

24^e ANNÉE N° 707
26 SEPTEMBRE 1936

Changements de vitesse

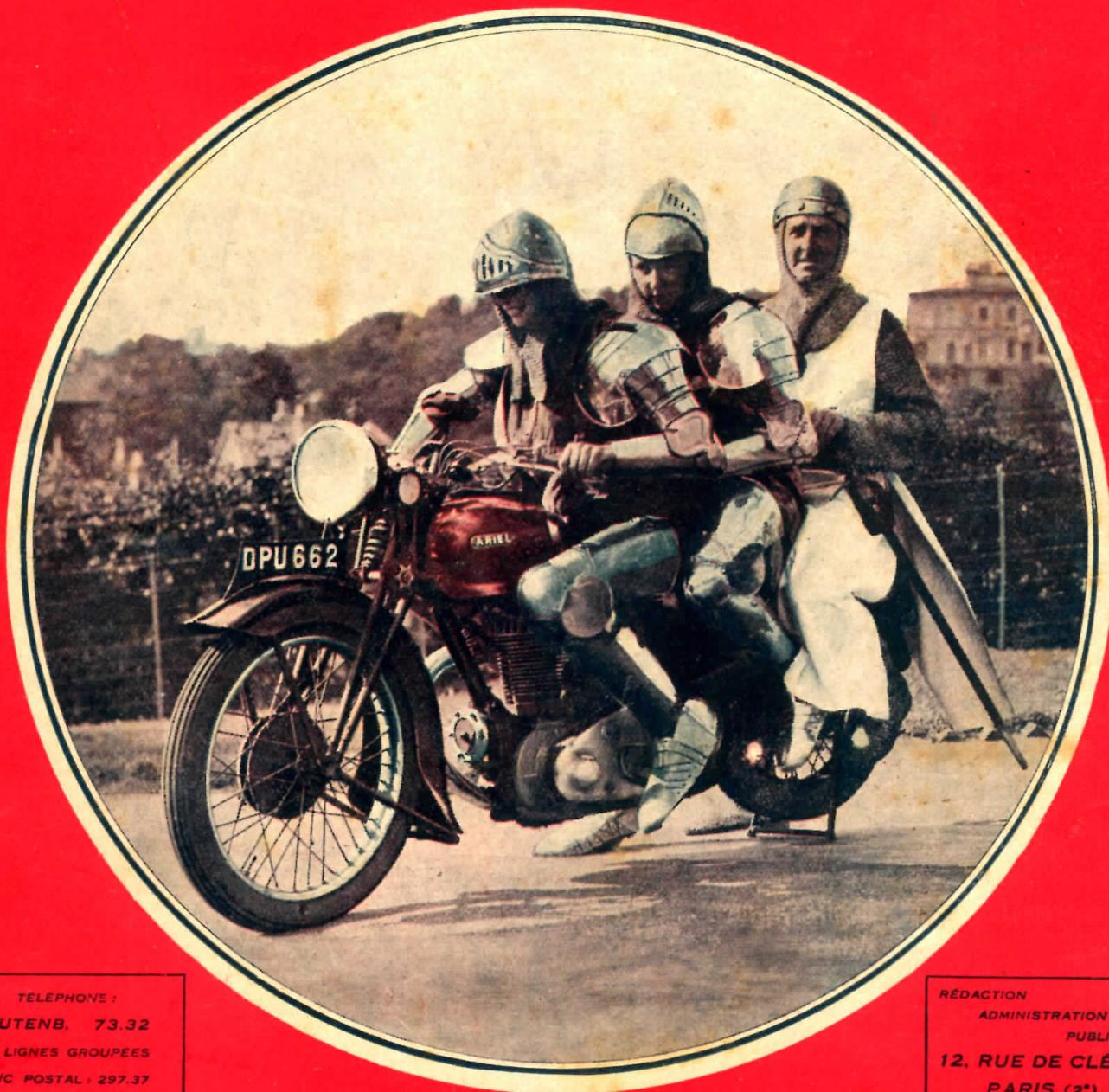
MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

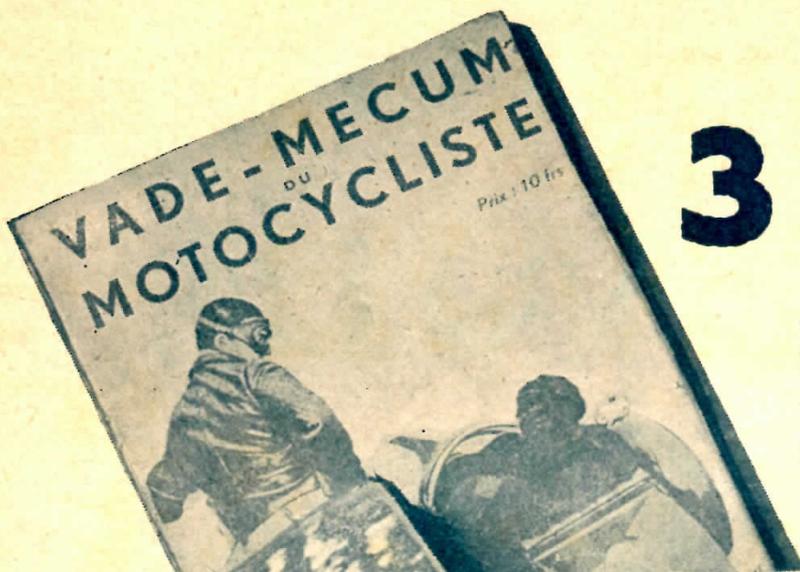
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TELEPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPEES
C./C. POSTAL : 297.37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

AU CARNAVAL D'HASTINGS, CES MODERNES CHEVALIERS ONT CHOISI POUR COURSIER
UNE MOTO DE 5 PALEFROIS-VAPEURS.



3 ouvrages

qui

**vous
initieront**

**vous
perfectionneront**

.....



Le Vade - Mecum du Motocycliste

Tout ce qui concerne le fonctionnement, le réglage, la pratique de la moto.

10 frs. (franco 11 fr. 75).

L'Art de conduire

Sa lecture ne désillusionne pas le lecteur qui désire réellement apprendre ou se perfectionner.

10 frs. (franco 11 fr. 75).

L'art d'acheter une voiture d'occasion

Toutes les ficelles révélées, économisez des billets de banque en lisant ce livre.

15 frs. (franco 16 fr. 75).

(Deux ouvrages commandés ensemble : Gratuité du transport)

MISE EN MARCHÉ
par
KICK STARTER
—
PÉDALES
DÉCLANCHABLES
formant
REPOSE-PIEDS
—
TENUE DE ROUTE
Incomparable

"Baby" DAX



SANS PERMIS
DE CONDUIRE

DAX est le **SEUL**

CONSTRUCTEUR qui livre un VÉLOMOTEUR
avec BLOC MOTEUR 4 TEMPS, CULBUTEURS
et SOUPAPES ENFERMÉS
BOITE à 2 ou 3 VITESSES FORMANT BLOC
GRAISSAGE SOUS PRESSION

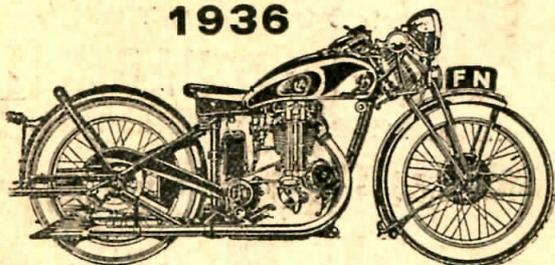
Demandez le CATALOGUE aux Agents de la Marque ou
aux Motos DAX, 6. Impasse des Cailloux, à CLICHY (Seine)



FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES
ET NOUVEAUX PRIX
1936



La 500 cmc. - Supersport

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1936

3 Machines F. N. au départ
3 Machines PREMIÈRES ex-æquo
sans pénalisation
3 MÉDAILLES D'OR

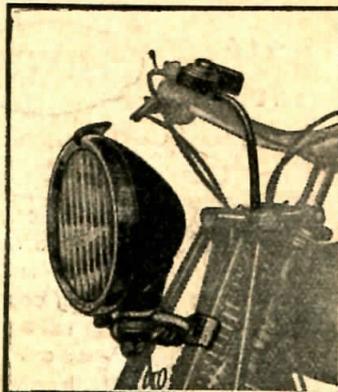
RICHARD et SABBE en 500 cmc enlèvent
la Coupe du TOURMALET
GILLOT en 600 cmc (Sidecar BERNARDET)
s'adjuge la Coupe du "Petit-Parisien"

Sidecar BERNARDET - Equipements électriques BOSCH
Chaînes RENOLD

ÉQUIPEMENTS
ÉLECTRIQUES **NOVI**

pour

VÉLOS
Vélocycle
MOTOS



les plus puissants
... au meilleur prix.

Chez tous les bons Agents et à

NOVI

12, 16, Chemin des Vignes
PANTIN (Seine)

Technique et Présentation modernes

Moteur 100 cmc

GEM
4 temps
à culbuteurs

Le kilomètre pour 3 centimes

Consommation **GARANTIE**

ADOPTÉ par les MARQUES

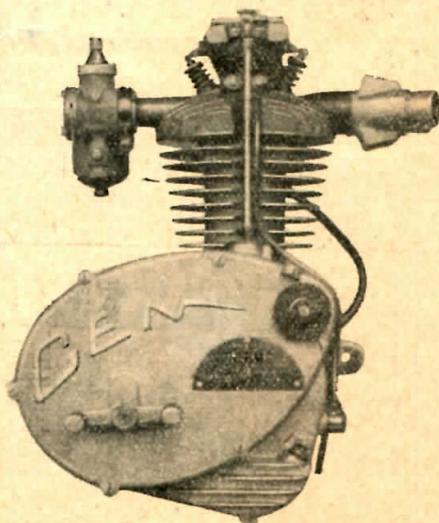
PRESTER - SPHINX - D.S. - MALTERRE - AUTOMOTIONNETTE

Un vélomoteur équipé au moteur GEM
procure toutes les satisfactions de la moto

Pour tous renseignements : 13, avenue Stéphane-Mallarmé, PARIS-17^e

MONOVITESSE ET DEUX VITESSES
Changement de vitesse par sélecteur
au pied breveté S. G. D. G.
Distribution brevetée S. G. D. G.
Variable en synchronisme avec l'avance
à l'allumage

SILENCE
SOUPLESSE
SURPUISSANCE
RÉSISTANCE



La Maison Américaine

27, rue d'Alsace, Paris (10^e) - Tél. Nord 70.99
CATALOGUE ILLUSTRÉ
 sur DEMANDE
 Tout l'équipement
 motocycliste

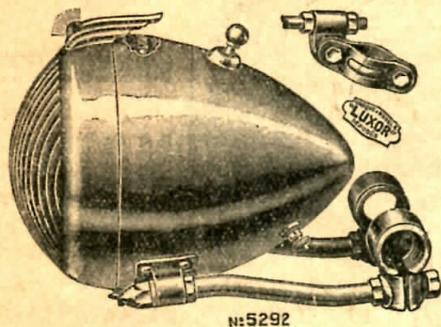


Vêtement Canadienne doublé peau mouton dep. 105 fr.
Manteau en cuir chromé souple, doublé ratine laine depuis 165 fr.
Cuissard en toile, marque déposée « Le Motard » intégralement imperméable, la paire 29 fr. 50
Bottes en cuir chromé acajou grd. soufflet dep. 109,50
Serre-tête fourré en cuir acajou 19,50
Pantalon Cuissard en paracuir fort acaj. ou noir 65 fr. etc..., etc...

**SPORTS
 TOURISME
 CAMPING
 M O T O**



Une nouveauté pour Velomoteurs

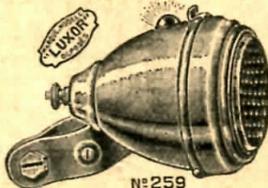


N°5292

avec verre
 b o m b é
 di fusant
 et commu-
 tateur à
 r o t u e
 brevété.

Projecteur diamètre 130 mm. entièrement en laiton chromé fixation sur guidon ou tubes de fourche

Lanterne arr. pour lampe à ergots, cabochon auto-réfléchissant.



N°259

TRAIZET et c^{ie} fabricants
32, Rue de Cambrai, Paris-19^e

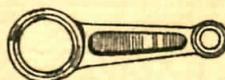
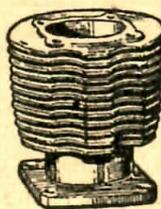
Le stock le plus important de **MOTOS** d'occasion, revisées ou non depuis..... **400 fr.**

Pour vos vacances, suivant vos disponibilités vous trouverez toujours la machine qu'il vous faut, consultez-nous, nous sommes spécialisés dans l'occasion et les soldes

Pièces détachées et accessoires, magnétos, pneus moteurs, boîtes, moyeux fourches, chaînes

Moteurs 100 cmc neufs, compl. 450 fr.
Carburateurs neufs, air et gaz 50 fr.

Établ. **BEAUSOLEIL, 9, Rue St-Sabin, PARIS**
 La maison sera fermée le dimanche jusqu'au 15 Sept.



**LA PIÈCE DÉTACHÉE
 POUR MOTOS**

ÉTS P. CHAPIS



112, Rue Marius-Aufan - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Stock important de Pièces Détachées pour toutes Marques de Motos et Boîtes de vitesses - Spécialité de Réalésages de Cylindres Motos, Autos et Industriels
 Tous Pistons en stock - Rectification de Vilebrequins et réglages de Bielles.

REMISE EN ÉTAT DE TOUS EMBELLAGES MOTOS

**ÉCHANGE STANDARD
 DE MOTEURS USAGÉS**

CONTRE

MOTEURS JAP NEUFS

**Bielles - Galets - Roulements - Soupapes
 Guides - Pignons de Boîtes intérieurs et de
 Chaînes - Pignons sur modèles et spéciaux
 Chaînes tous pas.**

Stock de 100 Cylindres d'occasion
 et 200 Boîtes de vitesses neuves

Révision générale de moteurs et boîtes

DEVIS GRATUITS - DEMANDER CONDITIONS ET TARIFS

DE CONFIANCE
 réparations magnétos, volants magnétiques, etc.

MEA et toutes autres
 marques

Et^{ts} ALECAU (E. Seniquette)

Ex-chef d'atelier des Magnétos Mèa.

56, Avenue Jean-Jaurès, ARCUEIL (Seine) Tél. Alésia 06.98



DUCHENE

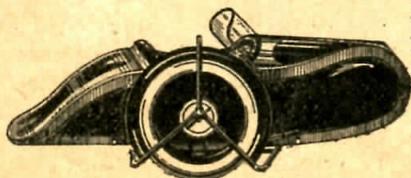
SPÉCIALISTE : F. N.
MOTOCOMFORT - MONET
 Peugeot - Terrot - Prestar
 28, r. Piziercourt, PARIS-XX - Métro. 70-46

CHASSEURS VOICI LA SOLUTION

pour emporter: chiens,
 fusils, repas, gibecière,
 matériel.. etc.. etc..:

UN SIDECAR

Buflier
 31 COURS E. ZOLA - LYON



Modèle visible à PARIS, Maison DEPREZ 187 bis, rue Armand Sylvestre COURBEVOIE (près la gare d'Asnières) et 7, rue Meslay à PARIS
 Ouvert dimanches et fêtes



MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI - FONDE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR - CAMILLE LACOME

ABONNEMENTS

UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N°	26 N°	13 N°
FRANCE & COLONIES		
45 fr.	23 fr.	14 fr.
UNION POSTALE		
66 fr.	34 fr.	20 fr.
Allemagne, Argentine, Autriche, Bulgarie, Canada, Belgique, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc, Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.		
AUTRES PAYS		
14 fr.	43 fr.	25 fr.
MILITAIRES		
25 fr.	12 fr.	8 fr.

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, rue de Cléry - PARIS (2^e)

Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)

C.C. Postal 297-37

Cartes

Nous ne connaissons pas au monde de cartes supérieures aux cartes françaises. Une carte d'Etat-Major permet, littéralement, de voir le pays. Des initiatives privées nous ont valu des cartes routières vraiment admirables. Nous voulons rouler à grande vitesse, une carte nous donne les itinéraires utilisant les routes à grande circulation qui jouissent de la priorité. Deux fois chaque année paraissent des cartes qui nous renseignent sur l'état des routes. Après avoir tracé notre itinéraire dans ses grandes lignes, nous avons les cartes particulières à chaque région, qui nous indiquent les parcours intéressants, le profil de la route, les beaux points de vue. Et enfin les guides nous donnent sur les villes des détails que les cartes, même avec de nombreuses surcharges, ne pourraient nous donner. Par exemple, nous y trouvons, chaque fois que cela est nécessaire, les plans des villes, les indications des hôtels, des mécaniciens, des curiosités et même des spécialités culinaires. Nous disposons donc et à peu de frais d'une documentation extrêmement précieuse qui nous permet de préparer à l'avance nos voyages, et d'éviter les surprises désagréables.

Il est à notre avis toujours utile de préparer un voyage, du moins dans ses grandes lignes. Cela, dira-t-on, supprime l'imprévu, mais l'imprévu souvent manque complètement de charme. Est-il agréable d'arriver à la nuit tombante dans une petite ville dont c'est le jour de marché, et de ne pas trouver de chambre, ni de repas suffisant ? C'est ce que le guide nous permettra d'éviter. Le pays traversé pourra toujours nous offrir de l'imprévu ; si nous voulons nous dégager de toute entrave, le camping est là. C'est un sport admirable, mais pour le pratiquer, ne faut-il pas consulter les cartes (et nous ne saurions trop remarquer l'intérêt des cartes d'Etat-Major, faites pour des troupes qui pratiquent du camping intégral).

Il faut toujours préparer ses voyages, qu'il s'agisse de footing, de cyclisme, de motocyclisme, d'automobilisme ou d'aviation. Quand on s'est perdu, et la signalisation de certaines routes laisse beaucoup à désirer, on est énervé, on veut regagner l'itinéraire par quelque petite route, et cela sans vouloir s'arrêter pour faire le point, et à l'aide de la carte corriger son erreur. La préparation complète d'un voyage consiste : 1. à lire quelques ouvrages sur la région qu'on veut parcourir ; 2. déterminer sur une carte à petite échelle (par exemple la carte des routes à grande circulation), les grandes lignes de l'itinéraire d'après les points à visiter ; 3. avec les cartes normales de la région à parcourir et le guide, préparer sur des cartons des fractions de l'itinéraire, en indiquant les noms des localités, le numéro des routes, les distances, les changements de routes, l'itinéraire dans la traversée des villes. Nous regrettons à cet égard qu'il n'existe pas dans le commerce (ou du moins nous ne le connaissons pas), de petit dérouleur avec une bande sur laquelle nous pourrions porter ces indications. Nous pourrions alors éviter toute erreur et ne rien omettre d'intéressant. *Moto-Revue*

SOMMAIRE :

Informations	888
Feuilleton du débutant	890
Un cyclecar d'amateur	892
Changements de vitesse	894
Un tricycle au pétrole	898
La motocyclette dans les Vosges, par R. Greiner	899
La moto future, par M. Mineo	901
Sport	903
Les Six Jours Internationaux	904
Non, elle n'est pas dangereuse, par R. Tessier	907
Constructeurs, Fabricants	909
Clubs	910
Tribune Libre	911
Moto-Revue Belge ..	912



Un des quelques 30 virages en épingle à cheveux sur le parcours d'une course motocycliste en Suisse, au Col de la Forclaz (1.650 m.) qui relie Chamonix et Martigny.

Photo de M. Lombard, Tiran-les-Bains.

INFORMATIONS

nouvelles découvertes de champs pétroliers, ce qui est aléatoire, ou bien dans le remplacement de l'essence par des carburants de remplacement.

◆ LE POIDS DES VEHICULES AUTORISES A CIRCULER SUR LES ROUTES

Poids total 19 tonnes, pour les voitures isolées ; 31 tonnes pour un ensemble-limite maximum, augmentée d'une tonne pour les véhicules à gazogène, à gaz comprimé ou à accumulateurs électriques, maintien en service jusqu'au 30 septembre 1939 des véhicules dépassant les limites fixées, mais remplissant certaines conditions.

◆ TOUR DU MONDE A MOTOCYLETTE

Deux jeunes motocyclistes Hongrois viennent de réaliser un tour du monde qui dura 7 ans, et qui leur permit de faire une magnifique collection de photographies.

Evidemment, le voyage ne s'accomplit pas sans péripéties, et les deux voyageurs furent tour à tour séquestrés par des malfaiteurs chinois, attaqués en Syrie par des bandits, prisonniers au Japon, et finalement s'égarèrent dans le désert Australien. Les voyages forment la jeunesse, dit-on...

◆ CONTRE LE FEU, LES TISSUS EN AMIANTE TISSEE

Un chimiste du Lancashire, M. Herbert Pull, a mis au point, après de nombreuses recherches, un procédé de tissage de l'amiante permettant d'obtenir des tissus présentant toutes les qualités d'aspect habituel. Bien entendu, les vêtements établis avec ce tissu sont rigoureusement ignifuges. Ils peuvent être teintés en diverses couleurs, et les coloris ainsi obtenus résistent à la lumière. Nul doute que ce tissu ne trouve de nombreux débouchés dans l'industrie automobile.

◆ L'U.M.F. AUGMENTE SES TARIFS

Notre Union Motocycliste de France avait coutume de demander aux organisateurs d'épreuves, un droit d'inscription de 150 francs qu'elle remboursait l'épreuve courue ; puis elle n'en remboursa qu'une partie, et enfin, l'an dernier, elle gardait tout, elle ne rendait rien.

Mais cette année, ça va changer. Si elle maintient le tarif des courses d'une journée à 150 francs, elle applique le nouveau tarif pour les épreuves de plus d'une journée :

1er jour : 150 fr. ; 2e jour : 100 fr. ; 3e jour : 50 francs.

Heureusement (!) qu'elle fixe le maximum à 300 fr., heureusement, disons-nous, car le Tour de France, qui dure 15 jours... mais ça, c'est une autre histoire, que comprendront ceux qui sont dans le bain.

Et on comprendra d'autant mieux que Paris-les Pyrénées-Paris est à peu près la seule épreuve qui dure trois jours ! Sacrée U.M.F., quelle fâcheuse idée elle a eu là !

◆ LE MARCHÉ MOTOCYCLISTE EN FRANCE

Toujours plus bas ! Les statistiques concernant la vente des motos neuves pendant les sept premiers mois de cette année accusent une diminution de 8,3 0/0 sur la même période de 1935. Nous préférons ne pas faire de comparaison avec les années antérieures, c'est trop triste.

Les ventes d'occasion, cependant, augmentent : 6,5 0/0 de plus qu'en 1935. Mais ceci ne compense pas cela.

◆ ...ET CELUI DE LA VOITURE

Il est à remarquer que, malgré la situation économique défavorable, la vente des automobiles est en constante ascendance.

Toujours en se basant sur la même période de sept mois, l'augmentation des ventes est de : 10,5 0/0 pour les voitures de tourisme neuves, 6 0/0 pour celles d'occasion, 1,4 0/0 pour les véhicules industriels neufs, ceux d'occasion diminuant de 3 0/0.

◆ MOTEUR DANS LA ROUE

Un inventeur de Stuttgart, M. Hartmann, vient de mettre au point un moteur de 63 cmc. deux temps logé dans une roue spéciale qui peut prendre la place d'une roue arrière de vélo, permettant ainsi la transformation immédiate d'une bicyclette en bicyclette à moteur.

Il y a longtemps que de tels essais ont

été entrepris en France, mais malgré un fonctionnement normal, la construction de tels engins ne fut jamais entreprise, étant donné les nombreux inconvénients accessoires du système.

◆ LES SALONS DE LONDRES

Mieux partagés que nous, les Anglais auront comme chaque année un Salon de la moto, en plus de celui de l'automobile. Tous deux auront lieu à l'Olympia, du 15 au 24 octobre pour les autos, du 2 au 7 novembre pour les motocyclettes.

◆ LE PETROLE SE RAREFIE

Cette opinion paraît paradoxale quand on constate que le pétrole n'a jamais été si abondant et qu'il a fallu limiter la production, de beaucoup supérieure à la consommation.

Cependant les anciennes sources commencent à s'épuiser. Il en est notamment ainsi aux Etats-Unis, où la consommation est affrayante (1 milliard de barils par an, soit 150 milliards de litres). Il a fallu recourir aux réserves connues, mais pas encore exploitées. Ces réserves sont estimées à 10 ou 12 milliards de barils, de quoi « vivre » dix ans. Après quoi, on ne pourra qu'espérer en de



Nous avons récemment parlé de la randonnée de Mme Halhoute et Mlle Defer à travers l'Europe. Les voici prenant le départ devant le magasin de M. Halhoute, le sympathique motoriste.

◆ LES PNEUS FORD

On étudie actuellement aux usines Ford à Détroit, les différents problèmes relatifs à la fabrication en grande série de pneus Ford. L'usine projetée sortirait près de 25.000 pneus par jour, ce qui permettrait d'équiper les voitures Ford fabriquées aux Etats-Unis et à l'étranger... et peut-être même les autres.

Mais tout ceci n'est qu'un projet, il est vrai que Ford n'envisage pas les choses à la légère.

◆ CHANGEMENT DE TITRE

Le Club Automobile Comtois, affilié à l'A.C. de Belfort et Franche-Comté prend désormais le titre de : « Automobile-Club de Besançon et du Haut-Doubs. »

◆ LE TARIF DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE TRANSATLANTIQUE

D'après le titre de cet écho, on pourrait croire qu'une route transatlantique a été ouverte... rassurez-vous, il n'en est rien. Il s'agit simplement du prix du transport par bateau, qui est de 2.300 francs aller et retour à bord du Queen Mary. De Calais à Douvres, il en coûte 175 francs.

◆ ACCIDENTS NOCTURNES

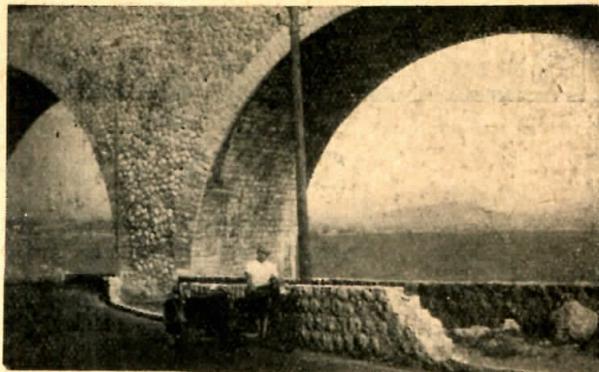
Il n'est pas rare de voir un piéton traverser la nuit une route à grande circulation sans prendre la moindre précaution. Il n'est pas rare non plus de voir cette imprudence se terminer par un accident, dont le piéton est presque toujours la principale victime. Dans ce cas, la responsabilité du conducteur ne saurait être retenue, étant donné que la grave imprudence commise par l'automobiliste a été la cause directe et exclusive de ses blessures. Ainsi en a décidé la 5e Chambre de Paris dans un jugement récent.

◆ MOTEURS A PETROLE

Jusqu'à présent, on se contentait de faire marcher les moteurs à explosion avec de l'essence ou de l'huile lourde. Voici du nouveau, qui nous vient non pas d'Amérique, mais... du Japon !

En effet, on a fait les essais, dans une usine d'avions de Mogoya, d'un moteur alimenté au pétrole. Les résultats obtenus

L'Aqueduc de Roquefavour.
(Photo de M. Honorat, de Marseille).



nus auraient été satisfaisants, et la fabrication en série serait entreprise après la mise au point définitive.

◆ UN NOUVEAU CARBURANT EN ALLEMAGNE: LE CARBURANT GAZEUX

Le carburant gazeux est produit à chaque extraction de l'essence. C'est donc un dérivé direct, qui possède toutes les propriétés du carburant liquide; mais il a en outre sur ce dernier une supériorité technique et économique incontestable.

