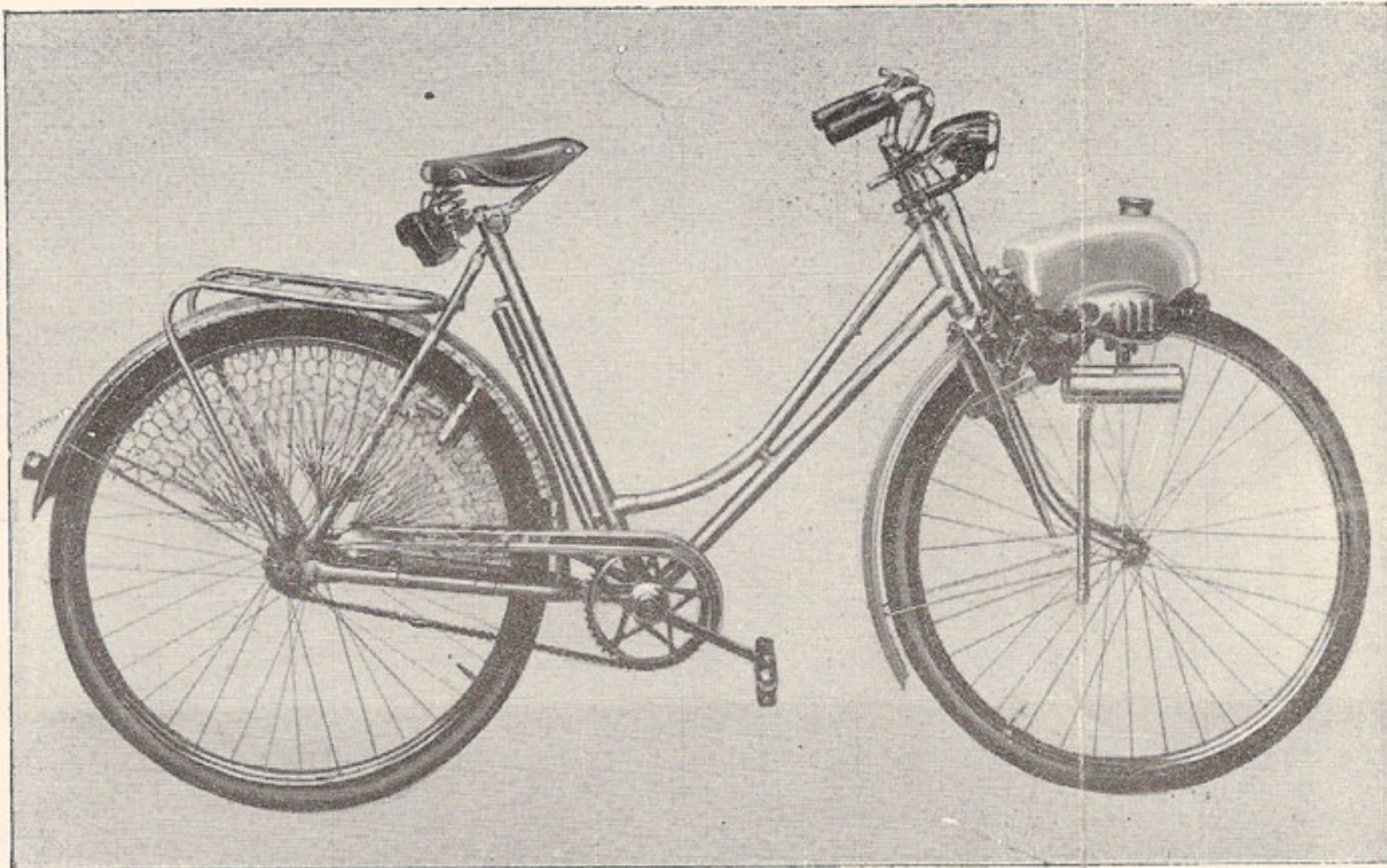


# VEL *moteurs*



Revue mensuelle  
**N° 4-5**  
MAI - JUIN 1950  
5 francs le numéro.





