs ; au quatrième 1.200 francs ; au cinquième 1.000 francs ; au sixième 900 francs ; au septième 800 francs ; au huitième 700 francs ; au neuvième 600 francs ; au dixième 500 francs ; au onzième 400 francs ; au douzième 300 francs ; au treizième, quatorzième et quinzième chacun 200 francs ; au seizième dix-septième, dix-huitième, dix-neuvième et vingtième, chacun 100 francs

Des Précisions sur B. S. A.

La dénomination des différents types de motos d'une même marque prête souvent à confusion et ne renseigne pas toujours exactement le lecteur. Il convient donc à la suite de demandes concernant les différentes cylindrées et prix de B. S. A., de spécifier et de déterminer les nouveaux modèles et leur

H. P. BORESTROKE

La résistance de l'air

Il semble qu'actuellement la vitesse maximum des véhicules normaux tend à se stabiliser entre 90 et 100 kilomètres à l'heure, la vitesse d'utilisation est naturellement inférieure à ces chiffres, mais s'élevant cependant dans beaucoup de cas à 80 à l'heure, ce qui conduit, sur bonne route assez dégagée, à des moyennes de 60. Il n'est pas douteux que dans l'avenir sur routes spéciales ou même sur les routes actuelles mieux aménagées (virages relevés, passages à niveau



La dépression est appréciable avec un plan très fin

supprimés, visibilité améliorée aux croisements, etc.), ces vitesses normales seront encore accrues.

Il y a assurément à l'heure actuelle un obstacle aux grandes vitesses : c'est l'usure des pneus, mais il se peut que celle-ci se trouve réduite non seulement par une amélioration des gommes, mais encore par des suspensions qui maintiendront les roues en contact permanent avec le sol, et sans doute par une transmission utilisant toutes les roues du véhicule et ainsi garantissant une adhérence totale.

La réalisation des grandes vitesses posera avec acuité un problème : celui de la résistance de l'air. Celle-ci croît comme le carré de la vitesse et est par conséquent, à cent à l'heure, 25 fois ce qu'elle est à vingt à l'heure. Même aux vitesses actuelles, l'absence d'un profilage convenable se traduit par une perte de vitesse et une dépense de carburant. Il y a malheureusement un problème, celui de l'accommodation des voyageurs. Il est certain qu'il est plus aisé d'entasser un nombre élevé de passagers dans une conduite intérieure classique que dans une carrosserie profilée. Pourtant il semble que le profil en aile d'avion adapté à cette utilisation permet une logeabilité, si on peut ainsi s'exprimer, très satisfaisante. Il n'est pas douteux qu'avec son radiateur plat et vertical, ses ailes débordantes, ses glaces verticales, son arrière droit, la voiture type ne constitue pas un idéal. Elle donne surtout avec sa malle arrière l'impression d'un assemblage hétérogène. Fort heureusement, certains carrossiers réagissent. Mais comme toujours, il faut faire l'éducation du public, et le persuader qu'une carrosserie

actuelle à angles arrondis ne vaut pas beaucoup plus qu'une ancienne carrosserie à angles vifs, et qu'il est aussi nécessaire de reviser les formes de carrosserie que d'inventer de nouvelles formules constructives. Il est sans doute fort important d'avoir ou bien des carrosseries souples qui s'accommodent des déformations du châssis, ou bien au contraire des carrosseries rigides, mais assez résistantes pour consolider le châssis et faisant bloc avec lui. Mais il est essentiel de chercher d'une part la légèreté qui améliore considérablement les performances de la voiture en terrain accidenté, ainsi que les améliorations et les freinages, et d'autre part, des formes réduisant la résistance de l'air. Le problème



La dépression est beaucoup moindre si le plan est plus épais.

intéresse également la moto, malgré le maître couple réduit qu'elle peut offrir, surtout si son conducteur sait prendre une position qui diminue la résistance de l'air. Mais la moto avec ses aspérités, ses creux et ses reliefs, crée des remous néfastes, et sans méconnaître ce que la B. M. W. doit à son turbo-compresseur, il est permis de penser que le profilage a été tout aussi important. La preuve est d'ailleurs faite par cette intéressante machine qu'un carénage est parfaitement réalisable sans rien sacrifier de l'élégance de la ligne. Au double point de vue de la protection du mécanisme et de la diminution du coefficient de résistance à l'air, la moto de l'avenir doit être carénée.

La résistance de l'air

Si nous déplaçons la main dans l'eau, nous sentons une résistance qui croît rapidement quand nous accélérons la vitesse. De même lorsqu'un corps se



Si l'on a une sphère comme obstacle, la marche des filets d'air est beaucoup plus progressive et, de ce fait, la pression et la dépression sont très atténuées.



On a comparé le corps fuselé à la goutte d'eau qui, automatiquement, prend, quand elle tombe dans l'air, la forme offrant la moindre résistance de pénétration : $L=3$ à 5 fois le diamètre.

déplace dans l'air, il doit vaincre une certaine résistance en écartant les molécules d'air. De même qu'un bateau en se déplaçant fait un sillage dans l'air, le corps provoque la formation de filets d'air qui se rejoignent après son passage.

Si on examine un corps qui se déplace, on constate en avant une pression et en arrière une dépression. La somme de cette pression et de cette dépression constitue la résistance de l'air.

Les pression et dépression peuvent être mesurées au moyen de tubes de Pitot qui sont des tubes recourbés dont l'orifice est perpendiculaire à la direction du déplacement. Ils contiennent une colonne d'eau ou de mercure qui au repos atteint la même hauteur dans les deux branches du tube, ses déplacements indiquent les pressions et les dépressions.

Prenons une planche et disposons sur elle une série de tubes Pitot, les orifices des uns étant tournés dans le sens de la marche, les autres dans le sens contraire. Nous déplacerons la planche. On constatera dans les premiers une pression et dans les autres une dépression. On sera surpris de voir que les dépressions en arrière de cette planche sont trois fois plus grandes que les pressions en avant. On peut en conclure que le profilage de l'arrière est plus important que le profilage avant. Naguère on fit des locomotives à coupe-vent. Cela n'avait aucune sorte d'utilité et il était considéré



...Les filets d'air sont freinés.

plus utile d'empêcher les remous entre les wagons (soufflets), et il eût été plus logique d'équiper de cet éperon l'arrière du dernier wagon.

Si nous déplaçons notre planche à diverses vitesses (ou, ce qui est plus commode, nous la plaçons dans un tunnel et nous faisons varier la vitesse du courant d'air), nous trouverons que la résistance croît comme le carré de la vitesse, et qu'elle est proportionnelle à la surface, et à un coefficient K qui varie selon la forme du corps et suivant la direction du déplacement, la résistance étant naturellement moins grande quand le corps se déplace obliquement. Dans le cas de notre surface plane se déplaçant perpen-

diculairement, le coefficient K est accompagné de l'indice 90 qui exprime que la surface fait un angle de 90° avec la direction du déplacement.

Quelles sont les unités de mesure ? La surface S est exprimée en mètres carrés. La vitesse en mètres-secondes. Le coefficient Kgr représentant la résistance d'un mètre carré se déplaçant



Contre un corps sphéro-conique, les filets se reformant beaucoup plus aisément : de plus il règne, dans ce cas, une zone très marquée de dépression : à droite, la résistance est deux fois plus grande qu'à gauche.

perpendiculaire à une vitesse égale à l'unité, c'est-à-dire à un mètre-seconde, à une température de 15°, sous une pression barométrique de 760 millimètres. Car il ne faut pas négliger la densité de l'air qui peut faire varier la résistance d'une manière très sensible aux grandes vitesses.

On estime que la résistance d'un plan d'un mètre carré, à une vitesse d'un mètre-seconde est égale à 80 grammes, ou autrement dit 0 kgr. 08. Naturellement la vitesse de un mètre seconde est peu élevée puisqu'elle équivaut à une vitesse horaire de 3 km. 600, mais voyons où nous en arrivons pour de grandes vitesses. Supposons que sur une machine marchant à 180 à l'heure, c'est-à-dire 50 mètres par seconde, il y ait un plan de 20 centimètres carrés de superficie orienté perpendiculairement à la marche. Si nous appliquons la formule $R = Kgr. SV^2$, nous aurons :

$R = 0,08 \times 0,020 \times 50^2 = 4$ kilogrammes

Comme la puissance absorbée est le produit d'une force par le chemin parcouru en 1 seconde, nous aurons :

$$4 \text{ kgr.} \times 50 \text{ m.-s.} = 200 \text{ kilogrammètres, ou en chevaux : } \frac{200}{75} = 2,42 \text{ CV environ.}$$

Or une surface de 20 centimètres carrés n'est guère supérieure à celle de la main.

Quelques remarques sur les formes de surface

Soit deux plans minces orientés perpendiculairement au sens de marche, ayant la même surface, mais l'un carré et l'autre circulaire. On serait tenté de croire a priori que ces deux surfaces vont offrir la même résistance. Eh ! bien, cela est inexact, car on a constaté que la résistance augmentait avec le périmètre, c'est-à-dire la longueur des côtés du plan. Or le périmètre d'un carré est, à surface égale, plus grand que celui d'un cercle, et plus petit par contre que celui d'un rectangle. C'est pourquoi le fuselage des avions est généralement de section circulaire. (Pour un mètre carré de surface, le périmètre d'un carré est de 4 mètres, celui d'un cercle de 3 m. 56, celui d'un rectangle de 1 m. 6 x 0,624, 4 m. 45.)

L'épaisseur du plan (si on peut ainsi s'exprimer) ne doit pas non plus être négligée, car on constate qu'avec un plan épais la dépression du plan est moins grande qu'avec un plan mince, car les filets d'air écartés par le plan ont eu le temps de se reformer en partie, mais au delà d'une certaine épaisseur cela cesse d'être utile, parce que le frottement de l'air contre les côtés du plan augmente la résistance à l'avancement.

Combinons maintenant une sphère et un cône, et déplaçons le corps ainsi obtenu la pointe en avant. Nous constaterons que l'arrière sphérique ne permet pas aux filets d'air de se reformer immédiatement, qu'il se produit des remous et qu'il existe une dépression. Au contraire, si nous déplaçons ce corps, le côté sphérique en avant, les remous diminuent considérablement ainsi que la dépression et que celle-ci n'est que la moitié de ce qu'elle était dans le premier cas.

Résistance des solides à l'avancement

Nous avons jusqu'à présent examiné la résistance de l'air pour des plans, bien que pour le dernier exemple nous ayons déjà affaire à un solide. La résistance à l'avancement d'un solide est donnée par la même formule :

$$R = K S V^2$$



Voici le tube de Pitot enregistrant, à droite, une dépression, à gauche, une pression.



Voici, comment, avec les tubes de Pitot le sens de la marche allant de gauche à droite, on enregistre à gauche les pressions et à droite, les dépressions.

Dans celle-ci, S représente maintenant le maître couple, c'est-à-dire la plus grande surface perpendiculaire à la trajectoire, et K un coefficient variable pour chaque corps.

Une sphère à diamètre égal offre six fois moins de résistance à l'air qu'un cercle. Elle permet au filet d'air de se reformer plus aisément, avec peu de remous.

Le cylindre qui offre le moins de résistance, c'est celui dont la longueur est de quatre à cinq fois le rayon de la base, mais au delà la résistance croît. Certains dirigeables cylindriques, ou approximativement, comme les premiers Zeppelin et présentant un très grand allongement dans l'espoir de diminuer la résistance de l'air, constituaient donc une erreur.



Autre schéma montrant clairement la marche des filets d'air.

Arroundissons le cône arrière pour que la fuite des filets d'air soit plus progressive encore et nous aurons alors un corps fuselé qui offre le moins de résistance à l'avancement. Le maître couple se trouve aux environs du premier quart avant et la longueur totale varie entre trois et cinq fois le mètre couple.

C'est une formule qui n'est pas nouvelle et l'examen de bateaux voiliers montre que depuis longtemps les constructeurs navals s'étaient rendu compte de l'importance de reporter le maître bau vers l'avant et de profiler les formes arrières. Quant au siècle dernier, certains constructeurs américains construisaient des goélettes où le maître beau était reporté vers l'arrière, ils se trompaient et les exploits des clippers de la guerre de Sécession étaient bien plutôt dus à l'énorme surface de leur voilure qu'à l'excellence de leurs formes marines.

Alors que le coefficient de résistance d'un disque mince est de 0,085 environ, celui d'un corps fuselé n'est que de 0,003, c'est-à-dire une trentaine de fois moindre. Là où un plan mince de 20 cmc. asorbait, à 180 kilomètres-heure, 4 CV, il n'absorbera plus maintenant qu'un septième de cheval.

Profilage

Nous n'avons pas ici à retracer l'histoire du profilage qui s'est montré si important quand on est passé des vieilles cages à poules à des avions plus rapides. Pourtant il est juste de constater qu'avant la guerre, un coureur anglais, Emerson, avait une conception très juste de la question quand il avait prévu une sorte de cône qui prolongeait le corps du motocycliste. Cela donna lieu à bien des plaisanteries, mais c'était Emerson qui avait raison. Depuis la guerre, les voitures de course ont été profilées, soit en forme d'aile d'avion (Bugatti, Voisin), ou en carène (Bordino).

Beaucoup de petites voitures de sport ont été ainsi carrossées, parfois assez maladroitement faute de caréner le dessous. Signalons à propos de voitures de course profilées, un projet curieux destiné à battre le record du monde de vitesse. Il s'agit d'un véritable fuselage d'avion monté sur un train d'atterrissage à grandes roues. Pas d'ailes, bien entendu. On peut se demander quel nez pourrait bien faire la Commission sportive internationale devant un pareil véhicule. C'est le célèbre aviateur de Bernardi qui, il y a tantôt deux ans, envisageait cette possibilité.

En ce qui concerne les conduites intérieures profilées, il faut reconnaître qu'elles ne sont que l'exception. On se rappelle néanmoins la Farman Course Tourisme et nous avons eu l'occasion de signaler à nos lecteurs les très ingénieuses carrosseries Elgé. Actuellement, les efforts semblent porter sur la formule dite tank, ou à profil en aile d'avion. Commercialement, les Voisin Laboratoire furent livrées il y a déjà longtemps. Actuellement les tanks Chenard et les

carrosseries Busson montrent combien cette formule est heureuse. La Claveau a dès l'origine pris cette forme.

En matière de moto, on n'avait pendant longtemps pas fait grand chose et on comptait surtout sur l'adresse du coureur à prendre la meilleure position pour réduire le maître couple. La B. M. W. est un essai beaucoup plus complet. On sait que le casque même du pilote était profilé. Nous avons vu que cela n'était nullement un enfantillage ou un raffinement

inutile. Théoriquement, rien ne s'oppose à l'emploi d'une carrosserie enfermant complètement machine et conducteur. On se rappelle la Vélo Torpille de Bunau Varilla qui, montée par Berthet, souleva un très vif intérêt sur les vélodromes, il y a une vingtaine d'années. La formule est en pratique difficilement applicable à la moto classique. Mais elle pourrait l'être à des motos conçues selon le principe du Ner a Car ou de la Majestic.
H.-P. BORESTROKE.

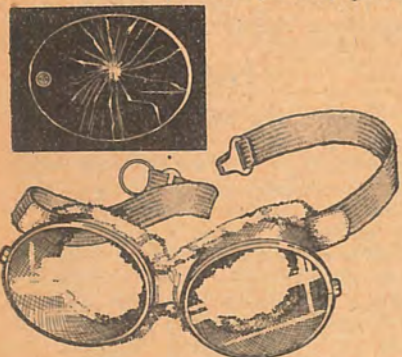
Un peu de tout

Pensez à vos yeux

La plupart des accros entre automobiles, dans Paris, seraient sans conséquences graves, pour les occupants de ces voitures, s'il n'y avait pas les glaces qui, dans la plupart des cas sont les seules causes d'accidents corporels, coupures de veines, d'artères, de muscles etc...

Le motocycliste pense qu'il est à l'abri de ces sortes de blessures, parce qu'il voyage à l'air libre et qu'il n'est pas, comme l'automobiliste, dans une tour de verre; cependant les trois quarts du temps il court un danger permanent, soit qu'il circule sans lunettes, soit qu'il roule avec des lunettes plus ou moins spéciales et munies de verres ordinaires. Sans lunettes, le motocycliste est à la merci des poussières, des graviers, des pierres projetées par les véhicules rencontrés ou dépassés, d'un simple moustique, même; sous le choc et la douleur il suffit de fermer les yeux, le temps d'un éclair, pour provoquer les pires catastrophes.

Avec des lunettes en verre ordinaire, le danger reste le même, puisque sous le choc le verre éclate et les cent dards en quoi il se transforme immédiatement peuvent lui faire perdre la vue, sinon la vie, par suite de la perte immédiate de toute visibilité, donc de tout contrôle. Une simple bûche, même, qui en



temps ordinaire eût été sans gravité, peut par des coïncidences malheureuses, rendre le motocycliste borgne ou aveugle.

