

## ÉTUDE SUR LES CAOUTCHOUCS

(Suite).

CAOUTCHOUCS MICHELIN

Dans un précédent article, nous disions :

Parmi les divers systèmes de pneumatiques qui se disputent actuellement la faveur des cyclistes, le pneumatique *Michelin* tient une place à part, qui paraît devenir de plus en plus prépondérante, surtout depuis la course de Paris-Clermont qui a victorieusement démontré la souplesse, la résistance et la facilité de réparation du *Michelin*.

M. Michelin eût l'idée de créer un pneu démontable, en voyant un Dunlop crevé.

L'histoire est même assez intéressante à connaître. Un véloceman connu, vint un jour à l'usine de Clermont, demander l'aide d'un ouvrier pour réparer son Dunlop avarié, et tous deux se mirent en devoir de procéder à la réparation, l'ouvrier faisant à grand renfort de ciseaux les incisions nécessaires tandis que le routier, sa brochure à la main en annonçait les prescriptions qui étaient scrupuleusement suivies à la lettre.

M. Michelin regardait exécuter ce travail et cette idée lui venait qu'il y avait là quelque chose à faire.

La réparation terminée et parfaitement faite, notre véloceman partit, mais deux jours après il revenait avec son Dunlop encore dégonflé.

Pendant ce temps M. Michelin avait mûri son idée et peu à peu il était arrivé à cette conviction qu'il était possible de construire un pneu démontable qui pourrait joindre la souplesse du Dunlop, à la facilité de réparation du Clincher.

Il fit aussitôt part de son idée à notre homme lui demandant de lui confier sa roue arrière pour procéder de suite aux premiers essais.

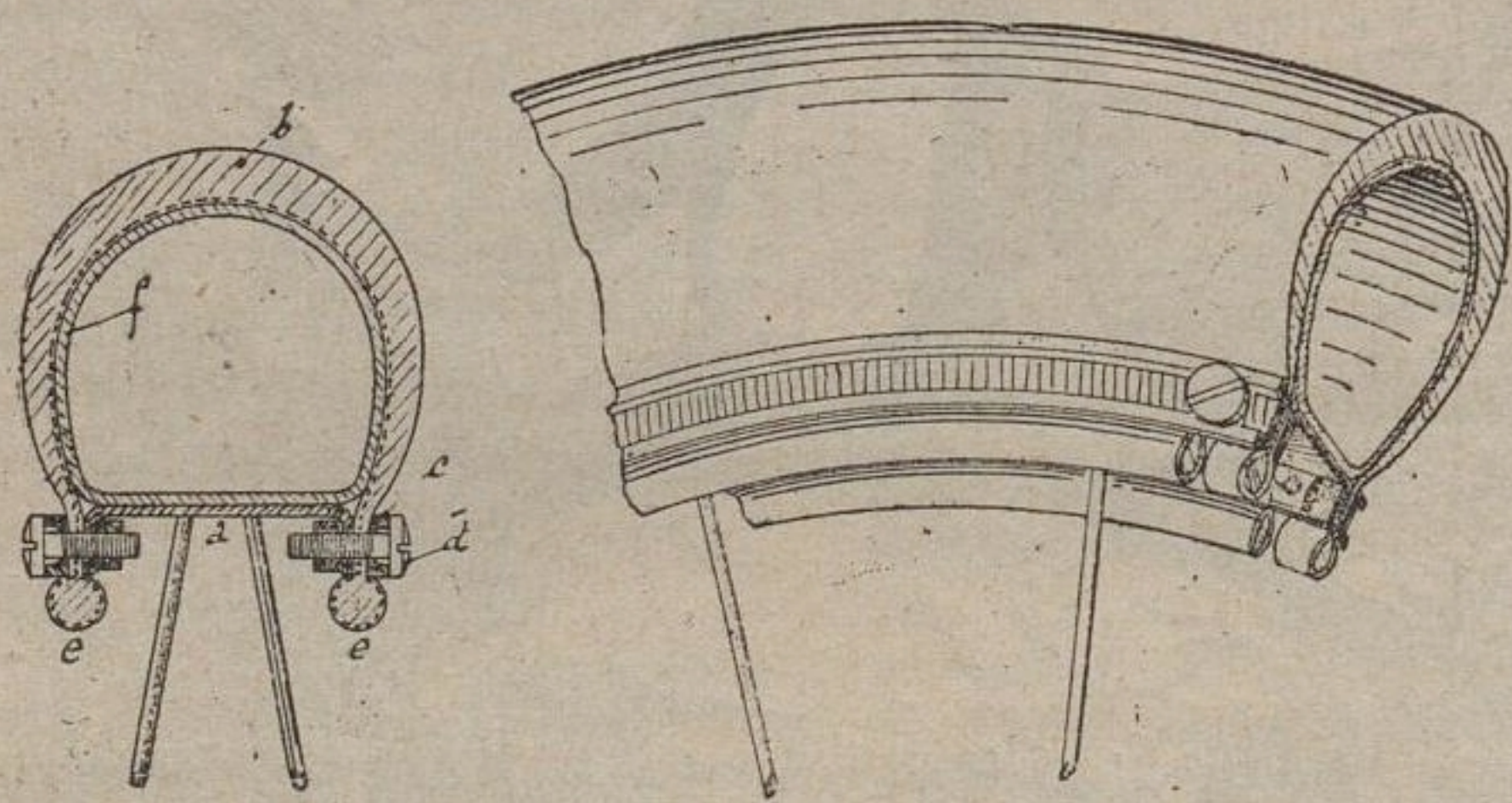
Ces essais furent nombreux, tel système durait une heure, tel autre huit jours, tous les systèmes d'attache, agrafes, vis, boulons, ficelles, etc., furent essayés successivement et toujours sans succès.

