

26^e ANNÉE No 814
14 OCTOBRE 1938

Les Champions de France

MOTO REVUE

LE NUMERO

1^{fr.} 50

TOUS LES
VENDREDIS

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLOCARS



TÉLÉPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C./C. POSTAL. 287.37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

LE PONT DE LA REDONNE EN PROVENCE

Achetez-le...!

**indispensable
pour bien connaître
la moto**



**VADE-MECUM
DU MOTOCYCLISTE**

12 frs
pour les
abonnés

14 frs
pour les
lecteurs

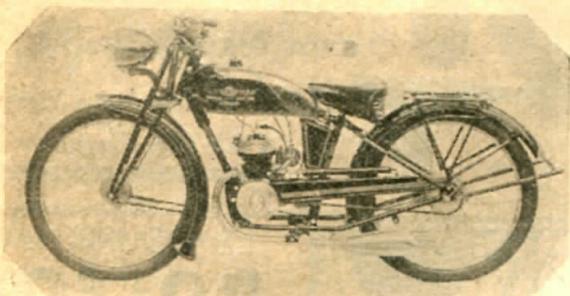
Frais de port :
2 frs

NEW-MAP

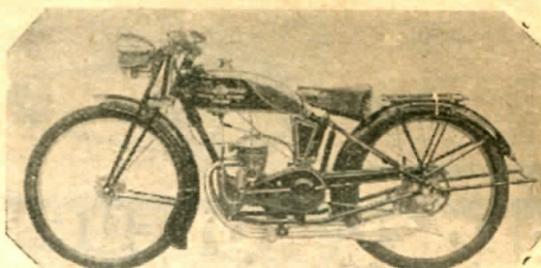
Ses **VÉLOMOTEURS**
5 Modèles 1939

3 Supériorités
incontestées

Une construction soignée
Des moteurs de qualité
Une présentation racée



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



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

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

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

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS

LYON - 124, Avenue Lacassagne

USINES

PARIS - 12, Rue Jean-Nicot

FROTEY

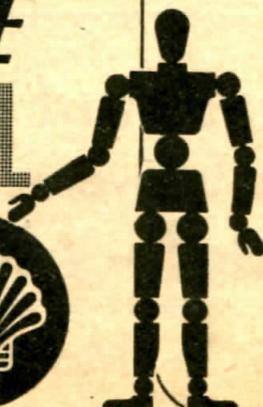
1938

AU PROGRÈS DE LA TECHNIQUE
MOTOCYCLISTE
RÉPOND UN PROGRÈS PARALLÈLE
DE LA LUBRIFICATION

NOUVELLE GOLDEN SHELL

RAFFINÉE PAR
SOLVANTS SÉLECTIFS

LA MASCOTTE SHELL
VOUS PORTERA BONHEUR*



SHELL

VOUS PRÉSENTE :

SES NOUVEAUX
PROCÉDÉS DE
RAFFINAGE



SES NOUVEAUX
EMBALLAGES

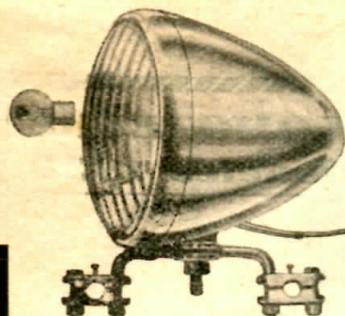


SA NOUVELLE
GOLDEN SHELL



PLASAL

Les ÉQUIPEMENTS



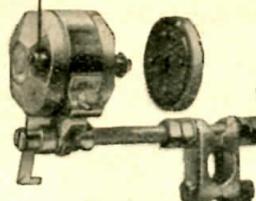
Pour | Vélocycle
Motos
Vélos

Novi



sont les meilleurs...

**Novi 12, Chemin-des-Vignes
PANTIN (Seine)**



**BLOCS MOTEURS
98 - 100 CM³
SACHS**

DÉBRAYAGE
POINT MORT
2 VITESSES
ÉCLAIRAGE
ÉLECTRIQUE

Pour
**VÉLOMOTEUR
ou
MOTO-LÉGÈRE**
avec tous les avantages
des Grosses Motos

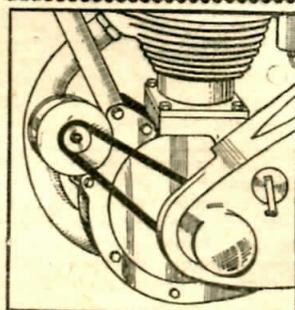
CATÉGORIE 125 CM³
en 1936 comme en 1937
la meilleure perfor. en 24 h.
1.631 kms 774 soit
67 kms 990 à l'heure

VAINQUEUR
DES
BOL D'OR
1934-1935-1936

BON Pour avoir la liste des Marques munies de ces
Moteurs et le Catalogue.

**William DUMONT 12, Av^{ue} Claude Vellefaux
PARIS-X^e**

Ag^t gen. de FICHEL et SACHS, Schweinfurt (Allem.)



LA COURROIE ROLÉO

augmente le rendement
des dynamos

Les Courroies trapézoïdales
ROLEO de fabrication fran-
çaise, sont étudiées spécia-
lement pour l'entraînement des
dynamos de motos.
Composées de cordes et de
toiles enrobées dans une gomme
de très haute résistance,
elles sont garanties inexten-
sibles.

Réclamez là à votre fournisseur habituel ou à défaut aux

Etablissements ROLLET
64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS
Catalogue accessoires sur demande

Toute la Moto

TERROT - GNOME - PEUGEOT - MOTOBECANE

Le stock le plus complet de motos d'occasion vendues
révisées après essais - ou non révisées.

SOLDE DE NOMBREUX ACCESSOIRES

Moteurs, boîtes de vitesses, carburateurs, magnétos,
roues, cadres, réservoirs, pignons et chaînes,
éclairages électriques, side-cars, pneus.

Moyeux neufs pour vélocycle avec tambour
de frein et pignon, la paire, AV et AR.. 140 frs
Phares neufs pour vélocycle, 2 éclairages 40 frs

Achat comptant de motos, cyclocars, pièces détachées
Ét. BEAUSOLEIL, 9, Rue St-Sabin - PARIS

Il vous faut des cartes !

vous les trouverez toutes :

Foldex - Blondel - Michelin - Shell

à la Maison de la Moto

12, rue de Cléry - Paris



REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, rue de Cléry PARIS (2^e)
Tél. GUT. 73-32 (4 liq. gr.)
C.C. Postal 297-37

MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARRAISANT LE VENDREDI FONDE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR CAMILLE LACOME

ABONNEMENTS
UN AN 6 MOIS 3 MOIS
52 N^{os} 26 N^{os} 13 N^o

FRANCE & COLONIES
45 fr. 23 fr. 14 fr.

UNION POSTALE
60 fr. 34 fr. 20 fr.

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

AUTRES PAYS
64 fr. 43 fr. 25 fr.

MILITAIRES
25 fr. 12 fr. 8 fr.

Vêtements



N a connu jadis le monsieur qui achetait une peau de bique, une casquette et des lunettes, mais qui n'arrivait jamais à acheter la voiture ou le tricycle à pétrole qui eussent justifié cet équipement. Encore aujourd'hui, la casquette et la vareuse du yachtsman donnent l'air d'un marin, du moins le croient-ils, à des personnes qui n'ont jamais mis le pied sur un bateau. Mais il est un autre excès, c'est de pratiquer un sport sans un équipement convenable. Allez-vous parcourir de longues étapes à bicyclette avec des pantalons longs et une chemise empesée ?

Pour la moto nous avons plus de latitude puisque nous n'avons pas à fournir d'effort physique. Mais que ce soit pour une courte promenade ou pour une longue randonnée, il faut considérer le casque comme la seule coiffure que doit porter le motocycliste. A l'étape, un béret est très pratique. Quant au vêtement lui-même il peut varier. Par très beau temps et pour de courtes promenades un complet quelconque peut suffire. Toutefois, un manteau de cuir et des cuissards seront toujours utiles. Le manteau de cuir offre une protection très efficace en cas de chute. Cet équipement convient également par temps de pluie. La combinaison a l'inconvénient d'être désagréable à mettre et à enlever. Elle conviendrait surtout pour de longues étapes. Le blouson et une culotte de golf conviennent au sportif par beau temps. Quant à la petite veste, à la culotte de cuir et aux bottes d'aviation, c'est un équipement pratique pour les épreuves sportives, mais qui attire trop l'attention quand on marche à pied et qui est trop chaud.

En tous cas quand vous achetez votre première machine n'oubliez pas de vous équiper : casque, lunettes, gants, un manteau de cuir et des cuissards constituent l'essentiel de cet équipement.

SOMMAIRE :

Informations	792
Limitation de vitesse	793
Les Championnats de France de Tourisme	794
Accumulateurs	796
La suspension des motos, par Regairaz	798
De la Seine à l'Euphrate, par Robert Sexé	800
Véhicules économiques de livraison	802
Calcul de l'inclinaison d'une moto en virage, par A. Jucquelier	804
Questions et Réponses	806
Constructeurs - Fabricants	807
Clubs	808

Informations

◆ LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS PRECISE

Répondant à une question posée par l'Union Routière de France, le Ministre des Travaux Publics, par lettre du 3 août 1938, vient de préciser que, conformément à l'arrêté du 3 novembre 1936, toutes les automobiles, sans exception, devront, à partir du 1^{er} janvier 1939, être obligatoirement équipées de lampes sélectives jaunes portant la mention Agréé AB TP N°

Nul doute que des instructions très fermes ne soient données à la Gendarmerie pour assurer le respect de cette disposition.

◆ RIEN DE BIEN NEUF

Peu à peu, on connaît le programme des constructeurs anglais. La plupart n'ont apporté à leurs modèles que des modifications de détail. Il y aurait par contre de nouveaux modèles qui sont en cours d'essais et ne seraient offerts au public qu'en 1940.

◆ LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Du 1^{er} janvier au 31 mars 1938, on a enregistré sur les routes de France 10.390 accidents ayant provoqué 907 morts, 3.459 blessés graves et 9.068 blessés légers. On a constaté que sur 100 accidents, 60 se produisent en ligne droite, 19 aux carrefours et 11 en courbe.

◆ LE GRAND PRIX DE SUISSE ET LE CIRCUIT DES NATIONS

Le Grand Prix de Suisse ne se déroulerait sur le circuit des Nations, à Genève, ni en 1939, ni en 1940. Des difficultés d'ordre administratif s'y opposeraient, et ce circuit serait malheureusement un des plus favorables au succès sportif et commercial de la course. Cependant, une Commission prendrait l'affaire en main et la ville de Genève peut encore espérer revoir son Grand Prix, dès l'année prochaine.

◆ LA LUTTE CONTRE LE BRUIT

Des policiers hollandais possèdent un appareil qui leur permet d'apprécier l'intensité des bruits émis par les véhicules en circulation. La première fois, le conducteur du véhicule bruyant en est quitte pour un avertissement et son numéro est noté. La seconde fois, il se voit infliger une forte amende.

◆ LA LUTTE CONTRE LES ACCIDENTS ET LES CYCLISTES

Les cyclistes sont quelquefois la cause d'accidents graves et si leur circulation n'est pas très surveillée chez nous, une information de l'agence Cina en dit long

sur la sévérité du gouvernement allemand à leur égard :

» Berlin, 30 mars : Afin d'éviter les accidents routiers causés par les cyclistes, on a décidé d'établir en Allemagne une nouvelle réglementation de la circulation, d'après laquelle les cyclistes devront adopter des plaques d'identité semblables à celles des automobilistes. Des cours spéciaux seront suivis par les cyclistes avant d'être autorisés à circuler à bicyclette. Leçons sur le Code de la route, sur les différents systèmes de signalisation routière, projections de films, etc., constitueront le programme des cours spéciaux pour les cyclistes. Dans le Tyrol on fait déjà passer aux cyclistes un examen obligatoire et on délivre un véritable permis de conduire ».

◆ UNE COURSE CRUELLE

Au G. P. d'Italie, dans la catégorie 500 cmc., les B.M.W. et les Gilera 4 cylindres se montrèrent les machines les plus rapides. Elles firent un tour à 160 à l'heure. Il n'y eut sur 18 partants que deux arrivants. Il est à remarquer également que le vainqueur de la catégorie 250 cmc. fit un meilleur temps que le vainqueur des 350 cmc.

◆ CIRCULATION NON REGLEE

Au Carrefour du boulevard Raspail et de la rue de Rennes, la circulation est

très intense, et l'absence de signaux lumineux n'est pas faite pour faciliter la circulation. De plus, ajoutons qu'il est assez rare qu'un agent soit de service à ce carrefour.

◆ PLUS DE DEVISES TOURISTIQUES DANS LES BANQUES D'ITALIE

L'Italie a pris, en fin septembre dernier, des mesures selon lesquelles aucune banque ou bureau de voyage italien n'a le droit de délivrer des devises pour voyages à l'étranger. Les demandes doivent être adressées par écrit à l'Istituto Nazionale per i cambi con l'estero, qui décidera en dernier ressort.

◆ ÇA CHAUFFAIT

Un motocycliste anglais prétend qu'un jour le moteur de sa vieille Indian chauffait tellement qu'il s'arrêta et qu'à travers les cylindres portés au rouge on voyait les pistons. Un autre affirme qu'il a eu la même expérience avec une Clyno 1916.

◆ CHAMBRE A COUCHER ATELIER

En instance de divorce, une femme reprochait à son mari de réparer sa moto dans la chambre conjugale. Il se plaignait ensuite que cette chambre n'était pas bien tenue !

◆ LES PROCHAINS « SIX JOURS » EN ALLEMAGNE

L'organisation des prochains Six Jours Internationaux sera confiée à l'Allemagne. Cette grande épreuve d'endurance ne démentira pas sa réputation de course exceptionnellement pénible, puisqu'elle se déroulera dans le Tyrol, avec Salz Kammergut comme quartier général.

◆ LE CALENDRIER DE L'A.C.U.

L'Auto - Cycle Union d'Angleterre a fixé les dates de son calendrier motocycliste qui seront soumises lors de l'établissement du calendrier international.

Le Tourist Trophy est prévu pour les 12, 14 et 16 juin. Le Rallye National pour les 22 et 23 juillet, et le Meeting Intercentres pour le 29 octobre.

◆ CONTRE LES DETAILLANTS MALHONNETES

Sur simple réclamation concernant le fonctionnement des pompes de distribution d'essence, la qualité du produit livré et l'affichage du prix, le service du Contrôle des Carburants de l'U.N.A.T. se livre à une enquête chez le détaillant soupçonné.

Des peines très sévères sont prévues en cas d'infraction. Adressez toute réclamation à ce sujet à l'U.N.A.T., 8, rue César-Frank, à Paris. (Tél. Ségur 59-96).

LA DISTRIBUTION DES RECOMPENSES DE

Paris les Pyrénées Paris

et de la Journée du Vélocipède

accompagnée de la projection d'un film amateur sur ces manifestations aura lieu le Samedi 22 Octobre 1938, à 17 heures.

Tous les intéressés (concurrents, constructeurs, fabricants, officiels, la Presse et leurs amis) sont cordialement invités et priés de retirer une carte d'invitation à « Moto-Revue ».

LIMITATION DE VITESSE

LIMITER la vitesse d'une machine a toujours été maladroit et bien inutile. C'est entraver le progrès. La vitesse n'a qu'une valeur relative et le 50 sur un petit chemin rural est plus dangereux que le 100 sur une belle ligne droite. Si nous nous plaçons à un autre point de vue, celui de la résistance de la machine, celà regarde le constructeur. Si le constructeur estime que sa machine est trop fragile ou insuffisamment freinée, ou bien il dégonflera son moteur ou bien il renforcera la machine et améliorera les freins.