Ces motocyclistes ignorent trop qu'il existe des lunettes en verre « Triplex » dont l'avantage incontestable est de ne jamais faire d'éclats. Le « Triplex » n'est pas, à proprement parler, un verre incassable, mais sa conception et sa texture lui interdisent tout éclat. Sous le choc le plus violent (et il le faut très violent), le verre Triplex s'étoile, mais les parois extérieures de ce verre restent invariablement lisses et unies; les éclats ne sortent pas du plan même du verre; on peut passer le doigt sur un Triplex étoilé par un choc, les surfaces restent rigoureusement planes.

L'auteur de ces lignes en a fait lui-même l'expérience lors d'un « Paris-Rouen » d'avant-guerre, où il reçut une pierre dans ses lunettes; le verre s'étoila, mais le choc avait été atténué au point de n'être pas même douloureux, et les lunettes purent être conservées sur les yeux, les félures ne causant aucune gêne sensible à la visibilité.

Cette expérience involontaire date de 15 ans; la fabrication des lunettes à verres Triplex a certainement dû s'améliorer encore depuis cette date; toujours est-il qu'à l'heure actuelle il en existe une bonne douzaine de modèles, depuis les lunettes de ville à grands verres ronds, jusqu'au masque de course. Il y a une même variété dans les verres et dans leur teinte. Terminons, en disant que ce verre est aussi transparent qu'un verre ordinaire, qu'il ne se raye pas sous l'effet de la poussière, comme le mica et qu'il ne déforme pas non plus la vue comme ce dernier.

Le Consortium général d'optique, concessionnaire du verre Triplex, pour les lunettes, répondra volontiers à toutes demandes de renseignements complémentaires se référant de *Moto Revue*.

Une consommation excessive

Il est évident qu'une 250 cmc., qui consomme 7 litres 1/2 aux 100 kilomètres montre un excès de gourmandise, et comme l'excès en tout est un défaut... celui-ci ne doit pas se traduire par une augmentation de rendement.

Cette excessive consommation est d'autant plus ennuyeuse, qu'elle est attribuée à une des machines les plus populaires existant sur le marché français. Si bien que si l'on ajoutait le prix de l'essence engouffré, au prix initial de la machine, on finirait par se ruiner dans le courant de l'année. Heureusement cette consommation formidable peut être réduite à la normale par simple échange d'un caractère typographique. C'est ainsi que la Dresch annoncée dans notre numéro du 25 janvier, voit désormais sa consommation réduite de 7 litres 1/2 à 2 litres 1/2, ce qui est plus normal à l'appétit d'une 250 cmc., même nerveuse à souhait.

Comment faire?

On dit bien qu'on ne peut pas faire plaisir à tout le monde et à son père, et nous venons de nous en rendre compte par deux lettres, deux seules lettres, l'une qui dit « Bravo » et l'autre qui crie à « l'horreur ».

Il est question d'un article que nous avons fait paraître de notre collaborateur J. Leca et concernant la naissance et le développement des moyens de transports terrestres. Ceci est une fantaisie comme on en trouve dans tous les journaux bien pensants.

La première lettre émane de M. Gratas à Yssingeaux (Haute-Loire).

Ce sympathique lecteur nous dit que le dessinateur a fait à Dieu le Père une tête de poivrot et que l'Esprit-Saint y a un faible pour la belotte et que M. J. Leca n'a pas le respect... de la religion.

Nous devons rassurer notre correspondant en disant que M. Jean Leca n'est ni un irrespectueux ni un ignorant, mais que c'est un humoriste et qu'il aime les fantaisies; jus-

**Vous voulez de bons camarades
avez-vous dit
Pourquoi n'êtes vous pas inscrits
à nos cours
Il y a beaucoup de jeunes gens
dont les connaissances
commencent
à être bien approfondies
et tellement agréables
à fréquenter**

qu'à présent, nous ne les avons pas jugées par trop déplacées, car elles n'auraient pas eu l'honneur de la parution.

Nous avons reçu une autre missive de M. André Gony, rue Amédée-Morel à Grenoble qui nous dit :

« Je vous envoie mes 45 francs pour un abonnement et je tiens particulièrement à vous remercier des efforts sans cesse grandissants que vous faites pour doter *Moto Revue* d'articles du meilleur aloi et de dessins humoristiques de plus en plus croustillants, tels l'article et dessins de J. Leca dans le n° 358. Quoique vous n'attendiez pas mes modestes conseils, continuez dans cette voie quelques articles et dessins humoristiques à chaque numéro, venant nous reposer des lectures techniques et scientifiques et je vous prédis une montée sans cesse grandissante de vos tirages ».

Il résulte bien de ces deux déclarations qu'il nous est bien difficile de plaire à tout le monde. Et M. Gratas, ne nous en voudra pas. Notre clientèle de prêteurs, abonnés à *Moto Revue*, est fort importante, et aucun de ceux-ci n'a trouvé cet article offensant.

Mon petit doigt

... que la moto 4 cylindres acatène avait été vue, en cours d'essais, par deux de nos collaborateurs dont un globe-trotter bien connu.

... que le N° canard sur l'échauffement des cylindres arrières de ce moteur a définitivement fait « couic » lui aussi, tout comme celui sur l'origine étrange du moteur.

... que sortirait prochainement une nouvelle moto munie d'un Blackburne à culbuteurs et d'une boîte Sturmey.

... qu'un triocycle 500 cmc. à moteur Jap aurait prochainement les honneurs de la page *ad hoc* dans *Moto Revue*.

... que le si curieux 3 roues B. S. A. ferait une prochaine apparition en France et que l'un de nos essayeurs en publierait ce qu'il en pense.

... qu'une prochaine et nouvelle 2 cylindres française ferait bientôt son apparition sur Paris.

... qu'on parlerait prochainement d'une nouvelle façon, un peu imprévue, de réaliser la suralimentation sur les motos.

... que le Président du M.-C. de la « belle » ville fut remarqué en sérieuse conversation avec un des principaux dirigeants du club adverse.

... que de cet entretien, il serait heureux de voir un rapprochement entre les deux clubs.

... que le M.-C. de la Cannebière envisagerait pour l'an prochain le chronométrage électrique.

... qu'une Maison, antérieurement spécialisée dans le deux-temps 250 cmc., aurait pris pour 1930 l'exclusivité d'un bloc, combinaison d'un moteur anglais réputé et d'une boîte française non moins cotée...

... que le cyclecar-voiturette à 11.000 francs antérieurement annoncé dans *Moto Revue* est, pour une première série, en fabrication.

... qu'une firme herstalienne qui s'est éloignée de diverses compétitions 1930 aurait un programme ferme groupant une équipe de 10 machines au prochain Tour de France.

KAMOTSU.



Après les 6 Jours d'Hiver

Les Six Jours à Monthléry

Les Six Jours ont été favorisés cette année par le beau temps, mais il faut bien se garder d'en conclure que l'épreuve a été facile. Le mauvais temps affecte plus les conducteurs que les machines. Une moto bien construite s'accommode fort bien du mauvais temps. Il y a mille et un trucs pour protéger ses organes; ce qui est surtout à craindre, c'est la bûche. Le fort pourcentage de non pénalisés n'est pas la conséquence des conditions atmosphériques favorables, mais d'une amélioration des machines. Celles-ci sont parfaitement au point et les pannes mécaniques ont été peu nombreuses bien qu'en six jours elles aient accompli ce que beaucoup de motocyclistes ne dépassent pas en six mois. Les accessoires ont été au-dessus de tous les éloges, et l'éclairage électrique a donné des preuves définitives de son excellence.

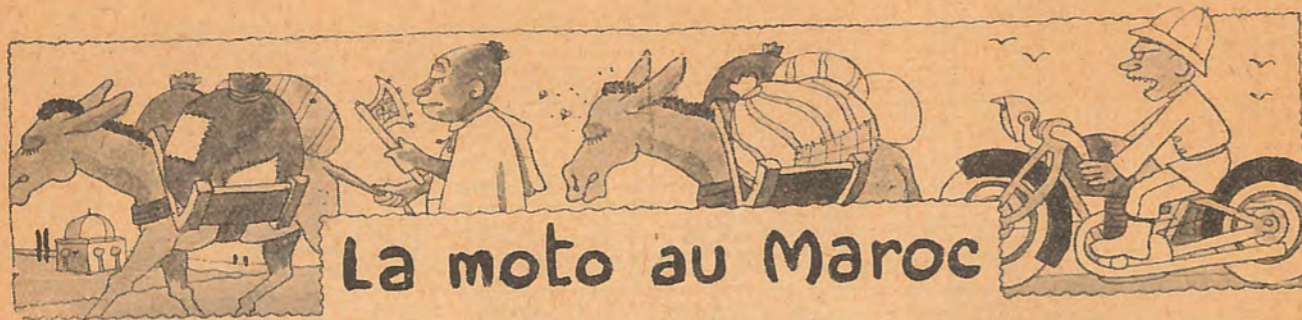
Mais ce qui devait être le plus dur et, ce que les concurrents redoutaient le plus, c'était l'épreuve à forte moyenne qui s'est disputée sur le grand circuit de Monthléry. Nous avouons que nous comptions sur un fort déchet. C'est que le circuit de Monthléry est extrêmement dur, il comporte des rampes, des virages qui exigent de bons freins et un moteur qui a de bonnes reprises. Et dès l'instant que nous imposons une telle tâche à des machines déjà « sonnées » par six jours de marche à grande allure, et sans possibilité d'entretien ou de réglage, nous pouvions penser que beaucoup ne pourraient tenir à Monthléry. Il n'en a rien été. Cela est

la preuve que ces machines ne présentaient aucun point faible. Qu'on songe en effet que les grosses catégories ont dû marcher continuellement à 95 ou 100 à l'heure pour pouvoir effectuer leur moyenne de 65. A un train pareil tout ce qui est douteux lâche. Eh ! bien rien n'a lâché qu'une ou deux chaînes, qu'il eût été facile de changer en quelques minutes. Il faut en conclure que les machines qui ont fait les Six Jours ont fourni la preuve qu'elles sont d'une robustesse à toute épreuve, et que leurs acquéreurs, n'auront jamais à redouter de bris d'organes et de pannes graves. Cette sécurité de marche doit être la qualité essentielle d'une machine. C'est elle qui réduit au minimum le budget d'entretien et conduit à la moto économique et sûre. Ce qui a résisté aux Six Jours tiendra indéfiniment; et on n'aura à prévoir que les réparations normales, la lente usure.

Le concours d'éclairage

Les Six jours d'Hiver comportaient un concours d'éclairage. Il ressort des remarquables critiques qui nous ont été faites que le concours d'éclairage est dorénavant une inutilité dans les épreuves, et ceci pour cette raison bien nette qui nous a été donnée de part et d'autre que dorénavant les règlements nouveaux légaux contraignent maintenant les motocyclistes et automobilistes à avoir un éclairage absolument conforme aux prescriptions du Gouvernement, et que le fait qu'une immatriculation obligatoire leur a été imposée, on ne voyait pas à quoi rimait un concours d'éclairage. Comme l'on voit nous étions au courant de toutes ces critiques; nous savions, en outre, que beaucoup d'orga-

nisateurs avaient envisagé, en cette année 1930, des concours d'éclairage identiques : *Moto Revue* ayant éliminé cette épreuve des Six Jours d'Hiver ne donnait-il pas l'impression d'admettre ces critiques ? Non, nous tenons à préciser ici que le concours d'éclairage était nécessaire et la preuve, c'est que l'éclairage a été cause précisément de l'abandon d'un concurrent. Sans doute, les appareils sont immatriculés; cela prouve pertinemment que le Gouvernement tient à la sécurité de la population, mais de même qu'une motocyclette ne peut être mise en circulation sans avoir passé par Les Mines, de même les appareils d'éclairage devront subir le contrôle de l'immatriculation sans que cela puisse définitivement nous accorder la sécurité idéale réclamée par tous; et la preuve en a été fournie abondamment par les Six Jours d'Hiver. 13 concurrents sur 16 s'étaient engagés au concours d'éclairage ayant bien pesé le pour et le contre; d'autres avaient été équipés par des maisons qui ne figuraient pas dans ce concours, mais qui nous avaient donné comme objection qu'évidemment le concours avait encore sa raison d'être, mais qu'il était désastreux pour une maison d'éclairage d'être à la merci d'une faute d'un conducteur ou d'une panne de machine qui n'avait rien à voir avec leur propre fabrication. L'argument est bon; mais de même que les Six Jours d'Hiver ne sont pas dans le sens même du mot un concours, mais plutôt un examen, de même ces maisons perdent momentanément le bénéfice de leur présence. Le concours d'éclairage donc s'impose pour cette excellente raison que tous les appareils qui y ont participé étaient immatriculés. Or, il y en a qui ont flanché; quelles que soient les raisons de ces faiblesses, disons de suite qu'il était nécessaire pour faire apparaître les défauts que l'immatriculation officielle n'a pu éviter; le plus bel appareil est comme la plus belle fille du monde; il ne peut donner que ce qu'il a, c'est-à-dire qu'un excellent appareil, s'il est mal monté ou s'il a été monté d'une façon irrationnelle sur une machine, parce que son fabricant est un excellent technicien, mais qu'il ne connaît rien à la motocyclette, ou parce qu'il n'a pas de liaisons avec ses fournisseurs tel que certain concurrent qui avait froidement mis sa bat-



On a fait courir le bruit que les résultats publiés par *Moto Revue* pour la course d'Anfa étaient erronés. Mais il est bon toutefois de dire que les quotidiens marocains ont publié les mêmes temps. Dans ce cas, ceux qui sont sur place ont également commis des erreurs. Il ne reste plus qu'à nous demander quels sont vraiment les responsables dans ces erreurs et ces erreurs ne proviendraient-elles pas de la même source ?

...Certains de nos correspondants sont pris à partie, dans une feuille de chou, par des petits copains, mais cela n'a aucune importance ; nos correspondants du Maroc, tous connus pour leur loyauté et leur correction, ne peuvent donner prise à aucune de ces manœuvres mesquines.
La caravane passe...

...Notre correspondant, M. Magne, après avoir pris connaissance des attaques dirigées contre lui, nous écrit ce qui suit :

« Comment décrire l'admiration que j'ai éprouvée en lisant la prose anonyme du génie (inconnu) qui a daigné abaisser son regard sur les humbles mortels correspondants de *Moto Revue*. Loin de moi, de vouloir comparer nos intelligences... heureusement pour moi. Lui au moins n'est pas anonyme, s'il ne signe pas, c'est un simple oubli, son intellect étant tellement au-dessus de ces futilités.

« Il est vrai qu'ici, certains signent pour deux, ou plutôt sous plusieurs noms se couvrent de fleurs... cela compense. Par contre, tout ce que vous avez bien voulu insérer de mes comptes rendus, a toujours été signé. Cela s'appelle, en France, « casser du sucre », mais il faut le prendre d'où il vient. »

...Comment se fait-il que notre confrère l'*Usurpateur*, avait promis 10.000 francs de prix en espèces au premier pour le prochain championnat du Maroc, et que maintenant ces espèces seraient pas mal réduites. Allah seul le sait ! Mais il est probable, d'après nos renseignements, que l'*Usurpateur* se contenterait de donner quelques petits accessoires, si toutefois l'heureux gagnant du championnat du Maroc monte une machine de la marque qu'il vend.

Voici une vérité sur le différend des deux présidents de clubs de Rabat. M. Léveillé avait fondé un club qu'il appela le Moto-Club de Rabat, mais pour permettre aux autres agents d'y entrer, abandonna la présidence pour la laisser à un autre (celui-ci est dirigeant de sept sociétés différentes, voyez monopole...).

Un peu plus tard, à la suite de certains incidents, Léveillé donna sa démission, et fonda un second groupement, dit « Les Léviériers » U. M. R.

Au début ses clients, puis, par la suite, d'autres nombreux motocyclistes entrèrent à l'U. M. R. ; et actuellement, à chaque sortie, un groupe vraiment imposant de motos est présent. Il est vrai que l'on y est « sportif » sans plus.