La valeur détonante du carburant gazeux est de l'ordre de celle du benzol pur, c'est-à-dire une des plus grandes. Le moteur a donc un rendement plus fort, et un fonctionnement plus souple. De plus, le carburant gazeux se présente sous une forme idéale pour la préparation du mélange explosif, alors que le carburant liquide doit être vaporisé au préalable par le carburateur. Le mélange carburant-air étant beaucoup plus homogène qu'avec un carburant liquide, toute l'énergie du carburant est utilisée. L'emploi est plus économique en raison de la réduction de la consommation.

A l'Exposition du « Deutsche Gemeinde », qui eut lieu à Berlin, des images suggestives montraient que dans la chambre d'explosion, le résidu de la combustion d'un tel mélange gazeux était pratiquement nul. La dilution de l'huile de

graisage pourrait ainsi être complètement évitée, ce qui est impossible avec le carburant liquide, surtout lorsque le moteur est froid. Il en résulte une plus longue utilisation de l'huile de graissage, et par suite une protection plus efficace des organes moteurs.

◆ UNE MESURE QUI NE PLAIRA PAS AUX JEUNES

A Vienne, on a déposé un projet de loi tendant à interdire aux enfants de moins de 14 ans, de rouler en bicyclette sur les routes, les statistiques ayant montré que de nombreux accidents sont provoqués par les très jeunes cyclistes.

◆ DEFENSE DE FUMER

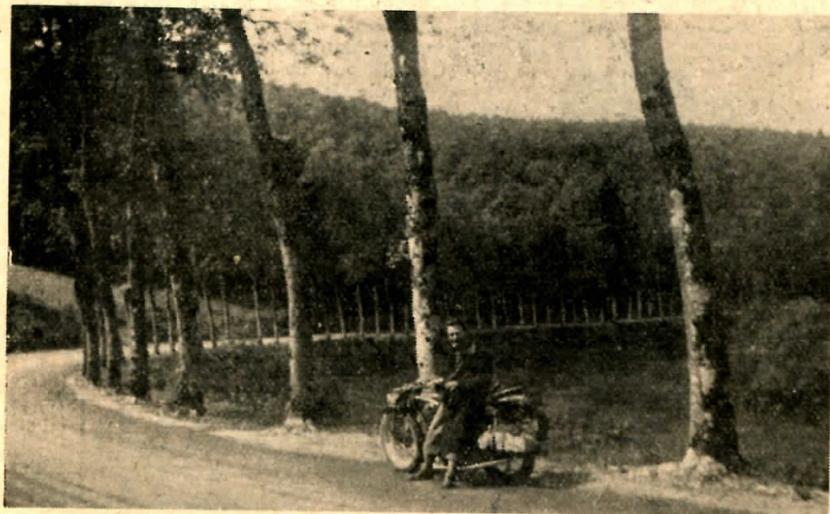
Il sera dorénavant interdit de fumer au volant d'une automobile en Tchécoslovaquie. On invoque, pour justifier cette décision pour le moins arbitraire, qu'il est parfois impossible d'éviter l'introduction de fumée dans les yeux, ce qui, momentanément, réduit considérablement la sécurité de la conduite.

◆ NUVOLARI MOTOCYCLISTE

Nuvolari, le prestigieux coureur automobiliste, est un ancien champion motocycliste, ainsi que beaucoup d'autres coureurs automobilistes.

Entre autres victoires, il remporta en 1925, 1926, 1927, 1929 et 1930 le Circuit du Lario, pour le compte de Bianchi.

En 1928, c'est Varzi, son ancien camarade d'écurie, qui enleva l'épreuve, également sur une Bianchi.



La route de Florenville à Bouillon, en Belgique.
Photo de M. Linck, à Bressoux (Belgique).

ASSURANCES contre Les Accidents de Chasse

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

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

Prime nette : 50 francs pour une garantie de 100.000 francs
Prime nette : 66 fr. 50 pour une garantie de 200.000 francs
Prime nette : 87 fr. 50 pour une garantie de 500.000 francs
Prime nette : 100 francs pour une garantie illimitée.

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

LE FEUILLETON DU DEBUTANT

Sur la Route : Les Réflexes

La qualité d'un conducteur dépend avant tout de la sûreté et de la rapidité de ses réflexes. A une grande vitesse toute hésitation devant un obstacle peut avoir des conséquences graves. Ne vous lancez pas à fond dès le début, mais familiarisez-vous d'abord avec les commandes de votre machine.

NOTRE sécurité dépend avant tout de nos réflexes et du bon état des commandes de notre machine. Plus court est le temps qui s'écoule entre la perception d'un obstacle et le moment où nous agissons sur les commandes, et plus vite nous pouvons rouler sans danger avec le minimum de risques, mais tout cela implique un certain nombre d'opérations psychiques.

Notre œil ne nous fournit qu'un ensemble de formes et de couleurs et c'est à notre cerveau à identifier les images qui se forment sur notre rétine. Quand cette identification est faite, il faut que nous réfléchissions sur les mesures à prendre. Il faut que parmi les images présentées à notre cinématographe intérieur, sur l'écran rétinien, nous isolions celles qui annoncent un danger et qui doivent se détacher avec intensité sur la grisaille des autres images. Il y a donc un travail d'analyse.

Puis, ayant aperçu ce qui pouvait annoncer le danger, il faudra délibérer. Avons-nous le temps de passer avant l'obstacle qui va surgir, ou devons-nous arrêter notre machine ? Dans un cas critique, ne devons-nous pas recourir aux remèdes héroïques et essayer de passer en accélérant ?

Dans d'autres cas, nous aurons à estimer le rayon d'un virage, la vitesse à laquelle nous pourrions le prendre, etc... Et enfin, à la délibération doit succéder l'action. Quelles commandes devons-nous actionner ? Si nous montrons la moindre hésitation, ce peut être la catastrophe.

Pensons qu'à des allures très normales, que beaucoup d'entre nous considèrent comme des allures de route normales, nous franchissons une vingtaine de mètres à la seconde. Si nous ne prenons pas une décision immédiate, nous sommes perdus. C'est la raison essentielle des accidents.

Il est facile, tant que la route est dégagée et qu'elle ne présente pas de virages, de rouler très vite. Le shimmy qui

pouvait rendre la vitesse elle-même dangereuse est une chose du passé. Il en est de même des éclatements de pneus ou des ruptures d'organes. Il n'est nullement impossible à un motocycliste moyen de rouler à plus de 100 à l'heure sur les autostrades. Aller vite ne prouve donc nullement qu'on est un bon conducteur.

Sur la route, au contraire, il faut compter sur les obstacles et être prêt à agir aussitôt qu'un obstacle se présentera. L'attention doit être la plus grande qualité d'un conducteur de véhicule rapide et surtout l'attention à tout ce qu'il ne peut contrôler. Trop nombreux sont les conducteurs qui croient qu'un appel d'avertisseur suffit à prévenir les usagers de la route et à les rappeler à l'observation du code de la route. Notre appel ne peut tirer de leur torpueur le gardien de troupeaux, le charretier, le cycliste. Souvent il ne fera qu'exciter les chiens et affoler les poules.

L'inattention, voilà le plus grave défaut d'un conducteur. L'apparition d'un obstacle lui donne comme un choc nerveux, le prend à l'improviste. C'est alors que l'automobiliste appuie sur l'accélérateur

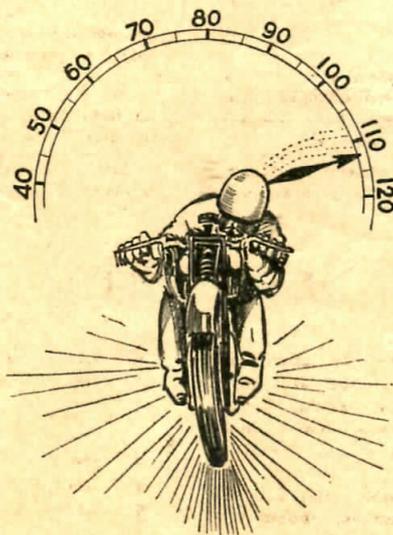
en croyant appuyer sur la pédale de frein. Pour nous, fort heureusement, nous avons la manette ou la poignée des gaz sous la main et nous n'avons pas à hésiter. Encore est-il possible que notre pied ne trouve pas immédiatement la pédale de frein. Voilà le gros danger : c'est de conduire dans un état de demi-sommeil. Et le conducteur qui conduit lentement, mais sans attention est le plus dangereux de tous. Ce somnambule traversera, dans son sommeil inconscient, une route à grande circulation et commettra les fautes les plus graves pour lui et pour les autres.

L'interprétation des données visuelles nécessite une longue habitude et beaucoup d'esprit d'observation, mais cet entraînement peut précéder le moment où nous utilisons un véhicule à moteur. C'est pourquoi les anciens cochers de fiacre, rompus à la circulation urbaine, ont fait d'excellents conducteurs de taxis et que peu familiarisés avec la route, ils ne s'y sentent pas à l'aise.

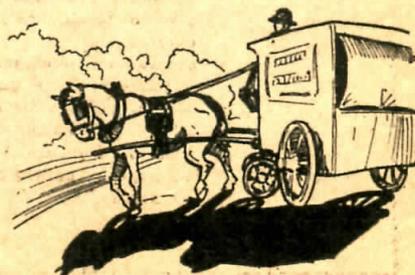
Le cycliste qui a fait beaucoup de tourisme et qui s'est intéressé à ce qui l'entoure et non pas seulement à la vigueur de ses muscles, fera très rapidement un bon motocycliste. La route est un monde en miniature qu'il faut connaître à fond.

Quand on va sur mer, on est frappé de l'esprit d'observation des marins et des connaissances étendues que possèdent même les moins instruits d'entre eux. Il en est qui seraient bien incapables de lire une carte marine, mais qui en observant sans cesse, savent avec une admirable exactitude la hauteur d'eau à telle ou telle heure, les courants, le temps probable, etc... Mais si cette connaissance de la route est capitale il faut aussi accoutumer nos muscles à exécuter immédiatement les ordres de notre cerveau.

La facilité extrême de conduite de la motocyclette est ici encore un précieux avantage.



Aller vite ne prouve nullement que l'on est bon conducteur. Songez aux obstacles qui peuvent surgir brusquement. Vos réflexes doivent vous permettre de les éviter à temps, et par conséquent de rouler en toute sécurité.



UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

Numéro Album du Salon de "Moto-Revue"

Nous avons annoncé, dans notre précédent numéro, la publication de notre Numéro-Album du Salon. Nos lecteurs savent de longue date quelle abondante documentation il contient. Cette année, en particulier, il comportera des études émanant de collaborateurs étrangers sur la motocyclette dans les différents pays : Allemagne, Angleterre, Belgique, Italie, Suisse, Tchécoslovaquie, Hollande, Mexique, Maroc, Algérie, etc..., illustrées de nombreux clichés.

Naturellement la motocyclette française fait l'objet d'un examen très approfondi ainsi que l'évolution du sidecar.

Des notes sur les principales nouveautés de la saison

et sur la production des constructeurs accompagnent les articles d'ordre général.

Le prix de vente du numéro spécial a été maintenu, soit : 6 francs pour les lecteurs, 4 francs pour les abonnés.

Nous prenons les frais d'envoi à notre charge, mais, afin d'éviter que les bons de concours contenus dans les numéros ne se perdent, les envois seront faits exclusivement RECOMMANDES, ce qui nous oblige à faire payer aux acheteurs 0 fr. 75 pour frais de recommandation, le surplus étant payé par nous.

Pour l'étranger, les frais de port sont de 2 fr. 25 pour les pays faisant partie de l'Union Postale, et 4 fr. 50 pour les autres pays.

Retenez-le dès maintenant

Le Concours du Numéro du Salon 1936

REGLEMENT :

Art. 1^{er}. — Le concours est ouvert à tous les acheteurs du Numéro-Album de Salon 1936 de « Moto-Revue ».

Art. 2. — Il porte uniquement sur la question suivante : « Quel sera le nombre de visiteurs du Salon de l'Automobile en 1936 ? »

Art. 3. — La réponse devra être donnée au moyen de la carte postale insérée dans le Numéro-Album. Elle devra obligatoirement être faite à l'encre, dans l'emplacement réservé à cet usage, et très lisiblement.

Art. 4. — Les concurrents seront classés suivant le degré d'approximation de leur réponse, le premier prix

allant à celle se rapprochant le plus du chiffre officiel publié par le Commissariat Général dans la semaine qui suit la clôture du Salon.

Art. 5. — Les réponses, devront obligatoirement être postées avant la clôture du Salon, c'est-à-dire le 11 octobre au plus tard.

Art. 6. — En cas d'ex-aequo, le départage sera fait en faveur du concurrent ayant envoyé son adresse le premier, le cachet de la poste servant de preuve.

Art. 7. — Les gagnants bénéficieront des prix suivants :

LES PRIX

1^{er} Prix. — Un portefeuille contenant un billet de cinq cents francs. Si le gagnant est abonné, il recevra en outre, une trousse Apax, un porte-mine-fume-cigarette, une blague à tabac Eclair, une pipe, et deux bougies Energic.

2^{me} Prix. — Un appareil photographique Caleb 9 × 12 à plaques. Si le gagnant est abonné, il pourra choisir avec un appareil à film de 8 × 10 1/2, valeur 545 francs, et recevra aussi un étui-clefs Apax.

3^{me} Prix. — Un appareil photographique Caleb 9 × 12 à plaques.

4^{me} Prix. — Un étui-clefs Apax (valeur 40 francs).

5^{me} Prix. — Un étui-clefs Apax (valeur 40 francs).

6^{me} Prix. — Un étui-clefs Apax (valeur 40 francs).

7^{me} Prix. — Un contrôleur de pression (valeur 30 frs.).

8^{me} Prix. — Un contrôleur de pression (valeur 30 frs.).

9^{me} Prix. — Un contrôleur de pression (valeur 30 frs.).

10^{me} Prix. — Deux bougies Energic (valeur 40 frs.).

11^{me} au

20^{me} Prix. — Une trousse Apax (valeur 25 francs).

21^{me} au

30^{me} Prix. — Un porte-mine Styl.

UN CYCLECAR D'AMATEUR

Très intéressé par l'étude sur le cyclecar qu'a publiée Moto-Revue, je me permets de vous envoyer une timide contribution ; je dis timide, car il est de bon ton d'éviter les contradictions brutales, surtout lorsqu'on aborde un certain degré d'originalité.

1. Le mot « cyclecar » évoque pour énormément de gens le souvenir de certaines petites horreurs de ferblanterie de jadis, aussi, comme il est admis que le cyclecar optimum possède trois roues, ce nom de « trois-roues » aurait peut-être une moins mauvaise presse. En outre, si le cyclecar descend bien comme vous le dites de la moto, il en descend (pardonnez-moi), comme l'homme descend du singe ; en d'autres termes, c'est une petite voiture ; le constructeur s'en flatte et le client s'en félicite...rait.

2. La solution du tout-à-l'arrière, que vous préconisez, est liée à la présence de la suspension et de la direction, qui rendent la traction avant trop coûteuse et trop délicate. Cependant la traction avant est, en théorie, la seule logique ; dans un trois-roues en particulier, le pneu arrière n'a plus à subir seul tous les efforts, les masses sont beaucoup mieux réparties, la carrosserie est très facile à établir (surbaissément, refroidissement, profilage) et enfin, du point de vue de la tenue de route (résistance au dérapage, stabilité, centrage) on a toutes les garanties possibles.

C'est pourquoi avec toute l'audace que permettent, dans leur passivité, un stylo et une feuille de papier blanc, je supprime la suspension, et je renvoie la direction à l'arrière... et voilà. Rien ne m'empêche plus de parler de traction avant.

3. Supprimer la suspension ?... Si on pouvait le faire, ce serait une économie brute de 800 à 1.000 fr., pour une voiture de 10.000 fr. à traction arrière, et de 12 à 15 cents francs dans le cas d'une traction avant (suppression du dispositif de suspension, suppression de cardans, simplification de la direction et du freinage). Seulement, on ne peut pas supprimer la suspension ; on peut tout au plus y suppléer en étudiant divers systèmes. D'abord la « roue élastique » métallique, qui est une bonne farce, puis le pneu hyper-super-basse-pression, qui vous met sur du savon à partir de 45 à l'heure ; vient ensuite ce que j'ai trouvé, et enfin, ce que vous trouverez vous-même.

Ce que je propose n'est qu'une suggestion : un pneu intérieur, un pneu extérieur, le premier est à très basse pression, mais bien maintenu latéralement, le second est à basse pression normale, donc sans flottement. Lorsque la roue est au repos (ligne droite, terrain plat), la stabilité latérale est très satisfaisante ; et non seulement elle ne devient pas moins bonne lorsque la roue travaille (virage, obstacle), mais elle tend à se renforcer. En effet, dans un choc, ou lors d'un virage, le pneu intérieur s'écrase et s'enfonce entre les deux bords de la jante (flasques latéraux) ; il peut ainsi résister à n'importe quel effort transversal, soit à la force centrifuge, soit aux aspérités qui peuvent de côté solliciter la roue. L'échauffement doit être assez faible, étant donnée la très grande surface de contact du pneu intérieur avec la couronne qui le sertit. Le travail de ce pneu est toujours réparti sur la moitié au moins de sa circonfé-

rence, et son écrasement est toujours limité. De plus, aucun rebondissement parasite n'est à craindre ; les efforts s'exercent toujours de bas en haut, et le poids de la roue seule ne peut suffire à engendrer de tels mouvements, la voiture collera donc sans cesse à la route.

On objectera l'excentrage perpétuellement variable de la roue ; ce n'est que l'extension de la règle commune depuis qu'il y a des pneus dignes de ce nom. Il existerait, d'ailleurs, à l'avant du véhicule, un excellent différentiel qui a aussi son rôle à jouer avec la direction arrière.

Si une telle roue passait de la théorie à l'expérience, et de l'expérience à l'application pratique, on pourrait du même coup supprimer la roue de secours, puisqu'il suffirait de quelques tours de clef pour démonter un flasque et changer la chambre à air. En outre, on apprécierait peut-être les mérites d'une suspension essentiellement réglable.

Reste la direction arrière ; c'est une monstruosité révoltante, je le sais bien, tout comme les freins sur les quatre roues en 1921... Outre les avantages déjà cités, elle présente celui d'être aussi logique qu'un gouvernail de bateau ; la roue arrière, suivant elle-même la roue arrière, suivant elle-même la courbe des virages, s'oppose catégoriquement à tout dérapage. Ce détail, conjugué avec la bonne tenue de l'avant-train moteur, procure une appréciable sécurité.

Je joins quelques croquis sans échelle précise. Le fait qu'ils présentent une conduite intérieure de 1 m. 10 de hauteur totale témoigne qu'on se laisse facilement entraîner à carrosser un châssis trop commode. Mais en faisant la part

des choses, on pourra noter deux ou trois détails : la pointe de dérive orientable (possibilité d'un petit coffre à la partie supérieure), dessus et dessous de châssis carénés, portières entamant le toit et le plancher, et donnant une entrée extrêmement dégagée, glaces coulissantes aux portes, pare-brise s'ouvrant en haut et vers l'intérieur (quelques centimètres seulement).

Et pour finir, voici remaniées les caractéristiques du trois-roues tel que je l'entend.

Traction avant intégrale, direction arrière ;

Moteur : 4 temps, 2 cyl. horizontaux opposés, 750 cmc., culbuteurs ;

Refroidissement par air. Culasses détachables, distribution silencieuse. Entièrement sous capot ;

Boîte 4 vitesses. Marche AR. La 4^{me} surmultipliée ;

Démarrage électrique ;

Direction par vis et écrou ;

Suspension par roues auto-suspensives, interchangeable, (faux-moyeu arrière à broche). Pas de roue de secours ;

Freins : sur les trois roues. Frein à main complètement indépendant (2 tambours au moyeu arrière) ;

Carrosserie métallique par éléments simples ; cond. int. à toit réduit, essuiglace électrique. Quelques bagages. Carénage acceptable (2-3 places) ;

Outils : l'indispensable, mais de première qualité ;

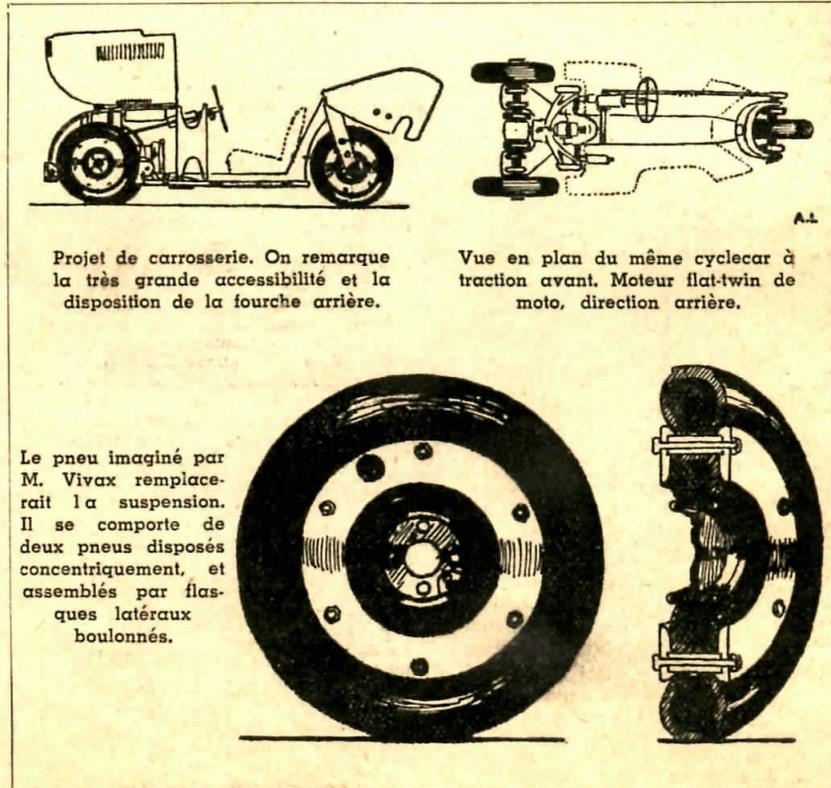
Tableau lumineux : vitesses, ampèremètre, essence, huile, prise de contact ;

Consommation : 6 litres aux cent kms ;

Vitesse : 110 (avec un vrai chronomètre) ;

Prix : 8.000 francs.

VIVAX.



Projet de carrosserie. On remarque la très grande accessibilité et la disposition de la fourche arrière.

Vue en plan du même cyclecar à traction avant. Moteur flat-twin de moto, direction arrière.

Le pneu imaginé par M. Vivax remplacerait la suspension. Il se comporte de deux pneus disposés concentriquement, et assemblés par flasques latéraux boulonnés.

Je rêve d'un immense... d'un formidable rassemblement des motocyclistes de France

Notre collaborateur R. Mollard propose dans cet article un vaste meeting des motocyclistes, destiné à faire valoir leurs droits. Nous serions heureux que nos lecteurs examinent cette suggestion et nous fassent connaître leur opinion.

Oui... depuis longtemps, je rêve d'un monstrueux rassemblement de motocyclistes de France... Je rêve depuis longtemps de plusieurs milliers de motocyclistes venus des quatre coins de la France, passer une journée fraternelle entre nous, des milliers et des milliers de motos dont leurs pilotes et leurs passagers communieraient ensemble par leurs goûts du sport de la route; en un mot par leur amour de leur fidèle camarade qui leur permet de goûter aux joies saines des longues randonnées.

Pourquoi mon rêve ne deviendrait-il pas une réalité ? C'est donc chose impossible d'avoir un jour, rien qu'un jour, tous les motards français rassemblés !

Parler, écrire, c'est bien... agir c'est mieux.

Depuis des années, nous demandons une police de la route, une signalisation effective, des routes en bon état, la suppression du permis de conduire, un service de renseignements concernant le gîte à l'étape, réduction du prix de l'huile et de l'essence.

Moto-Revue, par la plume de ses collaborateurs, multiplie réclamations, sommations et requêtes, mais Moto-Revue est lue par des convertis et point n'est besoin de les convaincre. Ce sont les pouvoirs publics eux-mêmes qu'il faut toucher.

Les grands partis politiques, les grandes associations ont compris que seuls les vœux formulés par une masse ont quelques chances d'aboutir, les autres isolés, sont classés, et n'ont aucun effet.

Le chemin nous est tout tracé, c'est non seulement notre droit, c'est notre devoir. Nous ne voulons plus être les parents pauvres des usagers de la route, nous sommes le nombre, il ne nous suffit pas de le dire, de le redire, il faut le prouver, et comment cela ? Par un rassemblement général, comme celui dont je rêve depuis plusieurs mois.

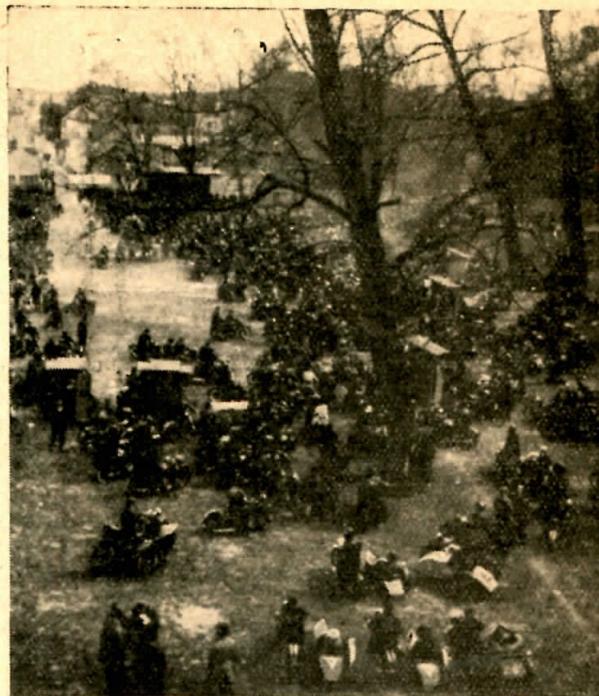
Notre extrême mobilité est un énorme atout dans notre jeu, ce que d'autres réalisent en voiture, en chemin de fer, etc... nous pouvons facilement le réaliser avec nos motos.

Il nous suffirait de trouver l'endroit permettant cette formidable concentration; évidemment, il le faudrait vaste, et surtout central, de façon à ce qu'il soit accessible à la plus grande majorité d'entre nous.

Le ravitaillement pourrait s'effectuer soit personnellement, soit en établissant le rassemblement près d'une ville importante.

Cet immense groupement serait placé sous le signe de la fraternité, et ni politique, ni religion, ne viendraient jouer parmi nous, notre seul but serait de prouver notre force, et d'émettre des vœux qui seraient transmis à qui de droit, ce serait l'expression vivante de plusieurs milliers de motocyclistes con-

L'importante foule de motocyclistes — il y en avait plus de 1.000 — rassemblée à l'occasion du premier rallye de la Chambre Syndicale du Cycle et de l'Automobile, à Fontainebleau, en 1934. Tous les motocyclistes regrettent avec nous de n'avoir pas vu ce rassemblement organisé les années suivantes.



naissant leur devoir, mais exigeant leurs droits.

Les exposés pourraient être développés oralement par quiconque le désirerait, et je suis sûr que mes camarades collaborateurs de Moto-Revue se feraient un plaisir d'émettre de vive voix ce qu'ils défendent avec tant d'énergie par la plume.

Les frais seraient insignifiants, il suffirait de percevoir une somme modique de 2 francs par congressiste pour les couvrir facilement.

Il s'agirait de trouver quelqu'un pour mettre en route et organiser la plus formidable concentration de motos qui ne se serait jamais vue en France et à l'étranger.