30 kg kmh

On a pu à un moment donné admettre qu'un vélomoteur ne doive pas dépasser le 30 à l'heure. On en était encore à la période de tâtonnement et on avait grand-peine à faire le poids de 30 kg. Il valait donc mieux ne pas dépasser une vitesse qui aurait risqué de fatiguer le cadre de la machine. La limite de poids était à son tour justifiable, car il est fort intéressant d'offrir au public une machine d'un poids très réduit et aussi maniable que possible. Quant au moteur de 100 cmc., on avait eu la sagesse de ne lui demander qu'un effort très inférieur au maximum qu'il pouvait fournir. La formule initiale du vélomoteur était donc, il y a quelques années, très raisonnable. Nous croyons même qu'il y aura toujours des vélomoteurs, mais plus légers, plus maniables, plus économiques encore que leurs devanciers.

Pourquoi, dès lors, ne permettrait-on pas à la catégorie 100 cmc. de se développer sans entrave. Il serait absolument ridicule d'imposer le permis de conduire à une catégorie de machines qui, un peu plus étoffée que le vélomoteur ancienne formule, restera d'une conduite aussi simple. Que feront ces petites machines ? Du cinquantaine à l'heure à peu près. C'est là une vitesse fréquemment atteinte en descente par un cycliste sur une ma-

chine beaucoup moins stable et pourvue de freins bien médiocres. A quoi bon le permis de conduire, même si on adopte les vues de ses partisans ?

Laissons également la limite de poids qui ne veut rien dire. Allons-nous empêcher certaines améliorations qui sont nécessaires à la sécurité comme celles apportées aux freins. Vingt kilos en plus des trente kilos du vélomoteur et nous aurons une machine plus robuste, un cadre plus rigide, une meilleure tenue de route, un plus grand confort. Nous aurons ainsi donné au vélomoteur certaines qualités de la moto. La limite des 30 kilos nous a rendu service et elle a appris aux constructeurs à faire léger et solide. Ils ont pu, par l'amélioration du dessin de leurs machines et par l'emploi de matériaux plus résistants, accumuler des perfectionnements sans accumuler du poids. Au début des freins sur jante, maintenant des freins à segments. Au début, pas même de débrayage, aujourd'hui trois vitesses et kick starter et on peut multiplier les exemples. Mais qu'on permette maintenant aux constructeurs d'étoffer un peu tout celà. Nous aurons ainsi une moto miniature, exempte du permis de conduire et qui gagnera de nombreux adeptes parce qu'elle aura combiné les avantages du vélomoteur et de la petite moto, qu'elle sera assez rapide pour beaucoup de motocyclistes et qu'elle restera aussi économique et aussi maniable. Il y a là un marché nouveau que nos constructeurs doivent avoir l'autorisation de s'ouvrir. Ne conservez donc qu'une caractéristique, celle de la cylindrée et encore pourrait-elle sans grand inconvénient être portée à 150 ou à 175 cmc., ainsi qu'on le proposait pour l'exemption du permis de conduire.

Une nouvelle formule

Est-ce à dire que le vélomoteur proprement dit soit appelé à disparaître ? Nous ne le croyons pas, mais s'il disparaît, c'est qu'il ne correspond pas à un besoin et qu'il n'intéresse qu'une

partie insuffisante de la clientèle. Il est évident qu'un cycliste pourra de but en blanc utiliser un des nouveaux vélomoteurs. Il n'y a pas besoin d'être un hercule pour manier une machine de 40 ou 50 kg. Toutefois, il ne faut pas méconnaître le charme d'une machine à moteur à peine plus lourde qu'une bicyclette. Nous en viendrons alors à un moteur de 50 ou 60 cmc. de cylindrée qui permettrait d'atteindre aisément le 30. Un petit changement de vitesse serait nécessaire. Quant à l'ensemble de la machine il se rapprocherait sans doute de la bicyclette à moteur.

En somme supprimons les limites de poids et de vitesse et n'imposons qu'une limite de cylindrée qui pourrait être supérieure à la limite actuelle. Et laissons constructeurs et clientèle faire leur choix entre un vélomoteur ayant de plus grandes possibilités, mais un peu plus cher et un vélomoteur ancienne formule.

GERBAUD.

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

CHAMPIONS DE FRANCE

PASSET

Champion de France
Médaille d'or
(Motos 500 cmc.) sur
MOTOBECANE



HALHOUTE

Champion de France
Médaille d'or
(sidecars) sur
MOTOCONFORT-
BERNARDET



DUBUET

Champion de France
Médaille d'or
(motos 350 cmc.) sur
MOTOCONFORT



LE SALON DE LONDRES



NAAS

Champion de France
Médaille d'or
(motos 750 cmc.) sur
GNOME-RHONE

BERNARD

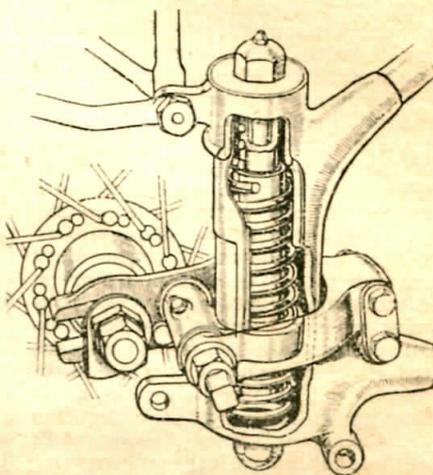
Champion de France
Médaille d'or
(motos 750 cmc.) sur
GNOME-RHONE



Une intéressante suspension arrière

C'est celle qui est présentée par Ariel et qui, moyennant un supplément, peut être montée sur la plupart des modèles 1939. A première vue, il semble que ce soit une suspension coulissante, mais il n'en est rien. En effet, il y a bien des ressorts à spires dans un tube vertical, mais l'axe de la roue est supporté par une fourche très courte dont les bras sont situés de part et d'autre du tube contenant les ressorts. Cette petite fourche est reliée à la partie fixe du cadre par une jumelle. Et si on étudie les différentes positions de l'axe de la roue, on constatera que ces positions seraient celles obtenues avec une fourche oscillante dont l'axe serait également celui du pignon de chaîne de la boîte de vitesses, en sorte que la tension de la chaîne ne peut varier. C'est là une solution d'une rare élégance. Cette suspension ne peut être montée que sur un cadre spécialement

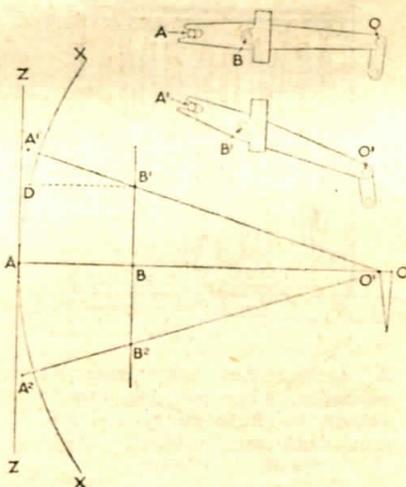
4 cylindres, un 10 CV 4 cylindres et le supersport 2 cylindres en V avec refroidissement par air ou par eau.



Ci-dessus : Détail de la suspension arrière et coupe du tube enfermant le ressort et la glissière. Des graisseurs permettent la lubrification du système.

A droite, en haut : Détail du petit levier permettant d'obtenir un débattement circulaire permettant de n'influencer que le moins possible la tension de chaîne. A, B, O et A' B' O' représentent les points d'articulation du levier.

Au-dessus : Courbe du débattement de la roue arrière permettant de comprendre que le système n'a aucun des inconvénients d'un débattement rectiligne.



établi et n'est pas applicable aux machines en existence. Le supplément de prix atteint une dizaine de livres.

Les B.S.A. 1939

B.S.A. ne sortira plus en 1939 qu'une deux cylindres, la 986 cmc. La remarquable 750 à soupapes en tête disparaît du programme de la célèbre marque. Toute la gamme des modèles de 250 à 600 cmc. ne comprend que des monocylindres. Il n'y a pas moins de 16 modèles. La Gold Star a maintenant un cylindre en alliage léger chemisé et le taux de compression est de 7.75 à 1.

Morgan

Le Morgan reste en Angleterre le seul représentant du 3 roues. Le nombre de modèles n'est plus que de trois : un 8 CV

Pas de changement chez Velocette

Le haut degré de perfection auquel est parvenue la motocyclette actuelle est démontré par ce fait qu'une marque aussi estimée peut considérer que ses modèles de l'année précédente n'ont besoin d'aucune retouche.

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.

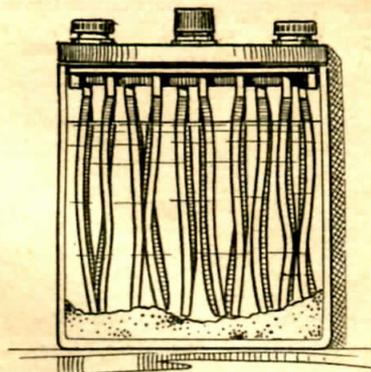
LA batterie d'accumulateurs est devenue sur les autos et même sur les motos modernes un des organes essentiels. C'est le réservoir d'énergie dans lequel nous puisons le courant nécessaire à l'allumage du moteur, au démarrage, à l'alimentation des phares, des avertisseurs, de l'essuie glaces, et même de certains changements de vitesses. Sur une voiture moderne, une panne de batterie et c'est l'arrêt total. On médite souvent des accumulateurs, mais il semble que ce soit la survivance d'une vieille habitude. On entend souvent attribuer à une batterie de voiture une durée normale de deux années. Mais la majorité des batteries dure beaucoup plus longtemps si on prend un minimum de précautions. Si vous roulez avec des pneus dont la pression de gonflage n'est pas correcte, vous étonnerez-vous de leur usure rapide. Ne vous étonnez donc pas de la détérioration rapide d'une batterie au plomb mal entretenue. Reconnaissons que les batteries alcalines sont plus robustes que les batteries en plomb. Mais elles sont plus chères, plus lourdes et plus encombrantes et, de plus, leur régime de décharge est trop lent pour qu'elles puissent convenir à la mise en marche des moteurs. Quant aux autres systèmes d'accumulateurs, ils n'ont pas réussi à s'imposer. La batterie en plomb a réalisé des progrès considérables. Non seulement la capacité en a été accrue par rapport à son poids, mais elle est devenue beaucoup moins fragile. Malgré un prix d'achat plus élevé, résultant de majorations de prix dont les industriels ne sont à aucun degré responsables, les batteries actuelles sont beaucoup plus économiques. Encore, ne faut-il pas en oublier l'existence ; il est d'ailleurs nécessaire que les constructeurs placent la batterie dans un endroit aussi accessible que possible. Cela n'est d'ailleurs pas si facile. Sous le capot, la batterie a trop chaud. Sous les sièges, les émanations peuvent ronger l'étoffe. Et sous le plancher, la batterie est inaccessible. Mais avec de l'ingéniosité on résout bien des problèmes.

En quoi consiste l'entretien courant d'une batterie ? Simplement dans le maintien au niveau convenable de l'électrolyte. L'électrolyte, c'est le liquide qui baigne les plaques et qui est un mélange d'eau distillée et d'acide sulfurique pur. Il ne faut jamais, sauf cas d'extrême urgence, utiliser de l'eau ordinaire, car cette eau contient des sels calcaires qui seront décomposés et laisseront au fond du bac un sédiment, une boue qui provoquera des courts-circuits entre les

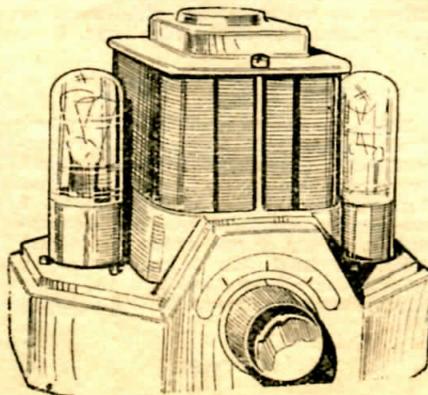
plaques. Quant à l'acide sulfurique ordinaire, connu sous le nom de vitriol, il est chargé d'impuretés qui pourraient endommager les plaques.

Nous verrons pourquoi lorsque le niveau baisse, c'est de l'eau seule et non de l'électrolyte qu'il faut verser dans les bacs. Signalons dès maintenant que les cloisons divisent les bacs en plusieurs compartiments, deux pour les batteries de 4 volts, trois pour les batteries de 6 volts et 4 pour les batteries de 12 volts. Il faut vérifier le niveau de l'électrolyte dans chacun des compartiments.

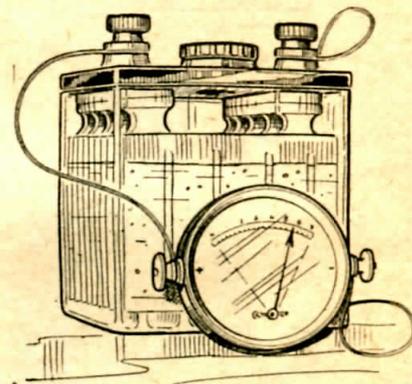
Accumu



A droite : Les indications du voltmètre n'ont pas une grande valeur, la chute du voltage n'étant vraiment sensible qu'à la fin de la décharge.



A gauche : Un accumulateur normal baigné d'électrolyte habituel ne s'accommode pas de décharges intenses : les plaques foisonnent, se gondolent, la matière active tombe au fond du bac, créant autant de courts-circuits qui précipitent la ruine de l'accu.



Un chargeur de type courant pourra vous servir pour recharger vos batteries. Evitez de pousser la charge au point de faire bouillonner l'électrolyte.

Quelles sont les opérations chimiques qui s'effectuent au cours de la charge et de la décharge.

Charge

Plaque positive : $Pb SO_4 + SO_4 + 2H_2O = Pb O_2 + 2H_2 SO_4$.

Plaque négative : $Pb SO_4 + H_2 = Pb + H_2 SO_4$.

Décharge

Plaque positive : $Pb O_2 + H_2 + SO_4 H_2 = Pb SO_4 + 2H_2 O$.

Plaque négative : $Pb + O + SO_4 H_2 = Pb SO_4 + H_2 O$.