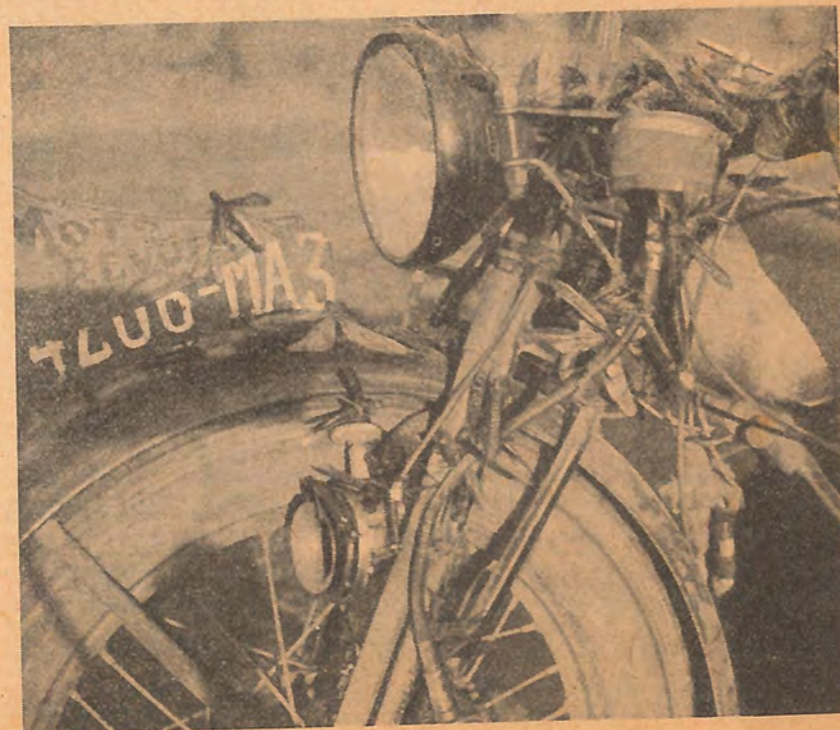
La première fête, le 11 novembre dernier, remporta un vif succès, et on ne doute pas que les prochaines (courses de côte et cross-country) ne rencontrent la même affluence.

Un apéritif d'honneur fut offert le 1^{er} janvier à 17 h. 30 à Rabat par l'U. M. R. à tous ses membres à l'occasion du nouvel an. Très nombreux furent les motocyclistes qui y assistèrent.

Il n'y a pas que Costes qui fasse de la moto ; à Rabat : très nombreux sont les aviateurs (militaires) qui ont leur moto... pour descendre du camp d'aviation à la ville et pour leurs randonnées terrestres...

Un peu partout

Le 11 janvier, à Rabat, l'Union Motocycliste de Rabat « Les Léviériers », sous l'active présidence de M. Léveillé avait organisé un banquet qui fut des plus réussis. Commencé le samedi vers 8 h. 30 ; il se termina le dimanche matin vers 7 heures. Le président du M. C. R. avait été invité à titre gracieux et y assista. La plus franche gaieté et la meilleure camaraderie régnèrent. Nombreux furent « Les Léviériers ».



Un cliché imprévu : Une nuée de sauterelles s'abat sur la moto de notre correspondant : A nous des lunettes et des filtres à air, sinon qu'elle catastrophe !

Rappelons qu'à la suite du grand succès remporté par l'U. M. R. lors de son fameux carrousel (et de nombreuses demandes de renseignements affluèrent) ce dernier club organise un Cross-Country-Motocycliste qui promet également d'avoir un énorme succès.

Toujours à l'affût des formules nouvelles, l'U. M. R. promet de faire des choses intéressantes au Maroc.

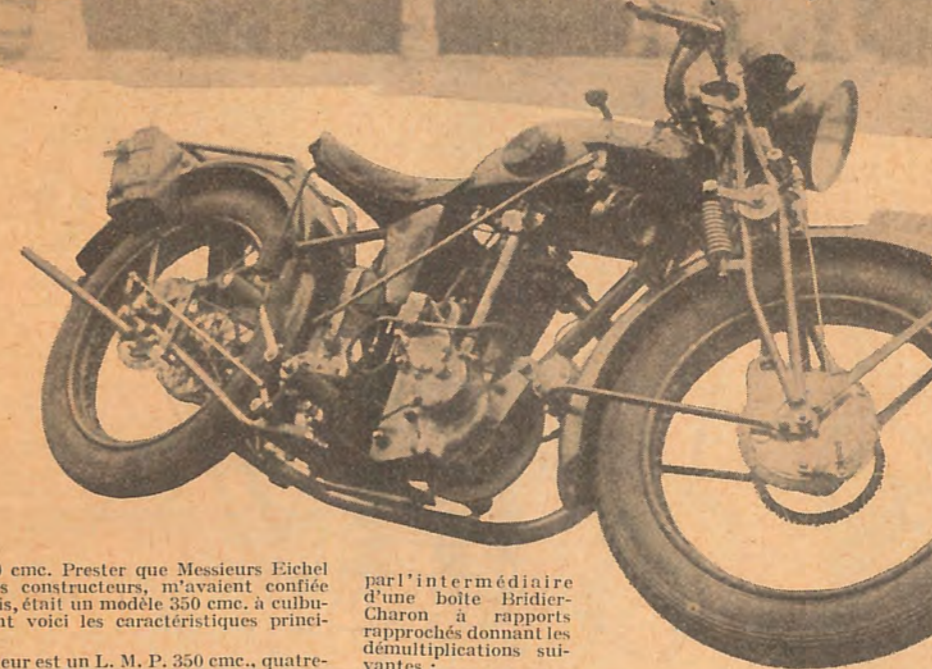
Ensuite une course de côte est prévue au programme des « Léviériers » etc. etc... la première épreuve de ce genre à Rabat.

Un petit écho extrait du journal l'*Echo du Maroc*.

A la suite d'une réunion générale du M. C. R., un nouveau Bureau a été élu pour 1930 :
M. C. R. Président : Gauthier (3^e année) ;
Vice-président : MM. Fleury et Lescouret ;
Trésorier général : M. Vergniolle ;
Trésorier adjoint : M. Maupoux ;
Secrétaire général : M. Teissonnière ;
Secrétaire-adjoint : M. Mallet ;
Commissaires des courses : MM. Lescouret, Carrère et Mallet.

A propos de l'*Echo du Maroc*, ce journal est « à la page » pour les sports en France car dans son numéro de lundi 21 janvier il passe un compte rendu des Six Jours d'Hiver organisés par la véritable *Moto Revue*.

LA 350 PRESTER



par Max End.

Type CL.

Moteur 350 cmc. L. M. P. 4 temps culbuteurs.
Type supersport, double échappement.
Pompe à huile, viseur et débit réglable.
Carburateur double manettes.
Magnéto avance variable.
3 vitesses levier au cadre.
Transmission chaînes.
Cadre surbaissé ; support spécial pour siège arrière.
Fourche PRESTER amortisseurs.
Selle extra-souple. — 2 freins de 170 mm dans les moyeux.
Ballon 27 x 4. — 2 sacoches avec outillage compl. et pompe Técalémit.
Livré avec équipement électr. luxe : dynamo, batterie d'accu, 2 phares conjugués, lanterne arrière, klaxon, réservoir nickelé, tableau de distribution encastré. — Compteur de vitesse et montre.

La 350 cmc. Prester que Messieurs Eichel frères, les constructeurs, m'avaient confiée pour essais, était un modèle 350 cmc. à culbuteurs dont voici les caractéristiques principales :

Le moteur est un L. M. P. 350 cmc., quatre-temps à soupapes en tête simple ou double échappement ; alésage 71, course 88, régime 3.500 tours-minute.

Le moteur est traité avec soupapes en tête et culbuteurs enfermés ; il est graissé automatiquement par pression et ses pièces sont traitées suivant la technique moderne ; il possède, entre autres un piston bombé, en alliage d'aluminium et des soupapes en tulipe.

Il transmet le mouvement à la roue arrière

par l'intermédiaire d'une boîte Bridier-Charon à rapports rapprochés donnant les démultiplications suivantes :

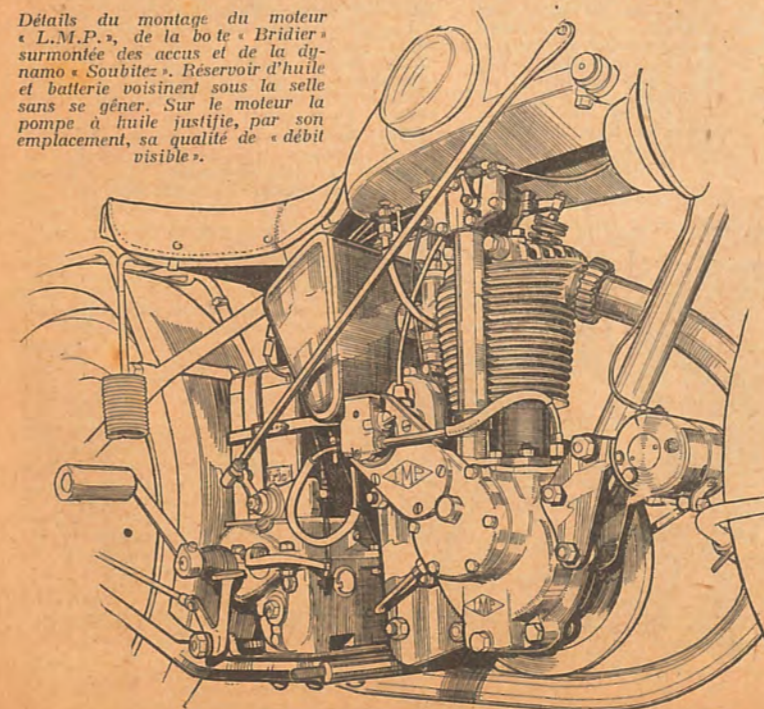
En 1^{re} vitesse de 1 à 11 3/4.

En 2^e — 1 à 7.

En 3^e — 1 à 5.

Boîte et moteur sont fixés dans un cadre mixte d'une conception personnelle à Prester. Le simple berceau avant aboutit à une plaque support arrière d'où il continue en double berceau vers le moyeu de la roue arrière. Cette plaque support sert de fixation à la boîte qui

Détails du montage du moteur « L.M.P. », de la boîte « Bridier » surmontée des accus et de la dynamo « Soubitez ». Réservoir d'huile et batterie voisins sous la selle sans se gêner. Sur le moteur la pompe à huile justifie, par son emplacement, sa qualité de « débit visible ».



n'est pas suspendue, mais posée sur le support et attachée par en-dessous suivant la technique actuelle.

Le tube avant vient rejoindre les flasques antérieurs de fixation du moteur, l'arrière forme double berceau grâce à un étrier entretoisé par un plateau servant de support à la boîte.

Ce cadre en tubes d'acier étirés sans soudure est assemblé à l'autogène ; très surbaissé, la selle est à 69 cm. du sol en contrebas du réservoir, à cheval, d'une capacité de 12 litres d'essence ; le réservoir d'huile d'une contenance de 2 litres est séparé ; un bon dessin de la machine a permis de placer ce réservoir et les accus, pour leur plus grand bien, au-dessous de la selle, le réservoir d'huile en avant avec un bouchon de remplissage très accessible, la batterie en arrière, venant reposer sur le dessus de la boîte.

Le porte-bagages présente, lui aussi, une heureuse originalité ; sa forme bien personnelle laisse à la machine toute son allure sport ; il possède une poignée arrière et peut néanmoins, tout comme n'importe quel porte-bagages, recevoir tansad, mallettes, etc. Les sacoches, elles aussi, ont un emplacement peu commun : elles sont montées en oblique le long du tube postérieur du porte-bagages sont ainsi très accessibles, dégagent bien la roue, permettent l'emploi de grosses sacoches supplémentaires et ne gênent aucunement le passager du tansad.

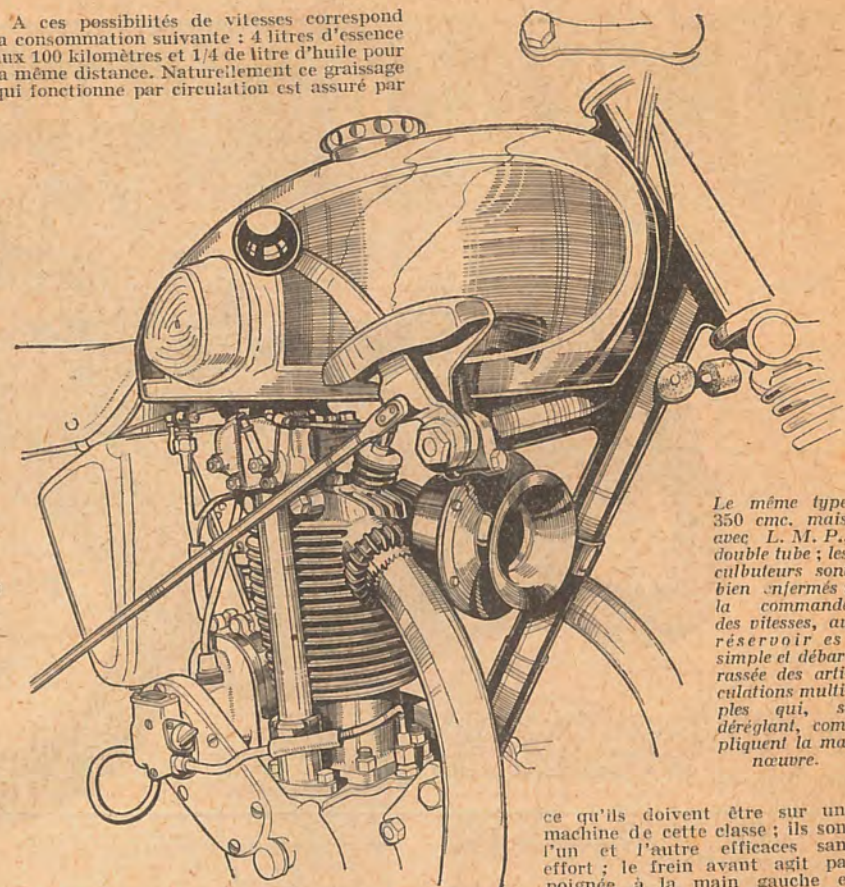
On voit par ces quelques détails, détails techniques, détails pratiques, que les constructeurs, sans vouloir toutefois rompre avec

le classique, ont trouvé dans ce classique des améliorations et des innovations correspondant à un avantage et apportant soit plus d'homogénéité, soit plus de solidité, soit plus d'accessibilité, soit encore plus de confort. C'est à ces recherches d'améliorations techniques et esthétiques constantes que l'on reconnaît une maison sérieuse, animée du désir de toujours mieux faire et soucieuse de la satisfaction de sa clientèle.

Comme autres caractéristiques générales on peut citer :

L'allumage par magnéto Méa à avance variable commandée par pignons sous carter étanche ; le levier de commande des vitesses au cadre et bien à portée de la main ; de larges moyeux à tambours de freins par expansion interne de 170 de diamètre à l'avant comme à l'arrière et une fourche élastique « Prester » renforcée, à parallélogramme déformable comportant son frein de direction et ses amortisseurs réglables ; le graissage Técalémit est prévu à toutes les articulations. Le poids à vide de cette 350 cmc. est de 110 kilos sur jantes à base creuse avec pneus de 26x3,50 ; les fourches permettent l'emploi de 27x4.

A ces possibilités de vitesses correspond la consommation suivante : 4 litres d'essence aux 100 kilomètres et 1/4 de litre d'huile pour la même distance. Naturellement ce graissage qui fonctionne par circulation est assuré par



Le même type 350 cmc. mais avec L. M. P., double tube ; les culbuteurs sont bien enfermés ; la commande des vitesses, au réservoir est simple et débarrassée des articulations multiples qui, se déréglant, compliquent la manœuvre.

ce qu'ils doivent être sur une machine de cette classe ; ils sont l'un et l'autre efficaces sans effort ; le frein avant agit par poignée à la main gauche et l'arrière par pédale sous le talon droit.

Au point de vue sécurité et régularité de marche, ce que vient de faire Henger aux Six Jours d'hiver derniers, pilotant un side-car 350 cmc. Prester, me dispense grâce à sa place de 1^{er} ex-aequo de m'étendre longuement sur les qualités de robustesse et de nervosité de cette marque.

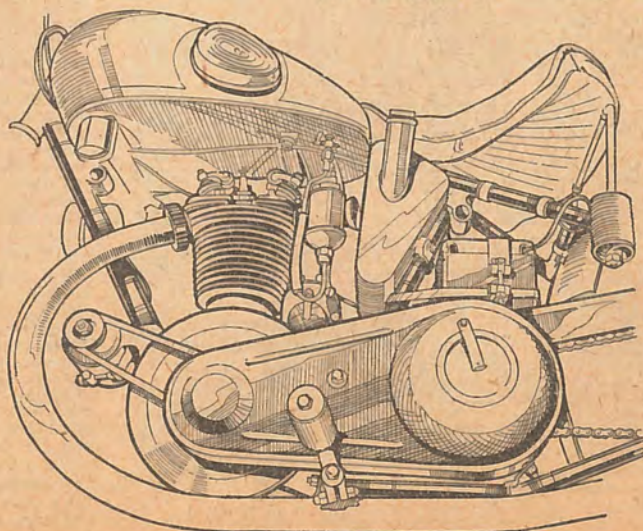
Personnellement j'ai roulé avec plaisir sur la Prester ne lui reprochant qu'une fourche un peu dure à mon avis, mais que j'aurais sans doute pu adoucir à souhait si j'avais voulu prendre la peine de donner un tour de clef aux amortisseurs réglables.

J'ai l'impression que Prester, sous la direction de Messieurs Eichel, se rangera parmi les marques de classe et donnera satisfaction à ceux qui lui feront confiance. Max END.