Les collaborations seraient spontanées, si on trouvait une tête pour prendre la direction de cette affaire. Que ce soit un journal, que ce soit une firme, qui fera le premier geste ? Le grain est semé, lèvera-t-il ? Oui... je l'espère ! J'ai la foi, et je n'attends que le jour où, de vive voix, je pourrai vous remercier d'avoir répondu à mon appel. Ce sera votre devoir, c'est certain, mais ce sera votre intérêt personnel, et ce vaste congrès sauvera peut-être notre industrie motocycliste, qui emploie nombre de nos camarades.

Car on aura les machines et les four-

nitures à meilleur compte, du fait de la reprise des affaires. Nous exigerons que l'huile et l'essence diminuent de prix, car nous pourrions prouver que les taxes grevent trop notre budget.

Nous sauverons des existences humaines par une signalisation et une police de la route qui s'avèrent de jours en jours plus nécessaire; nous augmenterons le tourisme dans notre pays, pour le plus grand bien de tous nos camarades commerçants, en ayant des routes en bon état, et en ayant la facilité de trouver facilement le manger et le coucher à des prix abordables en arrivant à l'étape.

Ne croyez-vous pas, chers amis lecteurs, que ces avantages ne valent pas la peine d'un déplacement de quelques centaines de kilomètres ? Ne serait-ce pas magnifique, cette immense fraternité ? Cette masse qui, par dessus les barrières sociales politiques ou religieuses, ne verrait que le camarade motocycliste ?

Dans une époque, comme celle où nous vivons, ne croyez-vous pas que ce serait également faire œuvre de bon Français en créant ce lien, ce mot d'ordre qui serait, lorsque nous nous rencontrerions « Etais-tu au rassemblement » à tel endroit ? Et quelle joie et quelle fierté ce serait pour l'interpellé de répondre « oui » j'en étais... j'ai contribué par ma présence à obtenir ce que nous avons à ce jour...

Pourquoi faut-il que je ne puisse écrire cet article qu'au futur, et au conditionnel ? Qui prendra la responsabilité de ce travail ? D'avance, je lui promets mon concours, en rapport avec mes faibles aptitudes. Je peux centraliser les inscriptions, d'autres feront autre chose. Je suis certain qu'une fois l'affaire lancée, ce sera une affaire faite, car elle connaîtra, j'en suis certain, un immense succès.

René MOLLARD.

NOTRE SERVICE DES RECOURS

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

Consultations gratuites

Changements de vitesses

Nous continuons l'étude sur les changements de vitesse commencée dans notre précédent numéro. Ce sont les boîtes à trois et quatre vitesses que nous allons voir aujourd'hui par le détail. Les deux pages de dessins qui accompagnent ce texte permettront à nos lecteurs de tirer tout le fruit de cet article.

NOUS avons, dans un précédent article, fait l'historique sommaire du changement de vitesse, montré les tentatives qui n'ont pu encore nous donner le changement de vitesse progressif et automatique assez simple et assez bon marché, pour remplacer les systèmes à vitesses étagées et à commande non automatique. Nous avons enfin indiqué le principe de la prise directe. Nous allons maintenant étudier les changements de vitesse que nous trouverons sur nos machines.

Remarquons tout d'abord que la disposition des organes d'un changement de vitesse peut varier considérablement. L'engagement par clabots n'est pas le seul. On peut, par exemple, utiliser un manchon qui tourne fou sur la partie lisse d'un arbre, mais qui porte des canelures internes. Si on le pousse sur la partie canelée de l'arbre, l'engagement se produit et l'arbre est entraîné.

UN TYPE POPULAIRE

On considère aujourd'hui que trois vitesses constituent un minimum. Nous disons qu'en principe on préférerait maintenir les engrenages en prise. Il n'y a guère eu que quelques grosses machines américaines sur lesquelles le baladeur était employé pour la première et la seconde vitesse. Etant donnée leur forte cylindrée et leur moteur plat, ces machines n'utilisaient que rarement les deux premières vitesses.

Dans une boîte à 3 vitesses, très populaire, le manchon à clabots glissant sur l'arbre primaire canelé, servait en quelque sorte de moyeu à un pignon qui engrenait avec un troisième pignon fixé sur l'arbre secondaire. Le fonctionnement était donc le suivant: 1. manchon à clabots poussé à gauche entraînant le pignon primaire côté transmission (grande vitesse en prise directe); 2. manchon au milieu: son pignon engrenait avec le pignon secondaire correspondant (deuxième vitesse); 3. manchon à droite: ses clabots s'engageaient avec ceux du troisième engrenage primaire (première vitesse). Ce système fonctionnait fort bien, malgré l'engagement des engrenages par leurs dents pour la seconde vitesse. On acquerrait vite le doigté nécessaire. Le mécanisme était réduit à sa plus simple expression. Il y avait un minimum de frottements.

TOUS LES ENGRENAGES EN PRISE

Mais on ne se contenta pas de ce type en somme très satisfaisant et on chercha

à rendre le passage des vitesses plus aisé encore. A cet effet, on réunit par des flasques s'engageant dans des gorges, le couple de pignons centraux. Le moyeu du pignon primaire portait toujours les clabots qui permettaient à droite l'engagement de la troisième vitesse en prise directe et à gauche celui de la première vitesse. Il fallait que le pignon secondaire qui lui correspondait put coulisser sur l'arbre secondaire en tournant fou sur lui lorsque la prise directe ou la première vitesse étaient engagées, mais qu'il entraîna l'arbre secondaire pour donner la seconde vitesse. A cet effet, le moyeu de ce pignon portait des vanes qui s'engageaient dans des canelures pratiquées à la place voulue sur l'arbre secondaire.

Etant donné les dimensions réduites d'un changement de vitesses, on ne peut donner aux clabots une grande longueur. Aussi, dès que leurs arêtes s'émousaient, les vitesses sautaient facilement.

Il en est de même si les commandes prennent du jeu. Aussi en est-on venu à une autre idée, rendant le verrouillage des vitesses indépendant des commandes externes. Peu importe alors que les commandes extérieures aient un peu de jeu dès l'instant que le système de verrouillage maintienne solidement la vitesse engagée. Ce système de verrouillage fonctionnant sans intermédiaire est, d'ailleurs fort simple puisqu'il est constitué par un secteur portant autant de crans qu'il y a de vitesses (plus un cran pour le point mort). Un petit taquet, ou bonhomme, poussé par un ressort s'engage dans les crans du carter.

Le profil de ces crans est tel que lorsqu'on passe les vitesses, le bonhomme puisse se soulever en comprimant le ressort et permettre au secteur de se déplacer, mais, par contre, il doit empêcher tout déplacement intempestif de la fourchette. Ce verrouillage interne des changements de vitesse a été un très gros progrès. Il évite, de la part du conducteur, tout tâtonnement, et si nous avons l'impression que les vitesses passent toutes seules, c'est en grande partie au verrouillage interne que nous le devons. La commande par sélecteur au pied serait d'ailleurs bien difficile à réaliser sans ce dispositif.

Un autre perfectionnement important, c'est la substitution à la fourchette oscillant autour d'un axe, d'une fourchette glissant le long d'une rampe. On peut, d'après le profil de la rampe, régler exactement le déplacement de la fourchette,

et obtenir pour chaque vitesse un déplacement égal de la fourchette.

On peut aussi, et cela est très important quand on veut réaliser une boîte à 4 vitesses, utiliser deux fourchettes. Cela n'est pas impossible avec des fourchettes oscillantes, mais présente de plus grandes difficultés!

Bien des systèmes sont possibles. Par exemple, nous pouvons fort bien fixer le dispositif de verrouillage à l'extrémité de l'arbre à rampe hélicoïdale.

QUATRE VITESSES

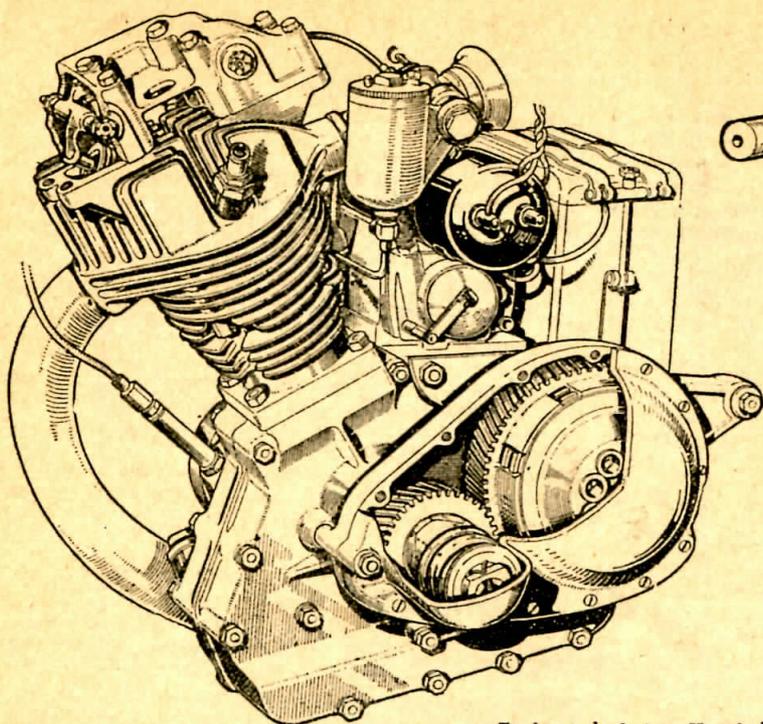
C'est de la course que vient le changement de vitesses à 4 rapports. Il est en effet indispensable avec des moteurs dont la courbe de puissance n'est voisine du maximum que pour une plage très réduite de régimes.

De plus, le passage des vitesses est beaucoup plus aisé si les rapports des démultiplications sont aussi rapprochés que possible. Avant l'apparition des quatre vitesses, on utilisait des changements de vitesses donnant trois rapports aussi rapprochés que possible, mais le résultat était que la première était trop peu démultipliée.

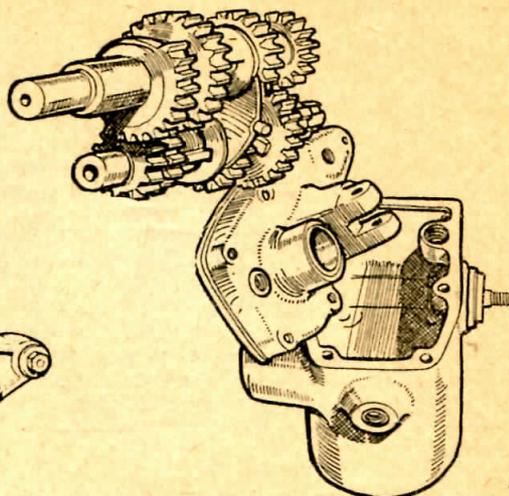
Si l'on veut avoir entre les vitesses un faible écart tout en ayant une première vitesse assez démultipliée, quatre vitesses au moins sont indispensables et on a vu des machines de course à 5 vitesses. Cela est très fréquent sur les voitures de course. Chaque fois que, d'une manière ou d'une autre on réduit l'écart des vitesses, on se rapproche du changement de vitesse progressif.

On peut obtenir 4 vitesses de plusieurs manières. Il y a telle voiture qui avait 4 vitesses obtenues à l'aide d'une boîte à 2 vitesses combinées avec un relai magnétique donnant lui aussi 2 vitesses. Quelques motos obtinrent elles aussi 4 vitesses en employant un changement à deux rapports et un changement de vitesses à deux chaînes.

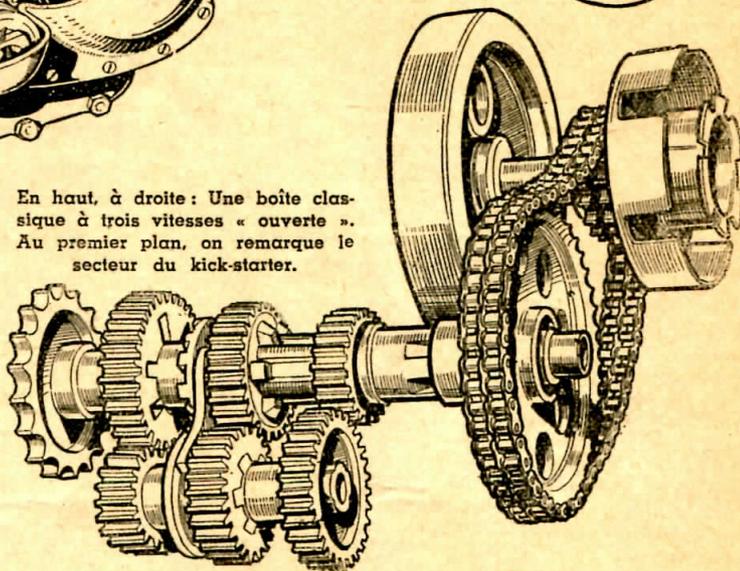
En fait, on voit l'inconvénient de cette solution: c'est qu'il y a double commande. Vous devez en effet opérer de la manière suivante: 1° prise directe, aucune difficulté, le relai n'agit pas; 2° troisième vitesse obtenue à l'aide du relai seul; 3° deuxième vitesse. Ici double commande, puisque vous devez mettre le relai hors d'action et placer le levier de la boîte de vitesse sur la grande vitesse; 4° le relai entre en action et vous laissez le levier du changement de vitesse sur la petite vitesse. Reconnaissons d'ailleurs que la plupart des relais utilisent des



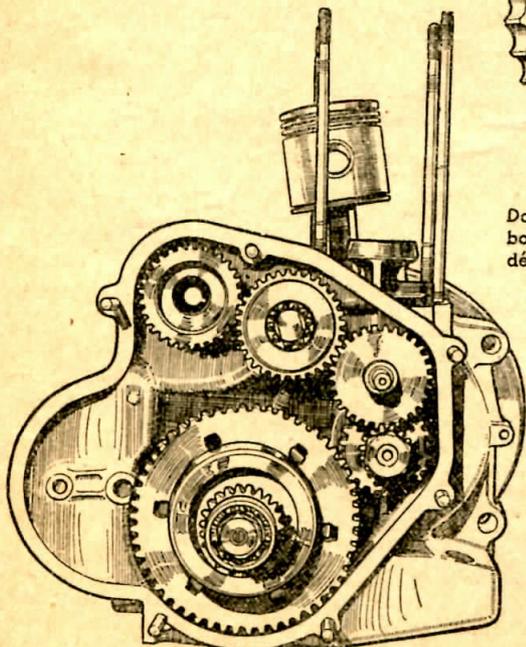
Ci-dessus: La transmission primaire de ce bloc-moteur s'effectue par engrenages à denture oblique, solution excellente pour le silence.



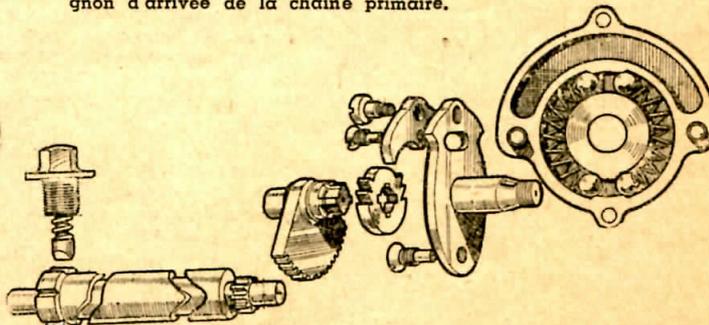
En haut, à droite: Une boîte classique à trois vitesses « ouverte ». Au premier plan, on remarque le secteur du kick-starter.



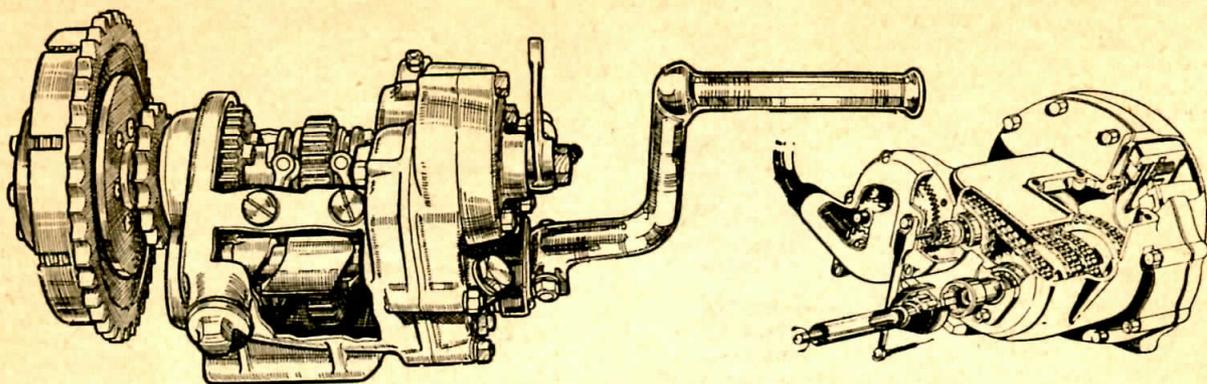
Dans le bloc-moteur Peugeot 350 cmc. la liaison moteur-boîte s'effectue par une chaîne Duplex. Le pignon de départ de la chaîne secondaire est à l'opposé du pignon d'arrivée de la chaîne primaire.



La transmission primaire et la distribution du bloc-moteur Chaise 250 cmc. à culbuteurs.

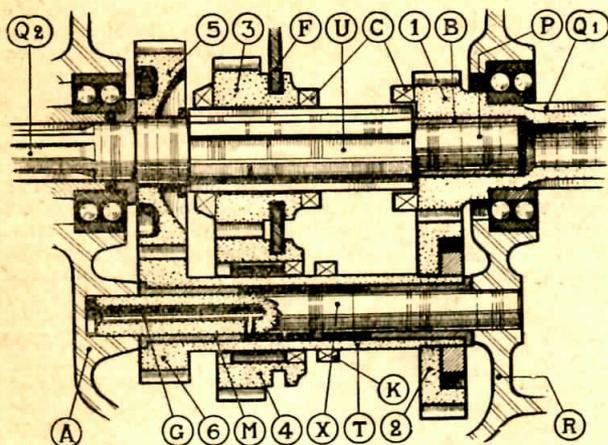


L'ensemble de commande des vitesses sur la boîte Monet-Goyon 4 vitesses, 6 pignons. De droite à gauche: le sélecteur démonté, le secteur denté entraînant l'arbre à rampes hélicoïdales commandant les 4 fourchettes et le bonhomme assurant le verrouillage des vitesses.



Coupe partielle de la boîte Monet-Goyon 4 vitesses, 6 pignons. On distingue l'arbre portant des rainures hélicoïdales commandant les fourchettes.

Dans la boîte de vitesses Zündapp, les différents rapports de multiplication sont obtenus par l'intermédiaire de chaînes.



Boîte Peugeot 115 à trois vitesses.

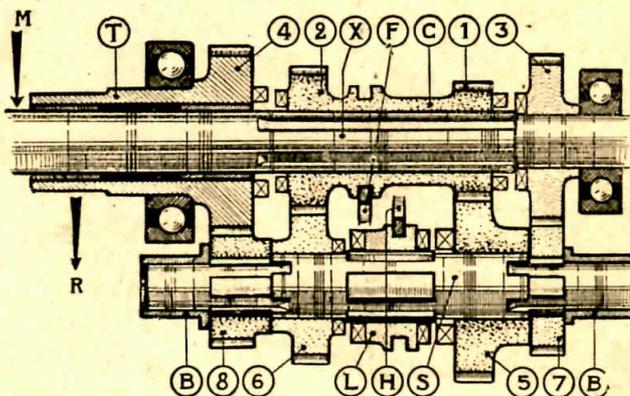
1, pignon toujours entraîné par le moteur par Q 1 ; 2, pignon monté solidairement à l'axe tubulaire T ; 3, pignon balladeur de 2^e vitesse entraîné par les cannelures U ; 4, pignon fou balladeur comportant des clabots intérieurs ; 5, pignon fou de 1^{re} vitesse à clabots taillés latéralement dans la masse ; 6, pignon solidaire du pignon 2 par l'intermédiaire d'une partie tubulaire T ; A, partie carter gauche ; B, bague en bronze de portée intermédiaire entre P et 1 ; G, clabots ; F, double fourchette déplaçant simultanément les 2 pignons balladeurs 3 et 4 ; K, clabots extérieurs solitaires de T (et de 6 et 2) ; M, manchon emmanché dans T tournant sur X ; P, prolongement de la partie G, tournant libre dans le 1 ; Q 1, cannelures portant la double couronne dentée entraînée par le moteur ; Q 2, cannelures portant le pignon de chaîne arrière ; partie tubulaire solidaire T de 6 et 2 ; X, axe fixe.

La boîte est au point mort : 1 entraîne 2 puis 6 et 5.

Première vitesse : le balladeur vient à gauche, ses clabots gauches s'engagent dans ceux du pignon 5, on a une première démultiplication entre 1 et 2, et une seconde entre 6 et 5.

Seconde vitesse : on repasse par le point mort et on engage les clabots intérieurs du 4 sur ceux extérieurs K de T, on a une démultiplication entre 1, et 2, et aucune entre 4 et 3.

Troisième vitesse : on pousse le train balladeur à fond à droite : les clabots du 3 et ceux du 1 s'engagent ; le 4 est fou sur T ; 3 devient donc solidaire de 1, et Q 1 entraîne directement Q 2, c'est la prise directe.



Boîte Burman à 4 vitesses.

1, pignon de 1^{re} vitesse ; 2, pignon de 2^e (tous deux entraînés par X) ; 3, pignon fou de 3^e ; 4, pignon fou sur X, dont le prolongement tubulaire T porte le pignon de chaîne arrière ; 5, pignon fou de 1^{re} vitesse ; 6, pignon fou de 2^e vitesse ; 7, pignon de 3^e vitesse solidaire de l'axe ; 8, pignon solidaire de l'axe ; B, portées en bronze ; G, pièce cylindrique portant les pignons 1 et 2, des clabots aux deux extrémités et cannelés intérieurement ; F, fourchette de 3^e et 4^e ; H, fourchette de 1^{re} et 2^e ; L, balladeur entraîné par les cannelures et portant des clabots ; M, partie entraînée par le moteur ; R, partie entraînant la roue ; S, axe secondaire ; X, axe entraîné par le moteur.

Première vitesse : le balladeur C est au point mort, mais entraîne 5 et 6 qui sont fous. H pousse L à droite, les clabots s'engagent et 5 devient solidaire de L, de S et de 8. La puissance arrivant par X, on a une démultiplication entre 1 et 5, et une autre entre 8 et 4 ; 6 et 3 sont fous.

Seconde vitesse : H pousse L à gauche, les clabots s'engagent ; 6 devient solidaire de L, de S et de 8. On a une démultiplication entre 8 et 4, mais aucune entre 2 et 6 ; 5 et 3 sont fous.

Troisième vitesse : Le balladeur L est au point mort : F pousse C à droite ; les clabots s'engagent ; on a une légère démultiplication entre 3 et 7, mais une démultiplication un peu plus grande entre 8 et 4, 5 et 6 sont fous.

Quatrième vitesse : F pousse C à gauche, les clabots s'engagent ; 4, C, X deviennent solitaires, c'est la prise directe.

engrenages planétaires (nous en avons indiqué le principe dans le précédent article) et qu'ainsi la manœuvre s'effectue instantanément. Dans le cas d'un relai magnétique (c'est-à-dire d'un système à engrenages commandé par un électro-aimant), il suffit en effet de pousser un bouton. Malgré tout, il nous semble préférable d'obtenir quatre vitesses à l'aide d'une boîte de vitesse seule.

Avec une boîte de vitesse à trois rapports et un relai (qui, en définitive est un changement de vitesse à deux rapports) nous obtenons 6 vitesses. A première vue cela semble assez compliqué, mais en pratique on obtient une extrême souplesse.

En principe vous faites alterner le levier de vitesse et le relai : première vitesse : relai et première vitesse de la boîte ; deuxième vitesse : relai hors d'action et première vitesse de la boîte ; troisième vitesse : relai en action et deuxième vitesse ; quatrième vitesse : relai hors d'action et seconde vitesse ; cinquième vitesse : relai en action et troisième vitesse ; sixième vitesse : relai hors d'action et troisième vitesse. En pratique, après le départ, on n'a plus qu'à utiliser le relai et on a deux vitesses rapprochées qui passent avec une extrême aisance.

Il ne faudrait pas croire que la réalisation d'un changement à 4 vitesses soit aisément réalisable et il y a eu, dans ce domaine, pas mal de loupes, surtout dans les mécanismes de commande. Il y a eu des merveilles d'ingéniosité. Tantôt on a réduit les organes de commande au minimum, mais au prix d'un grand nombre d'organes en mouvement et d'un mauvais rendement mécanique, tantôt, le mécanisme était trop compliqué et d'un réglage très délicat. C'est à l'aide de fourchettes coulissant sur des rampes hélicoïdales qu'on a résolu le problème de la manière la plus pratique. On a alors toutes sortes de possibilités. Une fourchette peut actionner le baladeur de l'arbre primaire, une autre fourchette le baladeur de l'arbre secondaire et on peut à l'aide de rampes appropriées, mouvoir les deux fourchettes, dans le même sens ou en sens contraire, ou bien immobiliser l'une pendant que l'autre se déplace. Nous pouvons donc réaliser par ce système si simple, à l'aide de rampes appropriées, toutes les combinaisons possibles. Au lieu d'une rampe hélicoïdale nous pourrions employer des cames faisant déplacer les fourchettes sur un arbre, ou bien les faisant osciller sur des axes.

EMPLACEMENT DES COUPLES DE PIGNONS

Sur la plupart des changements de vitesse donnant quatre rapports, les pignons de première vitesse ne sont pas ceux qui se trouvent à l'extrémité des arbres contre le carter, ils sont au milieu des arbres avec ceux de seconde et ce sont les pignons de troisième vitesse que nous trouvons à l'extrémité. La raison, c'est que les inévitables flexions de l'arbre sont beaucoup moins accusées au bout des

arbres bien soutenus, qu'en leur centre, et les fléchissements de l'arbre se traduisent toujours par du bruit, le fonctionnement de la troisième ainsi disposé est beaucoup plus silencieux.

Comme en route elle est beaucoup plus employée que la première et même la seconde, il est tout naturel de la disposer de cette manière.

Remarquons que sur les voitures ce sont toujours la troisième et la quatrième qui sont silencieuses. Il y a à cette disposition un autre avantage : c'est le faible déplacement du baladeur pour passer de la prise directe à la troisième et vice-versa. Les pignons de l'arbre secondaire pour la première et la seconde sont assez larges pour que les pignons correspondants de l'arbre primaire, montés sur le baladeur ne cessent d'engrener avec eux malgré leur déplacement latéral. Ces pignons tournent fous. Quand le baladeur et les pignons qu'ils portent sont au milieu et dégagés par conséquent des pignons de troisième et de quatrième vitesse, on peut engager les deux autres vitesses en déplaçant les deux pignons secondaires médians, ce qui engage le moyeu de l'un ou de l'autre sur des cannelures pratiquées sur l'arbre secondaire.

TRANSMISSIONS PRIMAIRE ET SECONDAIRE

Rares sont les machines où les transmissions primaire et secondaire ne sont pas du même côté de la machine. Et la machine, d'ailleurs célèbre, qui avait cette disposition des organes semble surtout l'avoir longtemps conservée à cause de la facilité plus grande qu'il y avait de monter un carter de grande chaîne. L'avantage serait de mieux équilibrer les organes et d'éviter le porte-à-faux de la transmission. Sur la Scott où les deux chaînes sont du même côté, l'arbre primaire est soutenu à son extrémité par un roulement à billes.

LE CHANGEMENT DE VITESSE EST UN ORGANE DE HAUTE PRECISION

Nos changements de vitesse sont remarquablement silencieux. Cet heureux résultat n'est pas dû uniquement à la taille des engrenages, au choix judicieux du métal, et aux traitements thermiques.