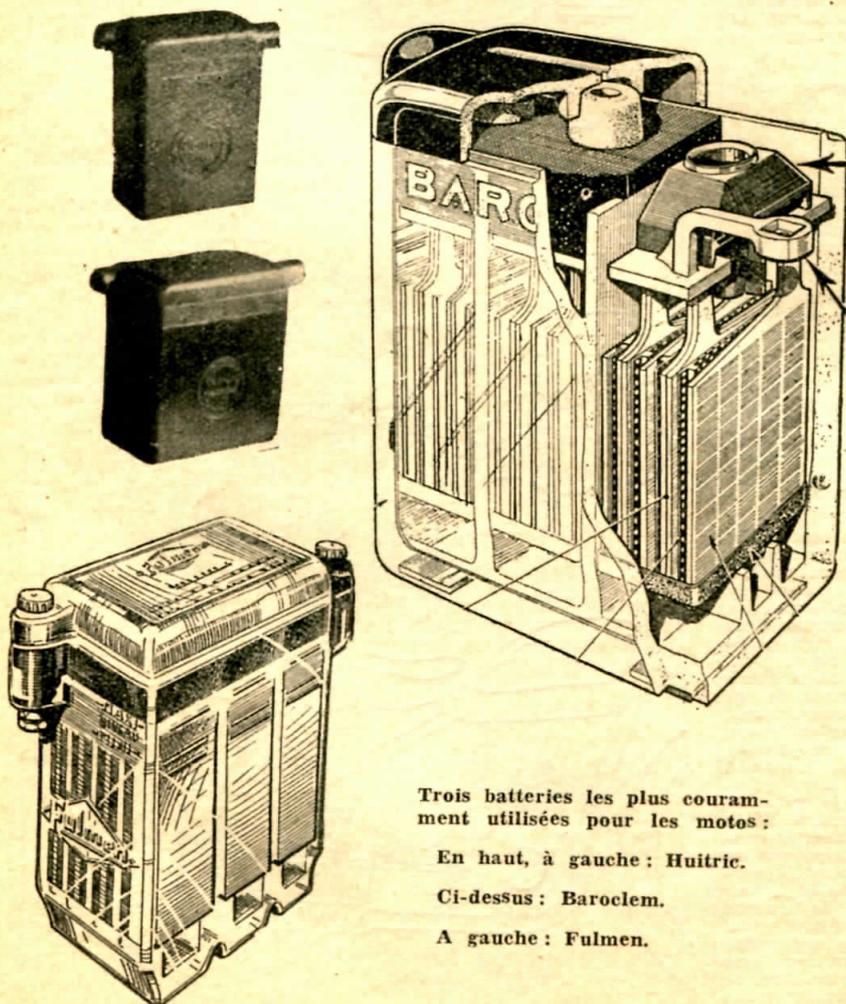
On voit donc que pendant la charge les plaques restituent pour ainsi dire l'acide sulfurique ($SO_4 H_2$), et l'acide sulfurique ayant une densité beaucoup plus grande que celle de l'eau, la densité de l'électrolyte augmente. On a donc ainsi un moyen de contrôle aisé de la charge. Un aëromètre Baumé permet de mesurer la densité de l'électrolyte et, par conséquent, la charge. Pour la plupart des accus, la charge est complète à 98°. Aux environs de 20° la batterie est déchargée. Bien entendu, il faut vérifier la densité dans tous les compartiments des bacs, car il est probable que si la batterie est vieille, certains éléments tiendront la charge moins bien que d'autres. Dans tous les cas les plaques positives se détériorent toujours avant les plaques négatives. On peut les remplacer, mais il est douteux que ce soit une opération bien avantageuse.

Quant une batterie est chargée à bloc et que l'on continue à la charger, que va-t-il se passer ? Nous verrons l'électrolyte bouillonner, mais ne croyons pas qu'il soit porté à la température de l'ébullition. Ce bouillonnement est dû à la décomposition de l'eau de l'électrolyte en hydrogène et en oxygène qui se trouvent ainsi libérés. Ce n'est pas le moment d'approcher une allumette de la batterie qui ferait explosion. Or en marche diurne, sur de longues étapes, la batterie, après le démarrage du moteur, ne fournit plus grand'chose (avertisseur, signaux, essuie-glace, allumage du moteur). Encore l'avertisseur électrique est-il en général doublé d'un avertisseur pneumatique. Le résultat est que pendant le jour la batterie est presque toujours surchargée, aussi le niveau baisse. C'est uniquement de l'eau qu'on perd ainsi et il suffira donc d'eau pour refaire le niveau. Il est prudent de vérifier le niveau de l'électrolyte tous les huit jours si on roule beaucoup de jour en franchissant de longues étapes.

La vérification de la densité de l'électrolyte pourra être effectuée à de beaucoup plus longs intervalles, deux ou trois fois par an. Il vaut mieux s'en rapporter à un électricien qui, lui, à de l'eau distillée et de l'acide sulfurique pur qu'on ne se procure dans beaucoup d'endroits qu'avec beaucoup de difficulté.

Les indications du Voltmètre n'ont pas une grande valeur, la chute de voltage n'étant vraiment sensible qu'à la fin de la décharge. A la fin de la charge, le voltage monte à 2,5 ou 2,7 volts par élément. Après la charge, le voltage s'abaisse à 2 ou 2,1 volts.

lateurs

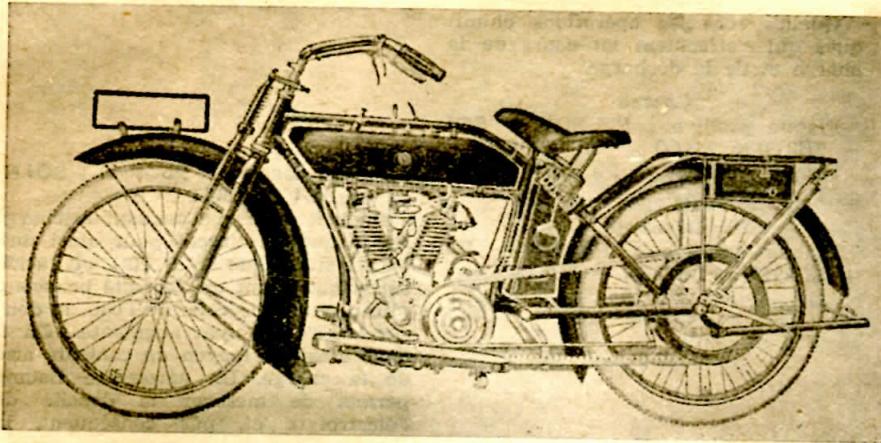


Trois batteries les plus couramment utilisées pour les motos :

En haut, à gauche : Huitric.

Ci-dessus : Baroclem.

A gauche : Fulmen.



LA SUS

A gauche :

Les motocyclettes allemandes d'avant-guerre comportaient toutes un système de suspension arrière. Voilà la 500 N. S.U. type armée (année 1916)

Une moto peut être considérée comme un levier oscillant sur un axe. On peut ainsi représenter schématiquement ce système à condition que la masse totale, le centre de gravité et les masses agissant sur les extrémités du levier soient les mêmes que ceux de la motocyclette. L'ingénieur Hentschel a consacré à cette question un article très intéressant dans un récent numéro de *Motor Kritik*.

Il donne un schéma que nous reproduisons et dans lequel le système suspendu oscille sous l'influence d'une came. Les oscillations sont atténuées par des amortisseurs soit à friction, soit hydrauliques. Lorsque la came tourne lentement, les masses m_1 et m_2 se meuvent conformément au profil de la came. Mais si la came tourne plus vite, les chocs se trouvent amplifiés par suite des phénomènes de résonance, puis le régime augmentant encore, l'amplitude des oscillations décroît. A un très haut régime, le système est presque immobile. Ceci correspond bien à la réalité, car on constate souvent qu'une machine saute beaucoup à une certaine allure et devient plus stable si on accélère. On obtient les courbes de résonance de la seconde figure. Quels sont les facteurs qui agissent sur ces courbes ? : Le poids, l'emplacement du centre de gravité et la longueur du bras de levier déterminent un couple. Si celui-ci est grand, les oscillations de l'avant et de l'arrière ont les unes sur les autres une grande influence. Si le couple est faible, les roues avant et arrière oscillent comme si elles étaient indépendantes.

En ce qui concerne la répartition des masses d'une motocyclette, le constructeur n'a que peu de latitude, car d'autres considérations interviennent. Mais une variation dans l'emplacement de la machine exerce une grande influence sur le couple et une réduction de la distance entre le centre de gravité et l'axe arrière a un effet heureux en ce qui concerne la grandeur du couple.

Un second facteur qui affecte les courbes de résonance, c'est la dureté relative des suspensions avant et arrière. Le couple, plus la dureté de la suspension influent sur la période oscillatoire du système dépourvu d'amortisseur et déterminent l'écartement entre les deux sommets des courbes de résonance.

Le dernier facteur, c'est l'amortissement. Celui-ci affecte la hauteur des sommets des courbes de résonance, et il a donc une extrême importance.

(Suite page 802)

De haut en bas :

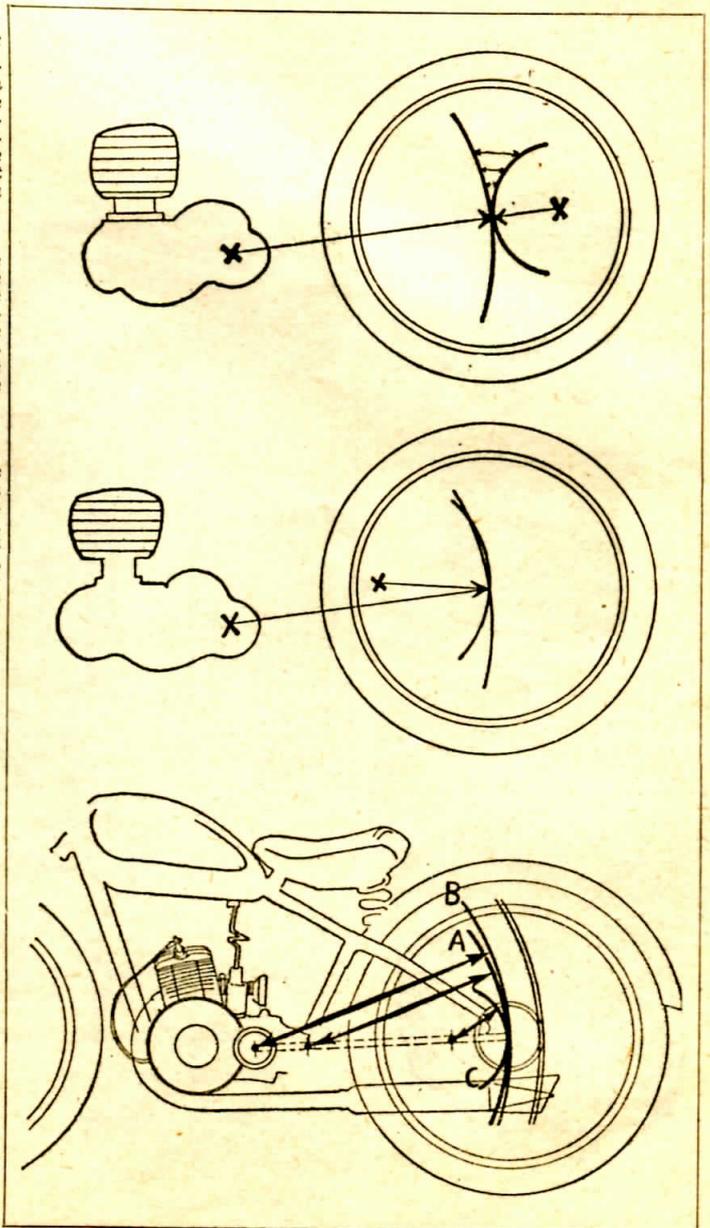
Ce qui se produirait si l'on plaçait l'axe de pivotement en arrière de l'axe arrière. La chaîne tendue casserait ou freinerait la suspension.

Cette esquisse montre ce qui se produit quand le point de pivotement de la roue arrière est au-dessus de la ligne pignon-chaîne de la boîte-axe arrière.

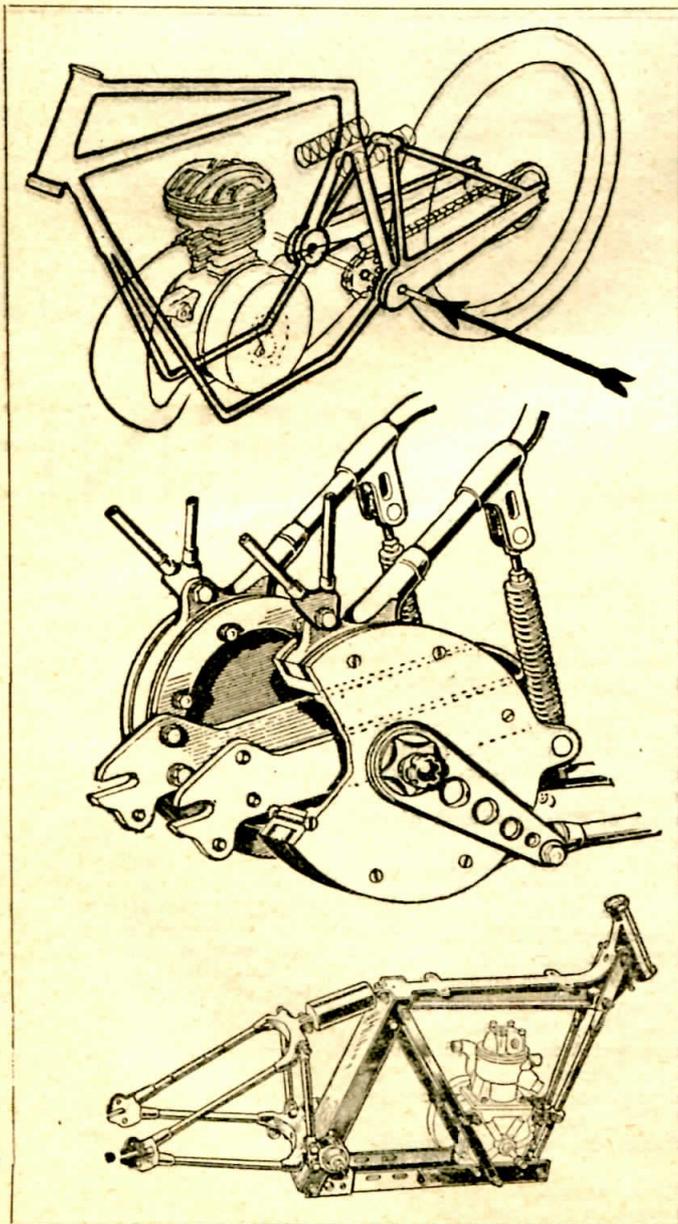
Les deux courbes se recoupent et la chaîne a une tension très variable. Dans ce schéma de M. Christophe, « A » est la courbe que trace la roue, sur la plupart des suspensions arrière deuelles.

« B » est celle que devrait suivre le pignon arrière pour assurer une tension constante de la chaîne dans toutes les positions.

On remarquera les écarts de ces deux courbes aux points extrêmes. Une suspension idéale devrait donc faire coïncider le point de pivotement de la roue avec le centre du pignon de chaîne, à la sortie de la boîte. C'est la courbe qui décrit une roue suspendue par un court bras de levier. Dans ce cas, les écarts de tension de la chaîne sont considérables.



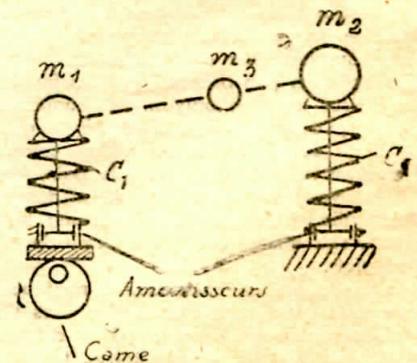
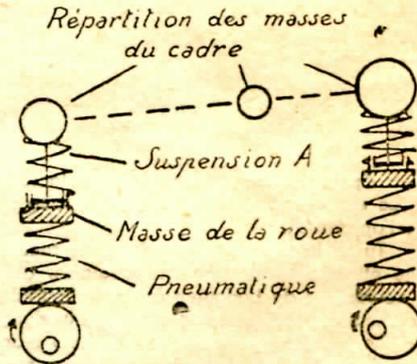
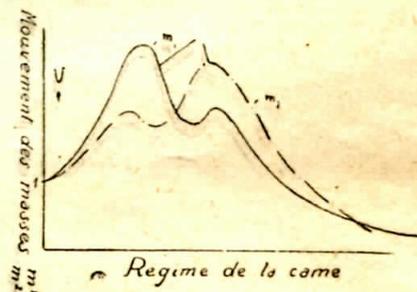
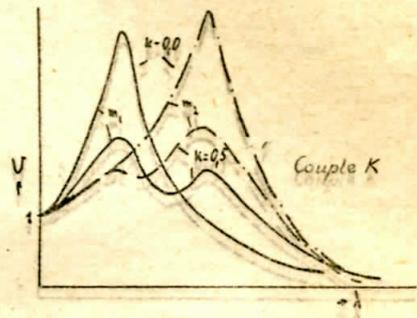
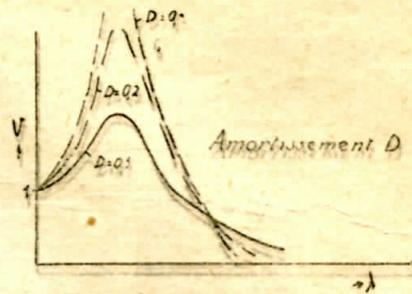
PENSION DES MOTOS



A gauche,
de haut en bas :
Cadre élastique
que construit
maintenant
M. Christophe. Le
point de pivote-
ment coïncide
avec le centre du
pignon de la
chaîne dont la
tension reste ain-
si constante.

