

1904-5

*Comment rouler
avec agrément*

**BANDAGES
BARTLETT-
CLINCHER**



BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

UN RECORD DE RÉSISTANCE

Succès remporté là où tout autre a échoué.

La Grande Course de 3,200 kilomètres sans arrêt
a été accomplie sur une VOITURE TALBOT munie de

Bandages d'Automobile "CLINCHER"

(BREVET BARTLETT)

qui furent seuls à achever l'épreuve,
démontrant ainsi leur RÉSISTANCE, SURETÉ et ÉLASTICITÉ.

Le *Daily Mirror* du 20 juin 1904 dit :
« Les **Bandages « Clincher »** ont aussi prouvé que l'article écossais peut, à l'épreuve,
évincer les bandages les plus réputés du Continent. »

Seuls Fabricants :

The NORTH BRITISH RUBBER CO. Ltd.

CASTLE MILLS, EDIMBOURG.

SUCCURSALES :

LONDON—57, Moorgate Street, E. C.
MANCHESTER—69 and 71, Deansgate.
GLASGOW—60, Buchanan Street.
EDINBURGH—106, Princes Street.
LEEDS—65 and 66, Briggate.
LIVERPOOL—9, Lord Street.
NEWCASTLE-ON-TYNE—39, Grainger Street.
BIRMINGHAM—73, New Street.

DÉPOTS :

LONDON—Maison Talbot, 1, Long Acre, W. C.
COVENTRY—23, Earl Street.
WOLVERHAMPTON—14, Victoria Street.
NOTTINGHAM—19, Wheelergate.
DUBLIN—Hutton, Sons & Co., Summerhill.
BELFAST—Grainhill & Craig.

BRUXELLES : 19, place Sainte-Gudule.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

BANDAGES "CLINCHER"

David



[CASTLE MILLS, EDMBOURG

Les meilleurs Bandages pour la Saison 1905

à Talon et à Tringle, entièrement vulcanisés.

THE NORTH BRITISH RUBBER Co, Ltd, Castle Mills, Edimbourg.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

HEURES D'ALLUMAGE POUR LANTERNES.

Bien que les règlements de police ne comportent pas d'heures déterminées exactement, celles qui suivent sont les heures sur lesquelles on peut d'habitude se baser.

Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre	Nov.	Déc.
1-4 11	1-4 59	1-5 50	1-6 44	1-7 33	1-8 17	1-8 30	1-7 59	1-6 56	1-5 49	1-4 43	1-4 04
2-4 12	2-5 00	2-5 52	2-6 46	2-7 34	2-8 18	2-8 30	2-7 58	2-6 54	2-5 47	2-4 41	2-4 03
3-4 14	3-5 1	3-5 54	3-6 47	3-7 36	3-8 19	3-8 29	3-7 57	3-6 52	3-5 45	3-4 39	3-4 03
4-4 15	4-5 3	4-5 56	4-6 48	4-7 37	4-8 20	4-8 29	4-7 54	4-6 50	4-5 42	4-4 37	4-4 02
5-4 16	5-5 5	5-5 57	5-6 50	5-7 39	5-8 21	5-8 28	5-7 53	5-6 48	5-5 40	5-4 36	5-4 02
6-4 17	6-5 7	6-5 59	6-6 51	6-7 41	6-8 22	6-8 28	6-7 50	6-6 45	6-5 38	6-4 34	6-4 02
7-4 18	7-5 9	7-6 1	7-6 53	7-7 43	7-8 23	7-8 27	7-7 49	7-6 43	7-5 36	7-4 32	7-4 01
8-4 19	8-5 11	8-6 3	8-6 55	8-7 44	8-8 24	8-8 27	8-7 47	8-6 41	8-5 33	8-4 31	8-4 01
9-4 21	9-5 12	9-6 4	9-6 57	9-7 46	9-8 24	9-8 26	9-7 45	9-6 39	9-5 31	9-4 30	9-4 01
10-4 22	10-5 14	10-6 6	10-6 58	10-7 47	10-8 25	10-8 25	10-7 43	10-6 36	10-5 29	10-4 28	10-4 01
11-4 24	11-5 16	11-6 8	11-7 00	11-7 49	11-8 26	11-8 24	11-7 41	11-6 34	11-5 27	11-4 27	11-4 01
12-4 25	12-5 18	12-6 10	12-7 01	12-7 50	12-8 27	12-8 23	12-7 39	12-6 32	12-5 24	12-4 25	12-4 01
13-4 27	13-5 20	13-6 11	13-7 03	13-7 52	13-8 27	13-8 22	13-7 38	13-6 30	13-5 22	13-4 24	13-4 01
14-4 28	14-5 22	14-6 13	14-7 05	14-7 53	14-8 28	14-8 22	14-7 36	14-6 27	14-5 20	14-4 22	14-4 01
15-4 30	15-5 24	15-6 15	15-7 07	15-7 55	15-8 28	15-8 21	15-7 34	15-6 25	15-5 18	15-4 21	15-4 01
16-4 31	16-5 25	16-6 17	16-7 08	16-7 56	16-8 29	16-8 20	16-7 32	16-6 22	16-5 16	16-4 19	16-4 02
17-4 33	17-5 27	17-6 18	17-7 10	17-7 58	17-8 29	17-8 19	17-7 29	17-6 20	17-5 14	17-4 18	17-4 02
18-4 34	18-5 29	18-6 20	18-7 12	18-7 59	18-8 30	18-8 19	18-7 26	18-6 18	18-5 12	18-4 17	18-4 02
19-4 35	19-5 31	19-6 21	19-7 14	19-8 1	19-8 30	19-8 18	19-7 24	19-6 16	19-5 10	19-4 16	19-4 02
20-4 37	20-5 33	20-6 23	20-7 15	20-8 2	20-8 30	20-8 17	20-7 22	20-6 13	20-5 07	20-4 14	20-4 02
21-4 38	21-5 34	21-6 25	21-7 17	21-8 4	21-8 30	21-8 15	21-7 20	21-6 11	21-5 05	21-4 13	21-4 03
22-4 39	22-5 36	22-6 26	22-7 18	22-8 5	22-8 31	22-8 15	22-7 18	22-6 08	22-5 03	22-4 12	22-4 03
23-4 41	23-5 38	23-6 28	23-7 20	23-8 6	23-8 31	23-8 11	23-7 16	23-6 06	23-5 01	23-4 11	23-4 04
24-4 43	24-5 40	24-6 30	24-7 21	24-8 7	24-8 31	24-8 09	24-7 14	24-6 04	24-4 59	24-4 10	24-5 04
25-4 44	25-5 42	25-6 31	25-7 23	25-8 9	25-8 31	25-8 07	25-7 12	25-6 02	25-4 58	25-4 09	25-4 05
26-4 46	26-5 44	26-6 33	26-7 25	26-8 10	26-8 31	26-8 06	26-7 10	26-5 59	26-4 57	26-4 08	26-4 06
27-4 48	27-5 45	27-6 35	27-7 26	27-8 11	27-8 31	27-8 06	27-7 08	27-5 57	27-4 54	27-4 07	27-4 07
28-4 50	28-5 47	28-6 37	28-7 28	28-8 12	28-8 30	28-8 05	28-7 05	28-5 55	28-4 51	28-4 06	28-4 08
29-4 53		29-6 38	29-7 30	29-8 14	29-8 30	29-8 03	29-7 04	29-5 53	29-4 49	29-4 05	29-4 08
30-4 56		30-6 40	30-7 31	30-8 15	30-8 30	30-8 02	30-7 01	30-5 50	30-4 47	30-4 05	30-4 09
31-4 58		31-6 42		31-8 16		31-8 00	31-6 59		31-4 45		31-4 10

Par un temps couvert, comme le jour tombe plus tôt, on devra anticiper ces heures.

Comment rouler avec agrément



LE TOURING.

UN TOUR A BÉCANE est assurément une des manières les plus agréables de faire connaissance avec les beautés de la nature. Toutefois, pour pouvoir en retirer le maximum de plaisir, il est nécessaire de peu à peu amener le corps à un état physique convenable pendant les quelques semaines qui précèdent l'excursion. A cet effet, il est surtout besoin de jouir d'une bonne santé.

Pour atteindre au degré voulu de résistance physique, on devrait commencer par des sorties d'une quinzaine de kilomètres et augmenter le parcours petit à petit. Que les repas et le repos aient lieu à des heures régulières, que le manger, tout en étant fortifiant soit bien digestif, et que l'on n'absorbe que juste la boisson nécessaire pour se désaltérer. Il faut, en somme, viser à fortifier graduellement les muscles et les entraîner à la part de travail qu'ils auront chacun à fournir, de manière à ce que le voyage s'accomplisse sans aucune fatigue.

CHOIX D'UN En esquissant son tour, l'on devrait bien se renseigner de l'état plus ou moins praticable des routes, dans la ou les contrées que l'on compte visiter. On peut s'adresser pour ces renseignements au **ITINÉRAIRE.** Touring Club de Belgique ou de France (selon le pays que l'on habite) si l'on en est membre ; dans la négative il est à conseiller de s'y faire inscrire membre, vu les nombreuses facilités, tant matérielles que pratiques, que cela procure.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

BAGAGES EN ROUTE.

En voyage il faut emporter le moins possible de bagages ; si l'on ne peut se passer d'une quantité assez considérable, il convient d'en expédier des parties déterminées à des stations convenablement espacées, soit par chemin de fer, soit par la poste ; le linge sale peut alors être renvoyé par la même voie. Cela a cependant l'inconvénient d'obliger le voyageur à déterminer la route à suivre au moins plusieurs jours à l'avance et devient un empêchement à toute déviation qui, en cours de route, paraîtrait désirable. Il est bon d'emporter, en tout cas, un changement de vêtements de dessous, des bas, des cols en laine, une chemise de nuit, un peigne, une brosse à dents, des mouchoirs, du savon, un rasoir, le cas échéant, un gilet si l'on n'en porte pas en roulant et une rotonde imperméable. Nous conseillons de ne porter que des vêtements en laine, lesquels diminuent les dangers de refroidissement, qu'il fasse chaud ou froid. Si l'on ne peut supporter la laine, il convient de prendre des précautions très sévères contre les rhumes, etc.