A chaque nouvel essai, on expérimentait bravement la bicyclette, mais après un laps de temps plus ou moins long, elle revenait invariablement avec son pneumatique crevé.

Tous ces efforts réunis furent enfin couronnés de succès.

Cette fois c'était parfait et le pneumatique avait un air robuste, qui inspirait réellement confiance.

Confiance amplement justifiée par la course de Paris-Brest et retour, qui fût si merveilleusement gagnée par Charles Terront



montant pour la première fois un pneumatique Michelin, dont nous donnons les dessins. Il se composait : d'une jante *a* en tôle mince dont la section affecte une forme en U ;

D'une enveloppe extérieure *b* garnie intérieurement d'une forte toile et terminée sur ses bords par deux bourrelets *e* dans lesquels la toile est également noyée.

Et enfin d'une chambre à air *f*.

L'attache de l'enveloppe *b* sur la jante se fait au moyen de deux petits cercles *c* et de boulons *d* fixés de distance en distance.

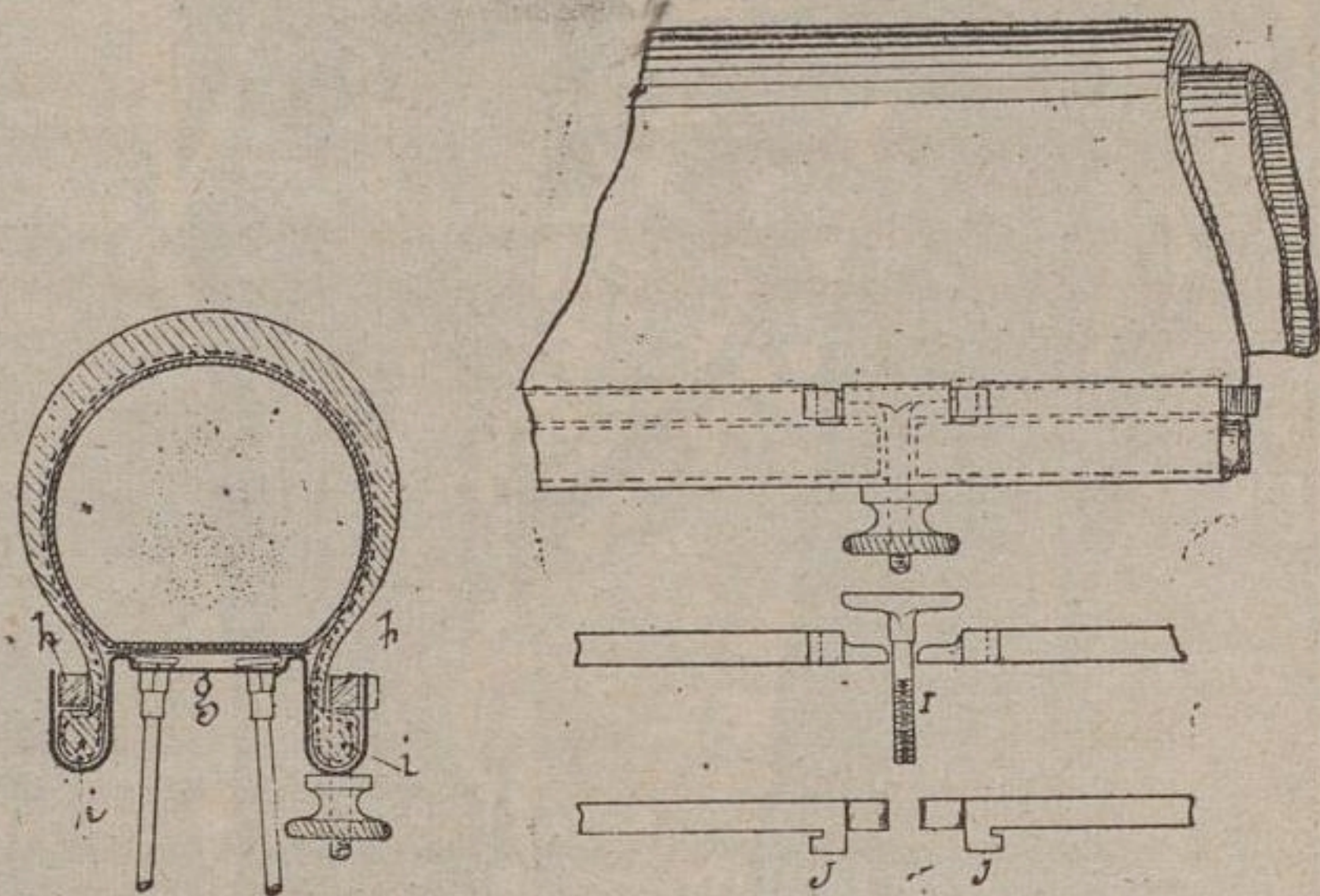
A chacun de ces boulons correspond dans les boudins de l'enveloppe un créneau, qui permet de dégager complètement