Dans cette nou-
velle suspen-
sion arrière anglaise,
la roue est por-
tée par une four-
che maintenue et
guidée dans d'é-
normes tambours
de plus de 30 cm.
de diamètre. Les
disques assurent
une rigidité laté-
rale parfaite. Les
ressorts du type
à boudin ne tra-
vaillent que dans
un seul sens, à la
tension.

Exemple d'un
cadre tout spécia-
lement conçu en
vue d'une sus-
pension intégrale.





DE LA SEINE

Après un déjeuner presque à la française, la sieste, enfin, dans un véritable hôtel. Si le corps est reposé, l'âme reste insatisfaite : « Ainsi, c'est cela Alep ». Et on part à la poursuite de l'apparition.

Tu ne la trouveras pas dans ces rues à garages où tu pourrais louer, à l'heure, à la journée, une étincelante motocyclette anglaise, dans cette avenue à tramways qui commence pourtant à se remplir de bédouins à robes flottantes, de kurdes moustachus, coiffés du kalpak en peau de mouton et de citadins alépins aux longues chemises de soie rayée.

Le tram, l'avenue se butte à une muraille. Abandonnant la moto, et le 20^e siècle, tu pénètres dans l'ombre, dans le magnifique moyen âge du bazar d'Alep.

Imaginez une église dont le vaisseau, les voûtes, les niches, les arceaux, n'en finiraient plus. Les rayons de lumière poussiéreuse tombant des cintres sur les tapis, les babouches, les cuirs ouvragés ; sur les marchands accroupis en stalles de bois sculpté. On erre pendant des kilomètres, un peu bousculé par les âniers ou les rudes paysans descendus du bled, des souks aux épices au souk bruyant des chaudronniers. Ici on admire l'adresse de cet artisan brochant l'étoffe qu'il tient de son orteil. Là, le goût de cet artiste fabriquant des colliers en filigrane.

Dans ce temple du commerce, création parfaite satisfaisant et nos goûts et notre raison, il a aussi les hammams pour le bain, les mosquées pour la prière, et des fontaines.

Les vendeurs de sirops t'offrent des boissons à tous les parfums de l'Arabie; les rôtisseurs, leurs grillades, dégustées en passant; les pâtisseries, des gâteaux de délices.

Tu entrebaïlles une porte ferrée de clous sur le cloître aux arcades désertes d'un magasin d'autrefois.

Plus guère de chameaux ! remplacés par le camion; le chemin de fer. Et les grandes caravanes ne partent plus d'Alep vers l'Inde ou la Turquie.

Alep, port du désert, a vu se dresser les barrières des frontières nouvelles.

Devant ses Khans splendides, témoins muets des splendeurs passées, les routes de l'Asie se sont irrémédiablement fermées...

A droite :

Noria, grande roue d'irrigation sur le fleuve Droute, à Hama (Syrie).

De l'ombre partout. Et soudain je me suis trouvé à l'air libre, au pied d'un escalier formidable, d'une porte donjon gardant l'accès d'un terre aux flancs dallés. La citadelle d'Alep et son champ de décombres entre les murailles fauves dressées entre le ciel.

Au crépuscule, franchissant une poterne, c'est, en dehors des murs, le désert caillouteux.

A même le sable et les pierres, une armée de stèles funéraires hérissent les pentes. Il n'est pas le moindre brin d'herbe pour un pauvre mort alépin.

D'Alep à l'Euphrate

CE soir-là, un sportif habitant d'Alep m'avait invité à dîner de grillades poivrées et de lait caillé, avant une de ces soirées en plein air aux cafés concerts turcs qui sont la grande passion des citadins.

Et le lendemain, désirant profiter de ce luxe inaccoutumé, une chambre confortable, je quittais Alep fort tard dans la matinée !

C'était déjà l'heure où dans le bled et sur les pistes toute vie cesse. Bah ! sur 100 kilomètres je vais suivre une solide chaussée construite par la légion étrangère.

Un vent brûlant accompagne notre marche vers l'Est.

Il y a bien encore quelques-uns de ces villages en coupoles, puis bientôt rien que l'étendue plate, les cailloux et la poussière.

La route plonge entre des falaises crayeuses. Dans une vallée aussi nue, aussi morne que le désert, le puissant Euphrate roule ses flots jaunes et inutiles vers l'Océan Indien.

Une fois remontée sur le plateau, la route cesse brusquement. Il n'y a plus que l'étendue de cailloux où les pneus ont tracé une vague et large piste.

Parfois l'écheveau des traces s'embrouille. Mais je sais que l'Euphrate est sur la gauche. Voilà une tour en ruine, babylonienne, romaine ou arabe ! Le désert devient mauve au coucher du soleil. Le moment va venir de rebrousser chemin.

Au delà de l'Euphrate un château fort s'écroule sur un éperon rocheux. Près de la piste un village abandonné retourne à l'argile primitive, à la poussière.

Et l'on n'est pas fâché de trouver un peu plus loin une bourgade encore vivante, peuplée de ces fiers tcherkesses qui s'enfuirent du Caucase, jadis, au temps de la conquête par les Russes.

R. SEXE.
(à suivre)

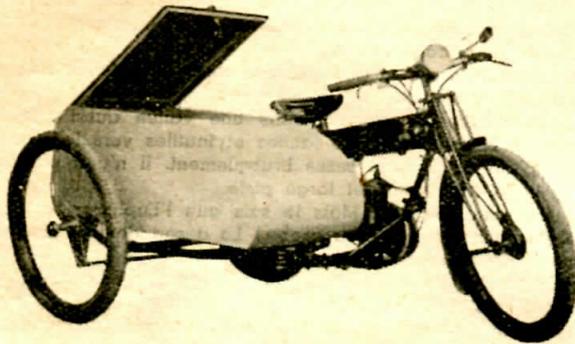
A gauche :

Anes, moto et chameau
dans un caravansérail
en Syrie.

A L'EUPHRATE



VEHICULES de LIVRAISON ECONOMIQUES



Pourquoi ceux à qui cette petite caisse (sidecar Cousin), attelée à un simple vélomoteur peut suffire, s'astreignent-ils à dépenser inutilement leur argent en utilisant un gros véhicule ? On a continué de se servir de moyens lents et archaïques.

Tous nos efforts doivent tendre vers l'économie, et surtout en matière de transports. Le prix trop élevé des transports est un des facteurs de la vie chère. D'autre part, il est certain que la manière de vivre se modifiera peu à peu. La ménagère n'ira plus au marché. On lui livrera tout à domicile. Ce qu'elle n'achètera pas à des marchands ambulants, elle le commandera par téléphone à un fournisseur qui le lui livrera quelques instants plus tard. Aller faire les commissions, c'est se fatiguer et perdre du temps. Toute notre civilisation tend à épargner des efforts et à gagner du temps.

À côté des poids lourds, des camionnettes et des petites voitures de livraison, il faut des véhicules plus légers et plus économiques. Et il y a longtemps que le besoin s'en fait sentir. Combien de bicyclettes et de triporteurs sont en service ! Mais bicyclettes et triporteurs ne représentent pas l'idéal. Indépendamment des efforts anormaux qu'ils imposent aux jeunes gens qui les poussent, ils sont trop lents. Le moteur doit remplacer l'effort musculaire et permettre d'atteindre une vitesse commerciale assez élevée. Et c'est le motocycle industriel auquel nous aurons recours. On peut le concevoir sous une multitude de formes, depuis le triporteur motorisé jusqu'au cyclecar de livraison, en passant par le sidecar. Même avec un moteur de 100 cmc., on peut tirer un petit véhicule de livraison capable de transporter une cinquantaine de kilos de marchandises. Et un tel véhicule pourrait sans danger être confié à un apprenti. Avec des moteurs plus puissants, nous aurons naturellement la possibilité d'effectuer des livraisons plus importantes. Dans

tous les cas, le rapport de la charge utile au poids mort sera le plus avantageux possible. Nous transporterons donc plus de poids avec moins de puissance et par conséquent avec moins de carburant.

Le prix d'un motocycle de livraison est naturellement très inférieur à celui de la moindre petite voiturette. D'où une nouvelle économie. L'entretien est lui aussi beaucoup plus facile. Le conducteur peut s'en charger aisément, alors que ce n'est pas le cas pour une voiture. Les réparations sont plus rapidement exécutées par le motoriste et à un prix bien inférieur à celles d'une voiture.

De tous les côtés, on réalise des économies. On est donc surpris de voir le nombre relativement faible de motocycles de transport, alors que tant de voitures de livraison ne renferment dans leurs vastes flancs que quelques petits paquets sans grande valeur.

LA SUSPENSION DES MOTOS

(Suite de la page 799)

L'amortisseur type doit avoir une action progressive et un amortisseur trop faible permettra des oscillations trop grandes. Un système amortisseur trop énergique diminuera l'amplitude des oscillations, mais en accroîtra la fréquence.

Dans la pratique, ce sont naturellement les inégalités du sol qui jouent le rôle de la came. Dans le cas de la came, l'action est de période et d'amplitude constantes. Il n'en est pas de même des inégalités du sol. Cela n'est pas pour faciliter la tâche du constructeur. Une autre difficulté vient des pneus qui sont

À quoi est due cette faible popularité du motocycle de livraison ? Il y a peut-être une question d'amour-propre. On croit souvent qu'il faut donner une certaine impression de richesse, qu'utiliser un motocycle pour effectuer ses livraisons c'est reconnaître qu'on n'a pas un grand succès commercial et que ses affaires ne sont pas prospères. Puis nous trouvons une foule de vieux préjugés qui entravent tant le succès des motocycles dans toutes sortes de domaines. Par exemple, on s'imagine qu'un motocycle, quel qu'il soit, est plus dangereux qu'une voiture. On croit aussi qu'on ne peut compter sur lui, qu'il sera souvent immobilisé par des pannes, que ces pannes compenseront et au-delà l'économie réalisée sur le prix d'achat et la consommation. Tout cela est archi faux. Il y a des commerçants et des industriels qui utilisent des motocycles pour leurs petites livraisons et qui en sont extrêmement satisfaits. Ils pourraient vous certifier qu'un bon motocycle est plus robuste et plus sûr qu'une voiture. Et il s'agit de machines qui couvrent un kilométrage annuel considérable. Mais allez faire disparaître un préjugé aussi tenace. Aussi voyons-nous acheter de vieilles voitures dont on modifie la carrosserie ou qu'on transforme en camionnettes. Elles consomment des quantités énormes d'essence et d'huile. Elles font des séjours prolongés et très onéreux chez les motoristes. Quand on les répare d'un côté, elles flanchent de l'autre, les pauvres vieilles, et c'est l'histoire du couteau de Jeannot. On se dit qu'on pourra promener sa famille le dimanche, et pour cette considération, on gaspille de l'argent toute la semaine.

Que de services rendraient également les motocycles dans certains services publics comme les P.T.T. Nous voyons les correspondants utiliser une voiture pour transporter un ou deux sacs de correspondance ! Un motocycle ne ferait-il pas mieux l'affaire ?

Les motoristes utilisent pour le dépannage des voitures. Evidemment, si le remorquage d'une voiture est nécessaire, ils ont raison, mais que de pannes peuvent être réparées sur la route avec l'outillage transporté dans un motocycle spécialement aménagé.

Le motocycle commercial peut connaître de nombreux débouchés à condition que l'on fasse la publicité nécessaire et que ces motocycles soient bien étudiés pour cet emploi. Parmi les conditions qu'ils doivent remplir, il faut signaler l'extrême robustesse, l'accessibilité et la protection des organes, la protection du conducteur contre les intempéries, le silence, la stabilité, la facilité de conduite.

VERDIER.

interposés entre le sol et le système de suspension et qui étant eux-mêmes un système de suspension, modifient profondément l'action des inégalités du sol. Dans l'étude de la suspension, on ajoutera l'action du pneu à celle des ressorts de suspension et le poids de la roue aux masses non suspendues.

Dans la pratique, les essais des suspensions avant et arrière peuvent s'effectuer sur des bancs d'essais équipés de tambours excentrés. De cette manière, la mise au point sur la route s'effectuera plus aisément. REGAIRAZ.

Les Pneumatiques

Talon d'Achille des Voitures de Record

La construction des pneumatiques en vue des tentatives de records de John Cobb et Eyston a nécessité de la part de la maison Dunlop de minutieuses études et la sélection parfaite des matériaux. C'est ainsi que le meilleur coton de Sea Island a été retenu pour confectionner le plus léger et le plus flexible des tissus Cord, jamais connus. Le caoutchouc a été fortement comprimé pour résister à l'échauffement et à la dilatation. La couche protectrice, de l'épaisseur d'une feuille de papier, doit résister à l'effort d'arrachement occasionné par la surface cristalline de la piste de sel.

Les tringles spéciales donnent une résistance de 150 tonnes par centimètres carré. C'est là un maximum qui ne peut être dépassé sans compromettre d'autres qualités très importantes. Pour les chambres à air, on s'est efforcé principalement de combattre l'effort d'arrachement sur la valve, causé aux grandes vitesses par la force centrifuge. Une longue série d'opérations a été effectuée à des vitesses dépassant 320 kmh. Les essais ont eu lieu à des allures bien supérieures à celle qu'il était possible d'atteindre pendant les tentatives.

Aux grandes vitesses actuellement réalisées, il se produit une véritable coalition de forces tendant à détruire les pneumatiques. Pensez donc qu'à 515 kmh., les pneumatiques de 700x31 ont un diamètre de 1 m. 110, une pression de gonflement de 8 kg. 500. Leur vitesse de rotation se situe aux environs de 2.500 tours-minutes, ce qui représente un régime de 8 à 10 fois supérieur à la vitesse atteinte par une voiture de tourisme dans des conditions normales. La surface totale de la bande de roulement entre en contact avec le sol 42 fois par seconde. Inutile d'insister sur l'échauffement dû à ce frottement intensif, d'autant plus que les pneus montés sur le Thunderbolt, complètement abrités, ne bénéficiaient d'aucune ventilation. Cette chaleur excessive est un des principaux ennemis du pneu au cours des tentatives.

La force centrifuge causée par la rotation atteint, elle aussi, des proportions invraisemblables et tend à faire déjanter le pneumatique. A 515 kmh., cette force est doublée par rapport à celle qui s'exerce de 400 à 480 kmh. La tension sur les tringles atteint le chiffre de 12 tonnes.

Des essais préalables à une vitesse supérieure à 640 kmh. ont démontré une augmentation de diamètre de 3 centimètres et l'ovalisation très nette de la section du pneu, tout cela malgré une pression de gonflage de 8 kg. 500.

Tous ces chiffres donnent une idée des difficultés que les fabricants de pneumatiques spéciaux pour bolides de records ont à surmonter. On peut dire que le pneu est le talon d'Achille des voitures roulant à une vitesse supérieure à 550 kmh. ! C'est égal, voilà une belle référence pour Dunlop.