Les premiers jours du voyage on ne devrait pas entreprendre de grands parcours, à moins de s'y être spécialement entraîné ; surtout ne pas prolonger la route jusqu'à la fatigue. S'il est fort mauvais de rouler avec un estomac vide, de même qu'avec un estomac surchargé, il est tout aussi nuisible de prendre un repas très copieux lorsqu'on est fort fatigué. Partant, quand on désire faire une longue étape, il faut prendre assez fréquemment de petites quantités d'aliments en route, le repas principal devrait avoir lieu à la fin de la journée. Un cycliste a besoin d'une nourriture abondante, mais elle doit être absorbée judicieusement et l'on devrait soigneusement éviter tout mets indigeste. Une mastication consciencieuse des aliments a autant d'importance que leur choix. Il ne faut jamais se mettre en route, même avant le premier déjeuner, sans prendre un petit morceau. Si l'on doit absolument rouler après un repas assez conséquent, on devrait modérer fortement son allure. Il est bon, pour de grands trajets, de porter sur soi

un léger rafraîchissement qui puisse être pris en selle. De bons raisins mûrs, des bananes ou des raisins secs sont très recommandables.

Il faut boire le moins possible lorsqu'on roule. La bouche doit être fermée; on peut mitiger la soif par un petit morceau de citron ou simplement en se rinçant la bouche et en plaçant les mains dans de l'eau. Buvez aussi peu d'alcool que possible et prenez garde à l'eau de la campagne. Il est difficile de conseiller une boisson, cependant on reconnaît d'habitude à un mélange de lait et du soda des qualités particulièrement désaltérantes. Dans le cas où vous seriez trempé, il faut continuer de rouler ou se donner du mouvement de n'importe quelle manière jusqu'au moment où l'on puisse changer; si l'on s'arrête à un hôtel ou à une auberge, qu'on se mette immédiatement au lit jusqu'à ce que les vêtements soient bien séchés. Ne vous tenez jamais près du feu dans des vêtements mouillés pour les sécher.

SOINS A DONNER AU VÉLO.

POUR tirer le meilleur parti du sport vélocipédique, il est indispensable d'accorder des soins réguliers à sa machine, afin que tant par un extérieur attrayant que par un roulement facile, son usage vous procure le plus d'agrément possible.

NETTOYAGE. Toute saleté devrait être soigneusement enlevée aussitôt la course de la journée achevée, surtout si la boue s'est accumulée. Avant que la boue ne sèche, enlevez-la avec une loque humide, tout en évitant d'égratigner l'émail et ensuite essuyez bien à sec avec un drap mou toute la machine, l'émail aussi bien que le nickelage, pour empêcher tout rouillement, ce qui a lieu très vite si l'on laisse sa machine mouillée ou humide pendant une ou deux heures même. Si la boue s'est encroûtée, il faut l'amollir en la mouillant

légèrement avec un éponge, en veillant à ce qu'aucune eau ne pénètre dans les axes, dans la chaîne ou dans les engrenages. On ne doit jamais jeter de l'eau sur la machine ni se servir d'un tuyau d'arrosage pour enlever la boue, car l'eau atteint en même temps les organes du roulement et la chaîne, lesquels se rouilleraient inévitablement. On peut rendre un beau poli à l'émail avec une peau et le lui conserver par l'usage d'une pâte à cire ou par de l'huile de lin pure. On polit le nickel avec de la poudre ou de la pâte, en le frottant d'une peau sèche.

GRAISSAGE. Les coussinets du vélo devraient être graissés tous les 150 kilomètres ; on devrait se servir d'une huile spéciale, sans quoi les organes de roulement s'encrassent et il s'ensuit alors un alourdissement dans la marche de la machine. Il ne faut pas non plus graisser à flots d'huile : cinq ou six gouttes suffisent et cette quantité appliquée fréquemment assurera un roulement parfaitement libre.

On devrait recurer de temps à autre les coussinets en les arrosant de paraffine que l'on y introduira par les trous de graissage, faisant ensuite tourner rapidement les coussinets en actionnant la roue ou les pédales. Il est donc bon de se munir d'une burette affectée spécialement à la paraffine. Avant de graisser, bien se rendre compte que la paraffine s'est entièrement écoulée, sinon la lubrification ne sera pas efficace. La chaîne doit être enlevée de temps en temps et trempée dans la paraffine, de manière à bien nettoyer les joints.

Ajustage des Organes de Roulement. Tout vélo est pourvu de moyens d'ajustage pour ces organes et l'on devrait y prêter la plus grande attention. La plupart des constructeurs donnent, avec chaque machine, un carnet d'instructions où se trouve en détail l'explication de cet ajustage. Si le cycliste ne comprend pas bien cette opération, il ferait bien de faire inspecter sa machine une fois par an par un mécanicien-cycliste expérimenté ; il éviterait ainsi de graves accidents et assurerait une marche aussi parfaite que possible. Il y a de toute façon

un soin important que tout cycliste sans distinction peut effectuer, savoir : veiller à ce que chaque écrou ou boulon soit assez serré. Le serrage et desserrage des écrous et des boulons ne devraient toutefois se faire que lorsque cela est bien nécessaire, ces opérations ne pouvant profiter à la machine autrement. Si on les effectue avec trop de force, on abîme souvent le pas délicat des écrous et des vis, aussi doit-on y apporter beaucoup de soin.

SOINS A DONNER AUX BANDAGES

LES bandages ne devraient jamais être exposés à des températures extrêmes ; on doit éviter de les tenir soit dans une place où les rayons du soleil tomberaient directement sur eux, soit là où pourraient les atteindre des vapeurs de gaz consumé. Il ne faut pas les mettre en contact avec de l'huile, de la graisse, de la chaux, de la benzine, du pétrole ou aucune matière chimique. Si au cours du graissage de la machine des gouttes d'huile venaient à tomber sur le bandage, il convient de l'essuyer immédiatement ; on ne doit point y laisser pénétrer l'huile.

Gonflement des Bandages

Ne roulez jamais sans des bandages bien gonflés, quelque petite que soit la distance, mais ne les gonflez pas outre mesure. Si l'on dispose d'une pompe à manomètre, on constatera qu'une pression d'environ 2 kilog. par centimètre carré donnera les meilleurs résultats. Si l'on gonfle trop dur on rendra impossible un roulement égal et doux. Par contre, un enflement insuffisant hâtera l'usure du pneu, car il expose le caoutchouc et le tissu à se désagréger. Un bon moyen de se rendre compte si les pneus sont convenablement gonflés, consiste à appuyer les deux pouces sur le pneu, en tenant la jante des doigts : si l'on parvient à légèrement déprimer le bandage, le gonflement sera à point. Il n'est pas nécessaire de gonfler le pneu de devant autant que celui de derrière.

Lorsque, étant en selle, on constate que les pneus accusent un tout petit enflement à l'endroit où ils entrent en contact avec le terrain, la pression sera convenable. Vu de côté cependant (par une autre personne) l'on devrait à peine remarquer un aplatissement du pneu à cet endroit.

Avec l'emploi de bandages fabriqués par **THE NORTH BRITISH RUBBER Co** disparaît la possibilité de voir s'introduire du gravier entre la bande de caoutchouc et la doublure en tissu de l'enveloppe, formant ainsi une boule dure, car on a obvié à cet inconvénient en vulcanisant la bande et le tissu ensemble en un tout complètement homogène. Par contre, dans presque tous les bandages faits à la main, ces deux éléments sont tout simplement réunis moyennant de la dissolution, de sorte qu'au bout de peu de temps ils se dissocient par endroits et perm tent au gravier de se faufiler entre eux, à travers les petites coupures qui se produisent invariablement, et ainsi se forment ces petites boules dures qui indiquent d'avance les endroits de l'usure.

PERFORATIONS Il est, au fait, difficile de les éviter entièrement, mais une direction prudente, qui évitera surtout du verre, des broussailles et des émond s, y aidera beaucoup. Un mécanisme spécial se vend, pour s'opposer à tout objet nuisible qui viendrait s'appliquer sur l'enveloppe : à défaut de celui-ci l'on peut étendre un fil de fer presque à ras du pneu, entre les fourches de chaque roue. On parvi nt ainsi à parfois extraire un clou, une épingle ou une ronce du bandage avant que la chambre à air n'en ait été percée. Toute perforation devrait être aussitôt réparée, car rien n'abîme un pneu plus que de s'en servir dégonflé.

On peut souvent déterminer l'endroit d'une perforation sans, pour cela, devoir enlever entièrement le bandage, par un examen attentif de la surface de l'enveloppe pour y constater l'adhésion d'une ronce, d'un clou ou d'une autre matière perforatrice. Aussi n'est-il besoin alors que de détacher la partie du bandage tout

près de la perforation ainsi trouvée. A ce propos nous faisons valoir un des grands avantages des bandages **Bartlett-Clincher** à talon, à savoir : la facilité extraordinaire avec laquelle on les détache de la jante, soit en partie, soit entièrement. Les cyclistes du continent doivent assurément n'avoir jamais connu le bandage à talon qui évite les efforts violents et souvent exaspérés que nécessite le détachement des bandages à tringle. C'est sujet à étonnement que ce système soit si peu adopté sur le continent ; nous conseillons à tout cycliste d'au moins essayer le bandage à talon, étant convaincus qu'il se rendra de suite compte de sa commodité.

Donc, pour réparer une perforation déjà constatée avant l'enlèvement du bandage, on n'a besoin, avec le bandage à talon, que de dégonfler le pneu et de pousser légèrement sur le bandage du côté du talon étroit, qui se déboîtera ainsi d'avec le repli dans la jante ; on pourra alors facilement détacher la longueur voulue de l'enveloppe pour pouvoir examiner et réparer la chambre intérieure. S'il faut enlever l'enveloppe entièrement, on devra dévisser l'écrou de la soupape et pousser la soupape elle-même dans le creux de la jante.