D'excellents engrenages, s'ils ne sont pas correctement montés, feront un bruit infernal. Que les deux arbres ne soient pas rigoureusement parallèles à un dixième de millimètre près et qu'ils ne présentent pas exactement l'écartement nécessaire pour l'engrènement correct des pignons et nous pourrions dire adieu au silence. Une boîte de vitesse nécessite donc un usinage d'une précision extrême et c'est pourquoi certains constructeurs, bien que disposant de moyens de production puissants, préfèrent s'adresser à des spécialistes. C'est également la raison pour laquelle l'étude d'un bloc moteur présente de si grosses difficultés. Un fonctionnement bruyant n'est pas seulement désagréable à l'oreille, mais il implique une perte de rendement si des engrenages bien taillés, bien montés et bien lubrifiés donnent un rendement mécanique de 95 0/0, ce chiffre s'abaisse considérablement, si ces conditions ne sont pas remplies.

Quand un couple d'engrenages transmet un effort, le profil des dents tend à écarter les deux pignons, et ce sont les arbres qui doivent résister à cet effort considérable. S'ils ne sont pas absolument rigides, ils fléchissent et vibrent. Là encore, des phénomènes de résonance peuvent se produire et accentuer ces fléchissements. Il est absolument impossible même avec des arbres de gros diamètre d'éviter de très légers fléchissements qui sont plus grands au milieu qu'aux extrémités de l'arbre. C'est pourquoi le fonctionnement des vitesses, dont les pignons, sont au milieu des arbres et plus bruyant que celui des autres. (A suivre).

CONCOURS DE PHOTOGRAPHIES

Toujours le même succès pour notre Concours. Voici le classement pour le mois d'août :

- 1^{er} Prix. — M. Carrier, Avignon (une trousse Apax).
- 2^{me} Prix. — M. R. Grandjean, Casablanca. (une clé R.D.).
- 3^{me} Prix. — M. C. Lambette, Gannat (un Stylauto).
- 4^{me} Prix ex-aequo. — MM. P. Mérillon, Paris ; F. Peyronnet, Beaumes-de-Venise ; M. Plachez, Malakoff ; R. Tréneul, Paris ; A. Floriant, Marseille ; A. Georges, Nancy ; Faucher, Argenteuil ; P. Barlatier, Etoile-sur-Rhône.

CONCOURS DES PHOTOS DE VIEILLES MACHINES (Première Série)

- 1^{er} Prix. — M. J. Darriulat, Chatillon-sur-Bagneux, photo d'une Monarque 1903 (une trousse Apax).
- 2^{me} Prix. — M. J. Selmenheim, Paris, photo d'une Red Star 1904 (un Stylauto).
- 3^{me} Prix ex-aequo : MM. D. Flobert, Fontenay-Trésigny ; J. Mollet, Neuilly. (chacun un Styl).

UN TRICYCLE AU PÉTROLE !

Nous reproduisons ci-dessous un article que notre excellent confrère "La Science Illustrée" publie dans son numéro du 11 janvier 1891. Nous rendons hommage au courage avec lequel son auteur présente une de ces sensationnelles innovations qui font sourire certains, alors que d'autres crient "au fou". Nous n'allons pas aussi loin que notre confrère qui admet dans sa conclusion la possibilité qu'un jour "nous verrons des vélocipédistes, assis tranquillement, se laisser emporter sur leur instrument", mais seul l'avenir pourra nous répondre.

DÉPUIS longtemps déjà, les inventeurs cherchent une machine pour mouvoir des tricycles ou autres véhicules légers destinés à porter un ou deux voyageurs. Ces moteurs doivent être légers eux-mêmes, d'un volume restreint, d'un prix modéré et d'une assez grande simplicité pour pouvoir être manœuvrés par la première personne venue. Les inventeurs de tous pays, Français, Anglais, Allemands, Américains, se sont mis à l'œuvre, ont fait des plans et des projets, mais jusqu'à présent aucun système ne paraît être entré dans la pratique. Les tricycles sont aujourd'hui, pour le plus grand nombre, mus par les jambes de leurs voyageurs et fort peu empruntent les forces de l'électricité ou de la vapeur.

Le système que nous allons décrire n'aura peut-être pas plus de succès; il a été inventé par un Anglais, M. Edward Butler, de Greenwich. Dans sa machine, la force motrice est demandée au pétrole; un peu plus de quatre litres de pétrole suffisent pour faire une course de 60 kilomètres à la vitesse de 15 kilomètres à l'heure.

De chaque côté du véhicule est un cylindre moteur dont l'action peut être divisée en quatre temps. Au premier temps, l'air mêlé de vapeurs de pétrole est puisé dans le réservoir; il est comprimé au second temps, fait explosion au troisième et au quatrième est chassé du cylindre.

L'air et les vapeurs de pétrole sont mélangés, avant leur arrivée dans le cylindre, dans une chambre placée sur le réservoir à pétrole. Les charges comprimées sont alternativement enflammées par une étincelle électrique jaillissant entre deux bornes placées sur les parois des cylindres. Le courant électrique est fourni par une bobine d'induction placée sous le siège.

L'arrêt et la mise en marche sont obtenus en soulevant ou en abaissant la roue motrice au moyen d'un levier placé sous les pieds du voyageur. Au repos, tout l'arrière du tricycle repose sur deux roulettes placées de chaque côté de la roue motrice. Avant de monter sur son siège, le vélocipédiste pousse un levier qui met la machine en marche. Il abaisse ensuite la roue motrice qui, en touchant le sol, pousse le véhicule.

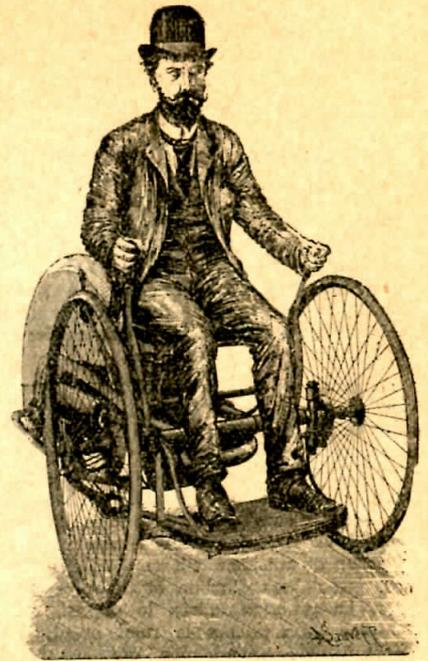
La vitesse est réglée au moyen d'une soupape qui admet plus ou moins de gaz dans les cylindres; cette soupape est commandée par un levier placé sur le côté de la machine. Pour éviter un trop grand échauffement, un courant d'eau passe dans un réservoir circulaire disposé autour de la roue motrice. Ce réservoir contient une quinzaine de litres d'eau répartis sur une grande surface.

Les changements de direction s'obtiennent au moyen de deux leviers agissant sur les deux roues de devant qui se meuvent sur des pivots indépendants. Des freins actionnés par les pieds peuvent venir frotter sur ces deux roues.

Le diamètre des roues est de 0 m. 80, toute la charpente est construite en tubes d'acier. Le poids total de l'instrument est de 280 livres.

Tel est, dans son ensemble, le nouveau tricycle au pétrole; s'il faut en croire son inventeur, cette machine serait très pratique et d'un maniement facile.

Quoi qu'il en soit, nous sommes définitivement entrés dans une nouvelle voie. De tous côtés on essaye de remplacer le travail des vélocipédistes par le travail d'un moteur, ce qui permettrait de faire de longues excursions sans aucune fatigue et à bon marché. Là, comme partout, notre siècle aura vu éclore des mer-



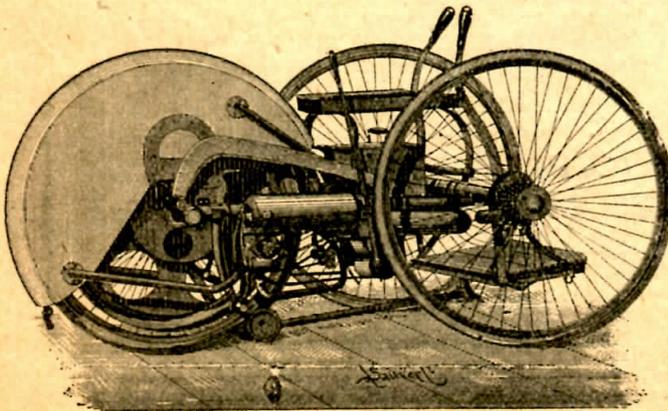
Reconnaissons qu'il faut, à ces innovateurs, un cran et une audace qui forcent l'admiration.

veilles, car nous sommes loin aujourd'hui des premiers vélocipèdes.

Le premier vélocipède vraiment digne de ce nom fut inventé par le baron Drais de Somborn. Cette machine, appelée la « Draisienne », fit fureur sous le Directoire. Elle se composait de deux roues très basses, dont les essieux supportaient deux fourches en bois de chêne, reliées en haut par une planche qui servait de selle. C'est en frappant le sol alternativement avec l'un et l'autre pied que les premiers vélocipédistes arrivaient à imprimer à l'instrument une vitesse considérable, disent les gazettes du temps.

On a peine à croire aujourd'hui que la bicyclette et le bicycle viennent de cette grossière machine toute en bois et horriblement lourde. Ces merveilles, qui faisaient l'admiration de nos vieux parents, sont reléguées aujourd'hui au rang des quimbardes et des pataches. Pendant longtemps on se contenta pourtant de cet instrument, puis l'application des pédales à une des roues permit au vélocipédiste de faire marcher sa machine sans poser les pieds à terre. Enfin les jantes métalliques, les rayons d'acier, les tubes d'acier permirent la construction de machines légères, et le tricycle devint réalisable.

Aujourd'hui, toutes les routes sont sillonnées par les vélocipédistes en bicyclette ou en tricycle, et tous pient consciencieusement des pédales; peut-être un jour les verrons-nous assis bien tranquillement se laisser emporter sur leur instrument. Un moteur actionné par la vapeur, le pétrole ou l'électricité, aura encore une fois remplacé le travail de l'homme.



Voici les détails de construction de la nouvelle machine. On reconnaît, dans cette perfection technique et dans l'excellente ordonnance de tous les organes, tout le génie de l'homme.

LA MOTOCYCLETTE ET LE TOURISME DANS LES VOSGES

*Cet article est la reproduction d'une causerie
faite par notre collaborateur Raoul Greiner au
micro de Radio-Strasbourg.*

Au retour du printemps, alors que la nature sort de sa longue léthargie et que le soleil bienfaisant lance ses premiers rayons, quelle est celle ou celui qui n'a pas songé fuir la grande ville, ses bruits, sa vie trépidante pour aller au dehors, en montagne, puiser un air nouveau, sain, réparateur, en un mot s'échapper pour faire du tourisme?

Notre région, et en particulier les Vosges, de par leur situation géographique, s'offrent à nous remplir parfaitement ce but. Mais, ces hauteurs, comment les atteindre? A son époque, Jean-Jacques Rousseau préconisait les voyages à pied, les distances parcourues alors n'en étaient que plus belles. Notre siècle en a décidé autrement, les facteurs temps et longueur s'associant à celui de la vitesse, commandant au touriste de faire usage d'un engin réunissant ces trois conditions. Si vos moyens vous le permettent, prenez l'avion, encore que, fait paradoxal dans notre région, les Vosges soient zones interdites, ou bien alors une puissante voiture; enfin si vous êtes jeunes, aimez le sport et disposez d'un budget restreint, n'hésitez pas, le petit engin nerveux à deux roues qu'est « la moto », sera pour vous le moyen le plus pratique et le plus économique à la fois pour connaître les Vosges.

Partir à votre gré, vous arrêter où bon vous semble, passer partout, vous le pouvez aujourd'hui avec une bonne motocyclette. Au cours des dernières grandes manœuvres de l'Est, des expériences personnelles me permirent de constater qu'« la plus belle conquête de l'homme » se frayait un passage, le cheval-moteur passait lui aussi. La construction française avait ainsi trouvé la consécration de sa valeur qui d'ailleurs va chaque jour en progressant.

Si vous le voulez bien, nous admettrons que vous êtes déjà propriétaire d'une motocyclette, par conséquent titulaire du permis de conduire et assuré contre les accidents, mais que, ne possédant pas



A droite :
A Colmar, devant le
monument du
Général Rapp.

Ci-dessous :
Sur la route du
Grand Ballon.



encore un bagage kilométrique imposant vous allez petit à petit par des randonnées en montagne goûter aux joies touristiques. Vous profilez de votre dimanche pour mettre vos projets à exécution. Vous avez, la veille, au préalable, préparé votre itinéraire, étudié la carte, mesuré le nombre de kilomètres que vous comptez parcourir et fixé vos arrêts. Je me permets à ce sujet de vous rappeler quela *Commission du Grand Tourisme* a édité une carte au 200 000 des « Beautés de l'Alsace et des Vosges » sur laquelle chaque point important, chaque ville, chaque hauteur est signalée au touriste par un signe particulier lui facilitant largement ses recherches? Puis, passant à votre machine, et c'est là le plus essentiel, vous vous êtes assuré que le moteur fonctionnait normalement, vous avez vérifié la pression de vos pneus, réglé la tension de la chaîne, fait le plein d'huile et d'essence, jeté un coup d'œil sur les freins, constaté que votre nécessaire de réparations et d'outillage était bien en place, bref, pris toutes les précautions du motocycliste avisé. Il ne vous reste plus qu'à vous reposer afin de pouvoir partir frais et dispos le lendemain à l'aube.

Vos provisions de route seront mises au dernier moment dans le rucksack ou dans les sacoches de cavalerie fixées à l'arrière de votre machine. Vous n'oublierez pas d'emporter quelques morceaux de sucre et un peu de schnapps (cela peut être très utile en montagne). La boisson, précaution utile, on en trouve partout et c'est toujours encombrant. Prenez plutôt en bandoulière votre appareil photo; sans lui, pas de souvenirs durables.

Reste maintenant la question vestimentaire. Vous me direz : détail sans importance. C'est une grave erreur; comme dans tous les sports le motocycliste à lui aussi son dress. Ne pas être vêtu trop chaudement, mais assez. Vous verrez certains énérgumènes en été,

cheveux au vent et cols ouverts, vous dépasser à plein gaz. Ce sont ceux qui nuisent au sport motocycliste, ne suivez pas leur exemple. Un bon pull-over en laine sous un complet de sport est de rigueur, culotte en drap ou cuir ou pantalon golf, manteau de cuir ou caoutchouc imperméable, bottes de cavalerie, un bon cache-nez, une paire de lunettes de préférence en mica, protégeant bien, voilà l'équipement idéal et j'allais oublier l'essentiel, le casque protecteur — qui n'est pas comme le disent certains ignorants, porté par sonobisme — mais parce qu'en cas de chute il constitue la meilleure des assurances sur la vie. Equipé de la sorte, vous êtes à même de résister aux intempéries et paré contre les variations de température si fréquentes en montagne.

Si j'ouvre ici une parenthèse, c'est pour que mes amis les side-caristes ne croient pas que je les ai oubliés. Ils sont nombreux aussi à faire du tourisme. Leur side, petit baquet à la forme profilée, a l'avantage de permettre le transport, en plus des passagers, de tout un matériel qui ne se case pas aussi facilement sur une moto. Le side-car, mais c'est l'engin le mieux approprié pour faire du camping. Rien de plus facile que d'emporter votre sac de couchage, une toile de tente, et tout le matériel nécessaire à faire la cuisine. Vous vous installez alors comme des bohémien à l'orée d'une forêt de sapins, ou en bordure d'un lac aux eaux claires et paisibles, vous vous mettez convenablement à votre aise et vous n'avez pas besoin d'un garçon pour vous servir. Le soir, votre campement bien amarré à votre trois roues, ne risque pas de s'en aller. Seuls vous partez au pays des songes sous l'influence du grand air, une belle nuit d'été. Lorsque vous avez goûté à cette idylle champêtre une fois seulement, vous êtes à jamais conquis.

Mais en moto partirez-vous seul alors? J'en doute fort. A deux, partageant le-



Un coin charmant des Vosges, la route de Willers-Goldbach pendant une épreuve.

frais c'est beaucoup plus économique. Car je suppose bien que votre deux roues est muni d'un bon tand-sad et qu'il se trouvera toujours un camarade bien gonflé pour vous accompagner, que vous ne ménagerez pas en cas de crevaison et qui saura vous secourir en cas de défaillance, voir même une gentille passagère intrépide ajoutant un charme de plus à votre randonnée et, qui sait — mais cela est une autre histoire — deviendra par la suite la compagne de votre vie. Dans ces conditions ne croyez pas qu'une machine de forte puissance soit nécessaire.

La moto idéale pour le tourisme dans les Vosges doit être une bonne quatre chevaux, soupapes latérales ou culbuteurs bien au point. Moyennant une consommation légèrement supérieure de carburant, une 500 cmc. vous emmènera à deux sans la moindre défaillance.

Reste maintenant, et c'est là le plus difficile, la façon de la conduire sans trop fatiguer les organes et en obtenir le meilleur rendement.

Je ne puis malheureusement vous conduire à travers les Vosges comme un guide, vous emmener sur la route des Crêtes, au sommet du ballon d'Alsace ou sur les versants dénudés du Linge. Ce soin, je vous le laisse. De Strasbourg, de Colmar, de Mulhouse, du plus petit coin que vous habitez, vous pouvez en quelques heures vous rendre sur ces sommets. Petit à petit allongez vos étapes, les routes des Vosges ne sont pas dangereuses quoique fréquentées, quand on sait les parcourir avec maîtrise et prudence. Elles constituent au contraire par endroits le meilleur banc d'essai et de rodage d'une mécanique. Que faut-il donc pour que cette dernière vous donne satisfaction ?

La condition essentielle est de ne jamais trop fatiguer votre moteur. Si une côte se présente, et c'est fréquemment le cas dans les Hautes-Vosges, n'attendez pas que le cognement, indice du moteur qui étouffe, vous le rappelle, roulez en seconde

vitesse ; si la machine peine, réduisez l'avance à l'allumage et n'hésitez pas à passer à la vitesse inférieure. On n'est vraiment un bon conducteur en montagne que lorsqu'on sait bien faire usage de sa manette d'avance. Il ne faut jamais gravir une côte en prise à plein gaz. Si une longue descente se présente n'allez pas comme beaucoup mettre votre machine au point mort et dévaler le parcours en ne vous servant que de vos freins, ils ne tiendraient pas longtemps. Laissez à votre moteur le temps de refroidir, au besoin arrêtez-vous s'il est neuf, puis prenez la vitesse la mieux appropriée, sans jamais laisser emballer. Aux tournants masqués tenez toujours votre droite, avertissez à temps de votre présence, il faut compter avec ceux qui ne respectent pas le Code de la route, et se croient seuls. Ailleurs, ne doublez que si le champ est vraiment libre ; en un mot, restez toujours maître de votre machine. Voilà, je crois, les principes essentiels du bon conducteur ; j'oublie certes sûrement encore quelque chose : soyez sobre, de là dépend en grande partie la durée de votre existence si vous pratiquez vraiment la moto en fanatique.

Le tourisme en motocyclette n'est pas une course de vitesse. 40 km. de moyenne dans l'heure et moins, voilà ce qu'il faut réaliser pour jouir du paysage, pour s'emplir les poumons d'air pur et vivifiant, pour garder le souvenir vivant des lieux que vous avez traversés.

Demandez à l'un des 1.800 motocycliste réunis au Rallye monstre du

**Voyez dans les pages
d'annonces la liste des
ouvrages en vente à la
Librairie de Moto-Revue**

Ballon d'Alsace, il y a quinze jours, ce qu'il en pense ?

Partant de ce principe vous ménagerez votre santé et votre fidèle monture, vous ferez de votre plaisir un sport qui deviendra petit à petit une nécessité.

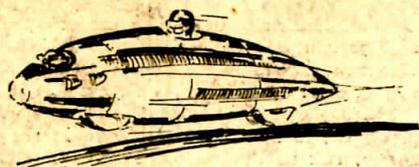
Si tout effort demande une dépense physique et pécuniaire, celle que vous engagerez sera minime car c'est encore, des sports mécaniques, la moto qui coûte le moins cher. Pour être motocycliste, pour rester motocycliste, il faut un certain dédain du confort à tout prix et avoir, comme l'a si bien dit le globe trotter Robert Sexé, « d'autres rêves que le désir de ce petit coffre vitré à roulettes, où, ventre en avant, le dos cintré, bien à l'abri du vent, du soleil et des fameux rayons violets, derrière un volant on voudrait s'accroupir... » Au guidon d'une moto vous connaîtrez des joies que l'automobiliste n'éprouvera jamais.

Je suis parti un jour à la découverte des Vosges... j'ai découvert des lacs, des forêts, des clairières, des versants tachés de petites croix blanches, partout des coins reposants, enchanteurs. Les Vosges, montagnes rêvées pour le tourisme, je les ai parcourues dans tous les sens, chaque année je leur suis fidèle, elles sont si attirantes !

Chers auditeurs, et je m'adresse en particulier à ceux qui pratiquent, je vous souhaite à votre tour de tenter l'expérience. Partir dans leur décor, ce n'est pas comme l'a dit le poète « mourir un peu » mais au contraire vivre beaucoup. Puissiez-vous faire de grandes sorties, abattez de longs rubans de route en un jour, traversez des frontières avec facilité et même tenter des raids, la fatigue ne sera qu'éphémère en comparaison du bien-être et des enseignements que vous aurez retiré d'inoubliables randonnées.

Raoul GREINER.

LA MOTO FUTURE



DES études sur le profilage et l'amélioration de la moto ou du cyclecar, données par nos lecteurs, et relève plusieurs détails raisonnables et réalisables. La campagne en faveur du cyclecar est des plus judicieuses, et aboutira je pense à un résultat des plus encourageants.

Le trois-roues « tout à l'arrière » tant prôné est, celui qui s'approche le plus de l'aérodynamisme et qui laisse supposer une amélioration aussi pratique que théorique, ce qui, immanquablement, donnera une grande économie au point de vue dépense en carburant. Si l'on prend son projet et que l'on calcule sa résistance due à l'adhérence des roues, au frottement des roulements et à la résistance de l'air, sa résistance totale s'élèvera à 38 kgs. à la vitesse de 28 ms. soit 100 kmh. La puissance au C.V. sera de $38 \times 28 = 15$ C.V. environ.

75

C'est la puissance fournie par un 500 cmc. de série, et cela laisse supposer que la consommation montera à 4 litres aux 100 kms. avec un maximum de confort.

La seule difficulté qu'y trouveront les lecteurs sera son prix d'achat qui sera obligatoirement supérieur à celui d'une moto, et légèrement inférieur à celui des pétrolettes dernières nées.

Le vrai motocycliste sera toujours légèrement adverse à la théorie 3 roues et son amour-propre le retiendra toujours à la solution de « l'œuf en équilibre » sur deux roues.

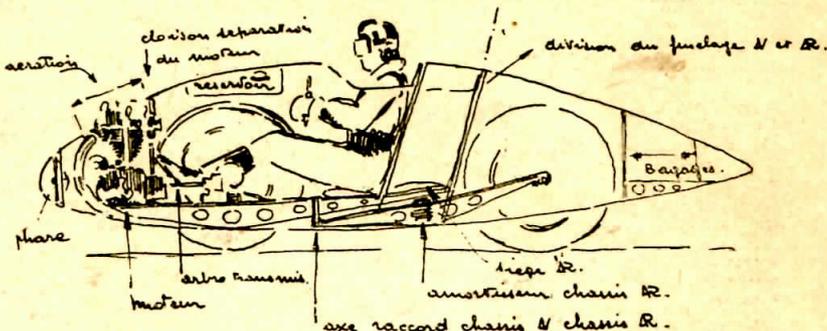
Or, les motos actuelles permettent à de nombreux téméraires d'atteindre le 120 à l'heure sur des machines qui ne sont guère taillées pour de tels exploits. Il est indéniable que leur structure ne leur permet pas une assez grande souplesse pour absorber totalement les ondulations de la route et que la moindre défaillance ou le moindre accident à cette vitesse envoie promener le patient en des lieux éloignés (un commencement de shimmy de la mième m'a valu une casure du crâne il y a 3 mois).

Que la moto soit un engin agréable, il n'y a pas de contestation. Entretien presque nul, marche très régulière, dépense minime. Là où elle perd sa valeur c'est dans la vitesse. Que l'on percute quelque part, et c'est l'envol la tête la première qui ira porter sur un objet qui, immanquablement, sera dur ou tranchant. Le résultat, inutile de le dire, sera des moins encourageants.

Y aura-t-il autant de différence entre la moto moderne et la moto future, qu'il en existe entre nos machines actuelles et le tricycle au pétrole de 1891 dont nous parlons par ailleurs. Notre collaborateur M. Mineg a cherché à se rendre compte de l'évolution possible.

La force des choses veut que les plus faibles soient toujours dominés par les plus lourds et nous verrons qu'un cycliste renversera un passant, qu'un motocycliste écrasera un cycliste, qu'un chauffeur emboutira le motocycliste, qu'un train écrasera l'auto, etc., etc...

Or, la circulation de nos jours est devenue chose précieuse, et l'on s'efforce dans chaque classe de véhicule d'améliorer la sécurité tout en diminuant les dépenses d'entretien et en augmentant l'économie des carburants.



La moto, de nos jours, répond à quelques-unes de ces considérations, mais il me semble que l'on pourrait encore améliorer la branche sécurité... de l'homme !

Lors de mon accident, ma machine n'eut absolument rien. Mais moi, j'allai finir dans le coma, dans une clinique. Je n'y ouvris l'œil qu'au sixième jour. Et l'accident ne survint guère à cause d'un dépassement ni pour éviter quelqu'un... il survint tout, seul. Or, que cela se fut produit en auto, il me semble que la carrosserie eut pris quelque chose, mais que le conducteur s'en fut tiré avec quelque émotion ! C'est tout.

Ce qui diminue la moto, c'est son insécurité à bord. Rien pour se retenir. En avion, une ceinture permet de rester collé au siège, même en cas de capotage. En moto on passe au-dessus du guidon avec légèreté. Il me semble d'ailleurs que ce principe « d'arrimage » serait tout aussi bon à l'auto qu'à la moto. Une collision aura toujours comme résultat de transformer notre inertie du corps en mouvement, en force propulsive à l'arrêt brusque du véhicule. De là les défonçages des poitrines sur le volant et les vols majestueux des motocyclistes.

Une solution qui étonnera les lecteurs

de « Moto-Revue » et qui soulèvera leurs objections, fera suite à ce qui précède.

Il faut assoir le pilote plus confortablement et le rapprocher du sol afin que le centre de gravité se trouve le plus bas possible.

Il faut placer le moteur à l'avant, tout comme l'auto afin de servir à l'occasion comme masse de choc.

Il faut la carrosser et lui faire un habillage afin de la soustraire, en cas de chute, à un contact direct avec le macadam.

De tout cela on pourra, par une juste position des objets, tirer un dernier avantage : la finesse des lignes !

Mes expériences ont toujours eu pour but de tirer un maximum d'avantages sur ce qui nous entoure.

C'est ainsi que depuis des années je m'adonne aux expériences du vol à voile, aviation des plus scientifiques puisque se réalisant sans le secours du moteur et qui exige des connaissances profondes de l'atmosphère ! Je suis arrivé à réclamer mon planeur de performances qui ne

pèse que 44 kilogs et m'a permis de parcourir 13 kms. en vol à voile, record du Maroc.

Il y a aussi l'apparition de ma voile marine aérodynamique qui suscita beaucoup de palabres en Europe. Ses résultats ? Elle donne 3 fois plus de force propulsive qu'une voile normale de même surface.

Nous voyons donc que l'étude aérienne de tout véhicule en mouvement a beaucoup plus d'importance que nous ne lui avons accordé jusqu'à ce jour ! Un exemple ? Etudions chiffres en mains ce que demande comme puissance une motocyclette normale à 100 kmh., et ce que demanderait une machine comme celle qui illustre cet article.