La Fédération Motocycliste de Belgique tiendra son assemblée générale annuelle le dimanche 20 novembre prochain. On prévoit que certaines questions donneront lieu à des débats mouvementés. Les assemblées de la F.M.B. ont le don d'être parfois tumultueuses et nous conservons le souvenir de certaines d'entre elles qui se sont déroulées dans l'orage. Sans aller jusque là cette année, on s'attend à des échanges de vue assez vifs, notamment au sujet des assurances. Des militants sont mécontents de certains accords. Ont-ils raison, ont-ils tort, nous n'avons nullement l'intention d'apporter notre appréciation dans cette controverse, mais plutôt de constater avec une objectivité sereine les positions prises par les uns et les autres.

L'effort en faveur du tourisme constituerait une des préoccupations marquantes des dirigeants fédéraux. C'est la formule vers laquelle le motocyclisme doit être orienté et les beaux programmes d'excursions constituent le plus sûr argument pour les clubs de faire preuve de vitalité, de plaire à leurs membres et d'en recruter de nouveaux. Le tourisme sera la grande question à l'ordre du jour pour l'an prochain.

En matière sportive, les courses sur prairie, populaires en Belgique, feront l'objet de nouvelles dispositions et les épreuves sur tous terrains retiendront certes l'attention des pouvoirs sportifs et des dirigeants de Clubs.

En attendant d'être éclairés sur ces divers points, précisons que les candidatures au conseil d'administration de la F.M.B. doivent parvenir au secrétariat fédéral, 59, avenue des Arts, avant le 5 novembre prochain.

Rallye Poker

Chaque saison, l'Auto Moto Club de Spa-Franchimont fait disputer un rallye - poker entre ses membres. Cette épreuve où la chance et le hasard interviennent uniquement est l'occasion d'une belle ballade. Aussi accueille-t-elle un beau succès de participation. Cette fois le classement a donné : 1. Léon Nizet ; 2. Herpbelin ; 3. Piper ; 4. Walthery ; 5. Faymonville ; 6. Laurent ; 7. Siemens ; 8. Dumoulin ; 4. Reuter ; 10. Erlar ; 11. Bonivert ; 12. Gillard, etc...

Championnat Touriste

L'Auto Moto Club de Forest, le groupe motocycliste le plus actif de la capitale a clôturé son Championnat touriste après avoir réalisé un programme très copieux de belles excursions. La lutte fut serrée et les lauréats se suivent de très près, ainsi qu'on va s'en rendre compte :

1. Borion et Wattier, 548 pts ; 3. Baisipont, Degreef et Govaert, 546 pts ; 6. Sarlet, 530 pts ; 7. Krackling, 430 pts ; 8. Davignon, 322 pts ; 9. Haegenbeek, 296 pts ; 10. Debremaeker et Van der Poorten, 266 pts ; 12. Delronche, 236 pts ; 13. Bivort, 226 pts ; 14. Vanderschrick ; 15. Van Maldeghem ; 16. Delacenserie et Depuydt ; 18. Goffart et Fretin ; 20. Lator et Van Espen, etc...

Classement des dames : 1. Mmes Wattier ; 2. Degreef ; 3. Gennet ; 4. Haegenbeek ; 5. Caltille ; 6. Vanderschrick ; 7. Delacenserie.

Le Moto-Cross du Moto-Club de Micheroux

Le dimanche 16 octobre prochain, le Moto-Club Micheroutois fera disputer une épreuve de moto-cross au hameau de Noblehay.

Un circuit de 3 kms 500 a été tracé. Il comprend toutes les difficultés requises pour pareille épreuve. Les concurrents sont astreints à le parcourir douze fois, soit 42 kms, à 25 kilomètres de moyenne. Un non-stop sera établi sur le versant d'un talus très abrupt. Les participants sont invités à se trouver à 12 h. 30 au local du Sport Hervien, à Herbe. L'ordre des départs sera désigné par tirage au sort. Renseignements et engagements chez M. Henri Louys, à Khendelesse.

G. D.

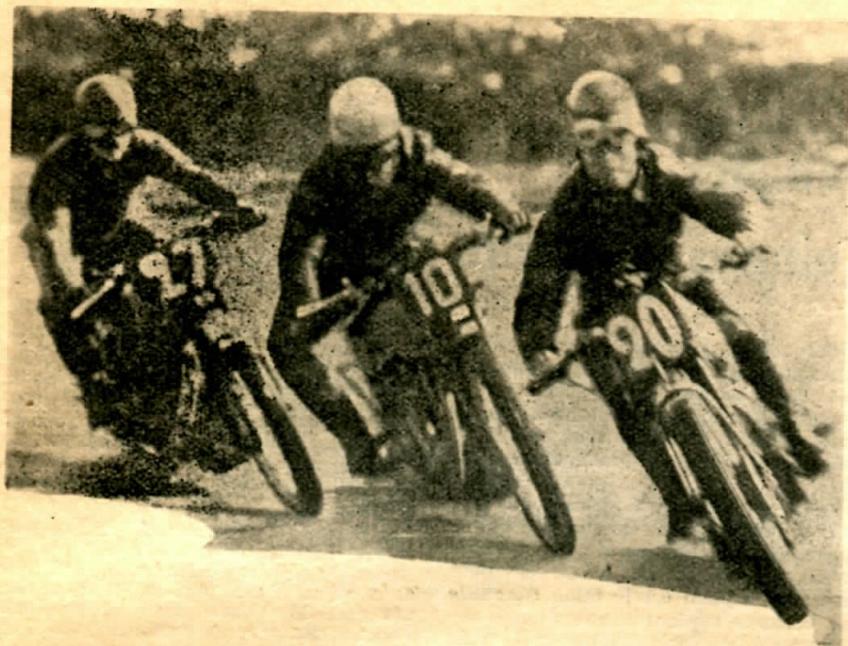
VOUS TROUVEREZ A
NOS BUREAUX DES

TRIPTYQUES

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

Tous renseignements à notre
"Service Touristique"

A toute correspondance, joindre
timbre pour réponse.



Trois virages pris bien différemment au dernier Critérium de « Moto-Revue » à Montlhéry en 1937. De gauche à droite : Monneret, Leroy et Huillier.

Et maintenant, nous allons peut-être étonner nos lecteurs en leur disant que l'on va pouvoir calculer l'angle d'inclinaison maximum de l'autodrome de Montlhéry, grâce à la formule

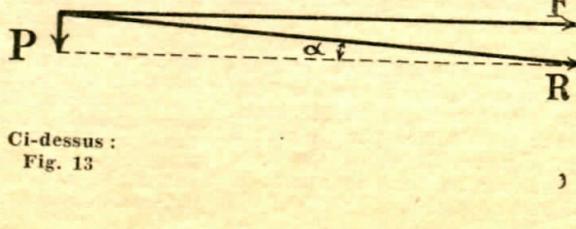
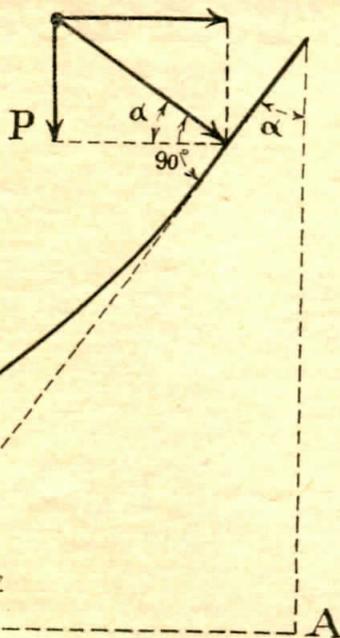
$$\operatorname{tg} \alpha = 9.81 \frac{v^2}{r}$$

On a vu que jusqu'à 200 kmh. l'adhérence des pneus ne joue pas. Or, pour que l'adhérence des pneus ne joue pas, il faut que la résultante R soit perpendiculaire au ciment (Voir fig. 12). Dans ce cas l'angle α est égal à l'angle BCA que fait la piste avec la verticale, comme ayant ses côtés perpendiculaires à cet angle. Connaissant l'angle α pour 200 kmh. (55 m. 5-sec.), nous aurons donc l'inclinaison maximum de la piste. On a :

$$\operatorname{tg} \alpha = \frac{9.81 \times 250}{55.5^2} = \frac{2452.5}{3080} = 0.795$$

En consultant une table, nous voyons que $\operatorname{tg} 38^\circ = 0.781$ et $\operatorname{tg} 39^\circ = 0.809$. L'angle α est donc voisin de 39° . Comme la somme des 3 angles d'un triangle est égale à 180° et que l'angle BAC est droit et vaut par conséquent 90° , la somme des angles $ABC + ACB$ vaudra 90° et l'angle ABC sera égal à $90^\circ - 39^\circ = 51^\circ$ environ.

Ci-dessus :
Fig. 12



Ci-dessus :
Fig. 13

CALCUL

(Suite du précédent numéro)

Maintenant, nous allons parler d'une attraction foraine que nos lecteurs connaissent bien, sous le nom de « Mur de la Mort » (que les lecteurs qui ne l'ont pas vu aillent la voir, ça en vaut la peine). Ce tour d'adresse produit toujours grosse impression. Il s'agit, en effet, de tourner avec des motos dans une espèce de gigantesque tonneau aux parois verticales. Cet exploit qui paraît stupéfiant au premier abord, s'explique très facilement pour qui connaît les lois de la force centrifuge telles que nous les avons exposées dans le présent article.

Pour pouvoir rouler sur la paroi verticale, il s'agit de rendre l'angle α aussi petit que possible (voir fig. 13). Pour cela, on ne peut agir que sur 2 facteurs : le rayon et la vitesse, puisque α est indépendant du poids. Il faudra donc diminuer le rayon et augmenter la vitesse. Cela se conçoit facilement en considérant la formule

$$\operatorname{tg} \alpha = \frac{9.81 \times r}{v^2}$$

Pour diminuer $\operatorname{tg} \alpha$ et du même coup α , il faut en fait diminuer la

fraction $\frac{9.8 \times r}{v^2}$. On peut diminuer

une fraction en diminuant le numérateur et en augmentant le dénominateur : donc en diminuant r et augmentant v .

DE L'INCLINAISON D'UNE MOTO DANS UN VIRAGE

Si l'on considère la figure 13, on s'apercevra que le motocycliste tournant sur le « Mur de la Mort » ne pourra jamais être absolument perpendiculaire à la paroi. Aussi grand que soit F par rapport à P, il y aura toujours un certain angle *alpha* entre le motocycliste et la perpendiculaire, angle qui pourra être aussi petit que l'on veut, mais qui ne pourra jamais être nul.

Nous allons voir qu'il n'est pas besoin de rouler à une vitesse extraordinaire pour que l'angle *alpha* soit très petit, si le rayon du cylindre dans lequel tournent les motocyclistes est suffisamment réduit.

Supposons donc que ce cylindre ait 3 mètres de diamètre, ce qui est à peu près l'ordre de grandeur courant. Voyons quelle va être l'inclinaison du motocycliste sur le « Mur de la Mort », ou la vitesse minima qu'il lui faudra maintenir afin que l'angle *alpha* reste petit (fig. 13) et qu'il soit par suite en sécurité. Que va-t-il se passer si le motocycliste roule à 50 kmh. ou 13,9 m.-sec. ? appliquons la formule :

$$\text{tg } \alpha = 9,81 \frac{r}{v^2} = \frac{9,81 \times 4}{13,9^2} = 0,203.$$

En consultant la table, nous voyons que l'angle correspondant à 0,203 est compris entre 11 et 12°. La fig. 14 représente un angle de 12°. Ceci équivaut donc à un virage pris sur terrain horizontal avec une inclinaison de 90 — 12

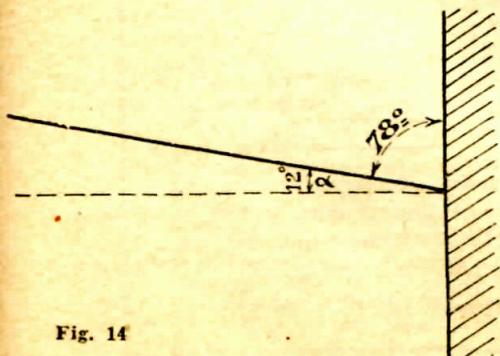


Fig. 14

= 78°, ce qui n'a rien de bien formidable ; on peut s'en rendre compte en faisant tourner la fig. 14 de 1/4 de tour de façon à amener la ligne hachurée représentant la paroi, sur un plan horizontal.

A 60 kmh., la *tg alpha* vaut 0,142 et l'angle *alpha* est de 8° au lieu de 12. Nous avons donc gagné « 4° de sécurité » en augmentant la vitesse de 10 kmh. A 70 kmh. *alpha* vaut 6°, à 80 kmh. il vaut entre 4 et 5°.

Remarquons que pour réduire *alpha* à 2° il faudrait rouler à 120 kmh. et pour le réduire à 1° il faudrait rouler à... 175 kmh. !

Si on renverse le problème, on peut dire que, pour que le motocycliste prenant un virage de 4 m. de rayon à 70 ou 80 kmh. soit en sécurité, il faut que le virage soit tellement relevé qu'il soit à peu près vertical.

Donc, théoriquement, les motocyclistes roulant sur la paroi verticale du « Mur de la Mort » sont absolument en sécurité. Il n'est pas ainsi en réalité, car pour réussir à ce tour d'adresse, il

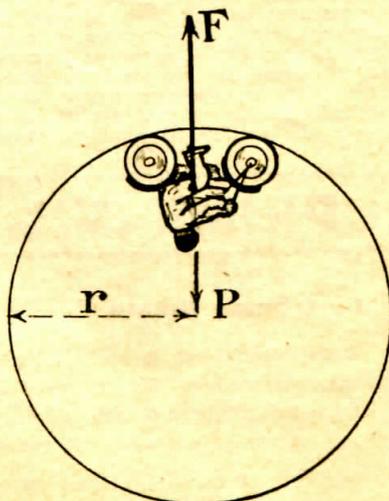


Fig. 15

faut commencer par escalader la paroi et... en redescendre. C'est là le plus difficile. Mais une fois qu'on y est, on y est bien et sauf accident mécanique, on n'a rien à redouter tant que la vitesse se maintient au maximum à 50 kmh. environ comme nous l'avons vu. Mais toute baisse de vitesse est fatale et si celle-ci devient insuffisante, la moto s'inclinera par trop et tombera. Remarquons que le motocycliste à qui cet accident arrive ne tombera pas tête première vers le centre comme on pourrait le croire, mais que ce sont ses roues qui s'abaisseront vers la terre de sorte qu'au moment de la chute il sera presque collé contre la paroi, faisant avec celle-ci l'angle minimum d'adhérence.

Certains lecteurs connaissent-ils aussi une attraction basée sur les mêmes principes et dénommée la « sphère infernale » ? Il s'agit d'une sphère en treillis dont le diamètre est assez faible (4 à 5 m.), dans cette sphère tournent deux motocyclistes : l'un dans un plan horizontal (comme dans le « Mur de la Mort ») et l'autre dans un plan vertical. C'est là un exercice dangereux et qui demande infiniment de sang-froid, d'adresse et d'entente, car il faut naturellement éviter toute collision... inopportune.

Occupons-nous seulement du motocycliste qui tourne dans le plan vertical et voyons quelles sont les conditions de vitesse minima nécessaire en supposant qu'il soit tout seul. Quand celui-ci arrive en bas du cercle, la force centrifuge qu'il développe s'ajoute à son poids et le maintient collé contre le treillis. Mais quand il arrive en bas (fig. 15), le poids P se déduit de la force centrifuge F. Pour que le motocycliste reste en l'air, il faudra donc que F soit supérieur à P.