Pour ôter des bandages à tringle on doit d'abord, après dégonflement, desserrer l'écrou de la soupape, ce qui permettra de pousser la soupape même vers l'extérieur, à travers l'orifice dans la jante ; ensuite on pousse les bords du bandage vers l'intérieur et en bas dans la direction du lit de la jante. Le pneu étant alors relâché partout, il faut s'attaquer au côté du bandage opposé à celui de la perforation et pressant le pneu ensemble vers l'intérieur de la jante, contourner ainsi la roue avec les deux pouces allant en sens inverse. De la sorte, la partie du bandage opposée à l'endroit où a commencé la pression, c'est-à-dire celle où se trouve la perforation, se soulèvera au-dessus du bord de la jante, et l'on pourra, en introduisant entre la jante et la tringle, soit le doigt, soit un levier, détacher l'enveloppe et exposer la chambre à air.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

Si l'on ne réussit pas à trouver l'endroit perforé par une simple inspection extérieure, on pourra détacher d'abord un côté seulement de l'enveloppe et ensuite palper l'intérieur de celle-ci afin de constater la présence de l'objet qui aurait causé la perforation et de préciser ainsi la région incriminée de la chambre à air. Si l'on ne rencontre pas l'objet on peut, sans détacher plus le bandage, enlever la chambre à air de la jante et la gonfler légèrement. Ensuite, on la plongera dans de l'eau, par des longueurs assez courtes et consécutives, tout en la tendant un peu, et les endroits perforés se trahiront par les bulles d'air qui s'en échapperont. Si l'on ne peut se procurer de l'eau, on devra gonfler la chambre à air et, en la tendant par de courtes longueurs successives près de la joue ou de l'œil, on constatera la perforation par des jets d'air ainsi expulsés.

Il n'est donc point indispensable d'enlever la roue de la machine pour atteindre la chambre à air. Pour la roue de derrière, il faut avoir soin de détacher le bord de l'enveloppe opposé au côté de la chaîne, tout en s'assurant au préalable que la chambre à air est entièrement dégonflée et en soignant qu'elle ne vienne pas en contact avec de l'huile qui pourrait se trouver sur la chaîne ou les organes de roulement.

Une fois l'endroit perforé déterminé, on doit enlever aux alentours
La Réparation. la surface grise de soufre, d façon à mettre à nu le caoutchouc foncé en dessous. C'est là un point capital pour l'exécution d'une réparation efficace; on le fait en frottant avec du papier de sable ou en mouillant la surface pour la frotter ensuite avec la tête d'une allumette phosphoreuse. Essayer ensuite à sec. Choisissez alors un morceau de caoutchouc assez grand pour dépasser d'au moins un demi centimètre tout le rayon de la perforation et veillez également à ce que la couche de soufre du rapiècement soit bien enlevée. Puis étendez une mince couche de dissolution sur la surface de la chambre et sur le rapiècement et exposez-les à l'air jusqu'à ce que la dissolution devienne

adhérente et *presque* sèche. Alors posez le morceau soigneusement sur la perforation et appuyez fortement et uniformément de manière à ce que la surface entière adhère fermement, ce qui s'opérera instantanément presque. Il faut bien poser le rapiècement d'emblée et ne pas le bouger ensuite. Répandez alors un peu de talc sur l'endroit réparé pour détruire toute adhésion des restes de la solution qui pourraient encore s'y trouver ; on empêchera de la sorte que la chambre se colle à l'intérieur de l'enveloppe lorsqu'elle est remise en place sur la jante. Pendant que l'enveloppe est encore enlevée de la jante, il est bon de se rendre compte que rien ne la transperce qui pourrait de nouveau perforer la chambre à air lors ou après le rajustement. On peut aussi chercher des coupures qui auraient atteint l'intérieur même de l'enveloppe et les réparer avec les morceaux de canevas qui se trouve d'habitude dans tout nécessaire. On y procède de la même manière que pour la chambre à air, sauf qu'il n'y a pas de couche de soufre à enlever.

En ajustant à la jante un bandage « **Bartlett-Clincher** », on doit s'occuper en premier lieu de l'endroit où la soupape réunit l'un à l'autre.

Lorsqu'il s'agit de la roue de derrière il faut avoir soin de mettre le côté où le talon est le plus large du côté de la roue dentée.

Placez le talon large dans la jante sur toute la circonférence, de manière à ce que le trou qui y est pratiqué se trouve au-dessus de l'ouverture dans la jante ; prenez alors la chambre à air et passez la soupape qui s'y trouve attachée à travers les deux trous ainsi superposés, c'est-à-dire à travers la couverture et la jante (voyez fig. 1). Ensuite il faut remonter de nouveau un peu la soupape pour permettre d'introduire l'autre talon à cet endroit (voir fig. 2) ; une fois cette opération faite, le bandage est en position et l'on peut serrer la soupape fortement à la jante moyennant l'écrou (voir fig. 3).

A ce moment le pneu a l'apparence indiquée dans la fig. 4, et lorsqu'on aura

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

légèrement gonflé la chambre à air on pourra facilement l'introduire sous la couverture sans risquer de la pincer où que ce soit. Cela fait, on met en place le restant du talon et l'on gonfle à volonté. Il est néanmoins recommandable de passer la main tout autour de la jante pour s'assurer que l'enveloppe est bien uniformément placée et que la chambre n'est point pincée, après quoi on peut gonfler à plein.

Pour le bandage à tringle on doit d'abord mettre un des bords dans la jante; on y place ensuite la chambre à air en faisant passer la soupape par le trou de la jante. On aura soin de voir que la soupape soit munié de ses deux écrous de serrage A et B et de son convercle.

La soupape étant au complet, on fait descendre l'écrou A jusqu'à l'écrou B et, après un léger gonflement, on ajuste la chambre à air dans le creux de la jante, en évitant de la tordre. On pourra alors mettre l'autre côté de la couverture en



FIG. 1.

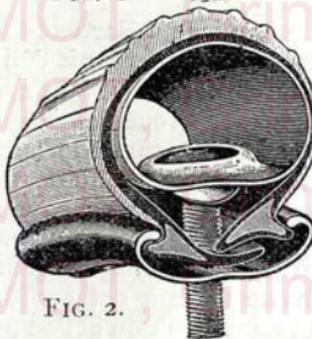


FIG. 2.



FIG. 3.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

place en tirant la tringle par-dessus la jante; cela se fait le plus facilement en commençant à un seul endroit et une fois une partie de la tringle dans la jante, on

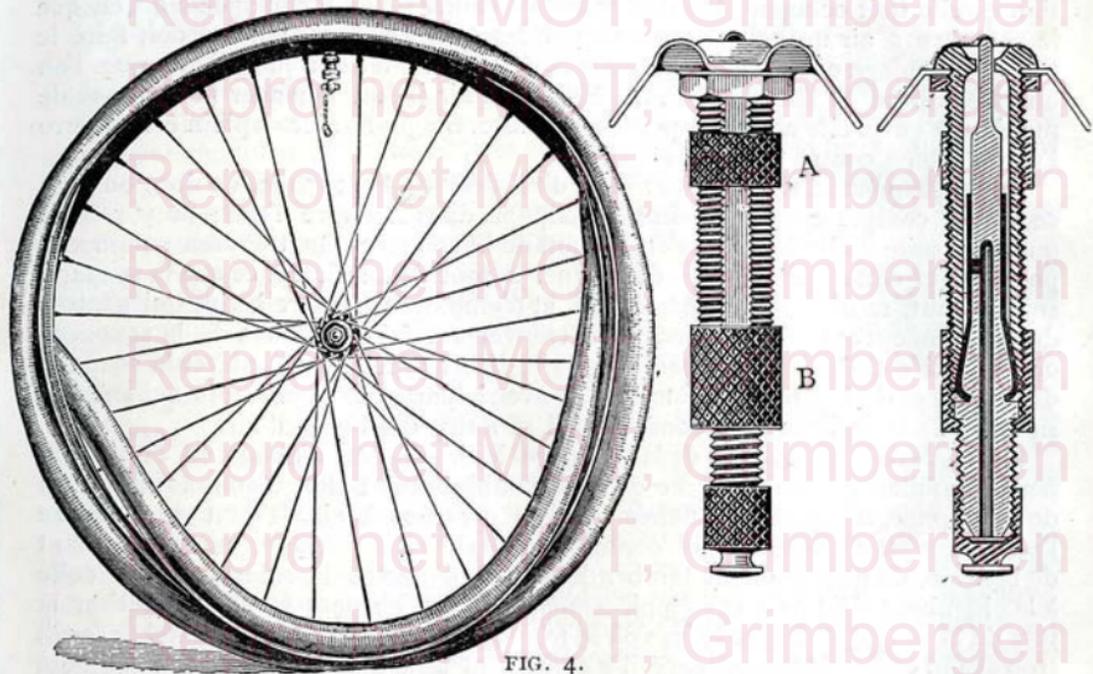


FIG. 4.

introduit les deux pouces entre la tringle et le rebord de la jante et, en en tournant ainsi la jante en sens opposé, on pousse la tringle en place avec le

minimum de difficulté. Il faut avoir soin de bien pousser l'enveloppe vers les parois de la jante. Une fois ainsi mise, l'enveloppe prendra d'elle même la position qu'elle doit occuper. On doit toutefois veiller d'une façon spéciale à ce que la chambre à air ne soit pas pincée par les tringles. A cet effet on doit faire le tour du bandage en poussant la couverture vers l'intérieur jusqu'à ce que l'on en voie le bord. Si l'on aperçoit la chambre à air il faut déplacer l'enveloppe de manière à ce qu'elle ne pince plus la chambre. On gonfle alors à plein et l'on serre l'écrou A bien contre la jante.

Parfois le pneu se dégonfle par suite d'un défaut à la soupape, ce dont on peut se rendre compte en immergeant la soupape dans un verre d'eau; on y remarquera de suite les bulles d'air s'échappant de la soupape. On trouvera commode, pour opérer cette constatation, de tourner la roue de manière à ce que la soupape soit en haut, se dirigeant donc en bas, et d'employer un verre à vin, qui s'introduit facilement entre les rayons. Pour trouver une fuite à la base de la soupape, où celle-ci est réunie à la chambre à air, il est nécessaire d'enlever la soupape de la roue et de la plonger toute entière avec la partie de la chambre qui entoure sa base, dans de l'eau pour constater s'il se forme des bulles d'air.

Pour enlever une soupape de la chambre à air on doit d'abord en ôter toute partie mobile de manière à ce qu'il reste uniquement la tige ou le tube central de la soupape, ayant sa tête fichée dans la chambre à air. Il faut alors défaire l'empîecement en canevas qui contourne la base de la soupape, en le mouillant de benzine, de pétrole ou de térébenthine afin d'amollir la solution qui le colle à la chambre; une fois cet empîecement détaché, on peut facilement retirer la tête de la soupape. Dans le cas où le trou de la soupape dans la chambre serait trop grand et qu'en conséquence il y aurait une fuite d'air, ou que d'une manière ou l'autre la fuite persisterait après la réparation et après avoir bien serré contre la tête de la soupape l'écrou hexagonal, alors il faudrait enlever de nouveau la

soupape entière et la replacer dans un autre endroit de la chambre à air, après avoir, bien entendu, comblé le trou d'où on l'a enlevée. Toutefois pour ce faire il est bon de s'adresser à un réparateur expérimenté.