## Inkarette

Moteur 2 temps carré.  
 Al. 38 mm., course 38, cyl. 43 cc.  
 Poids 7 kgs.  
 Le plus compact.  
 Régime lent et silencieux.  
 Forte accélération.  
 Monte allègrement les côtes.  
 Consommation minimum.  
 Mise en marche à l'arrêt ou en mouvement.  
 Montage et démontage faciles.  
 Allumage volant magnét. Bosch.  
**PRIX ABORDABLE.**

### Le Moteur Auxiliaire de Vélo qui tient le coup.

Importation pour Benelux :  
 25, rue Saint Georges (avenue Louise)  
 TELEPHONE : 48.86.09 - 48.58.31  
 Adr. Télégr. : LOUISAUTO

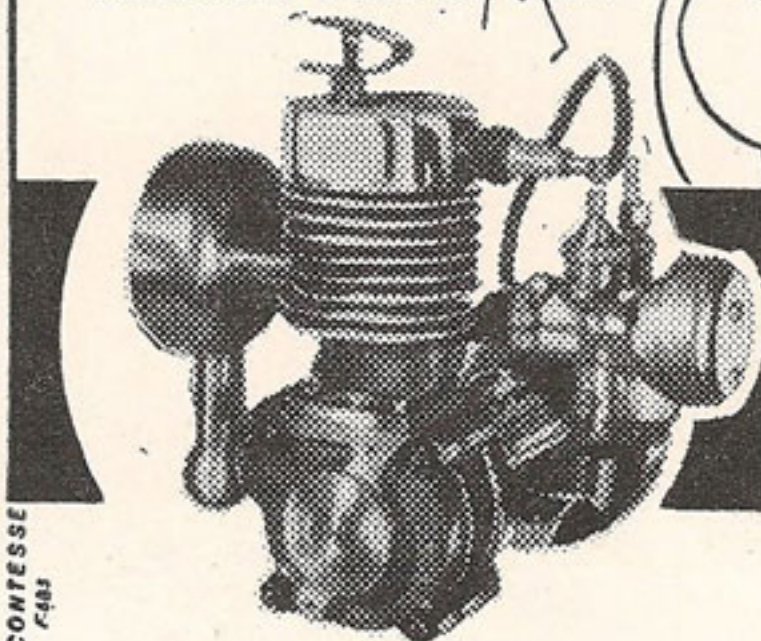
24<sup>me</sup> FOIRE INTERNATIONALE DE BRUXELLES  
 du 29 Avril au 14 Mai 1950.

---  
 NOUS EXPOSONS DANS LE GRAND PALAIS 5  
 Allée Centrale. — Stand No 2874.

*fringant...*  
 10 à 35 Km/h en palier  
 Monte les côtes sans pédaler

**Souple**  
**• PUISSANT**  
**Economique**

S'adapte en 1 heure sur  
 tout cycle, homme ou dame  
 sans aucune modification  
 de la bicyclette et sans ren-  
 forcement d'aucune pièce



CONFESSE  
 FIAS



...et  
**bien en mains**

Moteur 49 cc, 2 temps.  
 Consommation 1 l. 1/2 aux  
 100 km. Débrayage à la  
 main en cas de marche  
 sans moteur. Allumage  
 par volant magnétique  
 comportant l'éclairage et  
 supprimant l'alternateur

**Essayez...  
 vous adopterez**

**Le groupe propulseur  
 à grande réserve de puissance**

# Le Poulain

78, RUE DANTON - LEVALLOIS-PERRET (SEINE) TÉLÉPHONE: PER. 43-74  
**Egalement livrable monté sur bicyclette mixte**

Vendu avec garantie et entretien gratuit de 6 mois au prix avantageux de 4.300 fr.