(à suivre)

A. JUCQUELIER.

"Service Recours"

se charge pour tous nos lecteurs sans aucuns frais préalables de recuoper 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

QUESTIONS ET REPONSES

Un choix de questions d'intérêt général reçues de nos lecteurs et leurs réponses. Ces frais de recherche et de documentation pour les consultations techniques sont portés à 5 francs pour les renseignements concernant des machines postérieures à 1930 ; 10 francs pour les machines anciennes. Les abonnés bénéficient du demi-tarif. Adresser les demandes de renseignements à l'Éditeur Moto Revue, 12, rue de Cléry, Paris, accompagnées du montant en timbres poste ou chèque-postal.

? Motoconfort 5 CV Grand Sport, bloc moteur culbuté, double échappement, attelée à un side Roy, carburateur Amac 29/014 et roulé jusqu'à ce jour 6.000 kms, je désirerais connaître :

- 1° Consommation 6 l. 1/4 aux 100 kms (essence Azur), est-ce normal ?
- 2° N° du gicleur, position aiguille à partir cran du haut et du n° du volet.
- 3° Bougies à employer.
- 4° Jeux aux queues de soupapes admission et échappement à froid.
- 5° Vitesse maximum en 4^{me} avec side.
- 6° Pression pneus (26 x 3,50) AV, AR, side. (Poids total 300 kgs environ).

BECOURT, Paris.

R 1° Cela ne semble pas exagéré, mais n'oubliez pas que vous avez le gicleur convenant au rodage. Au bout de 1.500 kms, vous pourrez monter un gicleur d'un ou deux numéros au-dessus, ce qui diminuera légèrement votre consommation.

- 2° Gicleur 180 (moteur neuf), aiguille au 3^{me} cran, volet n° 4.
- 3° Pour la ville : Lodge H1, Gurtner S1, Gergovia FF ou Champion B2.
- 4° Pour un service route assez poussé : Lodge H45, Gurtner SS.
- 5° Admission 1/10 ; échappement 2/10.
- 6° Votre vitesse doit être nettement supérieure à 100 kmh.
- 7° Arrière : 1.300 gr. environ. Avant : 1.200 gr. Side : 1.200 gr.

? Possédant une motocyclette 3 CV Ultima de 1933, je désirerais connaître le cran de réglage de l'aiguille, le numéro du gicleur, lequel étant actuellement le numéro G 10, ensuite le numéro de la buse qui est le n° 21 ; et le numéro du carburateur F 4/011, car cette machine a une consommation de 5 à 6 litres aux 100 kms, ce qui est une consommation exagérée.

Raymond CONIO,

Aix-en-Provence (B.-d.-R.).

R Gicleur 70, aiguille au 3^{me} cran, volet n° 5.

? Peugeot P. 107, n° du moteur 61.287, n° de série 61.227.

- 1° Réglage en millimètres de la distribution et soupapes.
 - 2° Réglage en mm. de l'allumage.
 - 3° Réglage du carburateur Amac.
 - 4° Quel type de bougie employer.
- CHRISEMANT Raymond,
St-Clément (M.-Mlle).

R 1° AOA : 0 mm. 5 ; RFA : 13 mm. ; AOE : 17 mm. 2 ; RFE : 3 mm. 3.

2° 0 plein retard.

3° Avec le carburateur Amac 4/022 : gicleur 85, aiguille au 3^{me} cran, volet n° 5. Avec le 5/022 : gicleur 100, aiguille au 4^{me} cran, volet n° 4.

4° Bougie Champion B3, Gergovia F, Gurtner T1 ou Platino-Ceram, Lodge C3 ou K3.

? 1° L'avance à l'allumage et la bougie à employer.

2° Le réglage de la distribution.

3° Le jeu des culbuteurs.

4° Le réglage du carburateur « Amac ».

5° Huile à employer.

6° Comment se fait-il que l'huile monte à la bougie. Moteur refait mai 1938. Moto Terrot type O.S.S.G., 3 CV, 250 cmc. N° du moteur.

Sergent THOMAS Marcel,
Agadir (Maroc)

R 1° 11 mm. 32, pleine ouverture.

2° AOA : 15° ; RFA : 55° ; AOE :

65° ; RFE : 25°.

3° Jeu à froid, 1/10 à l'admission ; 2/10 à l'échappement.

4° Gicleur 120, aiguille au 4^{me} cran, volet n° 4 (Entonnoir court).

5° Les remontées d'huile proviennent peut-être d'un graissage un peu excessif, en vue du rodage que nécessite un moteur réalésé ; nous pensons que vos segments sont en bon état, puisque le moteur est refait, mais vérifiez si leurs coupes ne sont pas juxtaposées. Remarquez également que les segments neufs doivent s'ajuster progressivement dans le cylindre et ne portent parfaitement qu'après un certain kilométrage. Vous

peuvent monter un segment racleur. C'est le meilleur moyen, si tout est en ordre, d'éviter les remontées d'huile.

6° Huile Terrot 1/2 épaisse ou triple Shell.

? Moto Terrot 350 cmc. culbuteurs HSSG, marchant toujours à l'Esso, magnéto Morel, carburateur Amac F 6/001, gicleur 130, aiguille 2^{me} cran en partant du haut. Cette moto a parcouru 30.000 kms.

Le cylindre a été réalésé.

Ralenti impossible, et en coupant les gaz sur la route, soit pour aborder un virage, soit en descendant une côte, il se produit des explosions dans les tubes d'échappement ; j'ai essayé de faire quelque chose pour y remédier. Voici tout ce que j'ai fait : j'ai changé au carburateur : le porte-gicleur, la buse étrangleur, le volet des gaz, le volet d'air, l'aiguille et le pointeau du flotteur (toujours pareil !). Au moteur, j'ai changé les guides de soupapes, j'ai une bougie neuve Lodge HI (malgré tout cela, les explosions se produisent toujours), je ne sais plus que faire. Aussi je vous demanderais de bien vouloir me dire d'où cela vient, et ce que je dois faire.

Ces explosions se produisaient avant que j'ai donné le cylindre à réalésé.

Louis BENOIST,

Marcoussis (S.-et-O.).

R Vous avez intérêt à mettre l'aiguille au 3^{me} cran. Le volet d'air convenant est le n° 5.

Nous pensons que les explosions dont vous parlez sont le fait d'un mauvais calage de distribution ou d'un jeu incorrect aux soupapes.

Calage distribution : AOA : 15° ; RFA : 55° ; AOE : 65° ; RFE : 25°. Avance manette pleine ouverture : 12 mm. 68.

Jeu aux soupapes : admission 1/10 ; échappement 2/10 à froid

MOTOS VOLEES

500 francs de récompense à qui donnera indications sur vélomoteur volé MR dernier modèle F. I., gros pneus, moteur Sachs 227.881. Darnay, 7, rue Coypel. Gob. 46-56.

M. Legrand Ernest, 47, rue Ed.-Vaillant, à Levallois, nous signale le vol de son vélomoteur Prester-Jonghi, moteur N° 4628, série 3514, alors qu'il se trouvait au Garage Lathuille, à Suresnes.

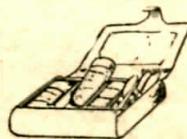
En cas de reconnaissance, en aviser Maison Bonnet, 172, avenue Ed.-Vaillant, Billancourt, ou police de Puteaux.

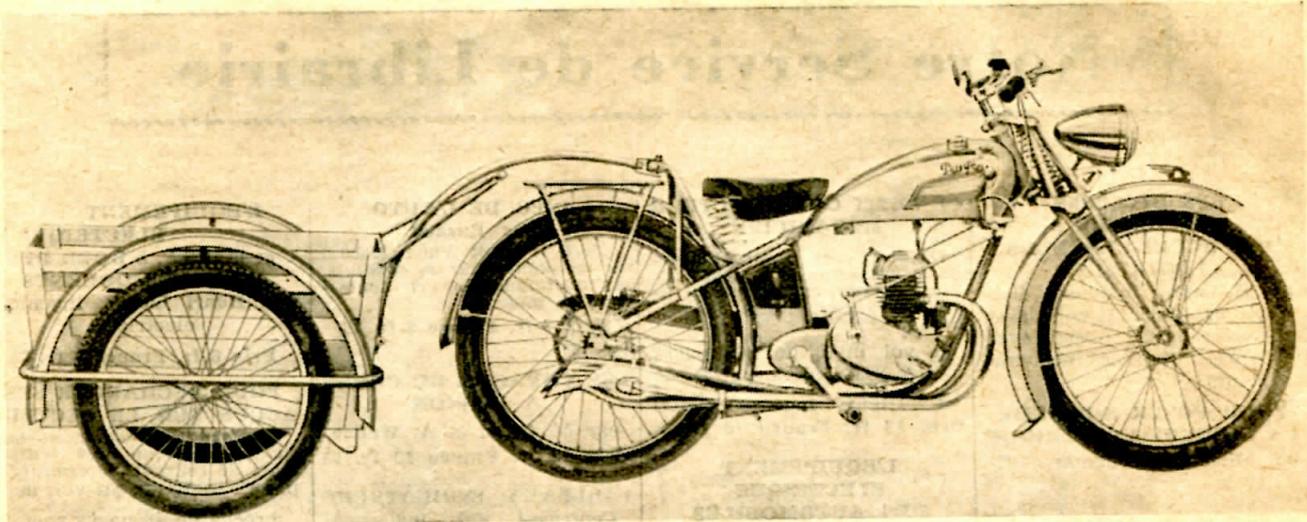
PRIME DE LA SEMAINE

La Trousse Idéale

Indispensable sur la route, elle contient des compresses salolées, des tampons d'ouate, des bandes d'albuplast de 7 et 10 mm., le tout en étuis métalliques ; 6 ampoules brevetées. La trousse en métal, élégante et pratique, n'encombre pas plus qu'un portefeuille.

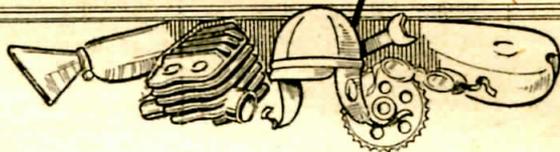
Valeur : 50 fr. — Lecteurs : 30 fr. — Abonnés : 20 fr. — Port : 2 fr.





La dernière création de Peugeot : Un remarquable ensemble vélomoteur-remorque.

CONSTRUCTEURS FABRICANTS



UNE BONNE IDEE DE PEUGEOT

Peugeot a eu l'heureuse idée de présenter à la clientèle un équipage vélomoteur-remorque, pour un prix global n'excédant pas sensiblement celui du vélomoteur seul. Inutile de souligner les nombreux services que, dans tous les domaines peut rendre cet ensemble : représentants, petits commerçants, économes, en un mot tous ceux qui ont à faire rapidement et économiquement des livraisons de toutes sortes. La remorque peut contenir 100 kgs.

L'ensemble est offert par Peugeot à moins de 4.000 francs, quoiqu'il s'agisse du tout dernier modèle équipé du bloc 3 vitesses et kick-starter. C'est une formule qui intéressera également les cam-pours.

CONSEILS !!

Pour éviter le cliquetage, réglez riche et ajoutez « Carbohyd ».

Pour éviter les malaises, ne roulez jamais toutes glaces fermées. Vous supprimerez les émanations de CO « oxyde de carbone » supertoxique.

Plus le carburant est cher, moins il faut le gaspiller. Pour l'utiliser sans perte, employez « Carbohyd ».

Fabrication française. Vous obtiendrez réellement les résultats suivants :

1° Economie garantie : d'essence : 10 à 20 % ; d'huile : 20 à 40 %.

2° Suppression de la calamine et du cliquetage.

3° Départs instantanés, même par temps froid.

4° Meilleures reprises et tenue en côte.

5° Moteur plus souple et chauffant moins.

6° Huilage des hauts de cylindres.

Et, de plus, vous éviterez une révision prématurée du moteur.

1930

Si les Tablettes Carbohyd ne donnaient pas les résultats promis ! elles auraient déjà disparu ! comme toutes les mauvaises copies qui ne font que passer.

1938

ON DIT QUE...

...Le prototype d'un cyclecar 350 cmc., circulant à l'heure actuelle dans la région parisienne, suscite non pas seulement la curiosité, mais le plus vif intérêt de tous ceux qui ont été assez heureux pour le voir de près : la commercialisation de ce petit véhicule serait envisagée et nous avertirons nos lecteurs, de l'instant où ils auront la possibilité de s'en rendre acquéreur...

...Le vélomoteur Peugeot présenté dans ce même numéro peut être, moyennant un léger supplément, livré avec un sélecteur au pied, d'une réalisation simple et robuste et qui possède le remarquable avantage d'avoir un verrouillage bien contrôlable pour

le point mort...

...Puisqu'on parle de l'équipement de plus en plus « up to date » des vélomoteurs, signalons les nouvelles poignées tournantes que trois spécialistes ont réalisées pour cette petite machine et grâce auxquelles on y gagne en esthétique et en agrément de conduite...

Mais reste encore à remplacer l'inélegante et insuffisamment sonore trompette par un avertisseur moins encombrant et plus puissant... Qui nous le donnera ?...

...Il existe pour les automobiles une chambre à air dénommée « life guard », chambre double qui, si elle n'est pas positivement increvable a, du moins, l'immense avantage lors d'une crevaison, de ne se dégonfler que très lentement. Malheureusement cette chambre n'existe pas dans les cotes de nos pneus motos. Dommage, car, évitant l'éclatement et ses risques, elle donnerait à nos motos encore plus de sécurité...

...Le fameux John Bull fait preuve, dans le domaine des accessoires en caoutchouc pour motos, d'une ingéniosité peu commune et d'une connaissance parfaite de la question, à tel point que « Moto-Revue » présentera bientôt à ses lecteurs quelques-unes de ces spécialités entrevues dernièrement dans le magasin de Psalty Lucien, l'homme des Norton, Ariel et autres A.J.S...

...B.S.A., cette année, estimant ses motos bien assez rapides pour la majorité des clients, ce qui est vrai d'ailleurs, a porté tous ses efforts vers la suppression des bruits qu'on pourrait appeler « parasites », bruits de distribution, de soupapes, etc... Il faut louer cette recherche du silence qui ajoute tant de charme à l'agrément de la moto...

Notre Service de Librairie

LES DIVERSES APPLICATIONS DES ACCUMULATEURS ELECTRIQUES

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

POUR POSER SOI-MEME LA LUMIERE ELECTRIQUE

par Michel, 68 schémas et figures.

Renseignements utiles pour les débutants. Quelques conseils. Le tableau du compteur et les règlements.

Prix 7 fr. 50 Franco 9 fr. 25

LE NOUVEAU MANUEL DE L'AUTOMOBILISTE

Nouvelle édition complètement refondue et mise à jour, 201 figures, 268 pages, broché, par Razaud.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

LE MOTEUR DIESEL

par A. Demangeon et A. Weiler

expliqué épar Percheron, un volume de 188 pages, 87 figures.

Fonctionnement du moteur et réponses.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

LE CODE DE LA ROUTE

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

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

COMMENT ON DEVIENT AJUSTEUR ET MONTEUR MECANICIEN

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

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

Prix 31 fr. 50 Franco 33 fr. 25

EDUCATION PHYSIQUE SPORTS - JEUX PHOTOGRAPHIE

LA METHODE FRANÇAISE D'EDUCATION PHYSIQUE par H. de Bellefon et Gabriel Marul, 10^{me} édition.