Lorsqu'on emploie de la benzine ou tout autre dissolvant on doit le faire avec beaucoup de précaution et veiller à ce qu'il n'en vienne pas en contact avec un joint ou avec un empîecement, à moins que l'on ne veuille défaire celui-ci.

Il est utile de bien s'assurer que son nécessaire pour réparations soit bien au complet et de voir que la solution ne soit pas durcie ou que les morceaux pour empîecements ne soient pas décomposés. Si par hasard on n'avait sous la main pour une réparation ni solution ni empîecement, on réussit parfois à boucher provisoirement la fuite avec un timbre-poste ou du papier gommé.

Dans des cas assez rares et dans des contrées où les routes sont chargées de matières caillouteuses, la couverture d'un bandage « **Bartlett-Clincher** », de même que toute autre, peut recevoir un certain nombre de petites entailles sur la surface roulante. En pareil cas on peut faire renouveler cette surface et prolonger notablement la durée du bandage.

DÉRAPAGE. Les bandages « **Clincher** » ont sous ce rapport une excellente réputation, et leurs propriétés antidérapantes les désignent d'une façon spéciale à l'usage des dames. Les rainures sur les bandages « **Clincher** » sont peu évidentes, tandis que leur efficacité est au-dessus de toute louange.

On devrait exercer beaucoup d'attention en traversant des endroits gras. En roulant sur une route dure recouverte d'une boue visqueuse mi-sèche, il faut garder une prise ferme mais pas trop rigide sur le guidon, observer une direction régulière et éviter des tournants brusques. Tenez la machine aussi droite que possible, pédalez doucement et uniformément, et évitez surtout de pédaler en arrière tout à coup et de freiner abruptement.

Roulez lentement — jamais vite — mais ne ralentissez pas au point de ne

pouvoir plus garder une marche droite. Si la machine accuse des tendances à dérapager, gardez-vous de faire des efforts désespérés pour contre-balancer le dérapage, mais dirigez la machine légèrement du côté où vous sentez le dérapage. Lorsque force vous est de rouler sur la pente d'une route, appuyer un peu sur la pédale du côté du bord de la route, quoiqu'il soit plus prudent de mettre pied à terre. En traversant des lignes de tramway, des ornières profondes ou des pavés mal joints, coupez-les à un angle très écarté, le plus droit que possible. Des machines dont les roues sont voilées où dont la selle est mise trop en arrière sont beaucoup plus sujettes aux dérapages.

LE CHOIX D'UN BANDAGE

L'INVENTION et l'introduction en 1890 par THE NORTH BRITISH RUBBER COMPANY LIMITED d'un bandage pneumatique démontable, amena une recrudescence énorme dans la popularité du vélo. Des records de route établis par des hommes comme G. P. Mills et F. A. Edge d'une extrémité de la Grande-Bretagne à l'autre et les courses de R. L. Gefferson à travers l'Europe et les déserts de l'Asie jusqu'à Khiva, témoignèrent éclatamment de l'élasticité et de l'endurance des bandages **Bartlett Clincher**. Des milliers de personnes s'éprirent de ce sport qui n'y auraient jamais songé aux jours des bandages pleins ou à pneumatiques non démontables. Les avantages du pneumatique furent vite reconnus, et bien que depuis le brevet Bartlett on ait inventé des centaines de bandages, deux seuls d'entre eux ont subi victorieusement l'épreuve de l'expérience, à savoir le Clincher ou bandage à talon et le bandage à tringle.

**BANDAGES A
TRINGLE.**

L'expiration du brevet Welch permet maintenant à THE NORTH BRITISH RUBBER COMPANY d'offrir le **Clincher** à tringle aussi bien qu'à talon. Cette innovation sera appréciée de ceux qui

veulent se procurer des bandages nouveaux ou de rechange absolument dignes de confiance sans devoir effectuer le changement de jante que nécessiterait l'emploi du Clincher à talon. Tous leurs bandages sont vulcanisés de part en part et sont donc absolument homogènes. Ce ne sont point seulement des bandes de caoutchouc et de canevass cimentées ensemble et qui devraient se séparer tôt ou tard à l'usage.

**BANDAGES
BON MARCHÉ**

Il est de notre devoir de mettre le public en garde contre les bandages à bas prix qu'on lui offre pour des renouvellements et dont on munit également certaines machines bon marché. Le prix d'un bandage doit nécessairement dépendre de celui du caoutchouc. Le vélo, à part les bandages, a beaucoup baissé de prix, quoique, au fait la qualité du matériel soit restée environ la même qu'auparavant. On doit cependant remarquer que le prix de ce matériel est très minime par rapport au coût du travail nécessaire à la transformation de ce matériel en pièces achevées et que, par conséquent, la réduction dans les prix des vélos n'est nullement due à une diminution du coût de l'acier, mais entièrement à l'emploi d'un outillage sans cesse perfectionné qui diminue énormément le prix du travail. En présence d'une concurrence acharnée et ayant en perspective l'expiration des brevets pour bandages, les prix de ceux-ci ont été abaissés à la limite extrême compatible avec le maintien de la qualité et des bandages de prix inférieur ne peuvent que réserver des déceptions et des frais supplémentaires pour ceux qui s'en laissent leurrer.

Dans la construction des vélos il y a peu de variation; il en est tout autrement pour ce qui touche à la fabrication des bandages dont il sont munis, car les procédés employés dans leur production sont excessivement variés.

CHOIX

Il faut apporter dans le choix d'un bandage une attention et un jugement très grands, car il va de soi que, quelque parfaits que soient la qualité et le fini de la machine elle-même, on se prive de

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

tout sentiment de bien-être et de plaisir en se servant de bandages de qualité ou de fabrication quelconque.

Nous énumérons ci-après les desiderata dont il faut tenir compte dans ce choix, et ils méritent tous une attention sérieuse.

TRAIT CAPITAL D'UN BANDAGE

Un des premiers et plus importants points est d'examiner la manière dont le bandage est maintenu dans la jante. Pour les cas de perforations ou d'autres dommages, il est essentiel que le bandage soit facilement démontable de la jante afin de pouvoir réparer la chambre à air, car si le bandage ne possède pas cette qualité d'un démontage facile il peut s'ensuivre de grands ennuis pour le cycliste.

SIMPLICITÉ DE L'AJUSTEMENT

C'est à cet égard surtout que le bandage " Bartlett-Clincher " est prééminent, car sa méthode d'ajustage à la jante est reconnue comme la plus facile et la plus simple de toutes celles existantes. Le principe en est la simplicité même, et ne peut être rendu moins simple ou plus efficace, car elle consiste à utiliser la pression de l'air qui gonfle la chambre à air pour maintenir l'enveloppe dans la jante. Cette méthode trouve sa plus



Montrant le Pan allongé et le bord de l'enveloppe détaché de la jante.

à air pour maintenir l'enveloppe dans la jante. Cette méthode trouve sa plus

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

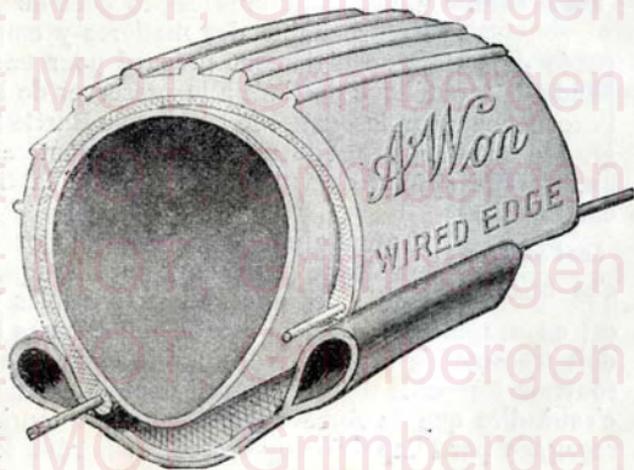
parfaite expression dans le bandage à talon, dans lequel les talons ou rebords épaissis s'ajustent dans l'encoignure formée par les bords recourbés de la jante. Avec ce bandage à talon, d'un usage si général en Grande-Bretagne, on évite notamment les réels ennuis et efforts parfois très violents qu'exige la mise d'un bandage à tringle ; en outre on ne risque pas de voir allonger la tringle, c qui met un bandage momentanément hors d'usage.

Le Pan allongé du Clincher à talon.

Dans le bandage à talon l'un des talons est allongé de manière à ce que *tout un pan de tissu caoutchouté s'étende à travers le lit de la jante* et se termine en dessous de l'autre talon ; de la sorte la chambre à air est protégée au plus haut degré, étant entièrement entourée par la couverture. Lorsque la chambre s'enfle par le gonflement, les talons ou rebords épaissis sont poussés dans les rainures dans la jante, et plus on gonfle la chambre d'autant plus fermement la couverture est liée à la jante.

MANIÈRE DE L'AJUSTER.

Lorsque le bandage est dégonflé, la couverture peut être détachée instantanément et on peut ainsi exposer la chambre à air pour un examen sans retard.



BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

Sécurité de l'attachement. Quoique la couverture puisse ainsi être très facilement enlevée au besoin, elle ne se détachera point d'elle-même de la jante au cas où une perforation viendrait dégonfler subitement la chambre à air.

La simplicité de sa structure, ajoutée à la flexibilité des bords de l'enveloppe font que la manipulation des bandages. « **Bartlett-Clincher** » est sans contredit la plus facile.

Le bandage à tringle, bien qu'il ne soit pas d'une manipulation aussi commode que celui à talon, est beaucoup en faveur (surtout sur le continent) : les cyclistes qui le préfèrent peuvent également se le procurer dans presque toutes nos qualités et dans toutes les grandeurs.