Les résistances se subdivisent :

1° Résistance au sol :

$$R = \frac{N P}{2}$$

où N est un coefficient dépendant de l'état du sol : 0.012 dans le meilleur cas.

2° Celle des roulements.

3° Celle de l'air.

4° Résistance de la transmission.

En posant nos calculs, nous avons :

$$1^{\circ} \text{ Résistance au sol : } \\ \frac{0,012 \times 200 \text{ kilogs} = 3 \text{ kgs. } 400}{0,70}$$

(200 kgs. poids moto et personne; 0,70 somme des rayons des deux roues).

2° Frottement = $\pi d P f$ où d est le diamètre de la fusée, P la charge; f le coefficient de frottement, D diamètre de la roue ou

$$h = \frac{f d}{D} P = 0,002 \times 200 = 0 \text{ k } 600$$

3° Résistance de l'air à 100 kmh. = $0,08 S V^2$ sur A (A angle d'inclinaison du corps) = $0,08 \times 0,50 (28)^2 = 31 \text{ kgs. } 400$.

4° Résistance transmission environ 10 0/0.

Résistance totale d'un motocycliste à 100 kmh. :

$$3.400 + 0.600 + 31.400 = 35.400 \\ + 10 \text{ 0/0} = 40 \text{ kgs.}$$

La puissance nécessaire sera :

$$N = \frac{RV}{75} = \frac{40 \text{ kgs} \times 28 \text{ ms}}{75} = 15 \text{ CV}$$

C'est la puissance réelle fournie par un 350 cmc. à culbuteurs! C'est ce qui permet à tant de motocyclistes de faire du 100 à l'heure pleins tubes. Nous voyons donc que tout ce qui précède répond à la réalité.

Maintenant, transportons notre problème sur la moto de l'avenir à laquelle nous avons adapté un profilage qui habille toute notre machine et conducteur et dont la pointe avant de pénétration est constituée par le... phare!

1° Résistance au sol comme la précédente 3 kgs. 400

2° Frottement au sol comme la précédente 0 kgs. 600

3° Résistance de l'air sur forme profilée :

$$0,008 \times 0 \text{ m}^2 \cdot 6 \times (28)^2 = 3 \text{ kgs. } 772$$

(0,008 coeff. de résistance sur forme profilée, 0 m². 60, surface maître couple; 28, vitesse à la seconde)

$$7 \text{ kgs. } 772$$

$$+ 10 \text{ 0/0} = 8 \text{ kgs. } 500.$$

La puissance ?

$$N = \frac{8,500 \times 28}{75} = 3 \text{ CV } 200$$

soit 4 fois 1/2 de moins.

Cela vous étonne? C'est normal. Pourtant je n'ai exagéré aucun chiffre et les théoriciens pourront confirmer mes dires.

Deux solutions se présentent :

Soit diminuer la puissance actuelle et adopter un 100 cmc. qui permette le 100 kmh.,

Soit conserver notre 350 cmc. et nos 15 C.V. et voir la vitesse possible :

$$15 \text{ CV} \times 75 = \frac{1120 \text{ kilogrammètres}}{56 \text{ ms}} = 20 \text{ kgs}$$

de ces 20 kgs. de résistance totale, nous retirerons les résistances du sol et des frottements, soit 16 kgs. environ qui seront la résistance de l'air.

Connaissant le coefficient de traînée K soit 0,008 et le maître couple 0 m². 60,

A propos de la transmission par chaîne

BIEN rares sont les motocyclistes qui tiennent une comptabilité et qui savent après quel kilométrage exact il faut remplacer les pneus et les chaînes. Ils sont, après tout, bien excusables.

Faire de la moto n'est pas se libérer d'un certain nombre d'entraves et de soucis et jouir d'une indépendance totale. S'il faut dresser la comptabilité des kilomètres, de l'essence, etc., n'est-ce pas substituer une servitude à d'autres servitudes.

Mais, faute de mesures exactes et d'expériences précises, nous sommes entraînés à juger sur de simples impressions et nous constatons sur certains points des divergences d'opinions assez surprenantes. Chaîne ou transmission acatènes ont leurs adversaires et leurs partisans, mais cela n'empêche ni l'une ni l'autre de survivre à toutes les discussions. Soyons bien sûrs que si l'une ou l'autre avait accusé, sur tous les points une nette supériorité, la question eût été tranchée. Laissons de côté les grands mots et considérons les faits qui seuls comptent.

Un constructeur anglais a fait un essai de quelque 32.000 kilomètres. La machine était une 350 à culbuteurs. La machine a été pilotée par plusieurs conducteurs. Au cours des 32.000 kilomètres, la chaîne primaire et la chaîne de dynamo ont été réglées seulement deux fois. Après les 32.000 kilomètres, la chaîne primaire et la chaîne de dynamo furent envoyées

au fabricant. Celui-ci a mesuré l'allongement de ces deux chaînes. L'allongement de chaîne primaire était de 0,20 0/0 et celui de la chaîne de dynamo de 0,25 0/0.

Or, le fabricant estime que le remplacement ne devient nécessaire que si l'allongement est de 2 0/0. On voit donc que ces chaînes n'avaient, après 32.000 kilomètres, fourni qu'une assez faible partie de leurs services. Il est vrai que sur la machine en question, la chaîne primaire et la chaîne de dynamo fonctionnaient dans un bain d'huile.

La chaîne de magnéto qui fonctionne sous carter, mais sans bain d'huile, accusait une plus forte usure, 0,5 0/0. Elle avait donc atteint le quart de son existence utile.

Quant à la chaîne secondaire qui fonctionne sans protection, elle dut être remplacée après 29.000 kilomètres. Son allongement était alors de 2,9 0/0, donc supérieur à l'allongement licite. Le constructeur de la machine conclut que ce n'était pas la chaîne primaire fonctionnant en bain d'huile qu'il fallait critiquer, mais la chaîne secondaire fonctionnant sans protection et sans bain d'huile. Mais un bon carter de chaîne à bain d'huile est difficile à établir et trop coûteux.

Nous n'avons pas à nous plaindre si une chaîne secondaire peut, avec quelques soins, fournir plus de 25.000 kilomètres.

$$V^2 \text{ sera obtenu par } 0,008 \times 0,6 = 0,0048. \\ \frac{16 \text{ kg}}{0,0048} = 56 \text{ mètres sec.} = 200 \text{ kmh.}$$

Nous avons sauté du simple au double avec la même puissance. Sans commentaires.

Une chose dans tout ça : une machine pareille permettra-t-elle d'atteindre cette vitesse avec un poids relativement faible? Je ne le crois pas; mais ce qui est certain, c'est que la finesse de ses lignes lui permettra d'atteindre de grandes vitesses avec une démultiplication plus grande.

Exemple : la 15 C.V. actuelle accomplira les 100 ms. en une heure. Elle consommera ses 4 litres d'essence. à 15 C.V. future accomplira ses 100 kms. en une demi-heure. Elle aura consommé 2 litres d'essence. Economie : moitié temps; moitié carburant.

En aviation on a suivi le même chemin. On s'est attaché à réaliser des appareils beaucoup plus fins et plus rapides, munis de moteurs de puissance égale. Ce qui, pour nous, il y a 4 ans était un grand exploit d'atteindre le 200 kmh. par les appareils de chasse, est devenu aujourd'hui chose courante pour l'appareil de bombardement.

Il appartient aux constructeurs de tenir compte de la réalisation de cette... fusée et d'en déterminer les détails de construction. Le pilote est assis sur un châssis

qui supporte le moteur et au milieu duquel se trouve la roue AV. Cette roue avant est reliée au moteur par un arbre, et suspendue élastiquement au châssis. Aussitôt après cette roue, se trouve l'axe de raccordement du châssis arrière sur lequel est fixée la roue AR.

La roue avant sera donc motrice, directrice et supportera le pilote. La chasse de cette roue n'aura plus sa raison d'être puisqu'elle sera motrice et que la force de propulsion ne lui vient plus de l'arrière.

Le fuselage sera en deux parties et aura sa coupure derrière le pilote, et chaque partie sera liée aux deux châssis : partie AV avec châssis AV, partie AR sur châssis arrière. Pour tourner, le châssis AV réagit sur le châssis AR au moyen d'un volant et de guignols. Un régulateur déclenchera aux faibles vitesses un support en V muni de petites roues qui garderont l'équilibre de la machine. En vitesse, ce régulateur les rentrera dans le fuselage sans que le pilote ait à intervenir. Nous adoptons ici la solution des avions à train d'atterrissage éclipable.

Voilà, pour les lecteurs de « Moto-Revue » des précisions et des vues sur les futures réalisations qui, espérons-le, ne tarderont pas.

Michel MINEG.

AU MONT VENTOUX

La course de côte du Mont Ventoux est une épreuve classique et qui réunit chaque année de belles équipes de coureurs.

Dimanche dernier, les records ont été battus dans toutes les catégories. En 250 c'est Braccini (Terrot) qui a gagné 33 s. 1/5 sur le précédent record. En 350, Onda (Magnat-Debon), gagne 31 s. 3/5, et en 500, Berthier (X...) 1 m. 3 s. 3/5.

Voici les résultats complets :

350 cmc. — 1. R. Braccini (Terrot), 17 m. 32 s., moy. 73 kmh. 916 (record battu; ancien record: 18 m. 5 s. 1/5); 2. Bourquin (Monet-Goyon), 17 m. 35 s. 1/5; 3. Nougier (Magnat-Debon), 18 m. 2 s. 4/5; 4. Berlie (Excelsior); 5. Varrot (Rudge-Stylson).

500 cmc. — 1. Onda (Magnat-Debon), 16 m. 25 s. 1/5, moy. 78 kmh. 689 (record battu; ancien record: 16 m. 56 s. 4/5, par le même); 2. Champetier (Kœhler-Escoffier), 17 m. 29 s. 2/5; 3. Braccini (Terrot), 17 m. 31 s. 3/5; 4. Bernard (Terrot).

250 cmc. — 1. Berthier (X...), 15 m. 25 s., moy. 84 kmh. 065 (meilleur temps, record battu; ancien record: 16 m. 28 s. 3/5); 2. Boetsch (Terrot), 15 m. 30 s.; 3. Rey (Magnat-Debon), 18 m. 14 s.

LE GRAND PRIX D'ITALIE

Cette importante compétition aura lieu le 27 septembre sur l'Autodrome de Monza. Les engagements ne sont pas encore ou complet, il s'en faut, mais d'ores et déjà la qualité des participants permet de prévoir une intéressante lutte.

Les premiers inscrits sont :

250 cmc. — Alberti Raffaele (Benelli); Benelli (I et II); Arthur Geiss (D.K.W.-Auto-Union); Ginger Wood (New-Imperial).

350 cmc. — Paul Boetsch (Terrot); E.A. Mellors; Fleischmann (N.S.U.); Mario Benigni; Ugo Chiesa (Norton).

500 cmc. — Paul Boetsch (Terrot); René Milhous (F.N.); Haussens Charlier (F.N.); Otto Ley (B.M.W.); Karl Gail (B.M.W.).

LE GRAND PRIX DU MANX AMATEURS

Cette manifestation, considérée comme le T.T. anglais des amateurs, a débuté mardi 8 septembre sur le difficile circuit de l'île du Man — le même qui est utilisé pour le T.T. anglais des experts — par l'épreuve des « Juniors ».

Cann et Blythe (Norton) menèrent au début de la course. Sur la fin, Munks prit le commandement et le conserva jusqu'à l'arrivée.

Résultats. — 1. Munks, 3 h. 47 m. (117 kms. 630); 2. Blythe (Norton).

Le nouveau trophée offert au vainqueur des Lightweights, par la famille Pirie, en souvenir de D.J. Pirie, victime d'un accident mortel l'an passé, fut gagné par D. Parkinson, sur Excelsior, en 34 m. 27 s. (moy. 104 kmh. 668), après avoir mené toute la course.

L'épreuve des « Seniors », qui devait se courir jeudi 10 septembre, a dû être remise à cause du brouillard. Elle a été disputée vendredi après-midi 11 septembre par un temps splendide. A. Munks, le vainqueur des Juniors, mardi, a fait

LE SPORT

coup double en gagnant cette épreuve sur Norton. Voici les résultats :

1. Munks (Norton), 2 h. 52 m. 14 s. (moy. 125 kmh. 425); 2. Blythe (Norton), 2 h. 52 m. 24 s.; 3. Bills (Norton), 2 h. 53 m. 39 s.; 4. Mac Ewan (Norton), 2 h. 56 m. 17 s.

Magnifique performance des Norton, qui prirent la tête dès le départ et enlevèrent les quatre premières places.

CASQUE D'OR DE TCHECOSLOVAQUIE

La classique course sur pelouse, épreuve internationale, dite le Casque d'Or de Tchecoslovaquie, aura lieu le 27 septembre sur la piste ovale de l'hippodrome de Pardubice, dont la longueur est de 2.400 mètres, la largeur de 25 mètres dans les lignes droites et de 35 mètres dans les courbes. Cette course est une épreuve de vitesse se composant de deux parties: Course éliminatoire et Compétition pour le VIII^{me} « Casque d'Or de Tchecoslovaquie ».

Cette compétition est ouverte à tous les licenciés internationaux. Les motocyclettes seront réparées comme suit: 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., et 600 cmc.. Ces différentes classes prendront part, l'une après l'autre, à l'éliminatoire, en commençant par la plus grosse cylindrée. Chaque classe courra 7 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Puis le VIII^{me} Casque d'Or sera couru également sur 7 tours, par les mieux placés des éliminatoires. Toutes les classes y prendront part à la fois. La différence entre les résultats de chaque classe sera compensée par un handicap de temps.

La course finira 30 secondes après l'arrivée du vainqueur.

Le VIII^{me} Casque d'Or de Tchecoslovaquie, orné de diamants, sera remis au vainqueur de l'épreuve de ce nom et restera sa propriété.

LES OBSEQUES DE PEAN

Les obsèques de Péan ont eu lieu lundi dernier à Puteaux. La levée du corps eut lieu à son magasin, au milieu d'une foule d'amis venus apporter un dernier hommage au sportif consciencieux et loyal que fut le regretté Paul Péan. Un char plein de couronnes précédait le corbillard. Nous relevâmes les inscriptions de la ville de Courbevoie, des cycles Peugeot, des Agents du Cycle et de la moto, de l'Union Motocycliste de France, de l'A.M.C.F., du M.C.F., de son club A.M.C.I.F., ses amis, de l'Autodrome, de l'Amicale des coureurs motocyclistes et automobilistes de France, de la Sté Dunlop, de Moto-Revue, etc...

Remarqué les anciens camarades et amis, MM. G. Joly, Coutant, Brunet, Richard, Gillard, Gaudet, Meunier, Fleurot, Lézin, Perrin, Ludovic Feuillet, de la Maison Alcyon, Cadot, Mauve, Lefèvre, Golaz, Violet, Stoefel, Martin, Divo, René Thomas, Dugand, Fourreau, Letorey, Perrot, le Directeur de Motobécane, le Comité et les membres du M.C.I.F., Neveu, Sipleers, Benoist, Duclos, Bertrand, Audiat, Duchène, Narcy, Roger, Compain, Lafragette, Bainguin.

Moto-Revue était représentée par son directeur, M. Lacombe.

Le corps fut conduit à l'église N.-D. de la Pitié de Ste Mathilde, puis inhumé au cimetière de Puteaux, où des discours émus furent prononcés par M. Grisoni, maire de Courbevoie, et Robert Sénéchal, au nom de l'U.M.F., du M.C.F. et de l'association des coureurs motocyclistes de France.

A sa famille, Moto-Revue adresse à nouveau ses condoléances les plus émuës.



Au Concours d'Élégance de Charbonnières, c'est M. Betheder, du M.C. Rhodanien qui, parmi de nombreux concurrents, a obtenu le Grand Prix d'Honneur et tous les suffrages du public avec son équipage Gnome-Rhône, side Bernardet.

LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE: REDOUBLEZ DE PRUDENCE.

LES 6 JOURS INTERNATIONAUX

Au moment où nous mettons sous presse, les Six Jours Internationaux sont terminés. Ce sont les Anglais qui ont remporté la victoire, enlevant le Trophée International devant les Allemands, et le Vase d'Argent devant les Hollandais. L'épreuve a été des plus dures ; dans notre prochain numéro, nous en donnerons un compte-rendu détaillé.

De notre correspondant F. Dumont :

Arrivé hier soir à Freudensstadt, j'ai assisté au pesage, ou plutôt au poinçonnage des machines (au moyen d'un vernis spécial qui a eu lieu hier après-midi et aujourd'hui depuis 8 heures jusqu'à 16 heures environ.

L'équipe française s'est présentée au complet et adresse aux lecteurs de « Moto-Revue » ses bonnes salutations, de même que M. Printemps et le Dr Castel (ce dernier occupant les fonctions de membre du Jury, représentant de la France).

Ce soir, à 6 heures, a eu lieu la cérémonie de présentation des concurrents à M. le Major Hünlein, chef du sport motorisé en Allemagne. Cette cérémonie, réhaussée par la présence d'un corps de gardes d'assaut et des membres de la Reichswehr, participant eux-mêmes à l'épreuve, a été impressionnante.

Elle a eu lieu sur la Place du Marché, où troupe et concurrents formaient un grand carré au sommet duquel se trouvait une estrade.

De cette estrade, le Major Hünlein adressa quelques paroles, faisant un rapide historique de l'épreuve.

Les concurrents de chaque nation étaient placés derrière le drapeau de leur pays, drapeau tenu par un jeune éclaireur. Toutes les maisons entourant la



Bernard, sous la pluie, traverse Reichental, pendant la première journée des Six Jours.

place étaient décorées de drapeaux et d'une guirlande de lampes électriques.

Le Major Hünlein salua l'un après l'autre

les chefs des différentes délégations internationales et serra la main à tous les membres de l'équipe de France.

Selon les dires, l'épreuve sera extrêmement difficile. Plusieurs des chemins que les concurrents devront utiliser sont des sentiers de forêt destinés au « glissement » des bois.

Dès demain, nous saurons ce qu'il en est.

Jusqu'à vendredi soir, l'équipe française loge à l'Hôtel Rappen, à Freudensstadt. Samedi soir, le quartier général sera transféré à Garmisch.

F. DUMONT.

De Bernard :

Il n'est certes pas facile pour un concurrent des « Six Jours Internationaux » d'être tout à la fois, concurrent et correspondant pour un journal ou une revue.

Hier au soir, par exemple, il m'aurait même été impossible de tenir le crayon, j'étais trop épuisé par les efforts de la journée.

J'essayerai cependant de retracer en quelques mots les 4 premières étapes :



Opération de contrôle d'une machine.

NE COMPTEZ PAS SUR VOS REFLEXES. MEFIEZ-VOUS DE CEUX DES AUTRES

Premier jour : De Freudenstadt à Freudenstadt, étape de 350 kilomètres à travers la Forêt Noire, par des chemins détrempés, dans une boue grasse et par la pluie. Rien ne fut épargné aux concurrents, ni les sentiers de forêts, ni la traversée de champs, les descentes rapides sous bois, les escalades de chemin rocailleux et abrupts, si étroits que les sidecars ne passaient qu'au prix d'énormes difficultés. Le résultat fut 10 0/0 d'éliminés (25). Dans l'équipe française, relevons l'élimination de Naas, par suite de rupture de fourche.

Deuxième journée : De Freudenstadt à Freudenstadt, 392 kms. 5 de terrain semblable au premier jour de l'épreuve.

Brouillard, puis beau temps. 14 éliminés.

Il restait, à la fin de cette deuxième journée, 206 concurrents en course, dont 109 seulement non pénalisés.

Dans l'équipe française, Narcy était éliminé par suite de rupture de frein, ainsi que Passet pour rupture de chaîne. Seuls demeurent en course : Pahin, avec 1 point de pénalisation obtenu à une course de côté le premier jour et Bernard avec 14 points.

Troisième journée : De Freudenstadt à Garmisch, soit 395 kms. par une pluie battante. Terrain glissant et dangereux, toujours dans la boue des forêts et des champs. 11 éliminés.

Pahin et Bernard continuent ; Bernard a obtenu, ce jour, 13 points de pénalisation.

Quatrième journée : De Garmisch à Garmisch, par Königau, 467,5 kms., mais des routes assez bonnes, entr' autre 150 kms. d'autostrade.

Pas de changement dans l'équipe française. Bernard, 2 points.



Au parc fermé, lors des opérations de contrôle des machines, la veille du départ.

× ×

On sait qu'il avait été question de donner aux motos engagées dans les Six Jours Internationaux des couleurs « nationales » ainsi qu'il en est dans les courses d'automobiles. Le projet n'était évidemment pas très pratique. On s'en est donc tenu à une distinction, en ce qui concerne la couleur, du numéro des coureurs.

Ainsi les Français ont des numéros blancs sur fond bleu, les anglais blanc sur rouge, les allemands rouge sur blanc, les italiens blanc sur rouge, les Belges noir sur jaune, etc...

Afin de permettre à nos lecteurs de « repérer » l'équipe française sur les photos de cette course, nous leur donnons ci-dessous les numéros de nos coureurs :

- 25 — Bernard, Gnome-Rhône-Bernardet.
- 145. — Naas, Gnome-Rhône.
- 151. — Narcy, Peugeot.
- 175. — Passet, Motobécane.
- 219. — Pahin, Peugeot.

× ×

Le parcours des Six Jours, assez compliqué pour des étrangers, a été marqué tout au long, et afin d'éviter les confusions entre les parcours quotidiens, les flèches indicatrices sont de couleurs différentes pour chaque journée de l'épreuve. Elles sont, le premier jour : noires sur fond blanc, le second : rouges, le troisième : jaunes, le quatrième : vertes, le cinquième : noires à nouveau, et le sixième : rouges.



Une vue générale de Freudenstadt, dans la Forêt Noire, théâtre des Six Jours Internationaux.

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Nous nous excusons auprès des lecteurs qui nous ont écrit pour obtenir des renseignements. La préparation du numéro-album du Salon absorbant complètement nos services, il nous sera absolument impossible de leur répondre avant une dizaine de jours.

D'autre part, aucuns renseignements ne seront donnés à nos bureaux pendant toute la durée du Salon.

DIMANCHE PROCHAIN 27 SEPTEMBRE

La Course de la Côte Lapize

C'est dimanche prochain 27 septembre qu'aura lieu la classique épreuve organisée par l'Association Moto-Cycliste de France, l'Automobile-Club de l'Île de France, sous le patronage du « Journal ».

Cette course de côte, la seule existant maintenant dans la région parisienne, se déroulera de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures, dans la fameuse rampe « Lapize », bien connue des habitués de Montlhéry.

Le départ a lieu au virage des Bruyères, l'arrivée au Mirador, et ce banc d'essai remarquable offre sur ses 800 mètres de longueur un pourcentage de montée de 3, 10, 12 et 5 0/0. A mi-côte, son virage bien dessiné met à l'épreuve la virtuosité des conducteurs. Il sera intéressant de suivre l'assaut de cette grimpe attaquée non pas comme habituellement par les cyclistes, mais cette fois par les véhicules à moteurs.

Les voitures de course, de sport, de tourisme, réservées aux Membres de l'A.C.I.F., les motocyclettes, les sidecars et les cyclecars, de toutes catégories et cylindrées vont s'en donner à cœur-joie, durant cette journée sportive. L'organisation a prévu en effet que chaque concurrent pouvait effectuer 3 tentatives et que seule la meilleure montée comptait pour le classement. De cette façon, les performances seront portées au maximum. Les records seront certainement culbutés.

Les temps seront pris officiellement par les chronomètres de l'A.C.F., MM. Fourreau et Mathis. Un service de haut-parleurs parfaitement organisé tout le long de la côte fournira les renseignements de course et les résultats au fur et à mesure des tentatives qui se succéderont sans interruption aux heures indiquées plus haut.

A l'heure où nous mettons sous presse, près de 80 inscriptions ont été régularisées (44 en motos-sidecars-cyclecars et 35 en voitures). Engagements qui nous promettent du beau sport en nous assurant déjà d'environ 200 montées.

Tout le gratin des spécialistes de vitesse sera là et les meilleurs champions des 2, 3 et 4 roues seront présents dimanche à Montlhéry pour assurer le succès de la classique épreuve.

Rappelons que le record général de la côte appartient au sympathique champion Georges Monneret qui, l'année dernière, dans un style éblouissant, le monta avec sa rapide Monet-Goyon 500 cmc., à 102 kilomètres 128 de moyenne horaire, ayant accompli les 800 mètres de la fameuse grimpe en 28 secondes 1/5, départ arrêté. Monneret aura à cœur, cette année, de conserver et d'élever son record, soit avec sa 500 ou sa 1.000 cmc. Cela nous promet de belles envolées.

Précisons que l'entrée de l'Autodrome sera au prix uniforme de 10 francs. Les

garages au tarif de 5 francs les voitures, 3 francs les motos, 2 francs les vélos et, choses intéressantes, ils seront organisés juste e haut de l'arrivée, à la fin de la lancée. Il y aura également, pour les spectateurs, une buvette au parc de départ des Bruyères qui sera le quartier général de l'organisation.

Voici les engagés en motos, sidecars et cyclecars, avec leurs numéros de course :

Motos 125 cmc.

1. Maucourant (MR); 2. X... (Prester); 3. Duc André (AMCF); 4. Maurice (SMCP).

Motos 175 cmc.

6. Chocat (Magnat-Debon); 7. Dorion (Terrot); 8. Richardson (Terrot); 9. X... (MM); 10. Baudart (MC Paris); 11. Delaherche (SMCP); 12. Alban (SMCP).

Motos 250 cmc.

14. X... (Terrot); 15. Feuillaine (X...); 16. Lefèvre (AMCF); 17. Martin (AMCF); 18. Gérard (SMCP).

Motos 350 cmc.

21. Le Roy (Terrot); 22. Marrié (X...); 23. Feuillaine (X...); 24. X... (X...); 25. X... (Norton); 26. Houlbert (AMCF); 27. Laporte (AMCF); 28. Rouchy (MC Paris); 29. Ferrand (MC Dieppe).

Motos 500 cmc.

31. Monneret (Monet-Goyon); 32. Richardson (Saroléa); 33. Venin (Saroléa); 34. Poitte (New-Imperial); 35. X... (BSA); 36. Gabreau (Norton); 37. Vinjen (AMCF); 38. Bacou (AMCF); 39. Boinel (MC Paris); 40. Guérin (SMCP).

Motos 1.000 cmc.

42. Monneret (X...).

Sidecars 350 cmc.

44. Adnet (Motobécane); 45. Kiéné (Sunbeam); 46. X... (Norton).

Sidecars 600 cmc.

50. Voivenel (Jap); 51. Doiseau (Norton); 52. Debée (SMCP).

Cyclecars 3 roues 500 cmc.

54. Rossignol (L.R. Jap).

Cyclecars 3 roues 750 cmc.

56. Rémond (X...).



Un départ de la course de la Côte Lapize en 1935. Le chronomètreur vient de donner le signal, et le concurrent démarre, moteur à plein régime.

**N'OUBLIEZ PAS DE RETENIR DÈS MAINTENANT
VOTRE EXEMPLAIRE DU NUMÉRO-ALBUM
DU SALON DE MOTO-REVUE**

**Moto-Revue occupera au Salon de l'Automobile du 1er au
11 Octobre le Stand No 10**

NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRÊTER OU CHANGER DE VITESSE

NON ! elle n'est pas dangereuse...