Manuel pratique et conforme aux règlements en vigueur. Plan et Principes. Exercices. Organisation du travail des muscles. Développement des sens en acuité et en finesse. Education de la vue. Le travail physique.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

LE PETIT CONSTRUCTEUR MECANICIEN

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

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

Graffigny, Ingénieur civil

Prix 18 fr. Franco 19 fr 75

L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE

DES AUTOMOBILES

Par Rosaldy et Tonoy.

Technologie pratique à la portée de tous. Allumage des moteurs (magnétos Delco), éclairage, démarrage, pannes, etc...

1 vol. de 237 pages, 176 fig. Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

POUR POSER SOI-MEME LES SONNERIES ET TABLEAUX INDICATEURS

par Michel, un vol. broché, 72 schémas et 71 figures.

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

Prix 7 fr. 50 Franco 9 fr. 25

LA MAGNETO

par Percheron, Ingénieur E. N.S.A., 15^{me} édition Un vol. broché de 514 pages.

Donnant le fonctionnement des divers types de magnétos. Les pannes. Les réparations.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

A.B.C. DES MOTEURS ELECTRIQUES

par Bardin

Généralité. Montages de moteurs. Entretien. Pannes et remèdes.

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

A.B.C. DE L'ALLUMAGE DELCO

par A. Touvy. Explication de tout l'allumage en 48 p. Broché.

Prix 10 fr. Franco 10 fr. 75

COMMENT ON DEVIENT TOURNEUR SUR METAUX

par R. Champly, 1 vol. in-8.

Description et installation des tours. Montage des pièces à tourner et exécution du travail. Divers travaux sur tours à faire soi-même et sans maître.

240 pages, avec 174 figures. Broché.

Prix 31 fr. 50 Franco 33 fr. 25

A.B.C. DE L'AUTO

par Razaud

C'est le petit Vade Mecum du débutant pour la conduite, le fonctionnement et l'entretien du moteur.

Prix 4 fr. Franco 5 fr. 75

LES VOYAGES. DU COCHE A L'AVION

par M. Ginat et A. Weiler

Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

TABLEAUX INDICATEURS

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

Prix 7 fr. 50. Franco 9 fr. 25

LES CARBURATEURS MODERNES

par M. Apolit, 1 vol. de 164 pages, 105 figures.

Ouvrage très complet parlant des carburateurs en général. Description. Problème de la carburation. Mélange proportion. Carburateurs à compenseurs. Suralimentation, etc...

Prix 20 fr. Franco 21 fr. 75

TRAITE PRATIQUE sur le Fonctionnement du Moteur à Explosion

par R. Bardin

Le moteur à quatre temps et à deux temps. Principe. Fonctionnement. Réglage. Entretien. Pannes.

1 vol. in-8 de 153 pages. Broché, 94 figures.

Prix 30 fr. Franco 31 fr. 75

L'AUTO SANS CHAUFFEUR

petit manuel de 188 pages, par L. Picard.

Contenant des tuyaux suivis de conseils pour faire soi-même les réparations, la mise au point et l'entretien. Comment réduire les dépenses.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

L'ALLUMAGE DELCO

par Rosaldy et Touvy

Explication de l'allumage des moteurs. Fonctionnement de l'allumage par la batterie. Les bobines Les condensateurs. Vérification. Entretien. Pannes.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

A.B.C. DU CARBURATEUR par APOLIT

Bien connaître son carburateur. Eviter les pannes, voilà le vrai livre du bricoleur. Le minimum de ce que le chauffeur doit savoir.

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

L'EQUIPEMENT

ELECTRIQUE

et la T.S.F. à BORD DES AVIONS MODERNES par Henri Lanoy, Ingénieur électricien

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

POUR RECHARGER SES ACCUS SUR LE SECTEUR

Comment construire soi-même le meilleur des redresseurs de courants alternatifs.

par C. Riolland, un vol. in-16

broché de 48 pages avec 20 fig. pour amateurs.

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

LA FORCE MOTRICE ET L'EAU A LA CAMPAGNE,

par R. CHAMPLY, ingénieur

mécanicien. Cet ouvrage renferme tous les renseignements utiles pour le captage, le puisage, la distribution et l'épuration des eaux, ainsi que pour l'installation des moteurs à vent, hydrauliques, à vapeur ou à carburants.

(D) Prix 42 : fr.

LES SONNERIES et POUR POSER SOI-MEME L'ALLUMAGE DELCO MILLE ET UN SECRETS D'ATELIERS

par M. Bourdais. 15^e édition, 1 vol. in-16 broché, de 424 pages.

Ouvrage indispensable à tous ceux qui s'occupent de réparations. Recettes et secrets d'ateliers pour la dorure, l'argenture, le nickelage, le bronzage,

par Michel, un vol. broché, de 72 schémas et 71 figures.

POUR APPRENDRE SOI-MEME

LE DESSIN INDUSTRIEL

1 volume de 129 pages et 107 figures, par Libman.

Prix 25 fr. Franco 26 fr. 75

Nous informons nos lecteurs qu'il nous est impossible, jusqu'à nouvel ordre, de satisfaire aux commandes du livre intitulé :

MANUEL PRATIQUE DU JIU-JITSU par Feldenkrais

Cet ouvrage étant épuisé chez l'éditeur et devant être réédité.

Clubs



MOTO-CLUB DE PARIS. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — La sortie sur Clermont a, comme à l'habitude, connu un beau succès. Promenades pédestres et jeux divers firent se passer bien vite cette agréable journée.

Dimanche prochain : Excursion en forêt de Fontainebleau : les gorges de Franchart, etc...

Itinéraire : Départ porte Dorée 8 heures. Villeneuve, Montgeron et Melun (regroupement chez l'ami Mariette (ex-Brisset), puis excursion et retour chez Mariette pour déjeuner. L'après-midi jeux divers.

Inscriptions pour le 10 : Banquet annuel ; tous les mercredis au siège, à 21 heures, et tous les jours à la Permanence, 19, rue Charles-V. Arch. 87-51.

Ce banquet sera certainement un de ceux dont on se souviendra le plus, l'un des plus gais, et placé sous le signe d'une formule nouvelle.

Venez tous à la réunion pour avoir tous les détails.



MOTOR-CLUB. — La prochaine réunion mensuelle du Motor-Club aura lieu le mardi 18 octobre, à 21 heures précises, au siège. Ordre du jour :

Comptes rendus moral, sportif et financier ; compte rendu des délégués à l'U.M.R.P. ; projet d'organisation d'une épreuve de vitesse ; étude du calendrier sportif de la saison prochaine (formation d'équipes, piste et route, motos et voitures).

La présence de tous les membres est indispensable. A l'issue de la course de la Côte Lapize, notre club s'est vu attribuer le challenge de l'U.M.R.P. pour ses trois places de premiers amateurs en 175, 250 et 500 cmc.

Réunions ordinaires tous les mardis, à 21 heures, à la brasserie « Le Savoie », place de la République.



SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — Sport-Tourisme-Camping. — Avec la mauvaise saison qui approche, nos campeurs commencent d'abandonner les joies saines du camping, la semaine dernière, quelques purs ont quand même monté leur gîte dans le camp

prévu, à l'Isle Adam. Le dimanche, plusieurs touristes sont venus les rejoindre et ont passé une journée très agréable, laquelle se termina assez tard pour la majorité des membres, qui restèrent à dîner ensemble, et notre dynamique ami Pierrot et son banjo fit preuve comme de coutume d'un entrain endiablé.

La sortie touristique sur Saint-Arnoult avait réuni quelques participants qui se sont également fort bien amusés.

Pour la réunion de mercredi prochain, la présence de tous les membres est indispensable. Ordre du jour : organisation du bal et gymkhana de fin d'année. Si vous avez des suggestions à proposer pour ces réjouissances, faites-nous les connaître.

Sortie du 13 au 17 septembre, camp en forêt de Saint-Germain. Itinéraire : Porte Maillot, St-Germain, de là, prendre à 600 mètres, à gauche se trouve le grand terrain militaire : le traverser en biais, le camp se trouve juste en face, sous bois.

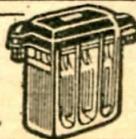
Touristes : Sortie sur Boisemont. Départ dimanche à 8 h., porte Maillot, St-Germain, Poissy, à la sortie prendre à droite la direction de Chanteloup et Boisemont. Arrêt au Café Tabac Robinne. Isolés cordialement invités.

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

LA BATTERIE

BAROCLEM

DE QUALITE



LIVRES NOUVEAUX

LA T.S.F. ET L'APPAREILLAGE ELECTRIQUE SPECIAL A BORD DES AVIONS MODERNES (Tome I), par Henry LANOY, ingénieur électricien
Préface du Général Aviateur G. BENOIST

L'aviation a pris, ces dernières années, une importance considérable : les événements mondiaux actuels et les puissantes flottes aériennes en font foi.

D'autre part, la création de l'« Aviation Populaire » oriente de plus en plus la jeunesse vers cette technique si attrayante. Or l'électricité prend elle aussi de jour en jour une importance de plus en plus grande à bord des avions modernes.

Le temps n'est plus où la partie « électrique » se résumait à l'allumage du moteur.

L'avion de 1938 est une véritable centrale électrique volante avec de puissantes génératrices et tout un réseau de distribution et d'appareils souvent fort complexes.

C'est ce que l'auteur a voulu exposer dans le plus large esprit de vulgarisation scientifique, sans toutefois tomber, dans des formules ingrates ou dans une imprécise et plate vulgarisation...

M. Lanoy, déjà bien connu de nombreux et fidèles lecteurs, y a parfaitement réussi, car de nombreux documents photographiques vécus et de multiples schémas viennent appuyer son exposé.

Ce Tome 1^{er} traite d'abord de la T.S.F. à bord, de la radiogoniométrie, des systèmes de radio-guidage, radio-phares, radio-balises, P. S. V., etc...

La seconde partie de l'ouvrage traite de l'appareillage électrique spécial, et, ici le lecteur sera certainement surpris du nombre d'appareils faisant appel à l'électricité sur un avion moderne.

Cet ouvrage s'adresse à tous ceux qui pratiquent ou s'intéressent à l'aviation ; encore plus à ceux qui désirent en faire leur carrière. Il constituera pour eux une sorte de dictionnaire technique de la question, qui leur sera infiniment précieux.

1938. — Un volume broché de 158 pages, 24 x 16, avec 156 figures : 48 francs. — Port : 1 fr. 80

En vente à la Librairie de Moto-Revue.

ACHETEZ VOTRE **TERROT**

Chez **LEGER** Concessionnaire exclusif

4, Grande-Rue, St-Maurice
Ent. 20-59

Toutes pièces détachées.
Réparations

Vélo. Moto. Sidecar. Crédit.

Pour vos réalésages !!

Pièces motos et accessoires
ADRESSEZ-VOUS AUX

Etabl. C. L. UTILIA
10 rue Ach.-Martinet, Paris 18^e
(Mont. 22-49)

Pièces pour Aubier - L. M. P. - Jack Sport - Chaise - Bridier - Staub, etc

Centre de tubes, pignons, chaînes tous modèles.

Les meilleurs prix

MOTOBÈCANE

Tous les modèles, depuis le vélomoteur 4 temps jusqu'à la 500 Superculasse

Crédit - Echanges - Réparations
Occasions garanties
J. DURAND

49, bld Lamouroux, Vitry-s-Seine

Ajouté à l'huile ou à l'essence

Auto-Kollag

GRAPHITE COLLOÏDAL NATUREL

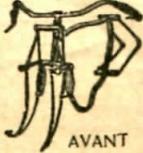
augmente le rendement et la durée du moteur.

SAINT-PAUL MOTOS

TERROT

Remise 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




AVANT APRÈS

CLINIQUE DES CADRES

Réservoirs et Roues
Téléphone Péreire 20-64

MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois
Ne pas confondre, bien noter n° 16

nos petites annonces

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

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

service permanent des occasions

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

Chez Garreau, 22, r. Robert-Lindet, Paris :

MOTOS A VENDRE

Norton 500 cmc. O.H.V. 1937 éclair. Lucas, compt. 4 vités. select, cmc nve

Norton 500 arbre à came, écl. compt. ressort compensateurs.

Norton 500 International T.T. culasse bronze, ressorts, grd réserv. très vite

Excelsior 350 Manxman, écl. compt. klaxon, jantes chrom., grand réserv.

Excelsior 250 cmc. O.H.V., éclair. 4 vit. réelle occasion . .

Gnome-Rhône CV 2 1938 nve, solide, réelle occasion, compl. avec éclair.

Triumph 500 cmc. éclair. compt. klaxon, abs. ét. nf

Triumph 350 cc. culb. 3.500 f.

Royal-Enfield 500 cmc. écl. Lucas, compt. parf. ét.

A.J.S. 350 cc. arbre à came, écl. select. 3.800 fr.

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

MOTOS COMPETITION

Excelsior 250 Manxman Racing. culasse bronze T.T. jantes chromées, g-d réserv. gagnante des 200 miles, très vite, essence benzol, 150 kmh.

Norton 350 cc. International course culasse bronze, ressorts pincette compensateurs, grand réserv. 4 vit. réelle occasion . .

SIDECARS

Zundapp 200 cmc. écl. compt. klaxon, cmc nve, av. sidecar grd tourisme Belgian réelle occas. sidecar Motobécane-Bernardet 500 cmc. sport, roulé 4.000 kms, réelle occasion . . . Sidecar Bernardet seul grd tourisme, core neuf

PIECES DETACHEES

Toutes pièces détachées, ts accessoires pour motos toutes marques, toutes pièces pour motos Norton, Rudge, Excelsior, New-Imperial, Douglas, Scott.

Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Paris, 15^{me}. Vaugir. 07-09.

1.000 à 2.000 frs

Peugeot P.108 abs. cmc nve, Cicca, écl. t.-sad, 1.900 fr. Lournay, 33, fbg du Temple.

Dollar 350 culb. éclair. élec. accu. mot. et peint. nfs, 1.700 fr. L'Hoert, 28, r. Henri-Pape, 13^{me}.



LES MEILLEURS !!

S.A. Fr. PISTON BORG 34, Av. du Roule, Neuilly
Téléphone : MAILLOT 55-55

MOTO-HALL
Tous les modèles
TERROT
Réparations - Pièces
ECHANGE - CREDIT
ACCESSOIRES
SIDES BERNARDET
HABERT
78, Avenue des Ternes
PARIS Galvani 78-95

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

V&W POUR LE TAN SAD
Les meilleurs sièges et repose-pieds portent la marque V. et W.
5, Rue Franklin, Pré-St-Gervais (Seine)

147, BOULEVARD NEY, 147
Porte de Saint-Ouen
MAUCOURANT
Recordman 125-175 cmc.
Spécialiste du VéloMOTEUR
Vente, Echange, Réparations
Faites-lui confiance

LEMAIRE, agent exclusif
Motobécane
ATELIER SPÉCIALISÉ
Réparations soignées
Mise au point parfaite - Prix modérés
Reprises - Crédit
9, r. de la Mairie, DEUIL (S.-&-O.)
à 20 m. de la Gare du Nord, 100
trains par jour : Deuil ou Enghien
Téléph. : DEUIL 16-86

P. 2 Tout l'Équipement électrique Autos Motos
ES
Stock complet
SOUBITEZ
Accessoires - Pièces détachées réparations, toutes marques
Chez le Spécialiste M. FIEVEZ
188, r. de la Roquette, Paris - Roq. 66-59

MOTOS B.S.A. CYCLES
LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE
VENTE
PIECES DÉTACHEES
RÉPARATIONS
25, rue Duret, 25 -- Paris (16^e) - Tél. Passy 82-20

2.000 à 3.000 frs
Cmc neuve bloc moteur 350 lat. eq. 3.000 fr. A Fort, 53, r. de Ponthieu, Paris.