RÉSISTANCE. L'excellence du bandage « **Bartlett-Clincher** » a sa raison d'être uniquement dans les procédés de sa fabrication, joints à la qualité irréprochable des matières y employées. L'enveloppe est composée d'un tissu spécialement préparé pour ce but, auquel est incorporé une bande de caoutchouc destinée à le préserver de l'usure de la route. La solidité et l'excellence pour lesquelles le bandage « **Bartlett-Clincher** » s'est acquis une si grande renommée sont dues à la manière dont ces deux éléments sont réunis (par un procédé spécial de vulcanisation), et à la très bonne qualité des matières employées.

Les Fonctions d'un Bandage. Il apparaîtra de suite que la production d'un article tel qu'une enveloppe de bandage pneumatique, exige une connaissance approfondie des adaptations possibles du caoutchouc, car lorsqu'elle est en usage, une enveloppe a de nombreuses fonctions ardues à remplir. Elle doit transmettre la force créée par le cycliste en remontant une côte ; elle doit soutenir les poids réunis du cycliste et de la machine ; elle doit être élastique, c'est-à-dire que la force dépensée pour comprimer le bandage en avant est regagnée par l'impulsion qu'exerce sur la roue le bandage en reprenant rapide-

ment sa forme primitive; elle doit pouvoir s'adapter aux irrégularités de la route qu'elle traverse et supporter les effets des cailloux et d'autres objets tranchants qui abondent sur les routes. Elle doit fournir toutes ces qualités et en même temps servir pendant un délai assez considérable. Qu'un objet qui semble aussi fragile qu'un bandage pneumatique puisse répondre à toutes les exigences, c'est là la preuve de ce que peut surmonter une connaissance parfaite de la fabrication du caoutchouc.

L'expérience a prouvé d'une manière conclusive que le meilleur procédé pour la production d'un bandage convenable est de **vulcaniser** ensemble en un tout compact la bande de caoutchouc et le tissu, au lieu de tout simplement les cimenter ensemble avec de la solution de caoutchouc, dont l'adhésion est si vite amoindrie par les variations dans la température. La vulcanisation ensemble de ces deux éléments demande non seulement une longue pratique dans la fabrication du caoutchouc, mais également l'emploi d'un outillage très grand et fort coûteux qui peuvent seuls se permettre les plus grands fabricants.

THE NORTH BRITISH RUBBER COMPANY

Pratique dans la Fabrication

a maintenant une expérience de presque cinquante ans dans la fabrication d'articles en caoutchouc de première qualité pour tous les besoins, et dans l'enfance même du bandage pneumatique elle a mis sur le marché le "**Bartlett-Clincher**", dont le tissu et le caoutchouc composants furent, alors comme maintenant, vulcanisés ensemble. Elle a eu une pratique plus longue dans la fabrication du bandage pneumatique que tout autre établissement au monde, et a donc acquis une connaissance unique qui la met à même de prendre des bandages aussi parfaits que possible pour les besoins indiqués.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

**ADOPTÉ PAR
L'ÉTAT.**

Cette expérience s'est prouvée si précieuse et si unique, que le bandage « **Bartlett-Clincher** » a été adopté, après des épreuves les plus sévères et les plus minutieuses par :

LE MINISTRE DE LA GUERRE DE LA GRANDE-BRETAGNE,
L'ADMINISTRATION DES POSTES ET TÉLÉGRAPHES DE LA
GRANDE-BRETAGNE,

LE GOUVERNEMENT DE L'INDE,

pour être employés dans leurs différents services. Ce fait est lui-même une attestation de sa supériorité, car c'est un usage bien connu de ces administrations de n'employer jamais que le meilleur qui puisse être trouvé et ce seulement après des analyses et expériences aussi sévères qu'elles sont intelligentes. Ce devrait être là une précieuse assurance pour le monde cycliste que les matières dont sont faits les bandages « **Bartlett-Clincher** » sont les meilleures qui puissent se procurer et que leur principe de fabrication est le plus digne.

**La guerre
Sud-Africaine.**

Ces bandages furent employés sur une grande échelle par l'armée en Afrique du Sud et fournirent un travail excellent. Dans de tels cas tout dépend de la stabilité du bandage et il faut reconnaître que l'emploi pendant une guerre des bandages **Bartlett-Clincher** est un tribut à son excellence et à sa solidité.

IMITATIONS.

Ce bandage a rencontré un si vif succès, que d'autres fabricants ont maintenant adopté la même manière d'ajustage à la jante, la couverture à rainures et le talon allongé et abandonnent également l'ancien système de cimentage au profit de la vulcanisation des deux éléments qui donne des résultats si satisfaisants.

CONFIANCE.

Le public cependant peut être rassuré qu'en faisant ajuster à leurs vélos des bandages « **Bartlett-Clincher** » il ne s'exposera pas aux ennuis et aux dépenses que peut entraîner l'emploi de ce que

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

l'on pourrait appeler des bandages « d'essai », mais qu'il possédera des bandages qui ont passé ce stage « d'essai », depuis bien des années, il aura en somme un article qui lui donnera pleinement satisfaction, comme l'ont exprimé spontanément des milliers de cyclistes en termes semblables à ceux des extraits de lettres récentes réunis au bout de ce livret.

QUALITÉ ET FORCE.

Pour répondre aux besoins variés des cyclistes, THE NORTH BRITISH RUBBER COMPANY a introduit sur le marché des bandages pneumatiques de diverses qualités et forces, tant à talon qu'à tringle, à partir des types les plus légers pour course sur piste jusqu'aux modèles les plus lourds pour voiturettes et automobiles.

Les bandages « Clincher » se font en quatre qualités, à savoir :

« A Won », « B », « North British » et « Atlas » dont les détails se trouvent ci-après.

La structure générale des bandages à talon reste la même que pour la saison écoulée, le talon allongé de l'enveloppe ayant donné d'excellents résultats en protégeant la chambre à air aussi complètement en l'embrassant tout à fait et écartant tout danger de pincement ou de dommage que pourrait provoquer le contact des rayons. Les cyclistes se servant de ce bandages ne savent plus ce que c'est qu'une chambre à air « pincée ».

Les couvertures extérieures ou enveloppes se font en épaisseurs variables de caoutchouc, à savoir : en section « Tandem », « Routier-Lourd », « Routier » et « Poid Léger » et il serait à l'avantage des cyclistes si, en commandant leurs bandages, ils déterminaient qu'elle épaisseur d'enveloppe convient le mieux à leurs besoins.

On ne pourrait faire une enveloppe en caoutchouc et en tissu de **RÉPARATIONS.** coton qui fût à l'épreuve de coupures par des cailloux et du verre, de perforations par des ronces, etc., sans renoncer à l'élasticité si indispensable au confort et à la vitesse. Aussi, doit-on envisager la réparation des

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

enveloppes ayant subi des dégâts de ce genre comme inséparable de l'emploi de bandages pneumatiques ; on ne peut donc se soustraire aux frais, d'ailleurs peu importants, que cela entraîne.

Depuis l'usage qui se généralise si rapidement de freins exerçant leur pression sur la jante, l'enveloppe du bandage « Routier » se fait moins lourd qu'auparavant. Elle ne vient plus en contact avec le frein, de sorte qu'on exige maintenant un bandage plus élastique et plus rapide, qui augmente l'agrément de rouler tout en étant plus qu'assez fort pour un cycliste moyen.

Ceux, toutefois, qui se servent journellement de leur machine, par la pluie ou sur des chemins caillouteux, trouveront plus de profit à l'emploi du « Routier Lourd » ou même du « Tandem ».

Ce n'est que moyennant une assez bonne épaisseur de caoutchouc sur l'enveloppe que l'on peut obtenir une immunité relative contre des perforations.

Lorsqu'une enveloppe est perforée ou coupée on peut appliquer des empiècements, où l'on peut même faire renouveler la couche de caoutchouc, pourvu que l'état de l'enveloppe ne soit pas trop mauvais.

Depuis la fondation de THE NORTH BRITISH RUBBER
GARANTIE COMPANY, *il y a cinquante ans presque, elle n'a jamais trouvé nécessaire de garantir ses produits pour un laps de temps déterminé : elle est prête en tout temps à donner pleine satisfaction à toute réclamation fondée au sujet de la qualité et du travail de ses produits.*

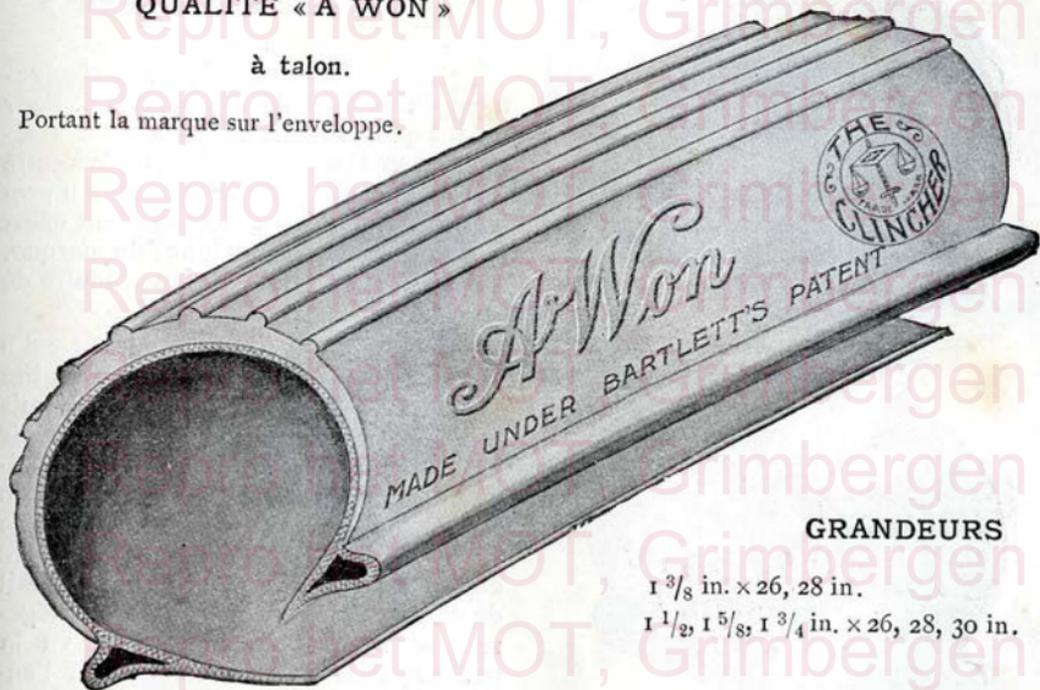
Il va de soi que pour des causes indépendantes de sa volonté telles que des coupures, des perforations, des détériorations dues au transpercement des enveloppes par l'humidité, l'usure causée par une friction contre la fourche, l'éclatement des chambres par suite d'un mauvais ajustage etc., etc., la compagnie ne peut se considérer responsable.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

QUALITÉ « A WON »

à talon.