Je suis allé passer quelques jours dans ma famille en Touraine et, tout naturellement, c'est par la route, en moto, que j'ai fait ce voyage dans le Jardin de la France. Entre nous, j'ai réalisé les 204 kilomètres de Paris-Amboise en 2 heures 40, ce qui donne une moyenne horaire de 75 kmh. 500. Nous sommes loin des moyennes fantastiques de certains de nos lecteurs et j'avoue que l'on pourrait faire beaucoup mieux sur ce parcours. Mais je prends toujours le moins de risques possibles, malgré un bon casque, et les jours de fêtes je me méfie beaucoup des « conducteurs du dimanche ».

Mais le fait n'est pas là. À mon arrivée, je trouvai un vague parent venu là passer également quelques jours et qui fut littéralement sidéré en me voyant descendre de moto. « Comment, me dit-il, mais tu possèdes une motocyclette, tu roules avec ça et tu viens ainsi de Paris. Mais tu es fou mon garçon, c'est extrêmement dangereux, tu finiras par te tuer comme tant d'autres, comme tous les malheureux dont on lit chaque jour les noms dans les journaux ».

J'ai consacré des heures à essayer de convertir mon parent, à lui dire que la moto n'est non seulement pas plus dangereuse que les autres engins mécaniques routiers, mais encore très certainement le moins dangereux de tous. La tâche était ardue, il y a tellement d'idées préconçues et bien ancrées dans l'esprit de la gent motophobe, idées qu'il est particulièrement difficile de réduire à néant. Je ne sais pas si je suis arrivé à convaincre mon vieux parent, j'en doute encore...

Reconnaissons que la moto est loin d'avoir en France la popularité qu'elle pourrait très légitimement revendiquer grâce à ses indéniables qualités. Elle ne possède non seulement pas la popularité de fait qui pourrait se manifester par un plus grand nombre de machines en circulation, mais encore elle est loin de témoigner de la popularité d'opinion que pourraient lui concéder ceux qui ne peuvent l'utiliser pour diverses raisons : santé, fonctions ou autres, mais qui néanmoins la verraient d'un œil conciliant, qui seraient en somme ce que l'on nomme des « sympathisants » dans les milieux politiques.

La moto n'est pas populaire et, à part ceux qui pratiquent, je crois que sept personnes sur dix en sont ennemies « parce qu'elle est dangereuse ». Et c'est là qu'est le grand mal, c'est pour combattre cette opinion fautive que tous les motocyclistes doivent s'unir, que tous les clubs doivent entreprendre une action de propagande saine, logique et énergique.

Les gens motophobes se recrutent un peu partout. Les plus acharnés et les plus criards sont ceux qui, déjà d'un certain âge, n'ont jamais touché et à plus forte raison ne sont jamais montés sur une moto. Ce sont toujours les ignorants qui se permettent de juger d'une manière péremptoire un engin inconnu d'eux. Leur opinion est faite des ragots et des « bo-

bards » de leurs amis et surtout de la lecture des faits-divers de certains journaux.

Que cherche donc la Grande Presse, où veut-elle en arriver avec ses articles profondément motophobes qui ne peuvent que discréditer près du public un véhicule absolument parfait ? Ignore si certains directeurs de journaux ont des intérêts financiers ou autres à entraver l'évolution de la motocyclette, ignore également si certains journalistes en mal de copie sont parfois tout heureux d'avoir sous la plume un accident de moto qui leur permette d'employer dans un papier bien venu tous les adjectifs et superlatifs de leur vocabulaire. « La moto meurtrière », quel beau titre pour un papier ! Non, assez Messieurs les journalistes motophobes, ne combattez pas systématiquement un engin que vous ignorez certainement, appliquez vos phrases ronflantes et incendiaires à d'autres sujets, car non seulement vous gênez le développement d'une industrie qui ne vous demande rien, mais vous privez également bon nombre de petits Français des joies touristiques auxquelles ils ont droit, vous réduisez au chômage et à l'inaction des travailleurs de toutes sortes qui pourraient trouver des emplois dans une industrie motocycliste prospère.

Etes-vous donc si vieux-jeu, de l'autre

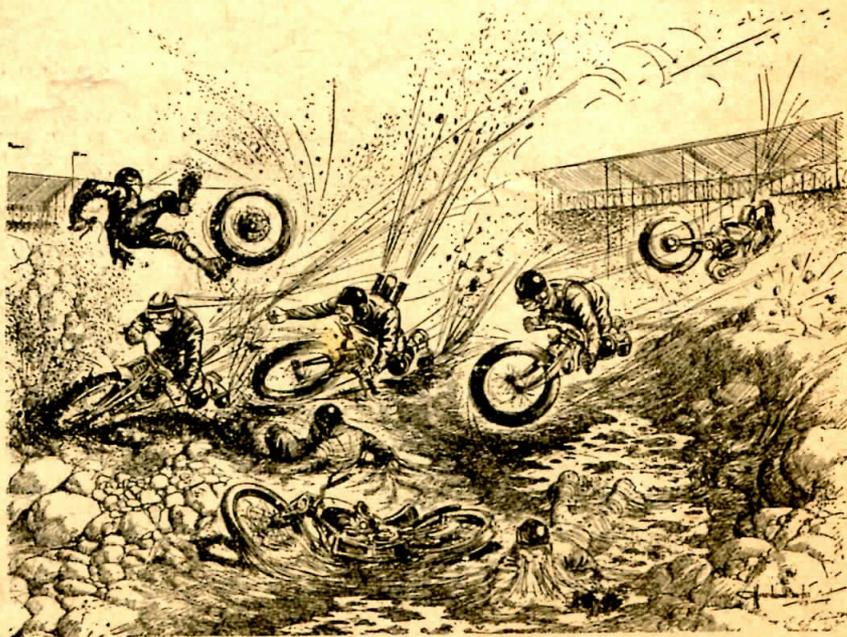
siècle, ne savez-vous pas encore que la moto et l'avion ont, PROPORTIONNELLEMENT, moins de morts à leur actif que l'automobile à son martyrologue. Parlez, si vous le voulez du dernier crime passionnel en vogue, de la femme devenue homme ou de l'influence de la T.S.F. sur la température, mais de grâce, ne montez pas en épingle les accidents de motos ou d'avions, PARCE QUE VOUS N'Y CONNAISSEZ RIEN.

Messieurs les journalistes « de l'autre bord », je vous conseille de lire l'article de mon collègue Max End, article paru dans le numéro 701 de « Moto-Revue » sous le titre : « La raison du plus fort... ». C'est net et précis, vous comprendrez votre erreur et vous jugerez de votre parti pris. J'espère même, pour ceux qui savent lire entre les lignes, que quelques-uns de vous se reconnaîtront...

Et puis, parmi les ennemis de la moto, il faut classer ceux qu'elle dérange et ceux qui en sont jaloux. Oui les jaloux, ceux dont les moyens sont trop restreints pour leur permettre d'acquiescer une moto ou qui, le plus souvent, ne veulent pas en faire, bien que cela leur soit pécutiennement permis pour l'unique raison qu'ils n'osent pas, qu'il leur faudrait sortir de leur torpeur et de leur somnolence.

Dans toutes ces personnes motophobes, nous n'oublierons pas les snobs, ceux qui se croieraient déçus à circuler sur deux roues. Dans leur fort intérieur, ils n'ignorent pas que la moto est un engin merveilleux et bien au point, mais ils ne veulent pas publiquement l'admettre. Que diraient les petites amies...

Encore une fois, dans cet article, je crie bien fort que la moto n'est pas dangereuse. Des accidents, oui, il y en a.



La moto et les motocyclistes, tels que les imaginent leurs ignorants détracteurs.

VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD, VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN

Et après, qu'est-ce que cela prouve ? Une cheville tordue prouve-t-elle que le tennis soit un sport dangereux ? Non, bien sûr, et il ne faut pas mettre sur le compte de la moto des accidents uniquement imputables aux conducteurs. Car, faire le procès de « la moto dangereuse » revient à faire le procès des mauvais conducteurs, des motocyclistes imprudents. LA MOTO N'EST PAS DANGEREUSE PAR ELLE-MEME, PAS PLUS QUE LA VITESSE NE L'EST PAR ELLE-MEME. Il suffit de l'utiliser dans les conditions de prudence dictées par le bon sens pour s'en rendre compte.

Tous les motocyclistes responsables d'un accident sont ceux qui n'ont pas su ou pas voulu adapter leur vitesse aux possibilités de la route, qui n'ont pas tenu compte de l'état du sol ou de l'encombrement de la chaussée.

N'accusons pas la moto d'être un danger public quand nous voyons un pilote causer un accident ou entrer percutant dans un arbre. La moto n'y est pour rien, elle va où on la conduit, à la vitesse

tacle imprévu, c'est pouvoir l'éviter. Et j'irai même plus loin en disant qu'être un bon pilote c'est non seulement assurer sa sécurité personnelle sur la route par une prudence raisonnée, mais c'est aussi être susceptible d'annuler par sa maîtrise et son sang-froid les imprudences et les possibilités d'accidents commises par les autres usagers.

Je n'hésite pas à affirmer que la moto est le véhicule routier mécanique le moins dangereux de tous quand elle est conduite, non pas par un as, mais plus simplement par un pilote ordinaire, consciencieux et prudent. Et je m'explique.

La moto moderne est un engin étonnamment rapide, maniable, stable, d'une tenue de route surprenante et dont les qualités d'arrêt pourraient inspirer bon nombre de constructeurs de voitures automobiles. Des freins bien réglés permettent d'arrêter en 20 ou 25 mètres une machine lancée à 70 kilomètres à l'heure et cela sans compromettre l'équilibre, sans dévier de la ligne droite. Il faut 46 mètres à une auto pour stopper quand elle se déplace à la

alors que cela est impossible avec une voiture.

Le motocycliste commande sa machine, la conduit comme il veut et dans les conditions désirées, alors que le chauffeur d'une auto se trouve bien souvent entraîné par sa voiture. Il n'est pour s'en rendre compte que de se poster à certains virages de nos grandes routes nationales. Sur dix automobilistes, huit ne savent pas prendre leur virage et, arrivés au milieu de celui-ci c'est la voiture qui les conduit littéralement, ils s'en remettent entièrement à elle et à ses qualités de stabilité et de tenue de route pour sortir de la courbe sans anticroche.

La moto est avant tout un sport et c'est comme tel qu'elle développe les qualités propres aux sports : vitalité, rapidité des reflexes, sang-froid, maîtrise de soi, sûreté de l'œil et des mouvements. La meilleure preuve est que tous les grands coureurs automobiles, tous les champions étaient des motocyclistes fervents avant de participer à des compétitions automobiles : Benoist, Chiron, Dreyfus, l'italien Nuvolari, les allemands Carracciola et Rosemeyer, etc... C'est la moto qui leur a donné ce sens de la vitesse et de la prudence, cette maîtrise des nerfs, cette sûreté de reflexes et de manœuvres que nous admirons en eux. Si l'occasion se présente à vous, n'hésitez pas à les questionner, vous verrez que ce sont tous de fervents motocyclistes qui reconnaissent à la moto les qualités indispensables à l'acquisition des reflexes nécessaires en course.

J'arrête là ma plaidoirie et je souhaite qu'elle n'ait pas été inutile. Non pas à vous qui êtes des convertis, mais à ceux qui hésitent, qui n'osent pas, et aussi à ceux qui combattent la moto bien qu'ils en ignorent tout.

Tous vous devez combattre cette impopularité de la moto par une propagande ardente et intelligente, facile à entreprendre et à conduire. Quelle que soit votre machine, qui que vous soyez, motocycliste isolé ou neutre de club, cette propagande vous est aisée. Il vous suffit de donner, en tous lieux et en toutes circonstances, l'exemple de la prudence, de la sagesse et du bon sens, aussi bien aux autres usagers qu'aux populations. Il vous suffit de démentir systématiquement et impitoyablement tous les journalistes motophobes qui, calfeutrés dans leurs bureaux et délaissés de l'inspiration, se permettent de juger un engin qu'ils ignorent.

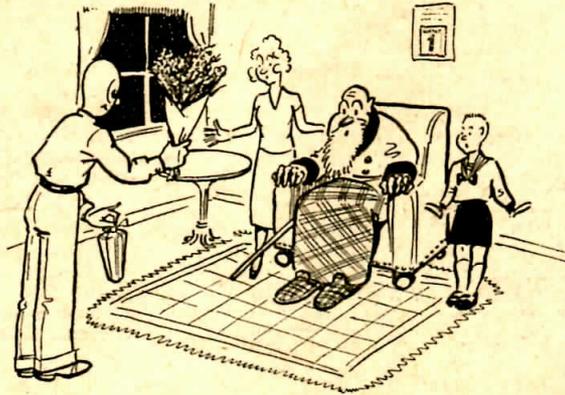
Vous verrez qu'une politique intelligente exercée en commun par tous les motocyclistes portera ses fruits, fera plus pour notre cause que de longs discours ou que d'ardentes et orales tentatives de conversion des ennemis de la moto.

Soyez un exemple, je le répète, l'exemple « routier » de la prudence et de la sagesse. Et ce jour là nous ne serons plus les seuls, mais nous aurons avec nous la masse qui criera bien haut :

Non ! Elle n'est pas dangereuse...

Roland TESSIER.

Le motard a toutes les peines du monde à se faire agréer par ses ennemis. Ce n'est pourtant pas la bonne volonté qui lui manque.



qu'on lui donne. Ce n'est pas sa faute si elle est confiée à un incapable ou à un imprudent, qu'y peut-elle ? J'ai du reste remarqué que la majorité des accidents de moto étaient causés par de jeunes pilotes, fraîchement titulaires de la trop fameuse carte rose. Cet état de chose provient uniquement de ce que ces jeunes pilotes ont entre les mains des engins trop rapides, c'est entendu, mais ils ne possèdent pas encore « le sens de la route », parce qu'ils n'ont pas voulu faire « l'apprentissage de la vitesse ». Ce n'est pas en quelques semaines que l'on peut rouler à 100 ou à 110 en toute sécurité, parce que de telles vitesses demandent au pilote une rapidité et une sûreté de reflexes qui ne s'acquiert que progressivement, après des milliers de kilomètres.

Ce n'est pas nécessairement prouver être un bon pilote que d'aller vite : n'importe qui peut rouler à 100 à l'heure si sa machine le lui permet, il suffit de remuer le doigt pour tirer la manette des gaz. Etre un bon pilote, c'est rouler à 100 dans les mêmes conditions de sécurité qu'à 40 par exemple, c'est être certain de pouvoir s'arrêter devant un obs-

même vitesse (ce chiffre n'est pas de moi, mais de mon éminent confrère Maurice Philippe, le grand critique automobile).

L'équilibre sur une moto n'est pas une question de pilotage. La moto tient l'équilibre d'elle-même par la seule fonction de sa vitesse de déplacement. Il suffit, pour s'en rendre compte de lâcher le guidon et de rester immobile : non seulement la machine ne manifeste aucune tendance à embarquer, mais encore le pilote devrait témoigner d'une mauvaise volonté évidente pour provoquer un déséquilibre et une chute. Un bon conducteur sera toujours entièrement maître de sa moto parce que sa conception ne révèle actuellement aucune imperfection qui puisse en faire un véhicule dangereux. Quelles que soient l'état de la route, les difficultés du parcours ou la puissance de la moto, un pilote prudent garde toujours un contrôle permanent de sa machine.

Infiniment plus que l'automobile, la motocyclette développe jusqu'à leur maximum les qualités du conducteur, lui donne les réflexes indispensables à une conduite prudente et rationnelle, tout simplement parce que sur une moto le pilote fait véritablement corps avec sa machine,

CONSTRUCTEURS FABRICANTS

LES MOYEUX TORPEDO ET LES MOTEURS SACHS

Nous signalons à nos lecteurs une des plus anciennes marques de moyeux, et également une des plus réputées : le Moyeux Torpédo, production des Usines Fichtel et Sachs, dont le nom est attaché à l'industrie du cycle depuis l'époque la plus lointaine. Cette importante Maison, dont la fabrication reste impeccable, est représentée en France par M. William Dumont, 12, Avenue Claude-Vellefaux, Paris.

Toujours à l'avant du progrès, nous trouvons chaque année les moyeux Torpédo adaptés aux besoins nouveaux de l'industrie du cycle. C'est ainsi que l'on remarque :

Moyeux Torpédo roue libre et frein ; Moyeux Torpédo roue libre et frein à 2 ou 3 vitesses ; Moyeux Torpédo roue libre et frein pour vélomoteur et triporteur ; Dérailleur 3 vitesses avec moyeu roue libre et frein Torpédo ; Moyeux roue libre et frein Rotax ; Moyeux Fichtel et Sachs avant et arrière pour bicyclettes ; Moyeux Fichtel et Sachs à res-

sort et frein à tambour pour vélomoteur ; Moyeux Fichtel et Sachs à fusées pour triporteur, pousse-pousse, etc...

Nous rappelons que les moyeux Torpédo roue libre et frein ont gagné 6 fois le Championnat du monde de la route ces dernières années, et nous croyons qu'aucune marque ne peut montrer un aussi beau palmarès.

Nous avons également remarqué le « célèbre » bloc-moteur de 98 cmc. qui, sous un poids très léger, possède deux vitesses, un débrayage, un point mort, l'éclairage électrique, et un bloc-moteur de 100 cmc. pour moto légère.

Nous avons parlé de « célèbre » moteur parce qu'il convient de rappeler que le moteur Sachs 98 cmc. a parcouru la plus grande distance en 24 heures, soit 1.504 km. 800, à la moyenne de 62 km. 700 à l'heure. C'est tout simplement remarquable pour une cylindrée aussi faible. Cette performance a été réalisée au « Bol d'Or » 1934, en 1935, à la même épreuve, le 98 cmc. se classait premier et deuxième, et cette année également, il obtenait la première place. On peut

en conclure que c'est actuellement le premier moteur sur le marché.

LA PARCOLINE DEROUILLE TOUT

Fabriquée par la Sté Continentale Parker, donc avec toutes les garanties qui s'attachent aux productions d'une maison aussi sérieuse et aussi spécialisée dans les traitements des métaux, la Parcoline devrait être entre les mains de tous les motocyclistes. C'est un produit liquide non nocif qui, sans attaquer le métal, enlève la rouille sans efforts, et remet à neuf les pièces les plus « gravées ». Parcoline en plus de son action dérouillante, est un excellent produit de préparation pour la peinture et, employée suivant les indications des fabricants, constitue un remarquable apprêt, qui donnera à cette peinture sur métal toute son adhérence. Aussi bien pour la moto que pour les besoins du ménage, aussi bien pour le particulier que pour le mécanicien, Parcoline est un produit précieux. Nous ferons adresser toute documentation aux intéressés qui nous la demanderont.

UN CADEAU D'OTOM ★

Les lecteurs du Numéro-Salon de Moto-Revue pourront se rembourser intégralement le prix d'achat de ce luxueux album en utilisant le « Bon » qu'Otton et Tubotom y ont placé à leur intention.

LE MOTARD ★

C'est le nom d'un cuissard que la « Maison Américaine » vient de créer à l'intention des motocyclistes.

Ce cuissard, fait d'une toile spéciale, intégralement imperméable et très souple, complète l'équipement que la sympathique direction de la « Maison Américaine » offre aux lecteurs de Moto-Revue pour la saison d'hiver.

En effet, depuis les bottes jusqu'au casque protecteur ou serre-tête fourré, en passant par le vêtement Canadienne doublé peau mouton, ou le manteau de cuir chromé, le motocycliste est certain d'y trouver l'équipement de son choix.

Une étude de prix très réduits permet à la « Maison Américaine » de satisfaire les plus exigeants. De là vient son succès, autant que par la quantité et la qualité de ses articles toujours nouveaux.

ON DIT QUE...

... Plusieurs belles expositions sont prévues par certains agents pour compenser l'absence de Salon de la Moto ; c'est ainsi qu'à Moto-Hall seront exposés les tout derniers modèles des marques suivantes : Motobécane, Gillet-d'Herstal, Terrot, ainsi qu'une gamme complète de bicyclettes ;

... Dans cette même Avenue des Ternes, la voiturette sport prendrait une nouvelle extension et que dans le Magasin Sandford une grande activité serait dépensée pour la diffusion en France du nouveau Morgan anglais 4 roues qui sera visible non seulement dans ce magasin, mais également au prochain Salon, au stand Morgan ;

... Encore dans le domaine de la voiturette, mais dans le quartier de la Bastille, Danvignes, prêt à la dernière minute, présentera et fera essayer sa nouvelle voiturette dont il a déjà été question dans « Moto-Revue » ; un autre modèle de même marque circulera en outre, aux abords du Grand Palais, durant le Salon.

... La marque de bougie lyonnaise Prelyo, jusqu'ici spécialisée dans l'aviation, aurait fait un départ foudroyant dans le domaine de la moto en s'attribuant, avec Terrot, une splendide victoire dans une récente et réputée course de côte.

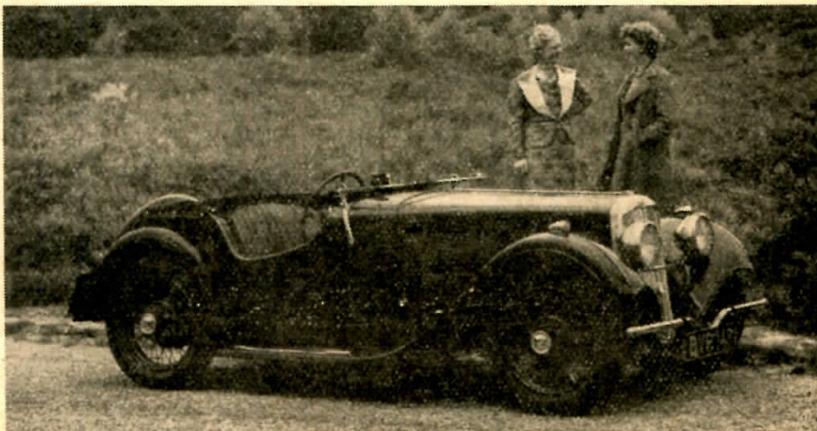
... L'original cyclecar 3 roues présenté au Concours Lépine par son adroit constructeur, M. Lehaitre, aurait intéressé non seulement nombre d'amateurs, mais également certaine maison qui en envisagerait prochainement la fabrication en série.

VOUS TROUVEREZ A NOS BUREAUX DES TRIPTYQUES

(Motos et Autos) pour vous rendre au LUXEMBOURG ou en BELGIQUE et des cartes de PASSAGE en DOUANE pour la SUISSE (motos seulement) délivrées séance tenante. Prochainement nous délivrerons des triptyques autos pour la SUISSE et l'ITALIE, l'ALLEMAGNE (motos et autos) valables un mois ou bien pour l'année en cours. La demande doit en être faite 4 jours d'avance.

Tous renseignements à notre "Service Touristique"

A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.



Connaissant depuis longtemps déjà, en Angleterre, un succès mérité, cette voiturette à traction avant, construite par B.S.A. est désormais introduite en France. On pourra, dans quelques jours, la voir à l'agence B.S.A.. Le prestige de la marque, ses qualités, sa vitesse, son prix, vont lui permettre de faire une redoutable concurrence aux productions françaises similaires. Elle sera prochainement présentée en détail dans « l'Actualité Automobile » ; les lecteurs de « Moto-Revue » en seront d'ailleurs avisés en temps opportun.

CLUBS

■ L'Association Sportive du Ministère de l'Air, sous la présidence d'honneur de M. Pierre Cot, ministre de l'air, organise avec le concours du Petit Parisien et du Concours Lépine, un Rallye-Ballon doté de nombreux et jolis prix.

Le dimanche 27 septembre 1936, départ à 15 heures du Parc des Expositions de la porte de Versailles.

Engagements jusqu'au départ.



SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — Dimanche dernier, notre sortie sur Larchant, aux Rochers de la Dame Jeanne, s'est déroulée dans un site vrai-

ment pittoresque, tant au point de vue touristique qu'au point de vue sportif, pour les amateurs d'alpinisme.

Nos campeurs partis le samedi sont ravis d'avoir trouvé un endroit aussi favorable pour la vie au grand air.

Dimanche 27 septembre, Monthléry, côte Lapize. Rendez-vous à 7 heures, Porte d'Orléans.

Venez tous encourager l'équipe du S.M.C.P., qui défendra chaudement le challenge de l'U.M.R.P. actuellement notre propriété.

Isolés, joignez-vous à nous, venez nous rendre visite le mercredi à 21 heures à notre nouveau siège social : 142, rue des Pyrénées, Brasserie Georges, angle rue de Bagnolet. Téléphone, Roquette 17-72.

Le Sporting Moto-Club Parisien nous informe que le nombre de ses adhérents grandissant sans cesse, et son siège étant devenu trop petit, celui-ci est transféré Brasserie Georges, 142, rue des Pyrénées, Paris, 20e. Téléphone, Roquette 17-72.



L'équipe du M.C. de Béziers, gagnante du Rallye de la Foire de Castelnaudary et de la Coupe de l'U.M.M.



RACING MOTO-CLUB. — La côte de Châteaufort était le but de la sortie du 20 septembre, dans un endroit des plus pittoresques. C'est l'un des points les plus intéressants du parcours qu'emprunte le Grand Prix des Nations cycliste. Cela nous permet de voir les champions en plein effort, et les sociétaires du Racing ne leur marchandèrent pas les encouragements.

Dimanche prochain 27 septembre, promenade en forêt de Fontainebleau, départ à 9 heures porte Dorée, pique-nique dans les Gorges de Franchard. Retour libre.

Racing Moto-Club, réunions le mercredi soir à 21 h. 30. Renseignements, adhésions, etc., 10, avenue du Trône, 12e (place de la Nation).



M.C. DE PARIS. Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Le M.C.P. a inauguré, dimanche dernier, sa série de sorties secrètes, sorties étudiées tout particulièrement par la Commissions Touristique.

Dimanche prochain : dernière sortie pique-nique de la saison : Varrèdes, 2 départs : Porte Dorée, 8 et 13 h. Regroupement à Meaux, tabac place Henri-IV. A la sortie de Meaux, prendre la R.N. 35 (Av. Maréchal-Joffre) vers Varrèdes. Regroupement : Hôtel du Cheval Blanc ; à partir de cet endroit, parcours fléché. Tous renseignements et itinéraires : le mercredi à 21 h., au siège, 52, rue de Bondy, et tous les jours à la Permanence 19, rue Charles-V, Archives 87-51.

BORDURES

La dernière invention des Ponts et Chaussées ce sont les bordures en pavés le long des routes. Il faut croire qu'il y a des stocks de pavés à écouler. Ces bordures constituent un gros danger pour les automobilistes et un danger beaucoup plus grave encore pour nous motocyclistes. Qu'une voiture amorce un dérapage, que l'une de ses roues heurte la bordure et c'est la catastrophe. En ce qui nous concerne, nous sommes fréquemment tassés par des automobilistes quand nous roulons paisiblement et nous devons rouler tout au bord de la route. Si nous mordons un peu sur le bas côté au cours d'une légère embardée, nous pouvons nous redresser, mais si nous heurtons une bordure, nous faisons inévitablement une chute. Certes on peut bien penser que les Ponts et Chaussées ont fait des rapports et trouvé d'excellentes raisons pour justifier ces bordures. Certains des ingénieurs prétendent que c'est pour empêcher les voitures hippomobiles de grimper sur les bas côtés, les autres que l'on évite ainsi le refoulement de la route vers les bords sous le poids de gros camions, les autres que l'on évite ainsi la boue des bas côtés de venir sur la route. On essaie de nous consoler en nous disant qu'à chaque réfection, le niveau de la chaussée s'élève et qu'ainsi dans un avenir plus ou moins lointain les bordures de pierre

ne débordent plus. Nous ne contestons pas la valeur de ces arguments, car nous n'avons aucun titre à examiner la question du point de vue technique. Mais nous pouvons affirmer, en tant qu'usagers, que ces bordures constituent un danger. N'y en a-t-il pas assez déjà depuis les chaussées glissantes jusqu'aux virages et aux croisements masqués ? Les Ponts et Chaussées n'ont pas encore réussi par contre à trouver le moyen de signaler le débouchement des routes secondaires sur les routes à grande circulation. Il fallait quelque naïveté pour croire que les bandes jaunes fussent capables de donner des résultats pratiques. Ce beau projet avait dû être conçu dans un bureau protégé contre le monde extérieur par des remparts de cartons verts. Un cantonnier n'aurait jamais eu une telle idée. Actuellement, on en vient à l'idée des petites bornes mais, sans doute par de nobles soucis d'esthétique, on hésite sur la couleur ou les couleurs dont il faut les peindre. Sans doute ouvrira-t-on un concours. La borne Michelin n'est-elle pas un excellent signal d'obstacle en même temps qu'elle constitue un très bon mode de signalisation de direction. Mais la borne Michelin n'est pas officielle et aux yeux des administrations publiques il n'y a pas de défaut plus grave.