3.000 à 4.000 frs
Monet-Goyon 350 cmc. mag. supersp. 2 tubes vit. au pied, ecl. elec. tan-sad compt. bi tot. chaîne et pn. nfs, méc. imp. 3.500 fr. Passenet, 5, av. G.-Courteline, Paris, 12^{me}. Porte de St-Mandé.

Au dessus de 4.000 frs
Terrot Rallye 350 culb. 4 vit. select. roul. 2.000 kms, 6.000 fr. Muel, 17, av. du Gros-Chêne, Villiers-s.-Marne (S.-O.).

PRIX DIVERS

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

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

ECHANGES
Aux meilleures conditions outes motos ou sides.

ACHAT TOUTES MOTOS
Rèvil, ex-Palais de la Moto, 82, av. des Ternes, angle bd Péreire, Paris.

500 Norton Int. A.C.T. sél. 4 vit. ress. pinc. kick, éclair. peu roulé, Bolvin, 104, r. Martre, Clichy (Seine).

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

Voir en rubrique dernière heure les intéressantes occasions de M. DORIDANT

Avant d'acheter votre vélomoteur ou votre moto

Voyez **A. DUBOIS** 56, Av. Aristide-Briand, LEVALLOIS
PER. 19-73 Métro : Anatole-France

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

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

VOITURES

Une Georges-Irat s'achète au comptant ou à crédit, avec ou sans reprise, chez le spécialiste : Garage François, 6, r. St-Ferdinand, Paris.

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

20 Petites voitures d'occas. 5 à 8 CV, de 3.000 à 8.000 fr., revis. et garant. reprises ttes motos et sidecars en compte; long crédit. Concessionnaire Simca, 71, rue de Dunkerque, Paris, 9^{me}. Trud. 83-96.

Darmont 3 roues sport 6 CV culb. t. b. état. Ponnelle, 153, av. Parmentier, Paris, vers 19 heures.

Darmont spécial tr. b. état, bat. nve, ent. revis. dir. démul. vis le soir ou écrire Lempereur, 3, rue des Mouchettes, Meudon.

CYCLECARS VILLARD

Occasion et renouvelés (garantis). Entretien. Réparations. 16, rue de Rouvray, Neuilly (Seine), Maillot 68-81.

ECHANGES

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

Echangerai voit. Donnet 7 CV cond. int. 4 pl. tr. b. état ctre Darmont spécial en bon état. S'adr. 12, bd de la Villette, 19^{me}, M. Sadin. Vis. le soir et le samedi.

Ecrivez à **MOTORIST-SPORTS**

41, AVENUE des TERNES -- PARIS (17^e)

Vêtements - Equipements
moto - Camping - Canoës
Ski - Chasse.

JOIGNEZ SEPT FRANCS
EN TIMBRES POSTES,
VOUS RECEVREZ UN
STYLO ET NOS CATALOGUES AVEC UN BON
REMBOURSABLE AVEC
TOUS DÉTAILS
ET ÉCHANTILLONS.



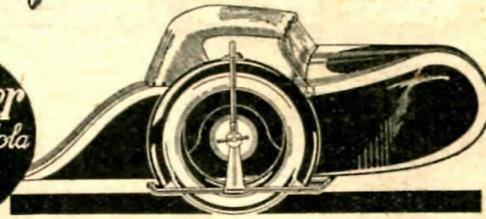
Visibles au Service des Occasions de
GNOME ET RHONE
TOUTES 49, Avenue Grande-Armée - PARIS
MARQUES Sur demande la liste des occasions disponibles

Propagande! Jusqu'à fin octobre
Bufflier livre Capote gratuite
des modèles 54 et 59 avec

Superprofil monoplace type 54: 2480 fr. Capote gratuite
Superprofil une place et demie type 59: 2800 fr. Capote gratuite

Profitez... d'une offre exceptionnelle qui ne sera pas maintenue après la date fixée.

Bufflier
31 Cst Emile Lola
LYON



ON DESIRE ACHETER

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

Part. cherche 350 culb. réc. tr. bon état. T. 17, Villa Saint-Michel, 18^{me}.

Part. acheteur moto anglaise récente, le soir à 6 h. Berchem, 12, Cours de Vincennes, Paris, 12^{me}.

Achat maximum motos réc. sides, vélomoteurs. La Moto Rénovée, 58, r. Amelot, Paris.

Suis acheteur cyclecar Sima-Violet ancien modèle (sans démarreur) ou Alcyon, Brissonnet, 2, rue Charles-Renouvier, Paris, 20^{me}.

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

DIVERS

Pièces René-Gillet tr. b. ét. provenance sidecar type G. accidenté. Chester, réparation spécialiste René-Gillet, 21, rue des Charmettes, Le Vesinet (S.-O.).

DERNIERE HEURE

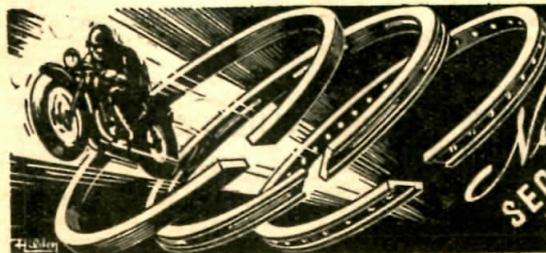
Ravat 350 lat. ét. parf. équip. 300 fr. Crédit 12 mois, 40, r. Chaligny, 12^{me}.

Terrot 250 ét. parf. 1.200 fr. Crédit 12 mois, 40, r. Chaligny, 12^{me}.

Terrot culbuteurs avec sidecar sport, ét. parf. 3.300 fr. Crédit 12 mois si sérieux, 40, r. Chaligny, 12^{me}.

Dax 350 culb. allum. Bosch ACL, compt., tan-sad, sélect., machine splendide, 3.400 fr. Artero, 7, r. Montibœufs, 20^{me}.

Motoconfort 4 CV lat. ét. nf, peu roul. ttes pièces chromées, 4.800 ou échangerai ctre 5 CV. Ecr. pr rend.-vs, Costa, 15, r. de Cotte, Paris.



Longévité... longévité de votre moteur?
SEGMENTS D'ÉTANCHEITÉ
ARDAX, RAGLEURS :
R.L. ou R.T.
SEGMENTS ARDAX
VINCENT-PIOTTI
MAGASINS: 12, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET.



PLUS de PANNES D'ESSENCE
 La réserve ALGY vous met à l'abri de ce désagrément. S'adapte à tous les robinets.
 Prix : 20 fr. avec robinet 30 fr.
 Notice s. demande ALGY 12, rue de Villeneuve ALFORTVILLE

Mathis 7 CV cond int. 4 ptes. ét. absol. impec. Gar. consom. 7 l. 1/2, 5.000 fr. Crédit 12 mois, reprend moto ou side, 40, r. Chaligny, 12^{me}.

Il n'y a pas de Salon ! Avant d'acheter une moto neuve ou d'occasion, chez Doridan, 121, avenue d'Italie, Paris, 13^{me}. Tous les modèles : Terrot (R.S.S.E.), Motoconfort (Superculasse), Gnome, Monet, Prester, du vélomoteur à la 500 cmc. sont visibles et livrables de suite.

- 500 cmc. Magnat-Debon semi-bloc 3.800 fr.
- 500 cmc. Wanderer B.M.W. culb. 4.200 fr.
- 350 cmc. Motobécane Super Club cme nve 4.500 fr.
- 350 cmc. Peugeot culb. P. 135, 1938 4.700 fr.
- 350 cmc. Dollar culb. cme nve 2.800 fr.
- 350 cmc. Dollar culb. 1.900 fr.
- 350 cmc. Royal-Enfield culb. tube relevé 4.200 fr.
- 350 cc. Terrot lat. H. 1.400 fr.
- 250 cmc. Automoto Bloc 4 temps 1.800 fr.
- 250 cmc. Motobécane 1936, prix 1.500 fr.
- 350 cmc. Soyer A.C.T. 1.000 fr.
- 175 cmc. Monet Supersport 1936 2.400 fr.
- Side Magnat 500 cmc. luxe Aerodyn. 4.800 fr. etc... Crédit, Achant. Echange.

Achète cher toutes motos au comptant, présenter Leclai, 56, rue de la Chapelle, Paris.

En Seine et Marne, région Moret, belle petite propriété 3 pièces, dépendances et terres, centre pêche, chasse. Abandon pour moitié valeur construction 17.000. Agricola, 177, bd Saint-Germain, Moliot 69-01.

Scott 6 CV splende moto (valeur nve 19.000) en parf. ét. Prix 7.000. — Saroléa 350 cmc. 5.900. — Motoconfort 500 cmc. 1938, prix 6.500 fr. Garage Nord Paris, 71, rue de Dunkerque, Paris, 9^{me}.

Lancia Belua 7 CV cond. int. sous gar. 14.900 fr. Reprend. moto crédit 24 mois. Leclai, 56, rue de la Chapelle, Paris, 18^{me}.

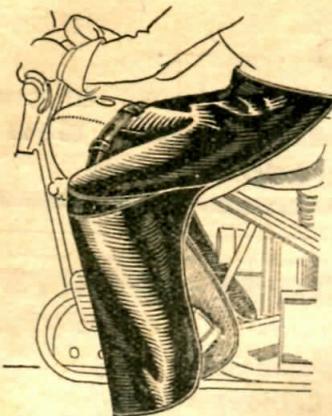
Amilcar 7 CV cabr. roadster neuf, garanti, 1934, grand luxe, 2-4 pl., 9.800 fr. Reprend. motos, crédit 24 mois. Leclai, 56, rue de la Chapelle. Dans la cours, 18^{me}.

MAGNETOS - DYNAMOS



Pièces détachées toutes marques. - Echanges Dresch Motor Chamarande (S et O.)

CHROME - CUIR



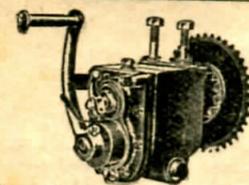
38, r. du Château-d'Eau PARIS (10^e)

Tél. : BOTzaris 73-37
 Magasin et ateliers au 1^{er} ét. ouverts tous les jours, sauf dimanche.
 Tout l'équipement motocycliste pour hommes et dames.
 Fabrique de vêtements de cuir.

Notre nouveau Tablier conçu pour la garantie intégrale du motocycliste. Aucune comparaison avec les tabliers actuellement en vente.

Se fait en cuir ou simili cuir, doublé laine, avec poche intérieure, fermeture automatique.

Catalogue illustré sur dem.



PLUS DE RÉPARATIONS COUTEUSES changez votre vieille boîte pour une **STURMEI-ARCHER** Conditions avantageuses avec reprise **Etabl. M. MINOT**

17, Rue Brunel, 27 - PARIS

Téléph. : GALVANI 50-72

Pistons, Segments, Soupapes, Axes, Bielles, Galets, Roulements, Guides, Pignons de chaîne et d'intérieurs de boîte. Toutes pièces détachées pour toutes marques de motos.
REALESAGE DE TOUTS CYLINDRES MOTOS ET AUTOS
 Remise en état de tous embellages motos. Révision génér. de tous moteurs et boîtes

BIANCO-MOTOS

AGENCE EXCLUSIVE

MOTOCONFORT
 Du vélomoteur à la 500 cmc.

200

motos et autos occasion

Reprises

Echanges

Réparations

VENTE A CREDIT

Stock complet acces. et pièces détach. 92, av. de Verdun, 92 ISSY-LES-MOULINEAUX
 Tél. : Michelet 22-39

PNEUS

600x55 triangle

25x3,00 —

26x3,50 —

27x4,00 —

PNEUS SPECIAUX pour

DIRT-TRACK et MOTO-BALL

DEMANDEZ NOS TARIFS

Les Docks du Pneu

387, Rue de Vaugirard. 387

PARIS (XV^e)

Vaugirard 41-42

E. HORDELALAY MOTOBÉCANIE

BOL D'OR

350 cmc. sidecar

RECORD BATTU

Du vélomoteur 4 temps,

à la 500 Superculasse

Livraison immédiate — CREDIT

SIDECARS IMPERIAL

79, Rte de Fontainebleau, ATHIS-MONS

Tél. : JUVISY 336 - A 1/4 h. de Paris, Aut. FJ Pte Ital e (desc. Pel e-Étoile)



Saint-Denis Motos

TERROT

NEUF OCCASION

Echange et réparations toutes marques
 Tous Accessoires et pièces détachées

Emile PINOY

26, rue Ernest-Renan, 26

SAINT-DENIS (Seine)

Tél. Plaine 16-76

Simca-Fiat Roadster 9.000 fr. Rosengart 4 pl. LR 4 6.500 fr. Darmont 2 vitesses, 5.800 fr. Garage Nor Paris, 71, rue de Dunkerque, Paris, 9^{me}.

Side moderne à droite, léger, pare-brise, complet, 1.200 fr. pour 350 cmc. Leclai, 56, rue de la Chapelle, Paris, 18^{me}.

Gnome-Rhône CV 2 ét. neuf, 5.600 fr. 68, rue des Prairies, Paris.

M.R. vélomoteur Passe-Partout, gros pneus, mot. Sachs, 2 vit. ecl. électr. ét. de neuf, roulé 800 kms, 2.500 fr. — Monnet-Goyon 175 cmc. Supersport 3 vit. ecl. électr. parf. ét. méc. 1.800 fr. Fourel, 28, rue des Bernardins, Paris, 5^{me}.

Fiat 6 CV roadster parf. ét. — Simca-Cinq bon ét. Imbernotte, 1, r. des Acacias, Paris.

A vendre Salmson 8 CV c. mt. 4 pl. pns nfs, 2.500 fr. — Side Gnome-Rhône D.4 Bernardet neuf, sport, p.-brise, bon état, 5.500 fr. — Gnome-Rhône D.4 à culb. avec siège bon état, révisée, 3.000 fr. B. Vincent, à Sézanne (Marne).

Part. vend cse achat voit. Harley-Davidson 1000, soup. en ...e, sort. mai 1937, grd circ. dble ber. sid. bipl. eq. comp. parcouru 21.000 kms, impec. cons. 5.5 l. Le Guet, 19, r. St-Saens, 15^{me}.

Suis vendeur 1 moto Terrot 2 CV 3/4, 750 frs. — 1 vélomoteur 750 fr. très bon état, Raymond, 3, r. Civiale, 10^{me}.

B.S.A. 2 cyl. 7 CV culb. parf. et. avec side Précision. — B.S. A. Etoile Empire 4 CV cme nve. — Royal-Enfield 5 CV culb. Imbernotte, 1, rue des Acacias.

Vélomoteur désire acheter. Ecr. Boite Postale 99, Paris, 5^e.

Echangerais moto Peugeot 500 culb. tté equip., excellent état contre cyclecar 4 roues, bon état. Penchinat, Central Hôtel, Meile (Deux-Sèvres).

B.M.W. R.5 1938 très peu roulé, parfait état. E. Barret, Grandcamp-les-Bains (Calvados).

B.M.W. 750 cmc. culb. R16, ét. impec. fait reprise moto, side, etc. Pigeon, 15, rue Haxo, Paris, 20^{me}.

ECOLE DE MOTO

Maison fondée en 1884

G. AUGOYAT FILS

34, Rue de Picpus, 34

PARIS (XII^{me})

(Métro Nation) Tél. : Dor. 50-60



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

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

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

LES ASSURANCES DES EDITIONS DE REVUES

PARIS - 12, Rue de Cléry - PARIS

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



L'ALBUM
du Salon
le
remplace
le 13 Octobre

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

Lecteurs : 6 fr.

Abonnés : 4 fr.

Envoi par poste recommandé : 1.50

**Commandez-le
de suite!**