SIX JOURS D'HIVER

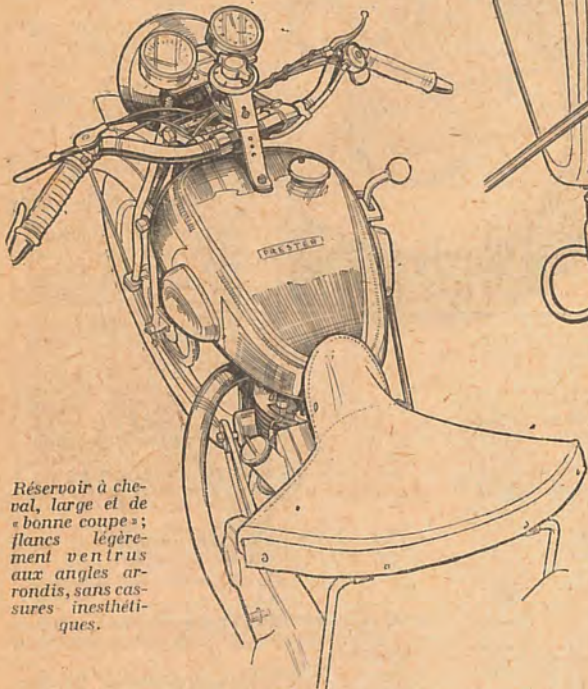
Est-ce que par hasard les arrivées à Paris des coureurs motocyclistes deviendraient de véritables concours d'élégance, même pendant les épreuves d'hiver ?

Nous avons déploré ces arrivées à la Porte Maillot, de coureurs dégoulinant de boue, le teint bariolé de limon ; il faudrait que l'ultime étape fût allégée, à la manière de L'Auto dans son Tour de France, afin de faire mentir le proverbe qui veut qu'un sportif en épreuve a certaines ressemblances avec les « habillés de soie ». Parmi les coureurs brillamment équipés, plusieurs avaient adopté la combinaison du Moto-Guir ; partout des poches à fermeture éclair, aucune prise à l'air, au vent ou à la pluie, des poches sur les bras même permettant de mettre l'argent nécessaire au ravitaillement ; pas de gêne, bref, certains coureurs ont été confondus avec les commissaires, flatteurs d'expérience pour Moto-Guir.



une pompe automatique à débit visible et réglable. Grâce à leur tambour de 170, les freins sont bien

Côté volant, large carter de chaîne primaire, avec plaquette mobile donnant accès immédiat au débrayage ; le tube de remplissage du réservoir d'huile est d'utilisation aisée ; la dynamo est entraînée par la courroie trapézoïdale sans fin, en caoutchouc, universellement adoptée.



Réservoir à cheval, large et de « bonne coupe » ; flancs légèrement ventrus aux angles arrondis, sans cassures inesthétiques.

Le modèle que j'ai eu entre les mains était équipé d'un éclairage Soubitez par accumulateurs avec klaxon et tableau de bord, bref une machine de sport grée en tourisme rapide.

Le tourisme rapide, elle y est fort apte grâce à la nervosité de son moteur, à l'agrément des diverses commandes, à la bonne position sans fatigue et à sa tenue de route excellente aux grandes allures.

Voici les possibilités maxima et minima de cette machine :

En 1^{re} vitesse, vitesse minimum 2 km. heure, maximum 48.

En 2^e vitesse, vitesse minimum 7 km. heure, maximum 72.

En 3^e vitesse, vitesse minimum 15 km. heure, maximum 110.

Les accélérations permettent d'atteindre ces vitesses maxima approximativement en 20 mètres pour la 1^{re}, en 50 mètres pour la 2^e et suivant la maîtrise des manœuvres en 150 ou 200 mètres pour la 3^e.



Le F. M. B. a réduit à 30 le nombre de ses épreuves nationales

La Commission Sportive de la Fédération motocycliste de Belgique vient d'établir le calendrier de ses épreuves pour 1930. Ce ne fut pas un mince travail. Il y avait, en effet, à statuer sur cinquante-deux demandes d'organisation.

C'était beaucoup trop ; car les événements de la saison précédente avaient largement démontré les inconvénients des calendriers surchargés.

Il y a, en effet, un minimum d'expérience pour mener à bien une aventure comportant autant d'aléas, qu'un meeting motocycliste. Et plusieurs clubs, non suffisamment initiés, n'ont pas atteint le but proposé.



M. Eugène Taymans, agent de l'American Excelsior, a fait époque dans le motocyclisme belge : c'est lui qui est le constructeur du sidecar Amex.

En plus, il est du plus élémentaire bon sens qu'on ne pouvait plus continuer à demander à nos constructeurs un effort aussi soutenu que celui de l'an dernier.

La Commission sportive de la F. M. B. s'est donc très sagement repliée derrière les indications fournies par le trop copieux programme de la saison 1929. Pour remédier à la situation, elle a opéré une judicieuse sélection, basée sur les capacités d'organisation des clubs. Elle a fait étalage de leurs antécédents, sans pour cela négliger la collaboration des nouveaux groupements affiliés, qui apportent l'appoint précieux d'idées et d'énergies nouvelles. Certains clubs mécontents, à tort, de cette mesure qui indiquait pourtant le plus élémentaire bon sens, nous ont présenté l'objection facile qu'il n'y avait pas de raison de changer une ligne de conduite établie l'an dernier. Ici, nous les arrêtons.

L'an dernier, la situation se présentait différemment. Quarante clubs, ayant tous un passé sportif, étaient rentrés en bloc au sein de la fédération. C'était une période d'immaturité, où il eût été malaisé de refuser quelque chose à quiconque en droit d'y prétendre.

Aujourd'hui, il importe de redresser la barre. Si les événements ont conduit à d'inévitables exagérations, la Commission sportive se devait de lutter énergiquement contre cette pléthore de courses nationales. Restait à opérer une sélection équitable.

Pour y arriver il fut décidé de n'autoriser que trente courses de cette catégorie privilégiée.

Auparavant, la Commission Sportive avait dû arrêter les prescriptions suivantes : Pour organiser une course nationale, un club doit au moins avoir l'expérience d'un concours provincial, tandis que la mise sur pied de la course en circuit fermé exige l'organisation préalable de deux courses, dont une nationale. Ainsi, il devient indispensable de compter deux années d'affiliation pour prétendre à l'organisation d'une course en circuit.

S'inspirant de ceci, la commission classa d'office vingt clubs affiliés au moins depuis trois années et qui avaient pour cela un droit de préférence pour se voir confier l'organisation d'une « nationale ». Ce sont :

Coupe Flamand, Grand Prix M. Defoin, Coupe de la Meuse, Course de côte de Mons, Grand Prix de Bruxelles, Grand Prix des Frontières, Course des Régions dévastées, vingt-quatre heures de Visé, Anvers-Paris-Anvers, Liège-Bordeaux-Liège, Grand Prix de l'Entre-Sambre et Meuse, Course de côte de Mont-Theux, Grand Prix de Spa, Course de côte à Wavre, Tour de Belgique, Grand Prix de l'Union Motoriste de Bruxelles, Coupe Ganda, Circuit des Crêtes.

Il restait alors vingt-quatre demandes de clubs, parmi lesquelles il a été procédé à un tirage au sort. Celui-ci a désigné dix clubs, à savoir :

A. M. C. Audenarde, A. M. C. Poperinghe, M. C. Theutois, A. M. V. Mortsel, A. M. C. Hesbaye, Bouchoutsche M. C., A. M. C. Tilffois, A. M. C. Marchois, Elans M. C., A. M. C. Sombreffe, qui sont autorisés à organiser une épreuve nationale.

Les quatorze clubs restants ne pourront organiser en 1930 qu'une épreuve provinciale. Il reste, toutefois entendu qu'il sera, à partir de 1931, établi un roulement de façon à ce que tous les groupements qualifiés puissent organiser à leur tour une course rentrant dans cette première catégorie.

Ceci mis au point, donnons le calendrier pour 1930.

Epreuves nationales

Février. — 23. Course de régularité (Auto Moto Club de marche).

April. — 20. Coupe Flamand (Antwerp Motor Club) ; 27. Grand Prix Defoin (Union Motor Dinant).

Mai. — 4. Coupe de la Meuse (Moto Club Liégeois) ; 11. Course de côte (Panisel), (Union Motoriste du Hainaut) ; 18. Grand Prix de Bruxelles (Auto Moto Club de Bruxelles) ; 25. Kilomètre arrêté (Elans Motor Club d'Etterbeek) ; 25. Coupe Ganda (Moto Club de Flandre orientale) ; 29. Grand Prix de Floreffe (Motor Union Namur).

Juin. — 1. Course de côte (A. M. C. Audenarde) ; 1. Course sur Prairie (Auto Moto Club du Limbourg) ; 8. Grand Prix des Frontières (Auto Moto Club de Beaumont Chimay) ; 8. Course des Régions dévastées (Auto Moto Club Comines-Wervicq) ; 9. Theux-Luxembourg-Theux (Motor Club Theutois) ; 15. 24 heures en circuit (Herse-Vise-Geer) ; 15. Anvers-Paris-Anvers (Moto Sport d'Anvers) ; 22. Liège-Bordeaux-Liège (Motor Union de Liège) ; 29. Réservé.

Juillet. — 6. Kilomètre arrêté (Auto Moto Club de Sombreffe) ; 6. Tour des Flandres (Auto Moto Vereniging Mortsel) ; 13. Grand Prix de la F. I. C. M. (F. M. B.) ;

20. Tour de la Campine (Bouchoutsche Motor Club) ; 20. Course sur Prairie (Auto Moto Club de Poperinghe) ; 27. Grand Prix de l'Entre-Sambre et Meuse (Motor Club de l'Entre-Sambre et Meuse) ; 27. Course sur Prairie (Auto Moto Club de la Hesbaye).

Août. — 3. Course de côte (Mont-Theux), (Union Motocycliste liégeoise) ; 10. Grand Prix de Spa (Moto Club Verviétois) ; 15-16-17-18-19-20. Réservés ; 21. Circuit des Crêtes (Ligue Motoriste Ourthe-Amblève) ; 31.



M. Georges Gramme est un ingénieur de talent qui dirige actuellement la construction belge du sidecar Belgian.

Course de côte (Auto Moto Club de Wavre) ; 31. Course sur Prairie (A. M. C. Tilffois).

Septembre. — 7. Tour de Belgique (Auto Moto Club des Venues) ; 14. Vitesse en circuit (Union Motoriste de Bruxelles) ; 21. Journée des records (F. M. B.).

A côté de ces 30 épreuves de première catégorie, il y en aura aussi 22 provinciales (départementales) où la publicité ne sera pas autorisée sur les résultats.

Dorénavant, il sera perçu 50 francs pour une épreuve provinciale, 200 francs pour une nationale, 300 francs pour une internationale non inscrite au calendrier de la F. I. C. M., et enfin, 500 francs pour une course en circuit ou sur prairie, où les organisateurs font percevoir un droit d'entrée. Toutefois, ce dernier tarif est ramené à 200 francs si la recette doit revenir à des œuvres de bienfaisance.

Le Sidecar A. M. E. X.

Nous avons dit, dans notre dernier numéro, que l'Amex était d'une simplicité enfantine à monter ou démonter. Son constructeur Eugène Taymans estime même que quiconque de plus ou moins habitué, peut y arriver en une minute et demie : un record.

La carrosserie de l'Amex est vaste, confortable et suspendue très bas. Sa forme assez spéciale présente peu de résistance à l'air.

La firme, dont nous nous occupons ici, entre dans sa troisième année d'existence. Le châssis qu'elle construit bénéficie des quinze années d'expérience que possède le modèle américain « National » duquel il dérive et a été très surbaissé. — Georges DETAILLE.

Le Sport



La Course de Côte du Boulevard Michelet

Gaussorgues sur Monet-Goyon fait le meilleur temps. (Les résultats ont paru dans notre numéro précédent.)

Le grand ennemi de toute manifestation, c'est la pluie. Les concurrents qui s'alignèrent le 26 janvier dernier à la course de Côte du Boulevard Michelet, que le M. C. M. faisait disputer pour la quatrième fois, ont été copieusement arrosés. Plus de cinq mille spectateurs assistaient stoïquement aux différentes épreuves. L'organisation impeccable est tout à l'honneur des membres qui composent le M. C. M. : MM. Ducruet, L. Vachez, J. Maurel, Albert Rousset, G. Zafiropulo, Quenault, Marnac, Dupré, Ch. et A. Perault, Barillon, Vredeau, Manin, D^r Tranier, Planchon, Barthélemy, etc.

Etant donné les circonstances atmosphériques, trois records établis l'an dernier et par vent arrière furent battus. Pour la première fois, le M. C. M. avait instauré la participation de la catégorie des « indépendants ». Ils méritèrent ces braves amateurs qui se risquèrent sur la route glissante avec leur machine personnelle par amour du sport.

Le grand vainqueur en 500 cmc. fut Cresta dont on se rappelle la brillante victoire dans le Grand Prix des Indes à Miramas, recrue qui promet, l'écart n'est que d'un cinquième avec Gaussorgues.

Dans les Catégories

En 100 cmc. Curi sur Curi s'aligne une deuxième fois officiellement et gagne, battant nettement Barnavol.

En 125 cmc. Barnavol sur Rovin n'eut pas grande peine pour enlever la première place.

En 175 cmc. De Latour, également sur Rovin emporte nettement la victoire devant le fougueux Audemar précédent Laborie, Oliva, Soubie et Nène. En 250 cmc. c'est à partir de cette catégorie que les pronostics vont leur train. Le duel Boetsch-Oilter fut palpitant. L'ex-champion de France décroche la palme battant en outre l'ancien record. Gaussorgues ne peut terminer qu'à 2'25, c'est dire que le nouveau « moulin » de Boetsch, de fabrication exclusivement Française, tourne terriblement vite. Sartorio, qui ne manque pas de cran, usa de prudence terminant troisième partie remise, dit-il.

En 350 cmc. Gaussorgues mène la danse en maître du guidon devant Oilter. Le brillant représentant de Motosacoche, ne fut pas lui-même. Roland sur San Sou Pap le talonnait de près, soit 1/5.

En 500 cmc. Ici, nouveau duel et revanche de Gaussorgues qui eut à s'incliner lors de la course de côte de la Californie. Oilter finit second à 3/5. Il se console du fait que son record n'a pas été battu. Bourgoïn se classa troisième et eut quelques difficultés avec son allumage.

En side-cars 350 cmc. Groppo sur Magnat-Debon dépose Cuvelier sur Terrôt avec 6/5 d'avance. C'était la lutte du jeune avec le « demi-jeune ». Honneur au premier, et bravo au second toujours aussi vaillant.

En 600 cmc. Rolly sur Motosacoche partage le temps avec Berthe sur Gnome et Rhône. Rolly confirme ainsi ses brillantes qualités de pilote en side.

En 1.000 cmc. Amort sur Styl'son bat le record de l'an dernier et établit le meilleur temps des sides.

NOEL.



La course de côte du Bd Michelet (à Marseille). — (1) Armor sur side 1000 Stl'son bat le record de sa catégorie et le meilleur temps des sidecars. — (2) Gaussorgues sur Monet et Goyon 350 cmc., puis 500 cmc., se classe 1^{er} des 2 catégories et fait le meilleur temps de la journée. — (3) Les « Indépendants » le 16, Caillol 1^{er} des 350 cmc. et le 15, Piche 2^e des 250 cmc.

Roubaix-Paris-Roubaix

1^{re} Epreuve comptant officiellement pour la Coupe de Tourisme 1930

Le 6 avril aura lieu la grande épreuve annuelle nordiste. Désirant réaliser une épreuve sévère quoique non impossible, le M. C. N. F. a choisi cette année l'itinéraire suivant :

Roubaix-Douai-Cambrai-Saint-Quentin-Senlis et Gonesse.

Les contrôles seront suffisamment rapprochés pour que toute défaillance de machine soit pénalisée, et d'autre part, chose qui plait à tous, il n'y aura pas de départage des ex-aequo ainsi que le dit formellement l'article 14 du règlement.

Une épreuve de démarrage et de freinage aura lieu à Roubaix qui montrera aux sportives populations nordistes assistant à l'arrivée, les magnifiques performances que peut réaliser une motocyclette moderne.

La Commission sportive de l'U. M. F. a décidé dans sa dernière réunion de compter Roubaix-Paris-Roubaix parmi les épreuves obligatoires des coupes de France de Tourisme ce qui fait espérer qu'outre les indépendants pour lesquels il y aura un classement spécial, nous verrons les as habitués de nos grandes épreuves.

Ajoutons que les 75 premiers inscrits recevront en prime 20 litres d'Eoline et 2 litres de Purfina.

Adresser toute demande de renseignements et engagements au siège du Moto-Club du Nord, 42, rue du Maréchal-Foch, à Roubaix. (Téléphones : 476 et 2643.)