VIDANGEZ FREQUEMMENT : RINCEZ SOIGNEUSEMENT. VOUS ROULEREZ AGREABLEMENT

TRIBUNE LIBRE

Le VéloMOTEUR

● Je viens d'acheter « Moto-Revue », et j'ai lu les divers articles de vos lecteurs sur le vélomoteur. J'en possède un, moi aussi, depuis 1 an et demi, j'en suis très content, et je voudrais vous communiquer ses diverses performances.

Le vélomoteur Terrot bitresse à moteur incliné n'est pas particulièrement rapide. Je suis souvent battu par d'autres marques, cependant il m'est arrivé bien souvent de dépasser 50 kmh. Par contre, il est d'une très grande régularité. Sur des courtes distances, je fais des moyennes élevées : Paris-Fontainebleau, de la barrière au château, a été parcouru à 40 kmh. La durée du voyage a été d'une heure et demie. J'ai aussi voyagé. Pendant les vacances de l'année dernière, j'ai fait un voyage d'agrément de près de 800 km. : St-Malo-Concarneau-Pointe du Raz-Morgat-Morlaix-Lannion-Bréhat-Paimpol-Saint-Brieux-St-Malo. Parcours sans me presser en 5 jours avec un repos d'une demi-journée à Bréhat compris, à une moyenne de 33 kmh. Cette année, j'ai parcouru Paris-St-Malo en 2 jours, avec étape à Argentan. St-Malo-Villers en une journée ; St-Malo-Fontainebleau en 2 jours, avec étape à Alençon, et Nogent-le-Rotrou-Fontainebleau en 1 après-midi (165 km.). J'ai parcouru à l'heure actuelle près de 7.000 km. avec ; le cylindre que j'ai visité dernièrement ne porte pas une égratignure, j'ai décalaminé une seule fois. Seuls, le nettoyage du pôt d'échappement, de la lumière de l'échappement et le graissage des moyeux me retiennent une fois par mois.

La consommation est minime : j'ai parcouru St-Malo-Chartres avec 6,5 litres d'essence. Dépense : 11.8 au 100 km. Son gros réservoir de 61.5 lui donne une ligne élégante, qui lui permet de rivaliser avec les derniers vélomoteurs sortis. Excusez cette lettre un peu longue, mais je voudrais bien montrer que le vélomoteur est loin d'être un objet ridicule et pétaradant, d'un entretien difficile et d'un rendement très aléatoire.

M. Barré, Paris.

● Lecteur assidu de « Moto-Revue », je voudrais vous citer mon cas, qui est très particulier.

En effet, je suis atteint de la maladie de Parkinson, qui me paralyse à moitié le côté droit, et cependant, je peux encore faire du vélomoteur. C'est de ce sujet que je veux vous entretenir.

J'ai acheté un vélomoteur « Motoconfort » chez le sympathique Halhoute, directeur sportif du M.C.P. qui, en raison de mon infirmité, m'avait combiné le frein-arrière et le débrayage en une seule manette, mais à cause de la fatigue de l'embrayage résultant de cette modification, je l'ai fait supprimer, et remettre en deux manettes. J'éprouve cependant quelques difficultés à me servir de mon vélomoteur, principalement au point de vue de l'équilibre, car je me tiens un peu penché à gauche, et spécialement pour le mettre en marche, car je ne peux pédaler comme on le fait d'ordinaire ; je le dresse donc sur une béquille puis, après avoir appelé l'essence au carburateur, mis des gaz et fermé le volet d'air, d'un nerveux coup de pédale, je mets en marche et pars en embrayant doucement et mettant les gaz

Voici M. Barré, de Paris, sur le vélomoteur dont il nous parle dans la lettre que nous publions ci-contre.



J'ai fait ainsi le trajet de Paris à Dormans, soit 117 km.

J'estime que la conduite d'un vélomoteur est aussi simple que celle d'un vélo, et ne demande pas plus de réflexe. Je ne me prends pas pour un grand « motard », mais étant en mesure de prouver les facilités que donne le vélomoteur aux déshérités de la santé, et de rassurer les plus froussards, je serais heureux que vous communiquiez mon cas dans Moto-Revue, afin de répandre de plus en plus la vente des vélomoteurs, et de donner ainsi un peu de courage à ceux qui n'osent pas entreprendre.

M. Maxence, à Dormans (Marne).

A propos de l'essai de la X 750 par un usager

● Moto parfaite ou presque, d'accord ; vitesses limite, d'accord ; silence, maniabilité, d'accord ; accélération, freinage, tenue de route, re-d'accord ; mais...moyenne du possesseur, attention ! ! !

Je risque de renouveler les polémiques sur la moyenne. Cependant, ne mettant pas en doute les qualités de pilote de M. R. Néron, je suis sceptique sur la moyenne chronométrée sur le parcours de 241 km. 017. (Compteur spécial ou arpentage avant parcours).

Je ne mets pas en doute les qualités de la machine, mais de grâce, moins de cravate pour la moyenne.

Je suis possesseur d'un CV 2, et j'ai la prétention de ne pas en avoir peur, malgré cela, je crois très difficile de faire la moyenne annoncée par M. Néron, même sur 241 km. 017, sans risques et sans coup de canif au code de la route. (Même sur Paris-Place Clichy au Touquet sur la plage).

H. Devilliers,

ex-secrétaire de la section Vitryate de l'U.M.M. à Vitry-le-François.

Assurez-vous

A LA MAISON DE LA MOTO

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

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

La signalisation des remorques

● La Presse quotidienne souligne, hélas trop souvent, les trop fréquents accidents occasionnés aux usagers de la route par les remorques tractées par des camions, camionnettes et autos de tourisme.

Un triangle spécial, bleu sur fond jaune, a pourtant été créé pour indiquer aux autres usagers de la route qu'une remorque suit le véhicule.

Tout serait parfait ainsi, si les propriétaires de remorques avaient un peu de bons sens et d'initiative, qualités cependant reconnues en général au Français.

Arrêtons-nous quelques instants sur le bord d'une route ou d'une rue de ville, et examinons sur les voitures l'emplacement de ce signal. Il est généralement placé comme suit :

- 1.) Sur la voiture tractrice, sur le toit au-dessus du pare-brise ;
- 2.) Derrière la voiture tractrice, sur le toit ou sur le dernier arceau de la capote ;
- 3.) Sur l'aile gauche avant ou arrière de la voiture de traction.

Ces emplacements sont excellents pour les autres usagers croisant l'ensemble tracteur-remorque, mais précisément ceux-ci n'en ont aucunement besoin, puisque venant à l'encontre et voyant l'ensemble sans peine.

Ce signal ayant été créé pour aviser les usagers doublés, il serait donc tout à fait logique qu'il soit situé sur le côté droit du véhicule tracteur, et le plus en avant possible, et aussi le plus bas possible, de façon à être vu aussi bien d'un piéton, d'un cycliste ou motocycliste, sans avoir à trop lever la tête.

Je verrais très bien ce signal sur l'aile avant droite, ou sur le côté droit du capot du moteur, ou encore sur le panneau avant droit de la carrosserie à hauteur du siège du conducteur du tracteur, pour être bien vu avant tout geste de déboîtement de la droite du véhicule doublé.

J'ignore si les règlements routiers se rapportant à ce signal donnent des indications précises sur son emplacement sur les tracteurs, et si ceux-ci existent et sont bien surveillés, mais ou ils existent et ne sont pas surveillés, ou il n'existe rien, et il devrait y avoir un règlement et l'appliquer sérieusement.

Je crois qu'il serait d'intérêt général qu'un journal comme le vôtre mène une campagne pour amener les services intéressés à s'occuper de cette anomalie.

G. Pouzet, Angers.

Moto Revue Belge

Le Critérium de Régularité de L'U. M. B.

L'Union Motoriste de Bruxelles a fait disputer son critérium de régularité sur une distance de près de 500 kilomètres. Ce fut une belle épreuve, en raison de la qualité de sa formule, de la valeur de ses participants et de l'excellent esprit d'émulation qu'elle ne cessa de susciter.

De la régularité et du tourisme, y a-t-il formule plus tentante ! La moyenne était honnête et soutenue, mais elle ne pouvait effrayer un conducteur entraîné et disposant d'une bonne moto de série.

La course fut disputée par équipes de trois hommes appartenant au même club ou à deux clubs amis, de sorte qu'on a pu dire qu'en sport motocycliste la camaraderie n'est pas un vain mot.

Les quelques treize équipes bataillèrent pendant une longue journée, de Bruxelles à Luxembourg, par Namur, Dinant et Florenville, puis le retour par la route classique, avec l'intermède entre Bastogne et Marche d'un contrôle secret enregistrant la moyenne des concurrents, afin de départager les éventuels ex-aequo.

La course se déroula fort attrayante, sans qu'on puisse déplorer un seul accident. Quelques concurrents connurent les déboires de la panne et furent retardés ; d'autres abandonnèrent, mais d'autres, dont Baudry et ses amis Van Slagmolen et Dambly persévérèrent avec un beau courage, et effectuèrent le parcours complet, alors que l'épreuve était depuis longtemps perdue pour eux. C'est un bel exemple de sportivité. La victoire revint à une équipe mixte composée de deux pilotes de l'Union Motoriste de Bruxelles et d'un affilié à l'Auto Moto-Club de Forest. Ils furent chronométrés avec un écart de 18 secondes sur leur horaire de marche idéal, fixé à 50 km. de moyenne horaire.

Le résultat montre avec quel soin cette association avait préparé sa course. Les seconds au classement furent chronométrés avec un écart de 39 secondes.

On aura montré combien cette épreuve était bien adaptée à la force moyenne des pilotes à laquelle elle s'adressait lorsqu'on aura dit qu'il y eut sept équipes, donc 21 hommes à terminer le long parcours sans avoir encouru un seul point de pénalisation pour retard sur le barème de marche. De nombreux contrôleurs disséminés sur tout le parcours avaient pourtant mission d'enregistrer les passages et de noter les temps des concurrents.

Sans aucun doute, le critérium de régularité de l'Union Motoriste de Bruxelles fut une manifestation agréable et intéressante.

Ses organisateurs ont largement atteint leur but, parce qu'ils ont dosé parfaitement les difficultés et fait largement appel au tourisme.

Classement :

1. Debecker-De Prins (U.M.B.), Bertrand (A.M.C. Forest), 0 points. Ecart total des trois équipiers, 18 secondes ; 2. Cahnter-Lechanteur (A.M.C.B.)-Delgrange (Thuin

A.M.S.), 0 points, écart 39 secondes ; 3. Hoolants-Van Hendel-Naudts (Sportster-Vilvorde), 0 points, écart 1 m. 9 secondes ; 4. Davignon-Juchtmans-Jardini (A.M.C. Forest), 0 points, écart 1 m. 15 secondes ; 5. Roelandt-Bivort-André (A.M.C. Forest) 0 points, écart 2 m. 33 secondes ; 6. Laenen-Orban-Vander Wauwen (M.E. Sch.), 0 points, écart 4 m. 30 secondes ; 7. Denteneer-Delpierre-Straetmans (Malines), 0 points, écart 9 m. 48 secondes ; 8. Hilbert-Sante-Lizen (A.M.C. Seraing), 3 points ; 9. Baudry-Vander Slagmolen-Dambly (A.M. Ixelles), 469 points.

Ont abandonné :

Jonckmans-Servais-Billen (M.E. Schærbeek) ; Van Gingen-De Vries-Gillet (Woluwe) ; Godichal-Riquier-Caus (U.M. B.).

Vingt-sept concurrents ont terminé, dont 21 n'ont subi aucun retard en cours de route.

De l'avis des concurrents, la moyenne de 50 km. est facilement réalisable, quoique trouvée assez juste par certains, pour les tronçons Namur, Dinant et Luxembourg-Rosport.

Cette belle épreuve de tourisme et de régularité fait honneur à l'Union Motoriste de Bruxelles et à M. Valère Warnant, qui en assumait l'organisation.

Le Grand Rallye National et le gymkana de l'Union Motoriste Liégeoise

A l'occasion de la fête de Wallonie, l'Union Motoriste liégeoise organise le dimanche 27 septembre prochain un grand rallye national pour autos, sidecars et motos, ainsi qu'un gymkana interclubs pour motos soli.

Le Rallye est accessible à tout conducteur affilié ou non. Aucun parcours n'est imposé.

Le contrôle d'arrivée sera installé Place de l'Yser à Liège, de 8 à 11 heures du matin.

Les 24 heures de Schærbeek

Le Moto Eclair de Schærbeek a fait disputer son épreuve des 24 heures. Malgré le nombre réduit des arrivants, ce qui était devenu assez rare pour une épreuve de régularité, cette course n'a pas manqué d'intérêt. Ses organisateurs se sont surtout appliqués à éviter l'écueil des concurrents classés ex-aequo, sans

pour cela recourir au procédé arbitraire des contrôles secrets. Ils ont intercalé dans l'itinéraire certains tronçons de routes très difficiles, coupés de virages et de côtes pénibles, de façon à qualifier les meilleurs, et à mettre les machines sérieusement à l'épreuve.

Le départ fut donné à vingt-et-un conducteurs bien outillés.

Le début de la course consistait en une petite boucle d'une quarantaine de kilomètres de Schærbeek à Malines-Louvain et retour. Ce prologue fort simple provoquait déjà les abandons de deux équipes favorites : Kiki-Ritche et Cranshof-Taes, victimes de pannes irrémédiables.

Dans le grand circuit, qui faisait une large incursion dans le pays accidenté de Verviers, Jalhay vers Spa, Warnier faisait une chute sans gravité, et devait abandonner ; Deflandre était victime de crevaillon et voyait toutes ses chances compromises. Quatorze concurrents se présentaient au contrôle de Spa. A ce moment, Jardini, Bertrand et Lecoq étaient les seuls à n'avoir encore encouru aucune pénalisation ; Thyssen marquait un point, ainsi que Rouverosse, Guiot et Verhaegen. Bivort en comptait 7, Deflandre 35, Warnier abandonnait, tandis que Jonckmans, Calonne, Ingels, Schmidt étaient retardés, Walter devait s'arrêter définitivement pour avarie au réservoir de sa moto.

Les concurrents poursuivirent leur route avec une belle tenacité, et le premier retour à Schærbeek fut enregistré dans l'ordre suivant :

Rouverosse-Serrane, Bivort Mlle Castille, Jardini-Mlle Verhaegen, tous sidecaristes, suivis par Guiot et Bertrand. Désormais, les rescapés continuèrent leur randonnée avec une régularité mathématique, jusqu'à la fin.

Cette élimination sévère montre la difficulté de l'épreuve et sa grande signification.

Des cinq vainqueurs, quatre sont habitués de ces compétitions. Seuls Rouverosse-Serrane, l'équipe du Motor Eclair, sont des débutants. Mais ils avaient sérieusement préparé leur course.

Les cinq rescapés appartenaient à deux clubs amis : l'Auto Moto Club de Forest et le Motor Eclair de Schærbeek. Le premier enlève la coupe-challenge.

Tous les concurrents furent unanimes à vanter l'organisation parfaite du club schærbeekois.

LE CYCLECAR



Le coureur motocycliste Kiéné a transformé un vieux monotracteur en un cyclecar 3 roues dont voici la photo et quelques caractéristiques :

Ancien Monotracteur 503 ccm. Bloc-moteur 3 vitesses, transformé en cyclecar 3 roues, carrossé en 2 places confortables, freins sur les 3 roues, roues interchangeables, direction démultipliée. Bloc moteur toujours à l'AR, et une seule

chaîne. Refroidissement par eau, radiateur à l'AV.

Vitesse maximum : 1re, 33 kmh. ; 2e, 62 kmh. ; 3e, 81 kmh. Consommation : essence, 5 l. aux 100 km. ; huile, 1 l. aux 1.000 km.

NOTRE SERVICE DE LIBRAIRIE

LA MECANIQUE PRATIQUE
Guide du mécanicien. Procédés de travail, explication méthodique de tout ce qui se voit et se fait en mécanique, par Eug. Dejonc.

Cet ouvrage peut servir de Code d'instruction complète à l'ouvrier mécanicien. Dans cette 6^{me} édition, revue et corrigée par M. R. CHAMPLY, celui-ci s'est imposé de ne point quitter le domaine de la pratique; il n'a pas abusé des termes scientifiques, mais au contraire il a conservé le langage des ateliers. Ainsi mise à la portée de tous, cette publication devient un guide indispensable et sûr.

Prix : 30 fr.
Franco recommandé : 32 fr.

LE PETIT CONSTRUCTEUR MECANICIEN

Par H. de Graffigny, ingénieur civil.

Outillage et apprentissage. — L'atelier du mécanicien amateur. Le dessin mécanique, son utilité, notions sommaires. Principes de mécanique. Premières opérations, dressage et limage. Le travail d'ajustage. Achèvement des opérations de mécanique. Les travaux du mécanicien amateur. — Choix des travaux pouvant être entrepris. L'usine aux courants d'air (moteurs à vent). Construction de machines simples. Construction des moteurs à gaz. Les jouets mécaniques.

Prix : 15 fr.
Franco recommandé : 16 fr. 75

GUIDE THEORIQUE ET FORMULAIRE PRATIQUE D'ATELIER

Par A. Roland.

EXTRAIT DE LA TABLE DES MATIERES. — Première partie : Tour. Filetages. Emploi de la règle à calculs pour déterminer les pas. Filetage moderne. Tour à détalonner. Molette à profil constant. — Deuxième partie : Fraisage. Table des rapports à 4 roues (2.100 combinaisons). Taillage des fraises sur flancs. Tableau pour l'inclinaison du diviseur. Fraisage des cames en spirale. Fraisage de rayons à profil constant. Reproducteur et divisions. Formules de calcul des engrenages droits. Fraisage des engrenages droits et coniques. Roues hélicoïdales, globiques et vis globiques. — Troisième partie : Trigonométrie. Formules, applications et exemples. — Quatrième partie. Chronométrage. Tableau des vitesses de coupe. Emploi de la règle à calcul pour déterminer les

temps de coupe. — Cinquième partie : Renseignements divers. Calcul des arbres. Densité, Point de fusion. Billage. Tableaux des divers cônes. Tableaux pour mesures de précision. Caractéristiques des aciers. Vitesse de meules, etc...

Prix : 18 fr.
Franco recommandé : 19 fr. 50

TABLEAU UNIVERSEL DE FILETAGE

Permettant de trouver les roues pour faire tous les pas sur tous les tours et sur toutes les fraiseuses, suivi de formules simples et pratiques appliquées dans les ateliers, par A. Roland.

TABLE DES MATIERES. — Première partie : Filetage. Explication du tableau. Règle générale sur le filetage. Méthode de conversion. Résumé du filetage à deux roues. Méthode pour le filetage à quatre roues. Méthode pour les tours à boîte de filetage. Tour à boîte de filetage. Fraiseuses. — Deuxième partie : Trigonométrie. Cordes, arcs, flèches. Cônes. Filets trapézoïdaux. Outils pour pas rapides. Division sur le tour.

Prix : 9 fr.
Franco recommandé : 10 fr. 25

COMMENT ON DEVIENT AJUSTEUR ET MONTEUR-MECANICIEN

Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître le dessin industriel, les mesures, le traçage et la vérification des pièces mécaniques, l'ajustage, le montage, le démontage des machines et l'installation des transmissions de mouvement, par R. Champly, ingénieur mécanicien.

Géométrie et dessin industriel. Les outils et leur emploi. Exécution des travaux. — Affutage des outils. Ajustage. Rodage. Rivets, vis, boulons et goujons. Clavettes et goupilles d'entraînement. Montage et démontage, repères. Ajustage des paliers et coussinets. Montage des roulements à billes. Jonctions de tuyaux, joints. Nettoyage, polissage, peinture. Mise en place des machines et moteurs. Transmission du mouvement et de la puissance motrice. Graissage des machines, lubrifiants.

Prix : 27 fr.
Franco recommandé : 28 fr. 75

COMMENT ON DEVIENT TOURNEUR SUR METAUX

Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître l'usage du tour parallèle, à chariot, surfacer et fileter, avec la manière de faire soi-même et simplement les outils de tournage et tous les travaux possibles sur le tour, par R. Champly, ingénieur mécanicien.

TABLE DES MATIERES. — Description et installation du tour parallèle à fileter et à chariot. L'outillage. Montage des pièces à tourner et exécution du travail. Les tours pour travaux spéciaux et en série. Divers travaux du tourneur.

Prix : 27 fr.

COMMENT ON DEVIENT FRAISEUR

Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître l'usage de la fraiseuse et faire sur cette machine tous les travaux possibles : surfacage, alésage, rainurage, taille des engrenages, des hélices, des cames, etc..., par R. Champly, ingénieur mécanicien.

Généralités sur les fraiseuses. Description de quelques fraiseuses. Préparation des pièces à fraiser. La poupée à diviseur et la contre-pointe. Taille des engrenages. Taille des dentures. Taille par vis-mère. Taille des roues et pignons de chaînes. Taille des alésoirs, tarauds et forets hélicoïdaux. Tables. Table des nombres premiers de 1 à 1.000; table des vitesses circonférentielles des fraises.

Prix : 27 fr.

AUTOMOBILISME

Par Paul Thiry.

S'adressant au débutant comme au praticien, cette étude inédite d'enseignement « moderne » automobile, d'une technologie simple et compréhensible, est d'une conception nouvelle, à la portée de tous.

Traitant de la description et du rôle des organes, des principes de commande et de la présentation aux examens, pratique et oral, documentation dégagée des complexités du Code et scrupuleusement à jour, les derniers chapitres sont consacrés à une documentation illustrée : carburateur, allumage, pneumatiques, entretien, conseils et renseignements utiles.

Prix : 6 fr.

GUIDE DE LA REPARATION AUTOMOBILE

Les jeux et tolérances dans la réparation automobile, instruments de précision pour le contrôle de l'usure et de l'usinage, machines de précision, pour l'usinage et la réparation automobile, par J.M.C. Vache, ingénieur I.M.P.

CHAPITRE PREMIER. Première partie. Les jeux et tolérances dans la réparation automobile. Le moteur, le bloc-cylindre, les soupapes, les sièges et guides de soupapes, le vilebrequin, l'arbre à cames, le piston, les segments de piston, les axes de piston. — Deuxième partie. Boîte de vitesses, engrenages, cardans, différentiel, direction, chaînes, roulements à billes. — Troisième partie. Instruments de précision. — CHAPITRE II. La rectification.

Prix : 6 fr.

TRAITE PRATIQUE SUR LE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A EXPLOSION

Moteur à quatre temps et à deux temps. Principe. Fonctionnement. Réglage. Entretien. Pannes. Par R. Bardin, ingénieur diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique.

Le moteur. Etude dynamique. Organes. Distribution. Carburateur. Allumage. Graissage. Refroidissement. Echappement. Régulation. Mise en marche. Réglages. Considérations générales. Entretien. Principales causes de mauvais fonctionnement et pannes.

Prix : 29 fr.

LE MECANICIEN D'AUTOMOBILES

Réglage et mise au point du moteur. Vérification et entretien général du moteur et de la voiture. Causes du mauvais fonctionnement. Pannes. Par René Bardin.

Nations générales sur le moteur à explosion. Réglage et mise au point du moteur. Vérification et entretien général de la voiture. Mauvais fonctionnement et pannes.

Prix : 9 fr.

LA MAGNETO A LA PORTEE DE TOUT LE MONDE

Fonctionnement. Divers types. Réglage. Pannes. Par R. Bardin.

Prix : 9 fr.

nos petites annonces

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

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes : 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 % ; 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ; 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées : aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

service permanent des occasions

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

AGENCE GÉNÉRALE
ZÜNDAPP
16, RUE AUGUSTE BAILLY
ASNIÈRES

AGENCE GÉNÉRALE
B.M.W.
16, RUE AUGUSTE BAILLY
ASNIÈRES

BORGO LES PISTONS DES RECORDS
Rectification des Cylindres
TOUS MODÈLES DE PISTONS
34, Avenue du Roux
Porte des Ternes
NEUILLY-SUR-SEINE
Téléphone Maillot 55-55
(2 lignes groupées)

BSA
Pour vendre, acheter, échanger
consulter d'abord :
A. DUBOIS
Agent Officiel
Recordman Bol d'Or
Crédit - Reprises
aux meilleures conditions
56, Rue Aristide-Briand, LEVALLOIS
Tél. Péreire 19-73

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

MOTOS A VENDRE

175 cmc. Alcyon com. nve, très vite 1.700 fr. Rivault Robert, 38, rue Morel d'Arleux, Pierrefitte, Seine.

D. S. Malterre 350 cmc. 32, écl. élect. t-sad, 1.200 fr. Hautdebourg, 5, Gde-Rue, Fresnes.

250 Excelsior Manxman nve, 6.000 fr. 250 sp. sport, 130 kmh. 4 vit. écl. fer. reprise. Balsa, 81, r. des Prairies.

F. N. 500 t. b. ét. prix intères. s'adres. tte heure, 30, r. Pasteur, Vitry-sur-Seine.

350 F. N. luxe neuve, à vend. 3.000 fr. Bony, coiffeur à Lizy-sur-Ourcq, S.-et-M.

350 Gillet Herstal 2 t. 2 v. écl. sac t-sad comp. 1.500 fr. Lagache, 1, r. Crespin du Gast, 11e.

Gillet Herstal 350 supers. bien eq. parf. ét. 2.900 fr. Motobécane 3 CV c. nve, 800 fr. Automoto 5 CV parf. ét., 1.200 fr. Guéret, 51, r. Dequingand, Levallois (Pér. 01-53).

Jonghi 350 culb. parf. ét. ent. eq. Hassan, 6, r. de la Ferme, Sartrouville.

Revil, ex-Palais de la Moto, le plus grand choix de Paris en motos d'occas. garanties et vendues av. facilités de paiement. 82, av. des Ternes, angle Bd Péreire, Paris.