Portant la marque sur l'enveloppe.

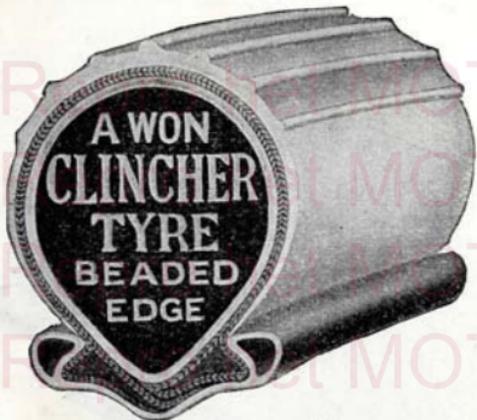


GRANDEURS

1 ³/₈ in. × 26, 28 in.

1 ¹/₂, 1 ⁵/₈, 1 ³/₄ in. × 26, 28, 30 in.

Pour les prix, voir la page 38.



QUALITÉ « A WON »

Cette qualité est fabriquée exclusivement du tout meilleur caoutchouc. Pour autant que nous le sachions, c'est vraiment le seul bandage qui réponde à cette description et le seul bandage de " premier ordre " qui soit actuellement offert aux fabricants de machines de marque. On ne peut absolument rien produire de meilleur.

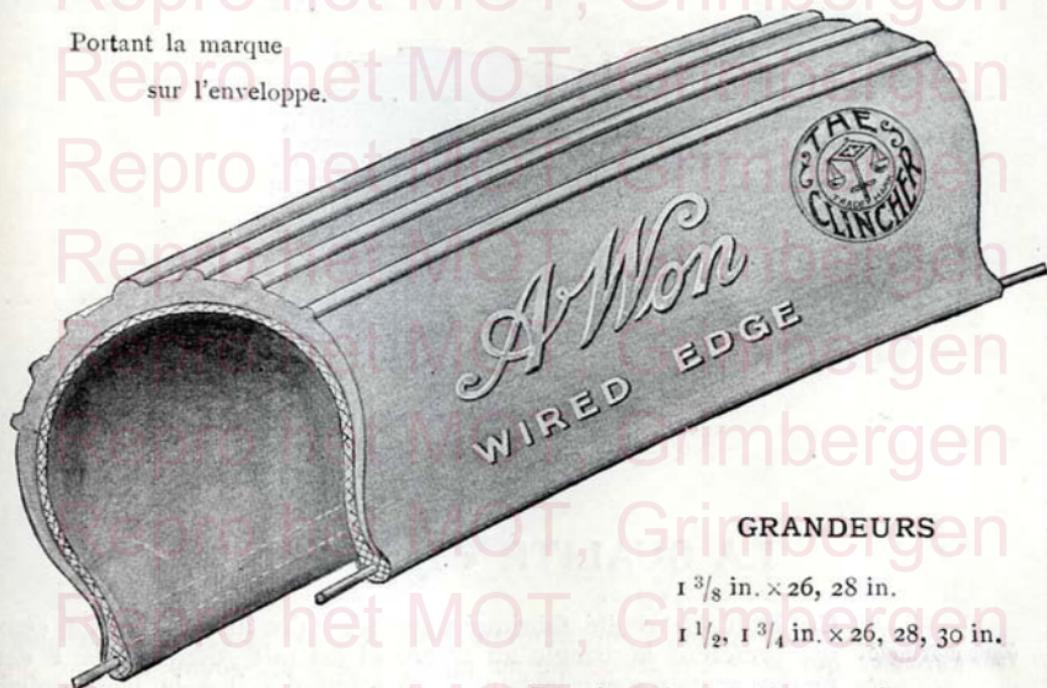
Poids léger dit
Featherweight

Le bandage 28 X 1 2/8 " Featherweight en qualité "A Won" convient admirablement à ceux qui cherchent à avoir un bandage léger et rapide. Il est infiniment supérieur à celui dont les côtés de l'enveloppe ne sont pas recouverts de caoutchouc et où le tissu est donc exposé : l'humidité et l'eau ont vite fait de détériorer les côtés en tissu très légèrement recouverts. Cependant, vu la petite épaisseur de caoutchouc sur l'enveloppe, on doit éviter d'employer celle-ci sur des routes caillouteuses.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

QUALITÉ « A WON » A TRINGLE

Portant la marque
sur l'enveloppe.



GRANDEURS

1 $\frac{3}{8}$ in. x 26, 28 in.

1 $\frac{1}{2}$, 1 $\frac{3}{4}$ in. x 26, 28, 30 in.

Pour les prix, voir la page 38.



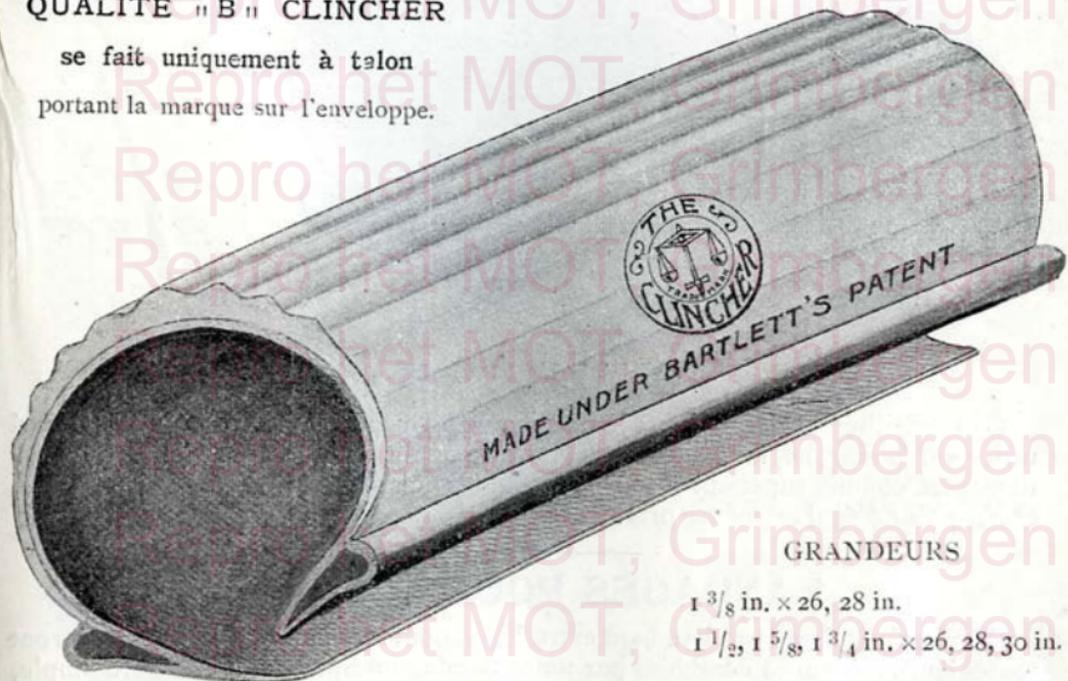
LA QUALITÉ « A WON ».

Type à Tringle. Ce bandage a été fabriqué pour répondre aux désirs de ceux qui préfèrent la tringle au talon. Il est fait identiquement des mêmes matières que le bandage à talon décrit à la page précédente et on peut le considérer sans réserve comme le meilleur de son type.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

QUALITÉ " B " CLINCHER

se fait uniquement à tison
portant la marque sur l'enveloppe.



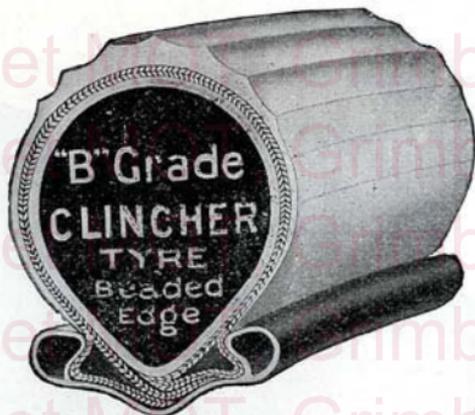
GRANDEURS

1 ³/₈ in. × 26, 28 in.

1 ¹/₂, 1 ⁵/₈, 1 ³/₄ in. × 26, 28, 30 in.

Pour les prix voir la page 38.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER



QUALITÉ « B »

Cette qualité détient toujours le premier rang parmi les bandages de second ordre sur le marché, tant sous le rapport de qualité que d'apparence. Il a été démontré comme supérieur à tous les bandages classés comme de second ordre, et n'a point d'égal au même prix.