Quelques détails

Cette grande épreuve qui aura lieu le 6 avril 1930 sera courue conformément au règlement International des Manifestations

Sportives de la F. I. C. M. et au règlement de l'U. M. F. Ce concours est ouvert aux concurrents titulaires d'une licence délivrée par l'U. M. F. ou par l'un des pouvoirs sportifs à la F. I. C. M. Cette épreuve de régularité réservée aux motocyclettes-sidecars et tricycles, aura lieu sur le parcours Roubaix-Paris-Roubaix, soit une distance d'environ 460 kilomètres. Les concurrents se rendront de Roubaix à Gonesse par l'itinéraire suivant :

Roubaix, Hem, Lesquin, Pont-à-Marcq, Douai, Cambrai, Saint-Quentin, Guiscard, Compiègne, Senlis, Gonesse (La Patte d'Oie). Retour par le même itinéraire. Les concurrents seront divisés en 5 groupes : 1^{er} groupe : Motos, 175 cmc. ; 2^e groupe : Motos 250 cmc., tricycles et sidecars 350 cmc. ; 3^e groupe : Motos 350 cmc., tricycles 500 cmc., sidecars 600 et 1000 cmc. ; 4^e groupe : Motos 500, 750 et 1000 cmc. ; 5^e groupe : Tricycles 750 et 1100 cmc. Les motocyclettes 175 cmc. (1^{er} groupe) n'auront à effectuer que le parcours Roubaix-Senlis-Roubaix. Les engagements qui arrivent à nombreux, seront clos conformément au règlement, le 20 mars 1930.

La Coupe de Tourisme sera très disputée en 1930

C'est le docteur Castel qui a été désigné pour remplir les fonctions de commissaire général de la grande épreuve qui compte un point pour l'attribution de la Coupe de Tourisme, autrement dit le Championnat de France 1930. Rappelons en effet que cette Coupe de Tourisme est attribuée au vainqueur totalisant le plus grand nombre de points dans les quatre épreuves, Roubaix-Paris-Roubaix, Paris-Les Pyrénées-Paris, le

Circuit de l'Ain et le Tour de France Motocycliste. MM. Philippot, Eucher, Marescaux rempliront les fonctions de commissaires sportifs. Indépendamment des vainqueurs de chaque catégorie, tous les concurrents classés toucheront une breloque souvenir. De nombreux prix en nature ont été déjà offerts par les maisons d'accessoires, ces prix seront attribués aux indépendants. Tout concurrent classé premier a droit à un diplôme de médaille d'or. N'oubliez pas que les motocyclettes devront être munies d'un silencieux efficace. Une autre règle trop souvent oubliée est celle du garde-boue, et les règlements sont formels, ils doivent déborder le pneumatique de 10 millimètres de chaque côté, et couvrir pour la roue arrière environ 180° ; de même l'appareil avertisseur est obligatoire, et le concurrent ne doit pas avoir moins de 5 litres d'essence, de même que la quantité d'huile ne doit pas être inférieure à 1 litre ; les concurrents qui emploient des deux-temps à mélange sont donc tenus à emporter 6 litres de mélange. Pour les sidecars, le règlement exige le transport de deux personnes, conducteur et passager, de même que pour les cyclecars ; pour ces derniers, la capacité d'essence est de 6 litres et le débordement du garde-boue de 12 centimètres. Il ne faut pas que les concurrents oublient qu'ils sont tenus à des responsabilités civiles et pénales garanties par l'assurance. Les professionnels devront présenter une assurance de 500.000 francs aux tiers, et les indépendants seront assurés par leurs droits d'engagement par le M. C. N. F. jusqu'à un million contre le risque de responsabilité civile, mais cette assurance ne s'étend pas au passager. Ensuite, tout concurrent n'ayant pas sa majorité devra présenter une autorisation écrite et légalisée de ses responsables.

Paris-Nice va renaître

Paris-Nice

Le prochain Paris-Nice se disputera le 15 au 20 mars. Les règlements sont actuellement à l'U. M. F. mais néanmoins les organisateurs nous ont transmis la copie des règlements déposés.

Tout d'abord les droits d'engagement : Motos : 400 fr. ; sidecars : 500 fr. ; cyclecars : 500 fr.

Les organisateurs affirment évidemment que le paiement de la prime d'assurance contre les accidents et l'incendie, est comprise dans ces droits, mais néanmoins, nous nous étonnons fort de voir des droits d'engagement aussi élevés, attendu que nous savons pertinemment que Paris-Nice est une épreuve puissamment aidée au point de vue financier et plusieurs côtés, et nous ne voudrions pas être mauvais prophète en prédisant que si ces tarifs d'engagements sont maintenus, ce sera au détriment du succès de Paris-Nice.

Une prime d'assurance pour une garantie de 200.000 francs et de 500.000 francs contre les risques d'incendie et pour deux jours d'épreuve, ne dépasse pas 100 francs et ceci aux meilleures Compagnies.

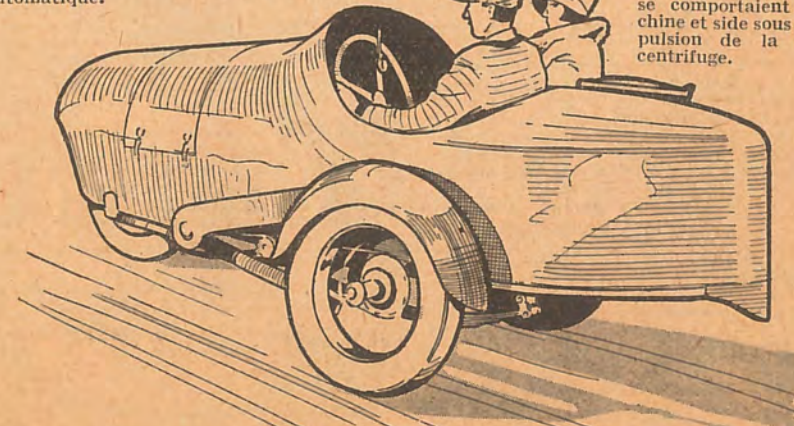
Les moyennes horaires que devront soutenir les concurrents sont de 38 km. pour les motos 125 à 175 cmc. ; pour les sidecars 175 à 350 cmc, et les cyclecars jusqu'à 500 cmc. 40 km. pour les motos 175 à 250 cmc ; sidecars 350 à 600 cmc, cyclecars 500 à 750 cm. 46 km pour les motos 250 à 350 cmc ; 50 km. pour les motos 350 à 1.000 cm. et les sidecars 600 à 1.000 cmc et cyclecars jusqu'à 1.000 cmc.

Un concours d'éclairage évidemment vient de s'ajouter comme dans tous les concours de tourisme, à Paris-Nice. mais ce concours d'éclairage ne comptera pas dans le classement de la régularité et c'est nouveau.

Il aura lieu dans un parcours neutralisé, les concurrents encadrés par les voitures officielles et sur les 28 km. qui séparent Lyon de Vienne dans la deuxième étape.

Après les Six-Jours

Sur ce même circuit, il était curieux de voir virer le sidecar officiel et de contempler le travail des suspensions et la façon dont se comportaient machine et side sous l'impulsion de la force centrifuge.



Le nouveau cyclecar Ninon que les ateliers de Nantes vont présenter ces jours-ci au public semble devoir rencontrer un vif succès



Mais, vous pouvez rouler

¶ Venant grossir les rangs de la famille motocycliste, j'ai naturellement fait une demande d'extension du permis de conduire ayant déjà le permis tourisme. Par la suite, j'ai été informé par la Préfecture d'avoir à joindre le permis dont je suis titulaire à ma demande d'extension. J'ai donc réexpédié ladite demande accompagnée du permis en date du 20 septembre. Depuis cette date, c'est-à-dire depuis 15 jours, je suis privé de mon permis de conduire, qui me serait indispensable, ayant à assurer un service quotidien. Puis-je réclamer mon permis à la Préfecture? — J. VERGNES, Mestes.

R La préfecture n'est pas très pressée, mais le fait qu'elle défie votre permis ne vous empêche nullement de rouler. Si les gendarmes vous demandaient vos papiers, vous n'avez qu'à répondre que votre permis est à la Préfecture pour extension. Bien entendu, vous ne pouvez conduire que des voitures tant que vous n'avez pas passé l'examen pour la conduite des motos.

Tamponné

¶ Possédant une moto sidecar R.G.H., je suis sorti mardi 6 à 6 heures du soir : arrivant à un croisement, j'ai été tamponné par une automobile venant à ma droite, mais à un arrêt de tramway, où ce véhicule se trouvait arrêté. Je désirerais savoir si c'est moi ou l'automobiliste qui se trouvait dans son tort. Une personne se trouvant dans l'auto s'est permise de me dire que, étant dans mon tort, si je poursuivais l'assurance, j'en serais pour mes frais.

R Vous êtes dans votre tort, puisque l'auto venant sur la droite avait la priorité. C'est une preuve de plus de dangers qui résultent de la présence des tramways.

Attendez

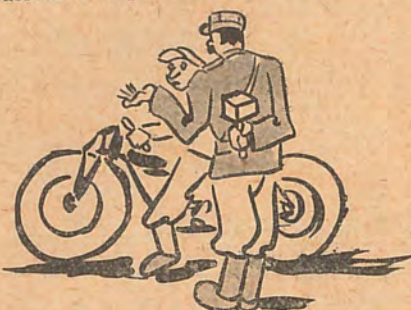
¶ A la suite de la nouvelle loi insérant un nouvel article dans le code de la route au sujet du poinçonnage des équipements d'éclairage des véhicules, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire savoir ce qu'il faut faire pour les éclairages déjà montés, pour être en règle avec l'autorité.

R Rien du tout pour l'instant. Il y a un délai d'un an. Le problème est d'ailleurs insoluble. Il faut attendre des précisions.

Attention aux plaques d'identité

Un de nos lecteurs nous signale qu'il fut arrêté près de Verberie par les gendarmes. Ceux-ci allaient le laisser repartir quand l'un d'eux eut l'astuce de lui

demander la plaque d'identité. Notre lecteur ne l'avait pas, mais les gendarmes lui permirent de continuer sa route en lui recommandant de se mettre en règle dès son arrivée. Malgré cette promesse, notre lecteur fut appelé à comparaître devant le tribunal de simple police et il s'entendit condamner à 3 francs d'amende et aux dépens, bien que tous ses papiers fussent en règle.

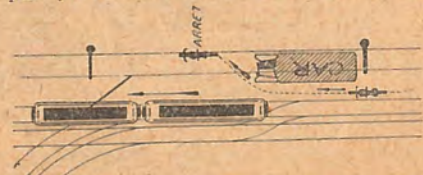


vous pouvez repartir, m'sieur

Assurément le procédé des gendarmes manque d'élégance et le juge a fait preuve d'une sévérité exagérée. Mais ni l'un, ni les autres n'ont outrepassé leurs droits. Nous rappelons donc à nos lecteurs l'obligation où ils sont de posséder sur leur machine une plaque d'identité analogue à celle qui est également obligatoire pour les bicyclettes. Cela coûte moins cher qu'une amende. Nous ne défendons bien entendu pas le principe de plaque d'identité, qui ne prouve rien du tout, qui peut être aisément enlevée, mais dès l'instant qu'elle est légale, nous nous exposons à des ennuis si nous n'en avons pas sur nos machines.

Vous aviez tort

¶ Retour d'une promenade en moto, arrivant au village de Septèmes (près Marseille), je vois un auto-car arrêté, je ralentis et m'apprête à le doubler : aussitôt je m'aperçois que l'auto-car est arrêté derrière le tram



Aix-Marseille : je sonne aussitôt, mais, cependant pas assez vite, car je vais m'arrêter à peu près à la hauteur du milieu de la remorque, mais cependant avant la plate-forme (qui est

au milieu de celle-ci). Un gendarme survient et verbalise malgré mes protestations de bonne foi, et malgré lui avoir fait remarquer que je ne pouvais m'arrêter avant la remorque, ayant l'autocar derrière.

M. PIERINI, abonné D. 6233.

R Oui, vous avez eu tort, car le Code est formel : vous devez toujours être maître de votre vitesse, quelles que soient les circonstances.

Après l'accident

¶ Ma moto arrêtée le long du trottoir, bien calée à sa droite, avenue de Paris à Vincennes, le 28 août, fut accrochée par une voiture de la Société M. Il n'y avait pas de témoins, un constat des dégâts, qui s'élevait à 170 francs fut fait par un agent, auquel le cocher déclara n'avoir pas vu la moto. Je conduisis la machine chez Augoyat rue Dorian, où un agent de l'assurance de M. vint constater les dégâts. La moto fut réparée une semaine après l'accident et la note réglée par moi. Je suis allée deux fois à la P. pour me faire rembourser : « On attend le rapport de l'agent », me dit-on chaque fois : « S'il est en votre faveur, nous vous réglerons, car, dans une lettre que la société M. nous écrit, elle nous informe qu'une de leurs voitures aura accroché une motocycliste; elle semble donc nier les faits et fait ressortir qu'il n'y avait pas de témoins. Je sais que, dans les assurances, on cherche tous les moyens pour décourager l'accidenté. Je vous serais bien obligé de me donner la marche à suivre, dans le cas où la P. ferait trop durer cette affaire, ou si le rapport de l'agent n'établissait pas nettement la responsabilité du cocher de M.

La motocycliste en question est une Peugeot type 175 M. bloc-moteur qui a été révisée. Maneton, bielle, piston, segments du dernier modèle K.

La consommation oscille entre 4 et 5 litres, chiffres évidemment excessifs : le gicleur du Zenith est un 75, faudrait-il le changer pour un plus faible.

Raymond DELBECKE, Saint-Hilaire.

R Les assurances ne sont jamais pressées de payer et cherchent toutes sortes de chinoïseries. Evidemment, tout dépend du rapport de l'agent. Au lieu d'aller trouver la compagnie d'assurance, adressez-lui une lettre recommandée relatant les faits en menaçant de donner une suite judiciaire si satisfaction ne vous est pas donnée sous huitaine. Il est probable que vous serez réglé étant donné le peu d'importance de la facture. Quant à actionner la compagnie, le jeu n'en vaut pas la chandelle. Il est évidemment regrettable que vous n'avez pas de témoins. Si l'agent, qui est assermenté, avait été là au moment du choc, sa déposition suffirait, mais il semble, d'après ce que vous dites, qu'il n'est arrivé qu'après coup.

Quand un accident se produit loin de tout témoin, il y a lieu : premièrement de prendre des photographies immédiatement après l'accident pour montrer la position des véhicules. Un appareil photographique est un excellent témoin ; 2° chercher un gendarme, un garde ou un huissier, et faire constater la position des véhicules, les traces des roues et tous autres indices utiles pour la reconstitution de l'accident.

La consommation est exagérée, et un gicleur plus petit pourrait être essayé sans inconvénient. Zenith édite une brochure qui vous donnera à ce sujet toutes indications utiles.



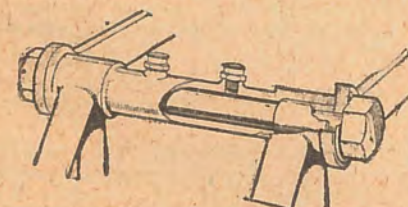
Après l'essai de la Monet-Goyon 350 cmc.

On nous écrit :

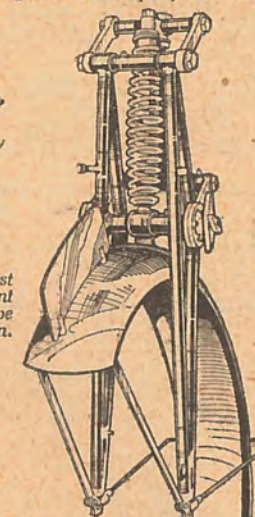
J'ai lu avec intérêt l'article de Lipman, sur la 350 cmc. Monet et Goyon ; cependant, à mon avis, bien des détails,

mode anglaise, gros ressort vertical en compression fil d'acier de 10 millimètres de longueur au repos, 220 millimètres,

dimensions imposantes. Sa fixation au lieu d'être faite comme couramment au moyen de boulons, qui sont du reste bien fragiles, est obtenue par le pas du ressort dont les extrémités se vissent sur des tétons correspondant au même pas, brasés



La portée de l'axe supérieur de la fourche est sur bagues de bronze ; les écrous d'axe sont freinés par un jone ; on voit dans cette coupe l'axe introduit dans la bielle de direction.



La fourche à ressort central.



Charnière du garde-boue arrière.

La bielle inférieure de fourche est ici schématisée et montre les pastilles amortisseurs, ainsi que la fixation du ressort à la fourche.