SAINT-PAUL MOTOS
TERROT
Reprise et réparations toutes Marques
Tous accessoires - Mise au point par spécialistes
A. HALHOUTE
19, Rue Charles-V - PARIS
Métro St-Paul - Tél. Archives 87-51
Permanence du M. G. de Paris

PNEU VÉLOMOTEUR
triangle 600x55... depuis 32 fr.
PNEU VÉLOMOTEUR
talon 600x55... depuis 36 fr.
PNEU VÉLO... depuis 10 fr.
BOYAU... depuis 19,50
SABOTS, la paire, depuis 15 fr.
PNEUS SPÉCIAUX pour
DIRT-TRACK et **MOTO-BALL**
DEMANDEZ NOS TARIFS
Les Docks du Pneu
387, Rue de Vaugirard, 387
PARIS (XV^e)
Vaugirard 41-42

GRANDE-ARMÉE-MOTOS
A. PRÉVOST
Maison fondée en 1897
AGENT DIRECT des GRANDES MARQUES
Occasions revisées, Atelier de réparations
Fourches et Cadres. STOCKISTE OFFICIEL
ces pièces détachées **MOTOBÉCANE**
NOVI - SOUBITEZ - GURTHNER - AMAC
Climois **RENOUD - BRAMPTON - Acc. V. W.**
Fourniture de toutes pièces détachées et
accessoires suivant modèles. Réalisages
VENTE AU DÉTAIL ET AUX MOTORISTES
ET AGENTS
EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER
26, Avenue Grande-Armée - PARIS
Métro : OBLIGADO - Téléph. : ÉTO. 54-81
Compte Cheque postal : Paris 1597-79

TUBOTOM
Tubulures souples toutes tailles
pour toutes Motos
AVEC TUBOTOM
FILTRE OTOM
pour tous robinets
2, rue Edith-Cavel
Courbevoie (Seine)
Téléph. Déf. 21-63

FN Toutes les pièces détachées
TOUTES RÉPARATIONS
EXPERTISES chez
BRIQUET 24, rue Henri-Poincaré
Paris-20^e Ménil. 49.43

ALGY
Agences **GNOME-RHONE, MOTOBÉCANE, MOTO-**
CONFORT, MONET-GOTON, KOEHLER-ESCOFFIER
Reprise et mise au point. Pistons et Réalésage
Réparations ttes marques - 12, rue de Villeneuve
ALFORTVILLE - Ent. 19-23 Ouv. t. l. J. Dim. et F

Lucas av. side grd. routier, neuf, 3.200 fr. Reprends motos. Doridant, 92, r. de Paris, Ro-mainville.

A vendre mono roue complète av. boîte de vitesse et moteur, 1.500 fr., sans boîte ni moteur, 700 fr. ou éch. ctre deux moteurs 350 cmc., 500 culb parf. ét. V. Boston. Poste restante, Bureau 114, Paris 10^{me}.

350 Jonghi cul. parf. ét. s'adres. après 18 h., M. Roux, chez M. Lavigne, café de la Mairie, Bagnolet.

Motocofort 500, type M5C, 4 vit. sélect. ent. eq. t-sad, compt. 1935, roulée 7.000 km., jantes et réserv. chrom., machine abs-nve, vendis raison santé 4.500 fr. écr. ou s'adres. Lignon, 42, r. Pierre-Curie, Le Vésinet, S.-et-Oise.

Moto 500 culb. New-Map Mot. Jap. Renais Louis, 2, r. de Tocqueville, Paris 17^{me}.

Griffon Peugeot 4 CV P104, b. ét. 900 fr. Thouvenot, 22, r. des Colonnes du Troène, Paris 12^{me}.

Triumph 500 culb. 4 vités. ét. de nf. 3.700 fr. Revil, 82, av. des Ternes.

Terrot 3 CV excel. et. ts les acc. écl. 1.200 fr. Robillard, à Barbizon (S.-M.). Tél. 7.

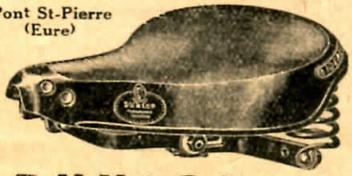
Gnome Rhône 4 CV 1934 tte eq. 1.600 fr. cse départ régime. Gros, 33 r. Gergovie, 14e.

B. S. A. Etoile Bleue parf. ét. Imbernotte, 1, r. des Aca-cias, Paris.

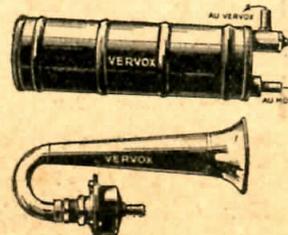
MOTOCYCLISTES, pour votre moteur
utilisez
NERVA-GRAPHITE
et **NERVACYL**
Sté des **HUILES GRAPHITÉES** du NORD
et de l'EST, CHARLEVILLE (Ardennes)

Motocyclistes
exigez
La Confortable
6 B
IDÉALE-DUNLOP

Établissements TRON et BERTHET
Pont St-Pierre
(Eure)



Avertisseur à dépression pr Moto
VERVOX Breveté
S. G. D. G.
Nom Déposé
A membrane incassable
Le plus harmonieux
Le plus sensible
Garanti contre le vice de construction
Prix avec tous accessoires 120 fr.
de pose
Chez les agents et commissionnaires
Établ. MUET, Constructeur
7, Rue Yvart, PARIS (15^e)




**TOUT L'ÉQUIPEMENT
MOTO**

 Articles anglais
et américains

Gants fourrés	12 fr.
Serre-tête	12 fr.
Bas sport	15 fr.
Cuissards	20 fr.
Lunettes (Inca)	25 fr.
Sacoche (2)	35 fr.
Blousons	50 fr.
Casques moto	59 fr.


THE MOTORIST

 41 av. des Ternes, PARIS
28, rue des Acacias

 RAGLAN PARACUIR 79 fr.
RAGLAN CUIR 3/4 165 fr.
Grand choix de vêtements et équipe-
ment de moto, pêche, chasse, etc.

Demandez le catalogue spécial Camping

 CADEAU compte 44 en timbres poste UN CANIF de
les catalogues BONDRIE et SF pub. G.S.
OUVERT LE DIMANCHE. BONS 4210 SEMEUSE

**TENTES
CAMPING**
**TOUT L'ÉQUIPEMENT
POUR LE CAMPING**

 Tentes « Islands » 79 fr.
Tissu métallisé
1,90 x 1,20 x 1,05
Sacs couchage 72 fr.
Kapock 1,95 x 0,70
Matelas pneumatique de-
puis 75 fr.
Sleeping M5, MIO, etc.
Réchaud Juwel 39 fr.
Tentes Palomine et
Guinea, depuis 99 fr.
1 300 articles de camping sé-
lectionnés « Belle Etoile »

 P. 109 équipée état neuf 1.000
fr. Pisseux, 3, cité Prost (R.
Chanzy), 11^{me}. Roc. 37-49.

 La 175 Comp. Terrot d. Texier
vict. au Bol 35 à vend. ét. parf.
Texier, 3, r. Caillaux, 13^{me}.

 Chater Lea 350 cmc. A.C.T.
Racing ét. nf. tres rap. rés. 20
lit. cause départ rég. 3.000 fr.
à débat. ferai repr. Leblond,
44, r. Fessart, 19^{me}.

 Griffon 4 CV t-sad éclair.
élect. parf. ét. de marche 1930,
1,011 fr. Dantan, 90, r. Folie-
Méricourt, 9^{me}.

 Vente à crédit. La plus puis-
sante organisation de ce genre,
quantité importante de vélo-
moteurs et motos d'occas. ttes.
marques, vendue à des prix
réellement bas.

 Vélocoteurs Baby-Dax. Dé-
pôt très important des motos
et vélocoteurs marque Moto-
bécan, choix considérable ttes
marques, livraison immédiate
dans toute la France. Achat de
motos toutes marques, paie-
ment comptant. Ets Bonnet,
172, av. Edouard-Vaillant, Bil-
lancourt (Seine), métro : Bil-
lancourt. Ouvert le dimanche.

**MOTOBÉCANE
H. BARTHÉLEMY**

Agent-coureur OFFICIEL

 du vélocoteur 3 vitesses
à la 500 Grand-Sport
Tous modèles en magasin

Sidecars BERNARDET

 Organisation de Crédit la meilleure
Reprises toutes Marques

 1, Boulevard Voltaire, ASNIÈRES
Grésillons 15-97 - ouv. dim. et fêtes

SIDECARS

 Votre sidecar est-il démodé ?
Nous pouvons vous en faire
l'échange par des modernes ro-
bustes et très légers de notre
construction, à des prix qui
vous étonneront. Grand choix
de carrosseries. Poinard, 3, rue
Laroche, Paris 14^{me} (r. de la
Gaité).

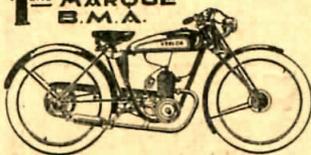
 Moto Gnome Rhône V2, 5 CV
ét. nf. Side Carpio, prix à dé-
bat, ou éch. ctre voit. récente
5 à 8 CV. René, 15, r. Debain,
St-Ouen.

 Magnat Debon 500 lat. 4 v.
Side Précision, excel. ét. André
96, Bd Sébastopol. (Arch.81-95).

 Gillet Herstal 500 culb. side
Bernardet, frein s/roue, com
nve, 3.600 fr. Gros, 33, r. Ger-
govie 14^{me}.

 B. S. A. 750 cmc. 2 cyl. équip.
Lucas av. side grd. routier nf
3.200 fr. Reprends motos. Dori-
dant, 92, r. de Paris, Romain-
ville.

VERLOR

 1^{ère} MARQUE
B.M.A.

 Suspension arrière
Mise en route Molo
Guidon AYA 123
Présentation gd Luxe

 RÉPARATION & STOCK
TOUS VÉLOMOTEURS

 105 Av^e PARMENTIER
PARIS
XII

Pub. G.S.

HARLEY-D

Agence Officielle

 22, r. Picpus - Paris-12^e
30 OCCASIONS

 Toutes forces - Garantie 3 mois
4 cv. Terrot com- 2.900 fr.
pétition solidée

Liste 1 fr. timbre poste - Crédit 10 mois

 LA PLUS GRANDE EXPOSITION
Toutes marques NEUVES

**B.S.A.-Jonghi
Motoconfort**
Monet Goyon - Terrot

 Reprise au meilleur cours. Nous pre-
nons en vente tte moto sans auc. frais

MOTO - BASTILLE
6, Bd Richard-Lenoir, PARIS XI^e
SOLDES

 Dynamos simpl. débit, fr 110
double débit, fr 135
Alternateur fr. 110
Accumulateur fr. 75
Commutateur avec fil fr 18
Disjoncteur fr. 16
Phare code fr. 55
Plaque AR lumin., fr. 25
Lanterne AR fr. 5
Lampe code fr. 5
Lampe satellite... fr. 1,50
Avertisseur électrique fr 28
etc., etc., etc...

 Tout appareillage électri-
que FRANCE - SOUBITEZ
- NOVI - MARCHAL - etc.
ECHANGE STANDARD
REPARATIONS
Ets Latrasse, 23, rue du
Dr Emile-Roux. Clichy.

**LE SIDE-CAR
ROY**

 est transféré
36, rue de Bordeaux
MAISONS-ALFORT

MOTOS - DANTON
AGENCE OFFICIELLE
MONET-GOYON - B.S.A.
MAGNAT-DEBON
KOEHLER-ESCOFFIER
SIDE BUFFLIER
Grand choix de motos d'occasion
RÉVISÉES et GARANTIES
ÉCHANGE - CRÉDIT
Service réparations et dépannages
M. GRATECAP, 14, r. Danton
Levallois - Tél. Péreire 19-11
Ouvert Dimanche et Fêtes

TERROT

Concessionnaire Exclusif

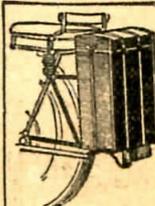
J. LÉGER

 TOUS MODÈLES EN MAGASIN
Toutes pièces détachées
- Atelier spécialisé -

 Ouvert les dimanches matin
4, Gde-rue - St-Maurice, Pt-Charenton
Téléphone : Ent. 20 59

 LA PLUS FORMIDABLE ORGANISATION DE
VENTE A CRÉDIT
TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS
ET VELOCOTEURS A VOTRE DISPOSITION
EXPOSITION PERMANENTE - ACCESSOIRES ET
PIÈCES DÉTACHÉES - REPRISES TOUTES
MARQUES - RÉPARATIONS - CONSULTEZ-NOUS

Établissements BONNET

 172, Avenue Edouard-Vaillant
BILLANCOURT (Seine)
Ouvert le Dimanche (Métro : Billancourt)


Avec la malle

G. Frémont

 plus d'ennuis
pour les bagages
légers, stables, résis-
tants, imperméables.

 Demandez notice et
renseignements aux
Établissements

Frémont

 86, Faubg. Saint-Denis - PARIS (10^e)
Tél. Provence 32-72

VOITURES

 2.000 fr. Salmson 7 CV culb.
torp. 4 pl., méc. pn. int. peint.
com. nf. Blanchet, 12, r. Dr.
Vuillème, Meudon, S.-et-O.

 Sandford 6 CV Sport parfait
état, 5.500 fr. Rigout, 3, rue
Guerlain, Colombes.

 Villard occasions rénovés,
pièce rechange-réparation, 16,
r. de Rouvray, Neuilly-s/Seine.
Maillot 68-81.

 Bugatti 1.500 cmc. sp. t. bel.
5.800 fr. ou rep. bel. moto ou
3 roues. Pigeon, 8, r. Stanislas-
Meunier, 20^{me}.

 Roadster Fiat 1936 com. nf.
Imbernotte, 1, r. des Acacias,
Paris.

DEPREZ

 187, rue Armand Silvestre
COURBEVOIE, près gare d'Asnières
Tél. : Défense 07-01

PEUGEOT - TERROT

 GNOME-RHÔNE et toutes marques
sidecars Bufflier, etc.
Comptant, crédit, reprises,
occasion - Réparations -
Pièces détachées.

 Succursale : Paris, 7, rue Meslay
Ouvert dim. et fêtes toute la journée

ON DÉSIRE ACHETER

 Suis acheteur vélocoteurs et
motos récentes, de 13 à 19 heu-
res. Lacroix, 68, Bd Diderot,
Paris.

 Ch Moto 500 réc. ou side.
Fleisig, 78, rue Championnet,
Paris 18^{me}.

 Revil, ex-Palais de la Moto,
achète ou prend en dépôt av.
garantie de vente, ttes motos
d'occas. 82, av. des Ternes, an-
gle Bd Péreire.

 Achète toutes motos, sides,
cyclocars, voitures, même acci-
dentés. Delaire, 1, r. Decrès,
Paris 14^{me}.

ÉCHANGES

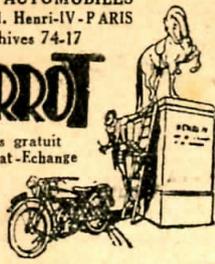
 Chang. 350 lat. Terrot Bloc
avec soule c. side récent V2
de préf. Brégrand, 34, av. Ver-
dier, Montrouge.

 Echange poste TSF-7-6 et 5
lampes contre appar. 6x13 ou
agrandisseur-acc. ou vélocoteur.
Roumagnac, 20, Rte de
Flandre, Le Bourget, Seine.

HENRI IV AUTOMOBILES
43 bis, Boul. Henri-IV - PARIS
Archives 74-17

TERROT

Permis gratuit
Vente-Achat-Echange
Occasions
toutes
marques
à gré



Revil, ex-Palais, éch. votre moto ctre une autre à votre choix, nve ou occas. garantie, différence en 12 mois. 82, av. des Ternes, angle Bd Péreire, Paris.

Amilcar grd. sport cap. réadster tte beauté, éch. ctre moto ou side. Gros, 33, r. Gergovie, Paris.

DIVERS

Je cherche jeunes pilotes motocyclistes, mécaniciens de préférence, spécialisés courses sur pistes, herbe, cendrée, av. ou sans leurs motos. Ecr. V. Boston, Poste Restante, Bureau No 114, X^{me}.

DERNIÈRE HEURE

Un bon tuyau !
Achetez votre moto chez un motocycliste. H. Barthélémy, 1, Bd Voltaire, Asnières, met à votre disposition de nombreuses années d'expérience et de succès en course. Ts. mod. en magasin, mise au point, réparation de mach. françaises et étrang. réglages spéciaux, polissage de culasses, rectification de cylindres, de soupapes spéciales, centrage de volants, pièces détachées ttes marques.

Terrot 4 CV culb. 4 vit. sélect. nve. 1936, chrom. équip. reprend. vélomoteur. Leclai, 56 r. de la Chapelle, Paris 18^{me}.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT
La nuit, voyagez couchés... aux prix suivants :

Ensemble du réseau (du 6 octobre au 30 juin) :

Couchettes 1re classe : 25 fr. ; 2e classe : 25 fr. ; 3e classe, 20 frs. Lits-toilettes (avec draps) 55 francs.
(du 1er juillet au 5 octobre)

Couchettes 1re classe, 30 fr. ; 2e classe, 30 fr. ; 3e classe, 25 fr. Lits-toilette (avec draps) : 75 francs.

De Paris-St-Lazare à Dieppe et vice-versa (couchettes seulement).

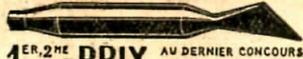
Toute l'année : 1re classe : 25 fr. ; 2e classe, 18 fr. ; 3e classe, 14 francs.

Les chouchettes des 1re et 2e classes sont munies d'oreillers.

Renseignez-vous dans les Gares du Réseau de l'Etat.

OCCASIONS Visibles au Service des Occasions de
TOUTES MARQUES **GNOME ET RHONE**
49, Avenue Grande-Armée - PARIS
Sur demandela liste des occasions disponibles

SILENCIEUX WILMAN



1^{ER}, 2^{ME}, 3^{ME} PRIX AU DERNIER CONCOURS DE SILENCIEUX DU T.C.F.
6 et 8 RUE DE DIEPPE A COURBEVOIE
TEL. DEF. 19 65

CALTHORPE
1 et 3, r. St-Etienne-des-Tonnelliers
ROUEN

Victor BERTIN raiq. au B.d'Or
Sidécar 600 cmc
9 bis, Chaussée du Pont (Pont-de-St-Cloud) Boulogne-s/-Seine
Agences : Motoconfort - Monet-Goyon
Köhler-Escoffier. Sp. mise au point
Réparat. t. marques - Travail garanti

ACCU
26
RUE DE GRAYES
MULLY-LE-SEC

Huitric

500 cmc. Terrot culb. RSS. dern. mod. 4.000 km. parf. ét. px. intér. éch. Crédit. L. Lambert, 27, r. Marché, Meaux.

Equipage 500 sidécar Aéroprofil neuf, moto ét. méc. parf. 3.000 fr. Barthélémy, 1, Bd Voltaire, Asnières.

350 cmc. Dollar tr. b. ét. bas px. Echange, crédit. L. Lambert, 27, r. du Marché, Meaux (S.-et-M.).

Affaire unique, 250 Köhler-Esc. com. nve. 1.800 fr. éclair. vs. dimanche, Jack, 6, r. Péron, Croissy (S.-et-O.).

Achèterai porte-bagage d'occas. pour Sandford Gd sport, écrire : Hutin, Chaussures, à Oyonnax (Ain).

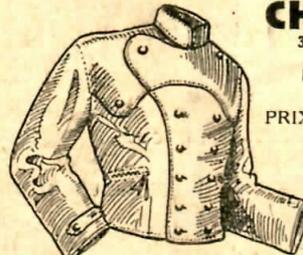
Salmson 1.100 cmc. spt. rap. état parf. mot. A.C.T. roulé 4.000 km. 3.500 fr. Fabre, 75, r. Patay (13^{me}).

Side Belgian à gauche, 400 fr. 7 bis, av. Gallieni, Noisy-le-Sec.

Vends Side Belgian Dollar 500 Jap culb., boîte Burman, 2.500 fr. Zani, 7, r. Cardinal-Mercier, tél. Tri. 49-75.

*Assurez-vous
à la Maison
de la Moto*

CHROME - CUIR
38, rue du Château-d'Eau, PARIS-X^e
Tél. BOTZaris 73-37
Magasins et Ateliers au 1^{er} étage
ouverts le samedi après-midi



PRIX LES PLUS BAS. N'HÉSITEZ PAS A NOUS CONSULTER

Manteaux, Blousons, Serre-têtes, Cuissards, Gants, Culottes, etc...

Chrome-cuir veut dire : cuirs chromés de première qualité. Souples, résistants, imperméables.

Cond. sp. aux membres des Clubs

Cat. ill. adressé grat. sur demande

STATION SERVICE LUCAS



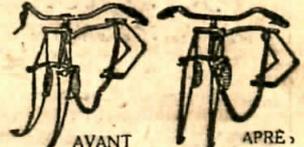
Toutes pièces détachées en stock pour l'équipement électrique motos et autos.

PH. DOTTI
213 ter, Boul. Péreire, PARIS
Téléphone: Étoile 57-84

LIPTON à DIJON
est le spécialiste des pièces
moteurs, réparations,
soupapes, axes, etc.



CLINIQUE DES CADRES
Réservoirs et Roues
Téléphone Péreire 20-63
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Lavallois
Ne pas confondre, bien noter n° 16



Le propriétaire des brevets français No 600.838, intitulé : « Dispositif d'embrayage et de débrayage pour dynamos d'éclairage pour véhicules routiers », déposé le 16 juillet 1925, No 738.496, intitulé : « Dispositif de réglage de l'éclairage en particulier pour bicyclettes », déposé le 10 juin 1932, et No 738.566, intitulé : « Machine magnéto-électrique » déposé le 13 juin 1932, No 759.004, intitulé : « Changement de vitesse », déposé le 29 juillet 1933, désire entrer en relation avec des intéressés en vue de l'exploitation de l'objet des inventions. Ecrire sous chiffre No 707, à l'administration de la Revue.

LIQUIDATION
du stock de pièces pr HARLEY

Etabli PIERRE PSALTY
80, Avenue des Ternes, Paris

Pour vos Achats de Motos
Échanges et Réparations
ADRESSEZ-VOUS
R. LAVERGNE
Mécanicien - Spécialiste
5, Rue Félix-Faure, 5 - VINCENNES
près Gare Marchandises. Tél. Daumesnil 00-32

Terrot - Gillet-Herstal
Monet-Goyon - Motoconfort
Soyer - Prester
Stock Amac - Pièces pour Jap
Dépannage rapide - Soudure Autogène

MOTO AGENCY 24, Bd de Charonne
PARIS (20^e)
Achte, Vend, Répare, Echange

F.N. Terrot, Peugeot, Moto-Confort, Soyer, etc.
Stocks en neuf et Occasion
Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

CHEMINS DE FER DE L'ETAT ET DU SOUTHERN RAILWAY

Paris-St-Lazare à Londres
Le jour : le service le plus agréable et le plus économique est celui de Dieppe-Newhaven (restaurant à bord).

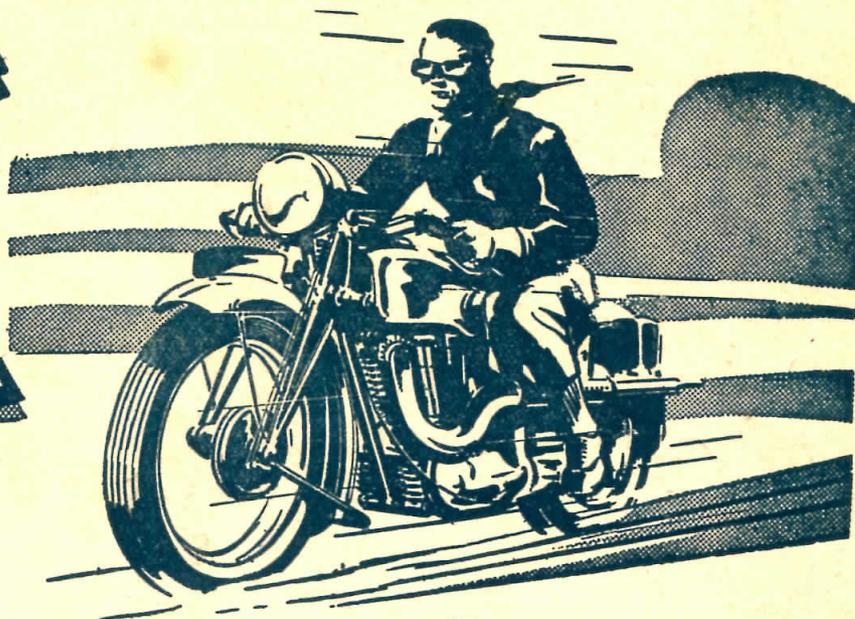
La nuit : 1. service le plus confortable : Le Havre-Southampton (3 fois par semaine, dans chaque sens) ; 2. service journalier rapide et économique : Dieppe-Newhaven.

Toutes classes (chemins de fer et paquebot) par Dieppe-Newhaven 1^{re} et 2^e classes (paquebot) par Le Havre-Southampton. Compartiments couchettes toutes classes de Paris-Dieppe et vice-versa.

Se renseigner : à la Gare de Paris-St-Lazare) Bureau des Renseignements) ; au Bureau des Chemins de Fer Britanniques, 12, Boulevard de la Madeleine, à Paris.

*Vous lisez Moto Revue
donc elle vous plaît*

ABONNEZ-VOUS !



POURQUOI ?

Vous êtes-vous jamais demandé pourquoi les principaux constructeurs de motocyclettes préconisent l'usage exclusif de KERVOLINE EQUI-VISQUEUSE.

Le moteur d'une moto, en effet, est soumis à un régime autrement plus sévère que celui d'une voiture. Son refroidissement n'est pas assuré par les mêmes moyens, et l'élévation de température en particulier constitue le plus grave danger qu'il puisse courir.

Du fait qu'il est impossible d'agir sur les conditions extérieures, le seul moyen de protéger efficacement un moteur de moto est de lui donner un élément stable de protection, c'est-à-dire de le lubrifier avec une huile pratiquement insensible aux variations de température.

Or, cette propriété est l'apanage de l'huile KERVOLINE EQUI-VISQUEUSE. Sa viscosité, pratiquement constante dans les limites de variations de température du moteur, constitue, non seulement une garantie de sécurité mécanique, mais encore une source appréciable d'économie.

Voilà la raison qui a conduit les principaux constructeurs français à en recommander officiellement l'emploi à leur clientèle.

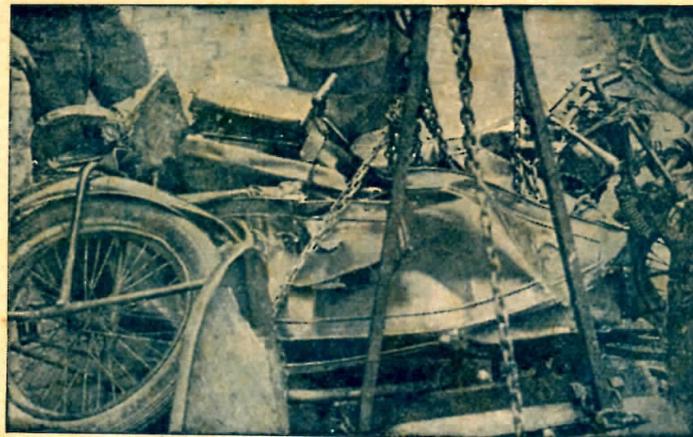
Vous qui cherchez la sécurité et l'économie, demandez à votre motoriste ce qu'il pense de

KERVOLINE



ÉQUI-VISQUEUSE

ÉTABLISSEMENTS QUERVEL FRÈRES - MAISON FONDÉE EN 1846
25 A 37, RUE DU PORT - AUBERVILLIERS (SEINE)



Ce qui importe...

**C'est d'être assuré
à une bonne compagnie**

NOUS INFORMONS NOS ABONNES
QU'ILS PEUVENT BENEFICIER PAR L'INTER-
MEDIAIRE DE NOTRE SERVICE D'ASSU-
RANCE, DE TARIFS INTERESSANTS, AUX
GRANDES COMPAGNIES DE PREMIER OR-
DRE, TELLES QUE :

L'UNION, L'URBAINE, LE SECOURS, LES
LLOYDS DE LONDRES, etc...

EN OUTRE, NOTRE SERVICE ASSURANCE
ETEND SES OPERATIONS D'ASSURANCES
A TOUTES LES BRANCHES : INCENDIE, AC-
CIDENTS DU TRAVAIL, MALADIE, VOL,
BRIS DE GLACE, DEGATS DES EAUX, etc...

UN SERVICE SPECIAL SUPPLEMENTAIRE
A ETE CREE A L'INTENTION DES ABONNES
QUI NE POURRAIENT SE DEPLACER, UN
REPRESENTANT SE RENDRA A DOMI-
CILE SUR DEMANDE. ECRIRE A NOTRE
« SERVICE DES ASSURANCES ».

LES ASSURANCES DES ÉDITIONS DE REVUES

12, rue de Cléry, PARIS