Pour tous renseignements, s'adresser chez les agents ou aux **Établissements ELVE**

QUAI DE L'INDUSTRIE, 17 — BRUXELLES — Téléphone : 21.67.00



En aucun cas, le graissage du moteur ne peut être médiocre. Mais, pour un vélomoteur dont les organes sont particulièrement délicats

**IL DOIT ÊTRE**

*parfait!*



## CASTROL

le spécialiste du graissage de la motocyclette, a étudié, pour chaque vélomoteur, le type d'huile approprié, et a créé des emballages spéciaux

PRATIQUES - PROPRES - INVOLABLES

4 TEMPS  
2 TEMPS



AGENTS DISTRIBUTEURS :

WHIZZER - MOSQUITO - MOBYLETTE  
SACHS - CUCCIOLLO - VILLIERS  
VELOSOLEX - VELOREVE - CYCLOLUX  
P.P. ROUSSEY - AUTOBYK - GILLET, etc.

**AYEZ TOUJOURS EN STOCK CES PRODUITS DE BONNE VENTE**

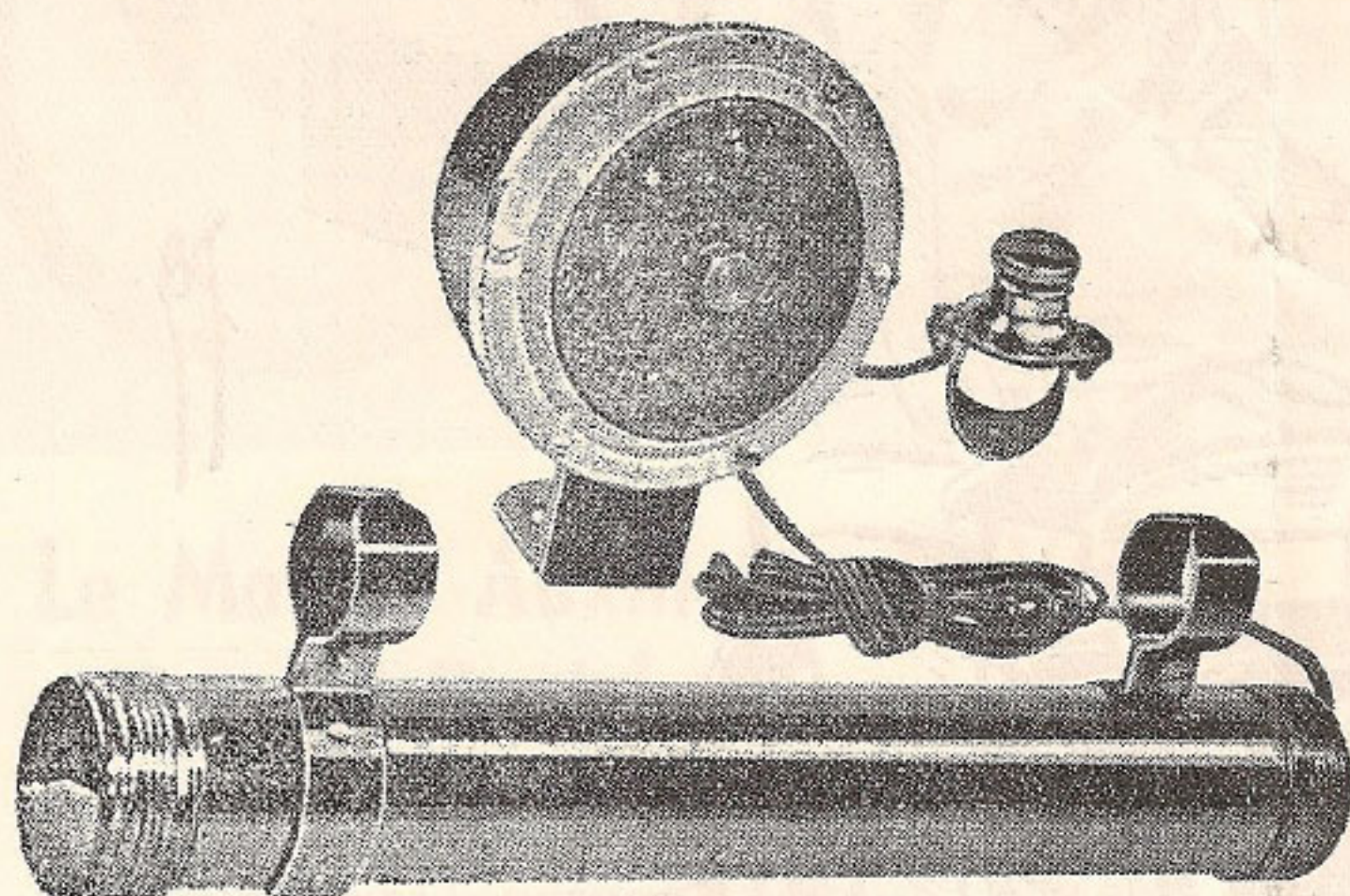
## CASTROL

172, Avenue Jean Dubrucq • Bruxelles  
Téléphones : 26.46.69 - 26.52.77 - 25.82.69

LES CRÉATIONS FRANCIS DELAMARE

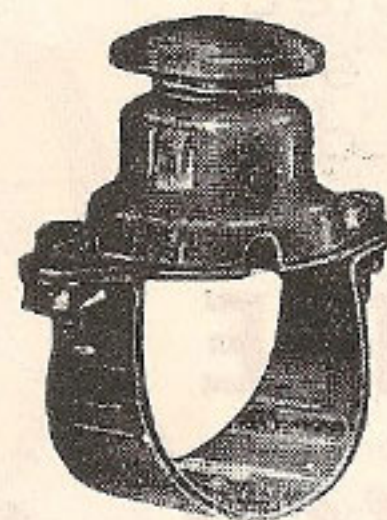