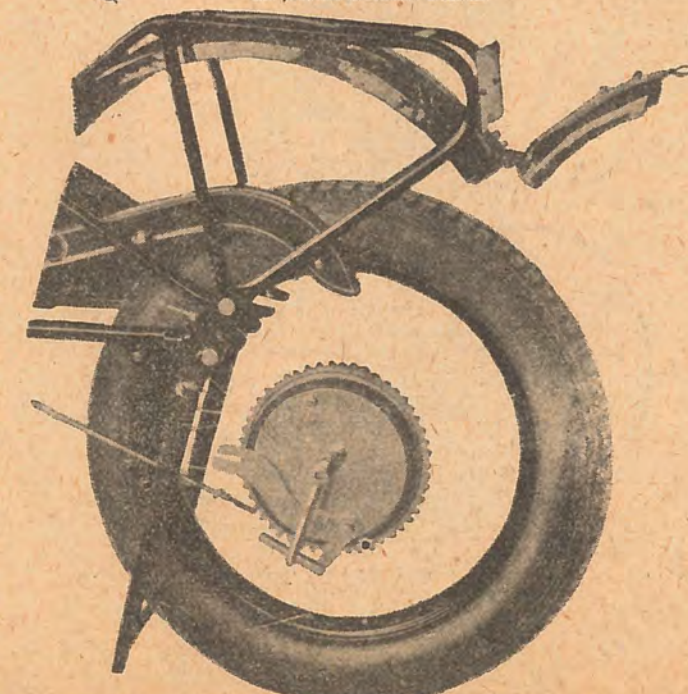


L'axe creux où on le voit, supportant les roulements des moyeux ; en bout, les écrous-papillons.

qui distinguent cette machine des autres, n'ont pas été cités, c'est bien dommage car l'excellente firme de Maçon mérite qu'on lui rende cette justice.

Je m'étendrai sur ce sujet, que je connais particulièrement en tant qu'agent de Monet et Goyon et spécialiste du « Mag ». Pourquoi l'essai de M. Lipman est-il celui d'une « Monet » 1929? Le modèle présenté au dernier Salon comporte à mon avis une grosse supériorité sur le précédent par le changement de la suspension avant.

La fourche de 1928-29 à deux ressorts verticaux effort en traction avait ce défaut, si particulier aux machines françaises d'être horriblement dure (heureusement que le pneu ballon est là), pour suppléer au manque de souplesse des ressorts. La nouvelle fourche suit la



Démontage particulier de la roue avec garde-boue à charnière.

à même la fourche ; voilà qui est mécanique ! Les oscillations de ce ressort sont longues et souples, elles influencent beaucoup plus considérablement la tenue de route et le confort qu'on pourrait le croire. Je ne parle pas des amortisseurs incorporés qui existaient déjà.

Savez-vous que la « Monet » est une des rares motos dont tous les écrous sont goupillés ou freinés par des lames de métal, voici un détail simple, mais pourtant de valeur. Et les moyeux ? Finis les ennuis des cones réglables et des rouvettes genre vélo ; de robustes roulements annulaires genre voiture, indé réglables malgré les démontages de roues... qu'on oublie. Et puis des axes creux de moyeux, quelle facilité pour le démontage et montage des roues, la garde-boue arrière est d'ailleurs à charnière ; la béquille est très haute ; avec eux, pas besoin d'être deux personnes pour enlever la roue. Citons encore le pignon arrière qui comporte

un amortisseur de choc de transmission, précieux pour l'ensemble : chaînes, pignons, boîte de vitesse. Et nous arrivons au moteur : M.A.G.

pression formidable due à l'obliquité de la bielle transmise par le piston dans le cylindre. Ovalisation retardée, cognements supprimés; joignons à cela des matériaux de choix et un usinage inégalé. Vous

aurez l'explication de ce rendement (8-10 CV au banc), consommation exceptionnelle, de cette étanchéité qui n'appartient qu'aux bonnes conceptions et à un usinage impeccable.

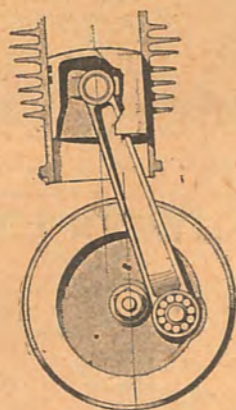
Il faut tout de même savoir qu'il y a parmi tant de marques, des machines qui sont de parfaits « treuils » dont les propriétaires prennent généralement un sot amour-propre à taire les ennuis. D'autres, par manque d'expérience, ne discernent pas le vacarme intolérable (pour les oreilles d'un expert) des cognements, cette maladie qui s'est accentuée depuis l'emploi général des pistons en alliage d'aluminium. Enfin, ce que je souhaite à la moto française ce sont pas des cardans et des multicylindres, mais bien la perfection dans la simplicité du classique. Des chaînes françaises de bonne qualité avec des pignons qui tournent ronds des fourches qui agissent des moteurs silencieux et avarés de lubrifiant.

Monet et Goyon cette année, en perfectionnant un modèle classique, réalise des desiderata et emporte tous mes suffrages et mes préférences de simple mécano.

Norbert LAMBERT.



Le pignon de chaîne est entraîné au moyen d'une couronne rentrée sur le moyeu : 8 caoutchoucs accouplent le pignon en formant amortisseurs.



Voici comment a été réalisé le désaxement chez Monet et Goyon.

renferme pour moi la perfection absolue, meilleure même que les productions anglaises. Le cylindre d'axe atténué la

Dans l'industrie motocycliste étrangère

L'exportation motocycliste anglaise

La diminution constante de la demande pour de nouvelles machines, sur le marché anglais, si près du point de saturation, a forcé les constructeurs d'Outre-Manche à développer, par tous les moyens, leurs exportations.

La plus importante, peut-être, au point de vue du nombre des motos vendues, est probablement « Ariel ».

A l'occasion de l'Olympia Show, cette firme donna un banquet auquel les 35 nations (à qui elle vend la moitié de sa production totale) étaient représentés.

« Ariel » a exporté, cette année, vers la seule Tchéco-Slovaquie, 1.300 machines...

Les progrès du cadre en berceau, si évidents à l'Olympia, sont directement dus à la demande des pays étrangers pour plus de solidité de la « partie vélo » !

Car les routes, en Europe centrale et orientale, sont encore pitoyables.

Les coureurs britanniques qui participent de plus en plus aux épreuves continentales, et les voyageurs des maisons anglaises, font part à leurs usines des desiderata particuliers de la clientèle étrangère.

Voici quelques chiffres intéressants que publie le Bureau d'Etat allemand des Statistiques.

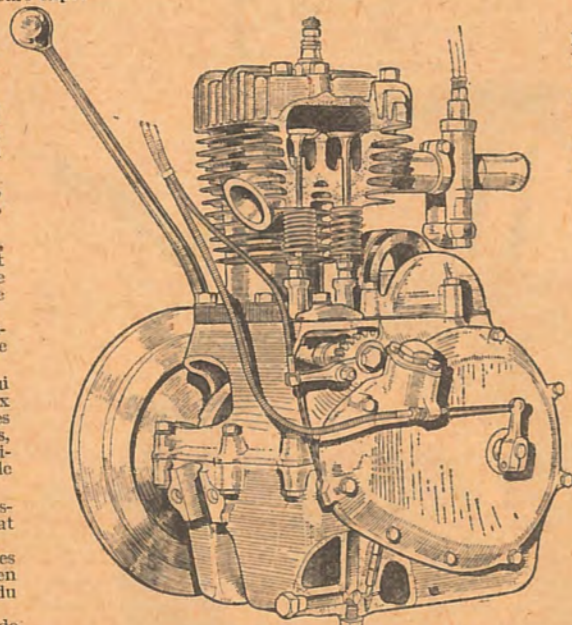
Elles montrent l'évolution des prix des matières premières en ce qui concerne les prix du caoutchouc.

Alors qu'en 1926, une tonne de caoutchouc de plantation coûtait 30.600 francs, elle ne valait plus que la moitié en 1928.

On sait que les déchets de caoutchouc, dit caoutchouc régénéré, entrent pour une part importante dans la fabrication des pneumatiques.

Une tonne de régénéré ne coûtait plus que 4.800 francs en 1928. Les prix étaient du reste en baisse depuis 1927 (6.000 francs la tonne, alors.)

De récentes statistiques montrent, d'une façon frappante, la course mondiale pour la « Suprématie » dans la production motocycliste.



Voici la coupe du bloc-moteur F. N. qui a déjà été publié lors de sa mise en série sur le marché belge en octobre 27. Cette réalisation de la F. N., moteur a été faite dans les ateliers de la F. N., à Herstal (Belgique), et est entièrement de conception belge, contrairement à la publication qui en a été faite récemment et qui en donnait, par erreur, une autre origine. Dans un de nos prochains numéros, description « pratique » de cet ensemble.

PAYS	1928	1927	1926
Grande-Bretagne.	145 000	140 000	120 000
Allemagne	162 000	84 000	49 000
France	115 000	35 000	70 000
Etats-Unis	38 000	46 000	42 000
Belgique	25 000	19 000	12 000
Autres Pays.....	23 200	17 000	17 050
Production mond.	508 200	341 600	310 050

La progression formidable, au cours de l'année 1928 de la production française, est particulièrement réconfortante.

Au cours de l'année 1928, l'industrie motocycliste allemande a produit 62.000 motocyclettes de moins de 200 cmc.

52.000 de ces machines avaient des moteurs à deux-temps. 42.709 motocyclettes à deux-temps de 200 à 500 cmc. ont été fabriquées en 1928. Ce qui fait un total de 95.272 motocyclettes à deux-temps pour l'année contre 66.940 motos à quatre-temps construites dans ce même laps de temps. — Ma.

La B. M. W. fait bien les choses

B. M. W. a plus eurs moyens d'être agréable à sa clientèle et de conserver avec elle des rapports suivis et cordaux :

Signalons d'abord qu'à l'occasion du Nouvel An certains consommateurs de B. M. W. eurent la surprise de recevoir quelques joyeux cadeaux certains sports également, qui contribuèrent à diffuser le bon renom de la marque ne furent, non plus, oubliés.

D'autre part les B. M. W.istes français (ils sont une centaine), furent priés, comme tous les ans de fournir leur rapport sur leur machine et de signaler les améliorations possibles. Voici qui dénote bien le souci de toujours mieux faire et l'intérêt qu'attache cette maison aux suggestions de sa propre clientèle, quoi qu'en disent certains parasites de la Moto ces fiers eux toujours les mêmes, ne sachant parler que par insinuations malveillantes, montrent bien, par leurs débinages intéressés, leur dépit de ne pas avoir goûté au gâteau qu'ils n'ont sans doute rien fait pour mériter.

Rien ne pourra cependant, même pas un manque d'insertion dans un tableau des records, faire oublier que la B. M. W. est actuellement la moto la plus vite du monde et qu'elle a triomphé dans les plus dures épreuves de grand tourisme. — Ma.



Graissage difficile

Il vous arrive de ne pas pouvoir huiler certaines parties de votre moto particulièrement inaccessibles à votre burette normale; adaptez sur son tube un bouchon transpercé de part en part de façon à ce que son extrémité sorte



un peu de l'autre côté, piquez un fil de fer de la longueur désirée près de cette extrémité et la goutte d'huile sortant du tube suivra ce fil de fer jusqu'à l'endroit inaccessible.

BARBARIN à Talande. N° 144. (A gagné une bougie.)

Nettoyage sous pression

Avez-vous songé qu'il vous est facile, avec un vieux bidon d'essence et votre pompe, de nettoyer votre moto au jet. Dans la partie supérieure de ce bidon, mettez un raccord avec robinet sur lequel vous pourrez greffer



le caoutchouc de votre pompe; sur le bouchon de votre bidon adaptez une valve de chambre à air sur laquelle viendra se fixer votre pompe, et voilà, à peu de frais, un jet sous pression.

AVERSANCO à Chopples. N° 161. (A gagné une bougie.)

L'essence jaillit

Toujours l'essence qui fêche le camp. Découpez un disque dans de la peau de chamois de 1 à 2 m/m plus large que l'intérieur du bouchon, placez-le à l'intérieur en le fixant par une rondelle de fibre de 5 m/m de largeur environ en entrant à force; si le bouchon

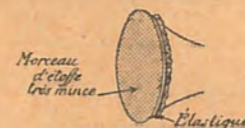


de réservoir a un filetage femelle, cela n'en sera que mieux, la peau de chamois en effet laisse passer l'air, mais s'oppose aux projections de liquide.

MEYER B. 83675. N° 157. (A gagné une bougie.)

Trompe en panne

Il vous est arrivé, pour ceux qui possèdent une trompe-avertisseur, que cette dernière, se soit trouvée paralysée subitement par la poussière. Pourquoi ne pas y remédier. à

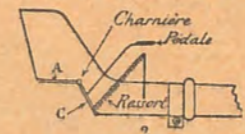


défaut de tamis métallique, au moyen d'un morceau de cretonne ou de calicot très mince maintenu en capuchon par un caoutchouc ou un fil de laiton.

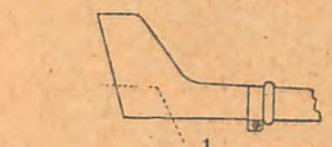
BOUCICAUT à Clichy. N° 164. (A gagné une bougie.)

Silence-Echappement

Toujours cette question de l'échappement libre; encore une modification au truc donné précédemment et s'appliquant au tube en



queue de poisson. Découpez un tube selon le pointillé du croquis, vissez une plaque A sur laquelle sera rivée une charnière assez forte elle-même, rivez au volet C. rappelez



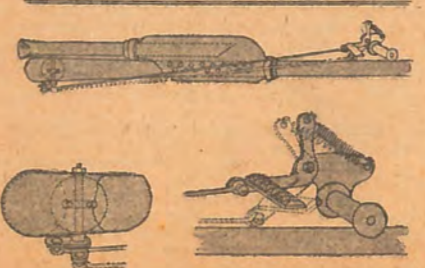
le volet par un ressort judicieusement placé et faites actionner ce volet par une pédale.

CAVIN, à Nonancourt, N° 163. (A gagné une bougie.)

Avant le concours du silencieux

Parmi les nombreuses combinaisons employées par nos lecteurs pour avoir le silencieux réglementaire et l'échappement libre à volonté, en voici une qui permet un silence quasi complet. Evidemment, la perte de puissance n'entre pas en ligne de compte puisque, lorsqu'on marche au silencieux, on est dans une agglomération et l'on n'a pas besoin de

SILENCIEUX ET ECHAPPEMENT LIBRE

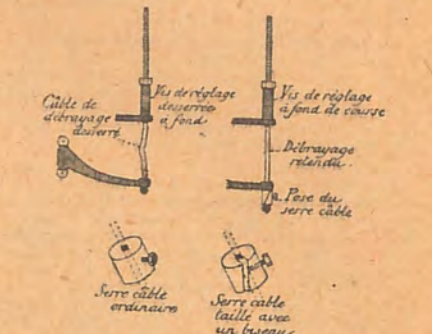


faire de folles vitesses. De plus, voilà qui permet de jouer du son creux si apprécié d'un 500 cmc. culbuteurs par exemple; peut-être l'augmentation de volume de la chambre d'expansion améliore aussi le silence: aux amateurs de nous le dire.

RONEL, à Morlaix, N° 145. (A gagné une bougie.)

Serre-Câble de secours

Il vous est déjà arrivé d'avoir un relâchement dans vos câbles, et de ne pouvoir réduire ce câble, sinon en démolissant le point de soudure, chose très désagréable en maintes occasions. Avez-vous songé à prendre un serre-câble courant que vous encochez en

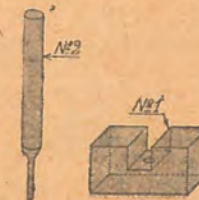


biais et dans le sens de la longueur; et si cet incident vous arrive, il vous reste la ressource de glisser ce serre-câble en dessous de la mâchoire de débrayage après avoir resserré à fond la vis de réglage, et votre câble vous donne la satisfaction d'une durée deux fois plus longue de l'ancien câble.

VAN MIGHEM, à Tours. N° 159. (A gagné une bougie.)

Dérive-chaîne bon marché

A qui n'est-il pas arrivé de casser sa chaîne en pleine route ou dans un lieu où vous n'avez pas possibilité d'avoir de dérive-chaîne? Pourquoi ne fabriquez-vous pas, dans une pièce d'acier, un bloc d'environ 50 m/m.



de côté selon la figure 1; vous faites une encoche de la largeur de votre chaîne, légèrement serrée pour qu'elle tienne d'aplomb; percez au centre un trou de 1 à 2/10e plus grand que le rivet à chasser, puis fabriquez un poinçon suivant le croquis n° 2; un petit coup sec avec un marteau et votre chaîne est aussi bien dérivée qu'avec un appareil cher.

DUCATILON à Argenteuil. N° 152. (A gagné une bougie.)