BANDAGES POUR COURSES

Ceux qui désirent un bandage extra léger pour courses sur piste trouveront toutes leurs exigences comblées par notre bandage « **Sprint** », à chambre simple, qui ne pèse pas plus de 300 grammes par bandage. Il ne se fait que dans la grandeur $26 \frac{3}{4} \times 1 \frac{1}{8}$ inch.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

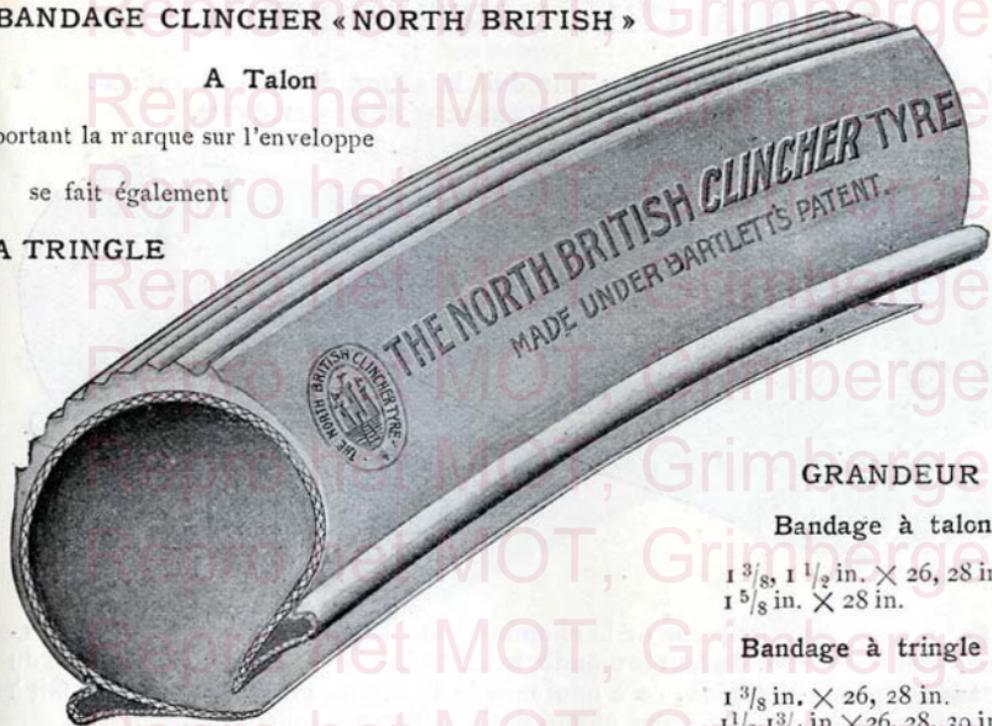
BANDAGE CLINCHER « NORTH BRITISH »

A Talon

portant la marque sur l'enveloppe

se fait également

A TRINGLE



GRANDEUR

Bandage à talon

$1\frac{3}{8}$, $1\frac{1}{2}$ in. \times 26, 28 in.
 $1\frac{5}{8}$ in. \times 28 in.

Bandage à tringle

$1\frac{3}{8}$ in. \times 26, 28 in.
 $1\frac{1}{2}$, $1\frac{3}{4}$ in. \times 26, 28, 39 in.

Pour les prix, voir la page 38.

LA QUALITÉ « NORTH BRITISH »

Le « North British » Clincher, introduit la saison dernière, a satisfait à la demande pour un bandage digne de confiance et de prix modique.



Les prix de l'enveloppe ou de la chambre à air séparément pour des remplacements sont à la portée de tout le monde, aussi ce bandage s'est-il acquis le nom du « Bandage pour le Peuple », ce à quoi nous le destinions effectivement. Il se fait à tringle et à talon et nous avons ajouté des grandeurs supplémentaires.

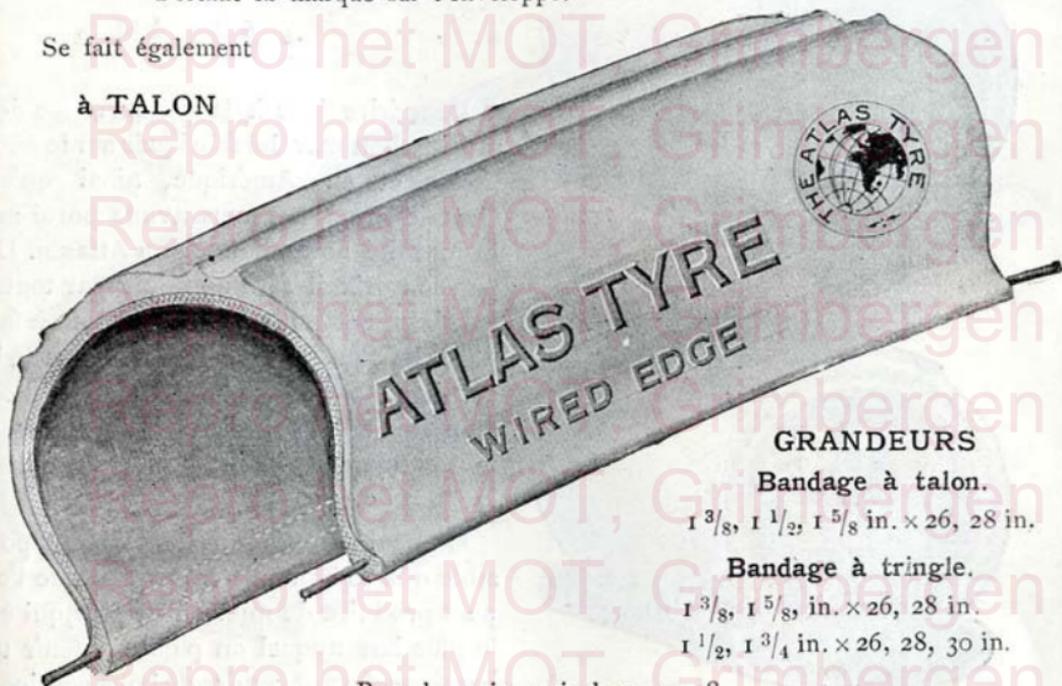
BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

BANDAGE « ATLAS » A TRINGLE

Portant la marque sur l'enveloppe.

Se fait également

à TALON



GRANDEURS

Bandage à talon.

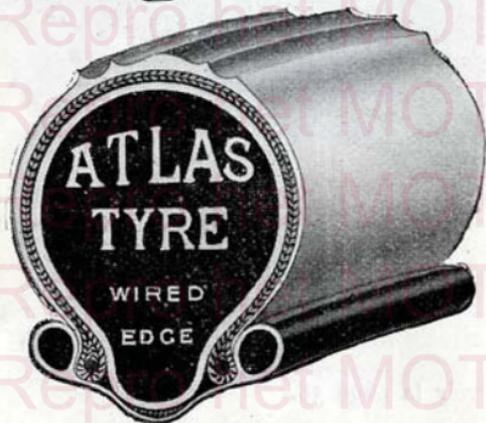
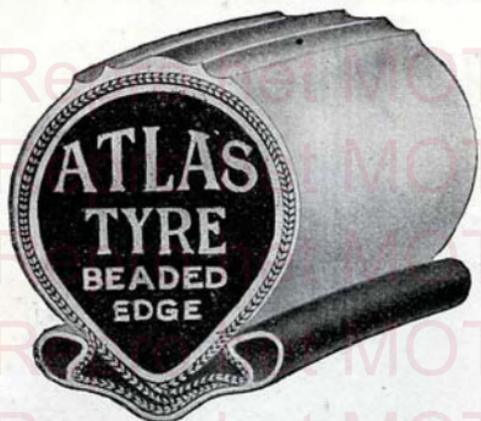
1 ³/₈, 1 ¹/₂, 1 ⁵/₈ in. × 26, 28 in.

Bandage à tringle.

1 ³/₈, 1 ⁵/₈, in. × 26, 28 in.

1 ¹/₂, 1 ³/₄ in. × 26, 28, 30 in.

Pour les prix, voir la page 38.



LE BANDAGE

« ATLAS »

Pour faire face à la concurrence des articles bon marché fabriqués sur le continent et en Amérique, ainsi qu'en Grande-Bretagne, nous avons porté sur le marché notre bandage « Atlas ». De par son prix il sera apprécié par toutes les classes et on le retrouvera tout à fait digne de confiance en ce qui concerne la qualité ; nous avons la certitude qu'il est au moins égal, s'il n'est pas supérieur, à tout bandage du même prix à présent sur le marché.

On peut affirmer sans contestation possible que ce bandage est tout ce que l'on peut produire de mieux à ce prix, qui est le plus bas auquel on puisse obtenir un bandage devant rendre de bons services.

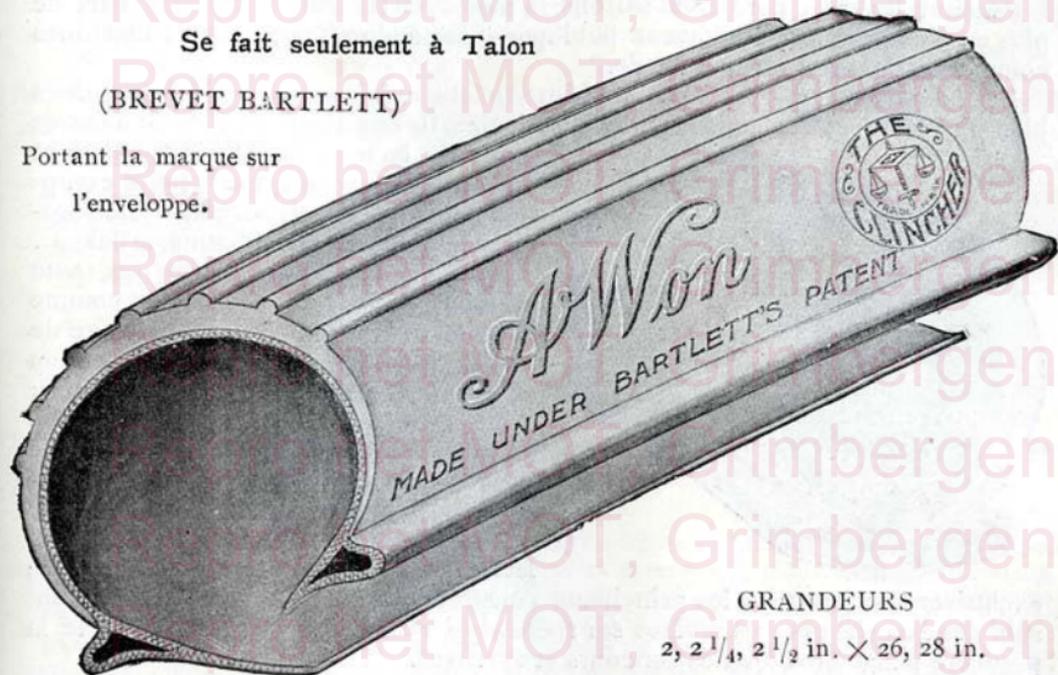
BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

BANDAGE DE MOTOCYCLETTE « A WON »

Se fait seulement à Talon

(BREVET BARTLETT)

Portant la marque sur
l'enveloppe.



GRANDEURS

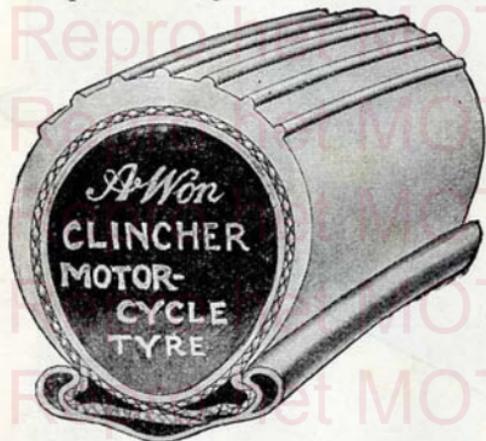
2, 2 1/4, 2 1/2 in. X 26, 28 in.