l'enveloppe sans être dans l'obligation de dévisser entièrement les boulons, qui de cette façon ne peuvent se perdre.

Ce premier modèle a depuis été modifié et simplifié au point de vue de la facilité de démontage, et est devenu absolument pratique, ainsi que l'ont clairement démontré les résultats de la course Paris-Clermont organisée par M. Michelin qui, sur plusieurs points du parcours, a fait semer des clous à profusion, de manière à prouver d'une façon absolument convaincante que son pneu crevait, il pouvait aussi se réparer rapidement et que la réparation pouvait être faite par le premier venu et non par un spécialiste.

Ce dernier modèle sur lequel *Allard* a gagné la course de Paris-Nantes et retour, est représenté ci-dessous.

La jante *g* est terminée par deux bords en forme de gout-



tière, dans lesquels viennent se loger les deux boudins *i* de l'enveloppe en caoutchouc.

Ces boudins sont fortement maintenus dans leur logement par deux petits cercles en acier très légers *hh*.

La jonction de ces cercles est assurée par une vis *I* dont la tête en forme de T relie les deux extrémités.

Deux talons *J* entrant dans des encoches spécialement ménagées dans la jante fixent d'une façon parfaite les deux extrémités des cercles *h*.

Il suffit donc pour démonter le pneumatique de façon à réparer ou à changer la chambre à air, d'enlever la vis *I* et le cercle *h*, pour qu'un des côtés de l'enveloppe soit entièrement dégagé, ce qui ne demande que quelques secondes.

Le pneumatique Michelin est des plus pratiques, et présente une grande souplesse, c'est ce qui justifie amplement la faveur dont il jouit auprès des routiers et des touristes.

YVES GUÉDON.

TOURING-CLUB DE FRANCE

Tous les vendredis, réunion des sociétaires parisiens du T. C. F., café des Arcades. Place de la Bourse, à 9 h. 1/2. — Entrée particulière, 22, rue Vivienne, garage pour les machines.

Première épreuve pour l'obtention des diplômes de routier vélocipédique (section de Paris).

Rendez-vous à **Bezons**, dimanche prochain à 7 h. 1/2 au coin de la route de Saint-Germain et de la route de Maisons, à l'auberge du Tourne-Bride.

Départ à 8 heures précises.

Houilles, Maisons-Laffitte, La-Croix-de-Noailles.

Poissy. — Aux premières habitations tourner à droite par le boulevard de Maisons, passer sous la voûte du chemin de fer (2 ruisseaux), tourner à gauche sur le quai, puis traverser le pont à droite.

Chanteloup. — Contrôle à l'Image de Saint-Roch à gauche en entrant dans le pays, un peu avant l'église. Le gardien du passage à niveau est prévenu.

Les hauteurs de l'Hautie. — Faire attention en descendant la côte