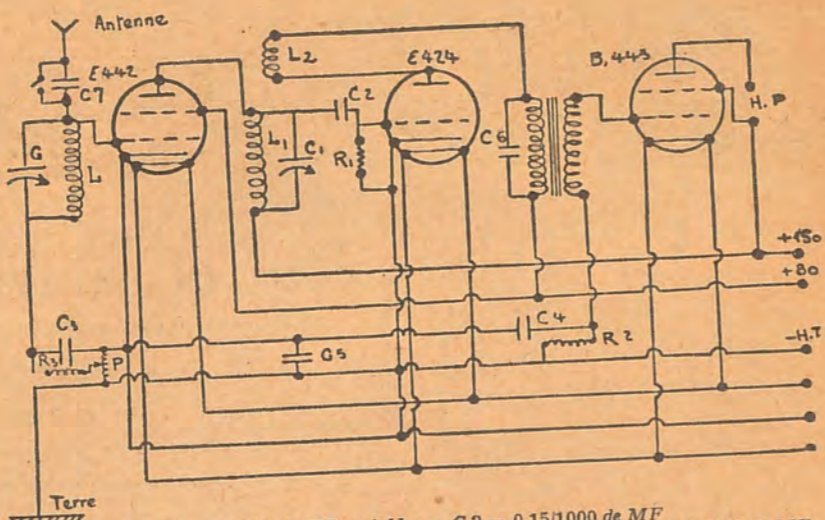
T. S. F. et Moto

par PAVY

Construisez-vous donc un poste marchant entièrement sur le secteur alternatif

Dans l'état actuel de la T. S. F., la technique l'emporte sur le bricolage et l'amateur de nos jours est en droit d'exiger de son poste et des accessoires qui le composent un rendement maximum. Il ne sera nullement question ici d'intégrales et de formules plus ou moins compliquées et le seul but de la chronique « T. S. F. » de Moto Revue sera de permettre à ses lecteurs de se construire avec le meilleur matériel un appareil qui leur donnera les résultats, les meilleurs que l'on puisse espérer. D'autre part, nous n'allons pas remonter aux origines de la Radio, mais nous lancer de suite dans des réalisations modernes.

Le poste décrit aujourd'hui sera un trois lampes, mais pour lequel il ne vous faudra ni piles très onéreuses, ni accus, dont la recharge fréquente rend l'emploi toujours ennuyeux. Ce poste sera équipé avec des lampes à chauffage indirect (dans lesquelles l'émission électronique n'a pas lieu par le filament mais par la cathode), en haute fréquence et détection et d'une penthode en basse fréquence (le filament de cette dernière lampe possède une inertie calorifique suffisante pour être chauffée en alternatif. Cette lampe ne possède donc pas de cathode). Les lampes employées sont des Philips. En haute fréquence, une E. 442, lampe-écran à coefficient d'amplification 1000. La détectrice est une E. 424 qui donne des auditions d'une pureté remarquable. Enfin, la B. F. est équipée d'une B. 443 que tout le monde connaît maintenant. Le schéma de principe est assez clair pour que je me passe de commentaires trop longs. Les sels qui m'ont donné les meilleurs résultats sont des blocs Jackson cons-



G = C = 1/1000 de MF variable — C2 = 0,15/1000 de MF
 C3 = C4 = C5 = 1 MF — C6 = 4/1000 de MF — C7 = 0,25/1000 de MF
 L = L1 — L2 = blocs d'accord spéciaux
 R = 3 mégohms — R2 = R3 = 0,1 mégohm
 P = 800 ohms

truits spécialement pour l'emploi des lampes ci-dessus et dont les capacités sont très réduites, grâce à un bobinage spécial.

Le condensateur C sera square law sans démultiplication. C2 devra avoir une démultiplication de l'ordre de 1/10. Les condensateurs fixes seront de très bonne qualité. C3 C4 C5 sont des condensateurs type P. T. T. isolés à 250 volts. Le point capital du montage réside dans la polarisation, qui est obligatoire ici pour la lampe H. F.; néanmoins il ne sera pas besoin d'une batterie de piles, ni de prises spéciales sur l'appareil de tension anodique, elle sera faite automatiquement par l'intermédiaire du potentiomètre P, aussi bien pour la E. 442 et pour la B. F. B. 443.

Enfin, prendre un transformateur B.F. qui soit très bon si l'on veut des reproductions sans distorsions. Le câblage doit être très aéré et l'on a intérêt à faire le montage dans un coffret assez long de façon à grouper le plus possible les accessoires entre eux (bloc d'accord et condensateur L très près de la E. 442 et bloc

secondaire avec condensateur L1 près de la E. 415). Les résultats donnés par un appareil du type ci-dessus sont excellents et dépassent de loin tout ce que l'on peut espérer. Si l'on peut disposer en province d'une antenne d'une vingtaine de mètres bien isolée, on pourra se régaler d'une bonne trentaine d'Européens en haut-parleur. J'insiste sur ce point : à Paris, avec le secteur comme antenne, il est possible de recevoir à 8 heures du soir des postes comme Alger, Milan, Budapest en bon haut-parleur.

Allez-y donc. Prenez la pince et le fer à souder et bonne chance. Si vous avez des ennuis, écrivez-moi à Moto Revue et je vous donnerai les conseils dont vous auriez besoin. J'ajoute que je puis fournir facilement, les pièces entrant dans la composition du poste réalisé aujourd'hui, ou encore l'appareil tout monté.

La prochaine fois, nous verrons comment alimenter notre poste sur le secteur.

G. PAVY,
 Ingénieur Radio

Nos Cours pratiques

Des sorties...

Eh oui! des sorties... il fallait bien en arriver là, donc prochainement, même très prochainement, les conférences faites à notre salle de cours seront concrétisées par des sorties.

Notre ingénieur, M. Lagarde, qui s'occupe de ces cours prendra la tête du peloton à chaque sortie et donnera, sur place, des leçons tout ce qu'il y a de pratique. Nous croyons même que des colles seront posées à tous les habitués de nos conférences et c'est là que nous verrons lesquels d'entre eux auront le mieux profité des leçons données, à notre salle.

Attention à vous, jeunes gens de la préparation militaire, c'est surtout vous qui êtes visés dans l'histoire; nous croyons savoir

que les réponses seront annotées, tout au moins moralement et que ces notes pourraient bien servir... à quelque chose, peut-être pas immédiatement mais...

Ces sorties ne seront pas faites sur un kilomètre important puisqu'elles ont surtout pour but un résultat pratique de dépannage et il est bien convenu, encore une fois, que les amateurs de vitesse devront passablement modérer leur allure.

D'autre part, M. Lagarde tient absolument à ce que tous ceux qui voudront faire parti du peloton de sortie soient assurés: justification sera demandée.

Et maintenant, qu'allons-nous faire de ceux qui n'ont pas de moto et qui désireraient bien tout de même profiter des leçons sur le vil...? C'est très simple, ceux-ci seront également invités pour assister au départ du

peloton et devant eux, avant le départ, seront créées quelques embûches uniquement pour eux et auxquels ceux-ci auront à répondre. Après quoi, ils pourront rentrer chez eux et le peloton se mettra en route pour ses démonstrations personnelles... Nous pensons bien que de cette façon il y en aura pour tout le monde.

Il est bien entendu que ces sorties seront faites pour ceux qui suivent les cours, pour ceux qui sont inscrits régulièrement, c'est donc une nécessité d'être déjà instruits théoriquement.

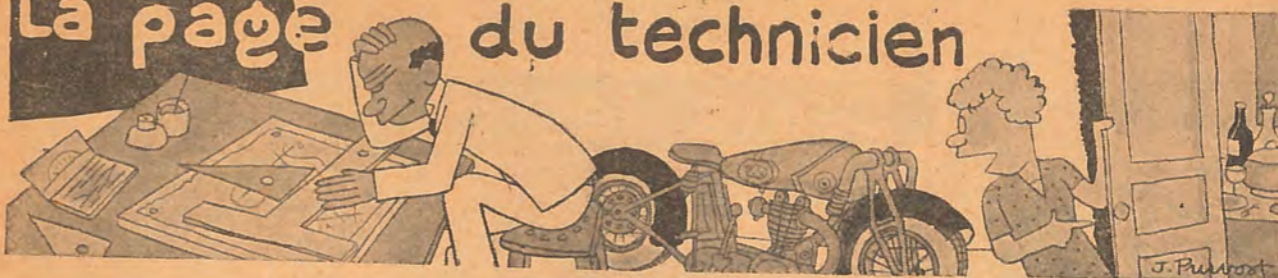
Nous comptons donc sur une grosse affluence et, pour mémoire, ci-joints les jours et le programme de ceux-ci, les leçons ayant lieu de 8 h. 1/2 à 10 heures, les mardis et vendredis.

Prochaine leçon: mardi 11 février. — La distribution du moteur et point de vue pratique, démontage et explications.

Vendredi 14. — La distribution du moteur au point de vue pratique (suite), remontage et réglage.

Nous disposons, maintenant, pour ces démonstrations d'un splendide moteur de l'une de nos meilleures maisons de motos, René Gillet pour ne pas la nommer.

La page du technicien



Distributeur rotatifs

Le distributeur rotatif passionne assurément les chercheurs et il y a quelque temps nous donnions la description d'un tel moteur dont les essais ont été fort encourageants.

Il ne s'agit maintenant, dans les lignes qui vont suivre, que d'un brevet, mais pris par un des plus grands ingénieurs du monde automobile, Lanchester. Le fameux damper de Lanchester est bien connu et figure sur un nombre considérable de six cylindres pour absorber les vibrations de torsion, si gênantes avec ce type de moteur. Lanchester a été également l'inventeur d'un système d'équilibreur qui permet de supprimer les réactions secondaires des quatre cylindres. Ce système fut utilisé, si nos souvenirs sont exacts, sur certaines voitures Vauxhall. On connaît peu, en France, les voitures Lanchester à six et à huit cylindres, voitures de haut luxe et cotées en Angleterre à l'égal de la Rolls Royce. On conçoit donc, que tout ce qui émane d'un homme de cette valeur présente le plus haut intérêt. Le brevet est pris en commun avec la Société Daimler.

La distribution dont il s'agit d'ailleurs d'une conception très simple et il est aisé d'en comprendre le fonctionnement. Quelques points cependant méritent de retenir l'attention.

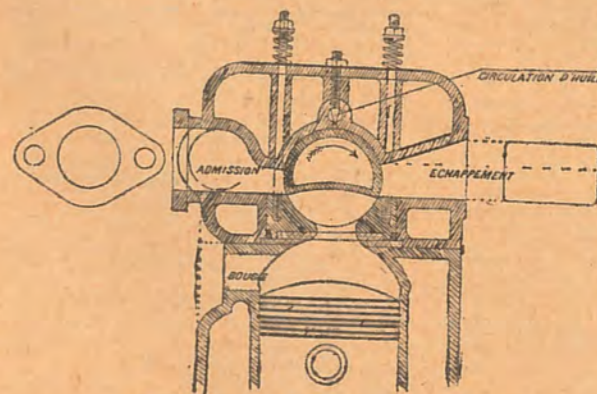
Le distributeur rotatif tourne à la demi-vitesse du moteur. Pour éviter les fuites, il y a à l'intérieur du cylindre une sorte de fourreau épais à sa partie supérieure. Ce fourreau peut coulisser dans le cylindre et porte à sa partie supérieure contre le distributeur. On remarquera à droite et à

gauche deux bonshommes formant coins et repoussés par des ressorts. Il est facile de se rendre compte qu'ils tendent à appliquer le fourreau contre le distributeur. A vrai dire en ce qui concerne ce dernier le brevet ne donne aucune indication sur des points extrêmement importants comme le graissage, mais on peut penser que l'inventeur n'a pas construit des voitures pendant plus de 30 ans, et réalisé un nombre énorme de solutions ingénieuses, pour être embarrassé par une question comme celle-là. D'ailleurs s'il a pris un brevet, c'est non pas dans l'intention de construire immédiatement un moteur, mais bien plutôt pour s'assurer la priorité de certains dispositifs. Il est arrivé bien souvent que des brevets attendent une ou deux décades pour recevoir des applications pratiques. Dans le cas présent,

c'est évidemment... le procédé destiné à maintenir l'étanchéité qui est un des points les plus intéressants pour l'inventeur.

Un autre point intéressant est le suivant. Le distributeur a mis à la course d'admission, le cylindre en communication avec le carburateur, a lui-même à l'intérieur du canal une quantité appréciable de gaz frais et par conséquent une quantité d'essence qui à la longue représente une perte assez importante, car ces gaz seraient refoulés avec les gaz brûlés lorsque le canal ferait communiquer le cylindre avec la tubulure d'échappement. Pour éviter cela, immédiatement après le temps d'aspiration, le canal du distributeur démasque à la fois deux orifices. L'un est en communication avec l'air, l'autre avec la tubulure d'admission. Comme dans cette dernière, il règne une certaine dépression, les gaz frais

contenus dans le canal de distribution sont pompés et se rendent dans la tubulure d'admission. Il est évident qu'un orifice d'air est nécessaire dans ce cas, car, en fait, c'est à cause de la différence entre la pression de l'air atmosphérique et celle qui règne à l'intérieur de la tubulure d'admission que les gaz se rendent vers cette dernière. Il y a là une idée très ingénieuse et on évite ainsi un défaut qui existe sur un grand nombre de systèmes de distribution.

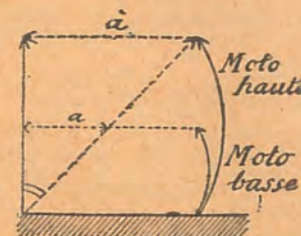


Projet d'un distributeur rotatif récent.

Sur un problème paradoxal

M. Mureau fait erreur lorsqu'il dit que les roues en contact avec le sol s'échappent à la force centrifuge; prenez un virage sur un sol très poussiéreux ou sur cendrée et vous verrez que ce que vous appelez « glissement » est une manifestation de la force centrifuge qui agit non sur un ou plusieurs points donnés mais bien sur tous les points du plan qui forment le cavalier et sa machine et ceci d'une façon égale et proportionnelle au rayon du virage. Nous pouvons donc dire que pour un virage donné avec un poids et une vitesse donnés, nous aurons toujours la même inclinaison, quelle que soit la hauteur de l'ensemble cavalier-moto; mais pour une moto basse la distance (a) du plan vertical primitivement suivi avant le virage au plan incliné suivi dans le virage sera moindre que la distance (a') suivi par une moto haute autrement dit. C'est la moto haute qui aura l'impression de s'incliner plus fortement, mais en réalité les 2 motos feront le même angle avec la verticale.

Maintenant la moto basse possède cet avantage qu'elle se met plus rapidement dans le



plan incliné et se redresse ensuite plus rigidement, son moment d'inertie étant moindre qu'avec une moto plus haute.

P. DARFEUILLE, abonné.

Amical M. C. Chantilly-Senlis-Creil

Samedi 8 février à 19 h à Coyo Hôte de la Réunion, 49, Grande-Rue, le banquet suivi de ba de l'Amical Moto Club Chantilly-Senlis. Le Président et le Comité se font un devoir d'inviter à leur bal tous les Clubs qui voudront y venir, l'entrée absolument gra-

tuite commencera à 22 heures. Le nombre de cartes distribuées et réclamées encore chaque jour ait prévoir un grand succès, plus de trois cents personnes en ont déjà munies et à Ma son Coppé à mable propriétaire de l'ôtel de la Réunion, commence à croire qu'il faudra repousser ses murs afin d'agrandir sa salle. C'est le premier banquet de ce club, auss. souhaitons-lui grand succès.

Au M. T. C.

Le Moto Tourist Club, de la banlieue ouest, fondé en 1927, organise à sa son 1930 un service régulier de sorties. Le banquet sera organisé et des séances cinématographiques concernent la moto vont avoir lieu. D'autres avantages réservés aux membres du Club sont à l'étude. Nous tendrons nos lecteurs au courant et les invitons à se renseigner so au Siège Cafe Fougere, 150, avenue de Paris à Gennevilliers (téléphone : Grésillons 15-20), soit auprès de M. A. Feuillade assureur-conseil, 11, avenue A lard à Bois-Colombes (Seine). (Téléphone : Bo-S Co ombes 344.)