Pour les prix, voir la page 38.

LE BANDAGE « A WON » POUR MOTOCYCLETTE

Pendant les trois dernières saisons la motocyclette s'est attirée une part de plus en plus grande de la faveur publique et le nombre de ces petites machines commodes s'accroît chaque année.

Les bandages employés pour la " Motocyclette " doivent soutenir des tensions bien plus fortes que ceux pour un vélo ordinaire. Ils ont à supporter le poids assez grand de la machine et du cycliste et doivent donc réunir une solidité exceptionnelle à de l'élasticité, afin de bien protéger le moteur et son mécanisme délicat.



Seul l'emploi des matières de toute première qualité, en caoutchouc comme aussi en tissu, permettra au bandage de sortir vainqueur de l'épreuve continue et sévère à laquelle il est donc soumis ; il lui permettra d'offrir un maximum de garantie contre des perforations, une vie convenablement longue sous le rapport de l'usure, et de l'agrément au cycliste.

Les bandages de motocyclette " Bartlett-Clincher " ont été adoptés presque exclusivement par tous les principaux constructeurs de Motocyclettes. Ils ont subi des expériences très sévères sur route ainsi que sur piste et ont remporté la première place dans tous les concours et épreuves.

Pour que la section de 2 1/2 puisse effectivement supporter la tension des grandes vitesses, on munit chaque bandage de six boulons de sûreté.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

SUCCÈS

Nous attirons tout particulièrement votre attention sur les succès remportés aux Epreuves de résistance de **1600 kilomètres**, organisées par " l'Auto-Cycle Club " de la Grande-Bretagne, tout récemment. Des **sept** motocyclettes qui ont mérité des certificats de première classe, **quatre** étaient munies de Bandages " A WON " et ont également obtenu deux médailles d'or et deux d'argent.

L'Epreuve de 320 kilomètres par équipes, tenue sous les auspices de l'Union-Motocycliste de l'Irlande, le trophée " Albert Brown " et d'autres concours importants de la saison écoulée ont été gagnés par des motocyclettes munies de BANDAGES " A WON " CLINCHER.

ATTESTATION NON-SOLLICITÉE

Lettre de M. W. King, de MM. W. King et Co, de 6 Bridge Street et Victoria Avenue, Cambridge, en date du 17 septembre 1904.

MESSIEURS,

Il vous sera sans aucun doute agréable d'apprendre que j'ai roulé sur des **Bandages Clincher « A Won »** dans les deux grandes épreuves de motocyclettes cette année, savoir : L'épreuve de résistance de 1600 kilomètres et le " Trophée Albert Brown ", dans lesquelles j'ai remporté le premier prix et le trophée. Au cours des deux épreuves je n'ai pas eu une seule perforation, bien que la distance parcourue, et ce sur des routes de tout genre, atteignît près de 2000 kilomètres. Il y a de longues années que je me sers de bandages « A Won », dont j'ai été on ne peut mieux satisfait.

Agrez, Messieurs, mes sincères salutations.

W. King, pour W. King et Co.

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

Prix=courant des Bandages " Clincher ,,

PIÈCES COMPOSANTES POUR DES REMPLACEMENTS

	'A WON' Clincher.	'A WON' 115.	'B' Grade.	'North' British.	'Atlas'	Juvenile.
Enveloppe Routier	14 55	...	13 50	12 50	8 65	8 65
" Routier Lourd	17 35	...	15 25	13 85	...	...
" Tandem	20 80	...	18 00	16 65	...	...
" Motocyclette 2 in	34 65	31 90	...	...	...	...
" " 2 $\frac{1}{4}$ in	40 20	37 45	...	...	...	...
" " 2 $\frac{1}{2}$ in	55 45	52 70	...	...	...	...
Chambre à air avec soupape	6 25	...	5 90	5 55	5 20	4.55
" " Tandem	11 10	...	...	...	...	...
" " Motocyclette 2 in	11 10	10 40	...	...	...	...
" " " 2 $\frac{1}{4}$ in.	12 50	11 80	...	...	...	...
" " " 2 $\frac{1}{2}$ in.	18 00	17 35	...	...	...	...

Pompe en Celluloïde ou en Métal. .Fr. 2.00

Raccordements de pompe 0.60

N. B. — Les prix des enveloppes et des chambres à air ne comprennent pas leur ajustement à la roue.

QUELQUES ATTESTATIONS NON SOLLICITÉES

Extrait d'une lettre reçue de M. W. Baines Cop Lane, Penwortham-luz-Preston, Lancashire, en date du 1^{er} juin 1904, par rapport aux Bandages Clincher.

« Je roule tous les jours, qu'il pleuve ou non, et malgré cela les bandages ne s'en ressentent que très peu. C'est là, me semble-t-il, une épreuve conclusive, car, en général, les routes de la campagne sont très lourdes. L'un des bandages n'a encore jamais été enlevé tandis que l'autre ne l'a été que deux fois pour des perforations par des ronces. Pendant tous les cinq ans qu'ils sont en service sur des routes souvent détrempées ils n'ont pas dérapé une seule fois. Vous les appelez « A Won » mais ils méritent plutôt le nom de « Merveille » (« A Won-der » en anglais).

Extraits d'une lettre de M. J. Meult, de 95, Salisbury Street, Old Radford, Nottingham, datée du 10 mai 1904, au sujet des Bandages Clincher.

Je regrette d'apprendre que l'enveloppe vous envoyée n'est plus réparable... Veuillez me la renvoyer car c'est une curiosité : je l'ai, en effet, employée plus de dix ans sans éprouver une seule perforation... m'ont donné toute satisfaction... témoigne de beaucoup de mérite de la part des fabricants.

Extraits d'une lettre de M. W. A. Tudor, 1, Clarence Square, Brighton du 14 avril 1904.

« Je vous remets ci-joint, pour les réparer, une paire de Bandages Clincher qui commencent effectivement à être usés... ainsi que vous vous rendrez compte d'après la quittance incluse, ils furent achetés en avril 1898, et je puis vous assurer sur parole que pendant les six ans qu'ils m'ont servis ils ont couvert plus de 42,000 kilomètres.

Extraits d'une lettre de M. H. E. Mestkorp, 128, Milton Avenue, East Ham, Essex, du 1^{er} juin 1904.

... vos bandages « B », sur lesquels j'avais roulé depuis quatre ans aux dernières

BANDAGE BARTLETT-CLINCHER

Pâques, viennent de parfaire leurs **25,000 kilomètres** sur les routes les plus difficiles du Quartier Est (East End) sans parler de longs voyages et de mauvais temps.

... Ils n'ont pas été enlevés de la machine pendant deux ans et demi n'ayant naturellement pas été perforés au courant de cette période. J'en ai été on ne peut plus satisfait et ai fait tout mon possible pour les recommander à mes amis, non seulement pour leur excellent usage, mais aussi pour leur qualité non dérapante. Sous ce rapport, je les considère comme sans égal, car, quoiqu'ayant roulé par tous les temps, il n'ont jamais dérapé du tout.

Extraits d'une lettre de M^{lle} Sarah E. Bira, de Welton le Morsh Burgh, R. S. O. Lincolnshire, du 21 juin 1904.

« Il y a dix ans et demi je me commandais un vélo que je fis munir de « **BANDAGES CLINCHER** ». J'ai employé ma machine **journallement**, souvent lourdement chargée de livres, etc., etc, cependant ces bandages ont bien résisté jusqu'à présent. Plusieurs personnes qui les ont vus ne peuvent guère croire que je les ai eus depuis si longtemps.

Extraits d'une lettre de M. W. H. Fowke, 15, Rose Mount Road, Burton-on-Trent, le 10 juillet 1904.

« Je vous envoie une enveloppe de 1 1/4 avec laquelle j'ai couvert plusieurs milliers de kilomètres sur ma machine Humber : veuillez, je vous prie, la réparer de manière à ce qu'elle tienne de nouveau très bien. Sur mon ancienne, j'ai encore deux de vos bandages qui ont maintenant cinq ans de service pendant lesquels ils ont parcouru **23,000 kilomètres** et après la réparation que vous y avez effectuée, ils sont en très excellent état.



NOTE

On est prié d'attacher à tout objet remis pour être réparé, une étiquette portant le nom et l'adresse du propriétaire, afin d'obvier à tous retards et confusions.

The NORTH BRITISH RUBBER Co. Ltd.

FABRICANTS RÉELS DE

MARCHANDISES EN CAOUTCHOUC

DE TOUT GENRE

GALOCHES, BOTTES, SOULIERS CANEVAS.

TISSUS ET VÊTEMENTS IMPERMÉABLES.

IMPERMÉABLES VULCANISÉS.

FEUILLE AVEC ET SANS PLIS.

TAMPONS ET RESSORTS EN CAOUTCHOUC.

SOUPAPES, BOURRAGE DE PISTON, COURROIES

TUYAUX EN CAOUTCHOUC

ET TUYAUTERIES A TOUT USAGE.

NATTES POUR VOITURES ET PORTES.

COUVERTURES DE VOITURE ET DE CHEVAL.

COUSSINS A AIR, SACS A EAU.

OREILLERS, LITS, MATELAS.

SACS A EAU CHAUDE.

BAS ET PANTALONS DE PÊCHE,
BROGUES.

BANDAGES « CLINCHER » PLEIN

ET « PREMIER » (soudé) pour
ÉQUIPAGES ET VOITURES.

BANDAGES CREUX pour
AUTOMOBILE « DUCASBLE ».

&c., &c., &c.

USINES :

CASTLE MILLS, EDIMBOURG

SUCCURSALES :

LONDON : 57 Moorgate Street, E. C.

EDIMBURG : 106 Princes Street.

MANCHESTER : 69 & 71 Deansgate.

LIVERPOOL : 9 Lord Street.

GLASGOW : 60 Buchanan Street.

NEWCASTLE : 39 Grainger Street.

LEEDS : 65 & 66 Briggate.

BIRMINGHAM : 73 New Street.

BRUXELLES : 19, place Sainte-Gudule.

Repro het MOT, Grimbergen