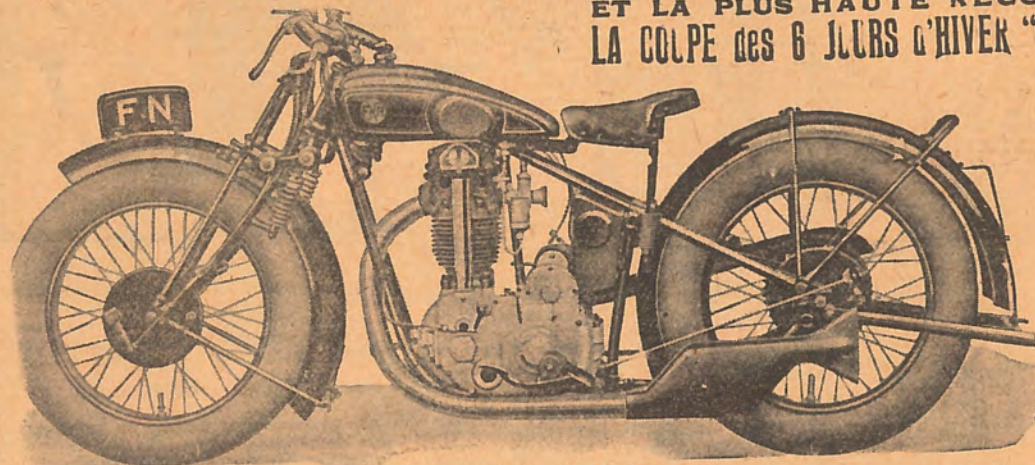


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIEGE BELGIQUE

Les 6 jours d'hiver 1930 sont un nouveau triomphe
POUR F. N. 4 MACHINES ENGAGÉES 4 MÉDAILLES D'OR

LOVINOSSE : 1^{er} ex-æquo en 500 cmc. - CARRÉ et L'HUISSIER : 1^{ers} ex-æquo en 350 cmc. - RICHARD sans pénalisation

ET LA PLUS HAUTE RÉCOMPENSE :
LA COLPE des 6 JOURS d'HIVER "Groupe Rouge"



LA 500 cmc. 1930

La preuve est donc faite que de robustes machines de tourisme sont susceptibles de fortes vitesses qui intéressent aujourd'hui tous les amateurs de motos modernes.

(Huile Shell, pneus Englebert)

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

MOTOCYCLISTES...

..SI LA MOTOCYCLETTE QUE VOUS VOUS PROPOSEZ D'ACQUERIR, EST ÉQUIPÉE AVEC UNE CHAÎNE

...**RENOLD "MARK 10"**
C'EST LA MEILLEURE INDICATION DE LA HAUTE VALEUR GÉNÉRALE DE LA MACHINE.

RENOLD CHAINS LTD.

14 rue DANTON - VALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone WAGRAM 75-97

Pub. G.S

Les 6 Jours d'Hiver



un nouveau
TRIOMPHE du
Super-Casque
AMO

50% des coureurs
ont adopté le nouveau

Super-Casque **AMO** blindé

Citons : Lovinfosse - Sourdou - Debaisieux - Rovada - Portrait - Billa - Gruyère - Loon - Pittavino - Hachel - Aulère - Pouponneau - Piegut - Mainguet et son passager - Reisser - Henger - Lombardin - Hérault,

Tous portent avec plaisir et confiance le
Super-Casque "AMO" Blindé
23, Rue Descombes, PARIS

Une Machine complète...

DOIT AVOIR LES SPÉCIALITÉS

TÉCALÉMIT

GRAISSAGE sous pression comme toutes les Automobiles à ce jour.

GRAISSEURS de Câbles pour éviter la rupture ou le grippage des câbles de commandes.

- FILTRE A AIR -
pour tripler la durée du Moteur

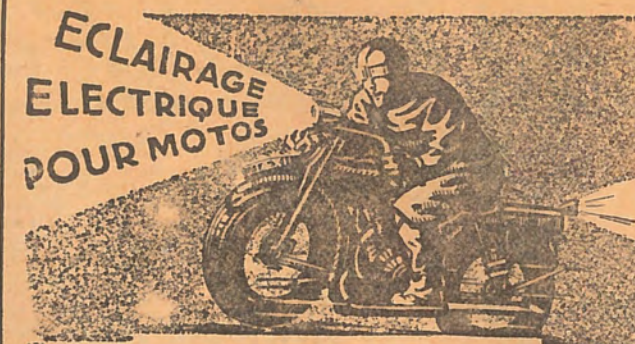
FILTRE A ESSENCE
pour rouler tranquille et fermer l'arrivée d'essence au repos.

Envoi de la Notice complète des Appareils sur demande.

M _____

TÉCALÉMIT

18, Rue Brunel - PARIS (17^e)



AU CONCOURS D'ÉCLAIRAGE
DES

6 Jours d'Hiver

sur 14 concurrents divers classés

11
ALTERNAMOTO
L. ROSENGART

obtiennent la

MÉDAILLE D'OR

Une fois de plus

ALTERNAMOTO
L. ROSENGART

prouve

son écrasante supériorité

Il fonctionne à volonté avec ou sans accus

POSE TRÈS RAPIDE SUR TOUTE MOTO

Fonctionnement garanti

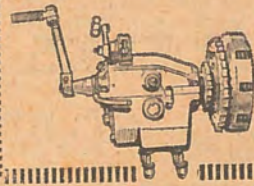
RENSEIGNEMENTS ET CATALOGUE GRATUITS

21, Champs-Élysées - PARIS (8^e)

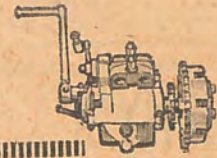
Téléph. : Les Eclaires 66-60

BRIDIER & CHARON

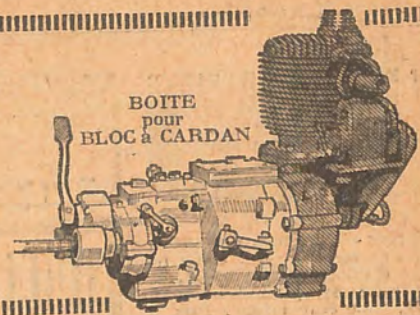
7, Rue du Bac, 7
SURESNES (Seine)
— Téléphone : 50 —



BOITE
500 cmc.



BOITE
250 cmc.



BOITE
pour
BLOC à CARDAN

LE MANCHON

protège-mains, p^r Moto-
cyclistes, adopté par les
dans les épreuves de gd tourisme
- FABRICANT -
RENAULT à MAZÉ (MetL.)
Demande Représentants actifs

MOTOCONFORT

NOUVELLE AGENCE SPÉCIALE
Livraison rapide des modèles à blocs moteurs mis
au point par BRIQUEL, 1^{er} spécialiste de bloc.
11, Quai d'Anjou, Paris. Danton 77-57

Tous les pneus motos 700×80
à 90 fr., 27×4 à 105 fr. Le roi de
la moto, Pierre, 4, rue Charles-
Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq.
07-67.

1 piston fonte B. S. A.,
diam. 85, 35 fr. 1 pompe Best
sans vis, comme neuve, 50 fr.
H. Collet, rue de Genève, Gex
(Ain).

Moteurs pour motos ou
canots 3 CV, deux-temps, avec
magnétos et carburateurs, état
n^o, garanti. 550 fr. (Expéditions
en province.) Beausoleil, 9, rue
Saint-Sabin, Paris.

L'équipement électrique
complet pour votre cyclecar
avec feu de stationnement et
klaxon, contre 700 fr., chez
Pierre, 2-4, rue Charles-Renou-
vier, Paris (10^e). Tél. Roq. 07-67.

Amortisseurs (suspension-
direct.) spéciaux pour Morgan.
75 fr. Beaumont, 43, rue Berthe,
Paris (18^e).

Récompense à qui me pro-
curera garage, part. sûr, à prix
rais., pour sidecar, parages Mé-
tro Chapelle. Lefèvre, 14, rue
Perdonnet, Paris (10^e).

Pierre, le Roi de la Moto,
4, rue Charles-Renouvier, Paris
(20^e), à 200 mètres de la Place
Gambetta, Roq. 07-67, vient de
constituer le plus formidable
choix de sidecars. Vous y trou-
verez tous les modèles en neuf et
occasion en Fauré, Vannod,
Richard, Bernardet, Bufler,
etc. Ses ateliers permettent la
pose sur votre machine en quel-
ques heures.

Pneus motos neufs à 15 fr.
Moers, 56, Fg. St-Antoine (cour
du Bel Air), Paris (12^e).

Ma moto au détail. Compt.
Jaeger, 150 k.-h., complet. 100 fr.
Carb. Amac, anc. mod. 40 fr.
Magnéto Nilmélior, p. 2 cyl.
140 fr. Tansad sup. moto, strap
neuf, 75 fr. Repose-pieds, 10 fr.
1 paire roues avec pneu. 100 fr.
Ecrire Joselon, 3, av. Marie-
Juliette, La Garenne (Seine).

500 moyeux de motos neufs,
axes de 12 mm. normaux et
freins tambours avec ou sans
pignons de chaîne, pour fourche
de 130 à 160, sont à solder depuis
6 fr. la pièce. Dépêchez-vous,
car le stock ne restera pas long-
temps chez Pierre, 4, rue Charles
Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq.
07-67.

Une pompe técalémit neuve,
dern. mod. 15, rue Gay-Lussac.
Roues Rudge, Raf. D. F.,
Sara pour Amilcar, Bugatti,
Salmson, G. A. R., Citroën, etc.,
soudées à 50 fr., pièce en parfait
état, remontage à neuf sur jantes
à la demande. Pierre, 4, rue
Charles-Renouvier, Paris (20^e).
Tél. Roq. 07-67.

Petit tour à pédale, bon état.
300 fr. Jeanjean, 133, av. d'Argen-
teuil, Asnières.

Occas. vélo Griffon neuf.
400 fr. Un tansad, 60 fr. Phare
moto Luxor neuf, 90 fr. Selle moto
neuve, 60 fr. Sacoche moto,
15 fr. S'adresser M. Combemorel,
11, place des Pêches, Clichy.

Install. chauff. central. appart
fonct. mazout, pour pavillons et
imm., devis sur dem. Ecrire
Robert, 108, rue A.-France, Le-
vallois.

Violet 500 cmc. T., 2 cyl.,
radia., embr. d. volant, chaînes,
pignons, elabols, pu, cyclecar
G. N. G. Charlier, 12, rue
Sablonnière (15^e).

Micromoteur sans magnéto
état neuf. 150 fr. Debonneville,
44, rue Blanche.

T. S. F. supersensible, 8 lampes,
à vendre cause dép., réelle occ.
3.200 fr. Golaz, 21, rue St-Fer-
dinand, Paris.

Tansad mécano avec malle,
330×230×175. Vélo grand tou-
risme, 6 vit. R. Jaeger, 17, rue
Pavée (4^e).

Beau jardin de 364 mètres,
arbres fruitiers, banlieue nord,
30 fr. le mètre carré. Facil.,
reprend. en compt. moto ou
auto, 5 à 6 CV, bon état. Coiffeur,
371, rue de Vaugirard, Paris.

Général. nickelé, charge 600
gr., neuf, project., 130 mm.,
orient. poliz., manœuvre, rétro.,
95 fr. Flexible, cuivre avec poire
pour trompe, long. 1 m. 50,
10 fr. Sac bagage imp., noir, à
fixer au dos, 20 fr. Ménard, 17, rue
d'Aulnay, Sevran (S.-et-O.).

A bas prix, le cède, motos
modernes d'occasions, en état de
marche et garantie. Augoyat, 8,
avenue Dorian.

GROS DÉTAIL
CHAINES YELLOW
STOCK
O.C.F.
54 R. LOUIS BLANC
PARIS X^e

B.S.A.

— GRAND CHOIX —
MOTOS EN SOLDE ET D'OCCASIONS REVISÉES
— TOUTS LES ACCESSOIRES —
IMBERNOTTE, 4, rue des Acacias - PARIS



Le
Chronographe
FORMEL
donne
sans
défaillance
le 1/5 de
seconde
En vente exclusivement chez :
E. BENOIT 60, Rue de Flandre
— PARIS —
C.C. Postal 1373-06

Selle Planor 37×35 neuve
100 fr. Picot, 127 ter, rue Henri-
Barbier, Le Mans (Sarthe).

Bees pour l'éclairage à l'acétylène

Mais. Allemande dispos. d'install. de
fabrication de 1^{er} ordre et offrant condit.
de livraison avantag., cherche p^r faire
travailler intensivement dans toute la
France. Représent. actif à la Com-
mission, si possib. capab. corresp. en
Allemand. Prière faire offr. sous chiffres
M.D. 3303. C^o / Rudolf Mosse, Munich,
qui transmettra.



« L'Indispensable »
Appareil universel
permettant le
démontage des
moyeux, poulies,
pignons, roulements,
etc. Il vous permet-
tra un démontage
aisé et rapide en
évitant toute détérioration
des pièces.

En vente chez les Marchands
d'Accessoires et Quinquailleurs

Prix imposé :
L'INDISPENSABLE B: 90 fr.

Spécialités Trousses pour Motos,
Autos, Outillage, Crics
GROS - DÉTAIL
CATALOGUE SUR DEMANDE

SOMIA 46, Rue Amélot, 46
— PARIS (11^e)



Quelques Tarifs aux Tiers

H.P.	Cyclecars et Voiturettes				H.P.	Motos			
	100.000	150.000	200.000	300.000		100.000	150.000	200.000	300.000
5	192 50	215 »	237 50	255 »	2 ½	113 75	130 »	145 »	163 75
7	222 50	252 50	275 »	307 50	4	162 50	181 25	202 50	223 75
9	237 50	267 50	297 50	322 50	5	192 50	215 »	237 50	255 »

Ne mettez pas
un sac sur la tête !

L'accident arrive quand on ne l'attend pas !

Pour vous prémunir contre les
suites de l'accident possible

ASSUREZ-VOUS

Notre service des Assurances vous couvre
effectivement et à moindre frais.

Demandez les Notices au
51, Rue Vivienne - PARIS

Contre-assurance, la D. J. A. pour toutes démarches judiciaires.
Motos : 35 francs ; Voitures, 50 francs ; cyclecars, 40 francs.

Nous assurons aussi à l'Incendie,

le Vol,

Individuelle

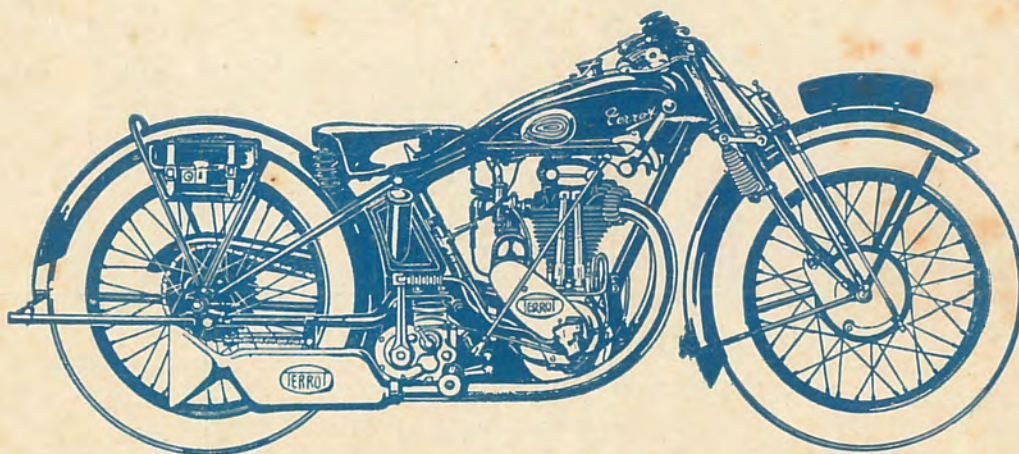
Tous les tarifs sont moins élevés qu'ailleurs...
car nos contrats le permettent.

Une magnifique **MOTO** de grande classe...

— DE CYLINDREE RÉDUITE —

la
250 CMC.
SUPERSPORT
TYPE OSSE

Terrot
CHAMPION DE FRANCE 1929 CAL 250



Ce Modèle de machine vient de mettre à son actif, deux brillants Succès dans les deux premières Épreuves importantes de la Saison...

Prix **5.350^{fr.}**

SIX JOURS D'HIVER: Catégorie 1^{ers} 250 cmc. **R. et M. SAUSSAY** Rempportant la Coupe du Groupe Bleu

Grand Concours de Régularité du M.C. d'Algérie: Classement général: 1^{er} **DUPUIS** 2^e Mauboussin; 3^e Latar gue — remportant le "Challenge" —

Autres Modèles

250 CMC. -
2 Temps, Confort, Pneus 700x100.. **3.875^{fr.}**

250 CMC. -
4 Temps, Luxe, Soupapes latérales. **4.200^{fr.}**

Tous sur Moto **TERROT**, Type **OSSE**, Pneus **Dunlop**.

Particularités: Moteur à culbuteurs et culasse hémisphérique - Tringles enfermées sous tubes télescopiques - Double sortie d'échappement - Graissage par pompe "MIKRO" de la tête de bielle - Gros volants intérieurs et symétriques donnant souplesse, ralenti extrême et éliminant les vibrations - Lubrification automatique des culbuteurs et des chaînes - Boîte 3 vitesses à commande sur le réservoir - Freins de 170^{mm} très puissants - Transmission par chaînes "RENOLD" - Deux silencieux avec queue de poisson aluminium poli - Tubes d'échappement et pièces diverses **CHROMÉES** - Visserie **PARKERISÉE** - Réservoir laiton verni au **DUCO** deux tons - Pneus semi-ballon 26 x 3,25 - Frein de direction - Genouillères - Amortisseurs - Deux sacoches garnies, etc.

CATALOGUE
- FRANCO -

Établissements TERROT

2, Rue André-Colomban, 2
..... DIJON