# Avertisseurs Electriques et Interrupteurs



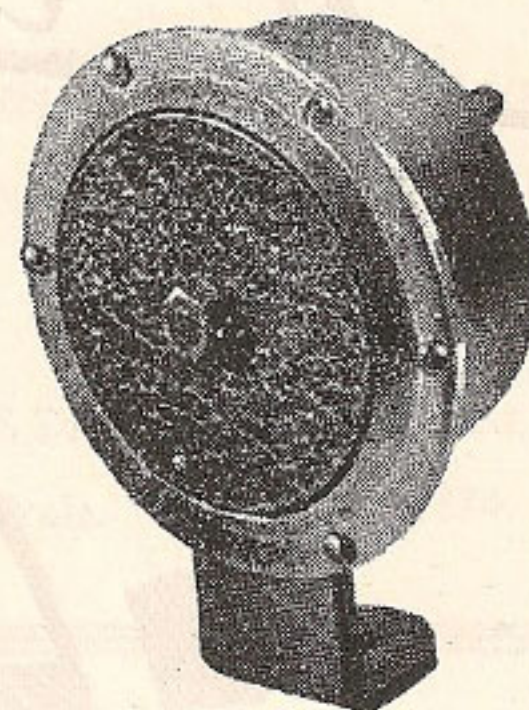
Modèle HF160 extra-léger.  
Avertisseur à pile sèche haute fréquence.

Créé spécialement pour motocyclettes et autocycles poids léger. Note très efficace. Fonctionne à l'aide d'une pile sèche de 6 volts. (Admet les 4 piles U2 normales.) — Parachèvement soigné en noir ébène. Partie antérieure de l'avertisseur et interrupteur chromés. Boîtier muni d'agrafes réglables s'adaptant sur les tubes normaux.



Boutons de contact  
pour motocyclettes.

N° 10 Guidon de 22 mm.  
N° 10A Guidon de 25 mm.  
Parachèvement noir ébène  
ou chromé.



Avertisseur électrique.  
Modèle H.F. 150



Avertisseur électrique haute fréquence, léger, établi spécialement pour motocyclettes, véhicules électriques et petites voitures. Donne une note très nette, efficace et pénétrante. Parachèvement soigné en noir ébène et chromé. Poids : 453 grammes.



N° 12 Avertisseur et interrupteur-basculeur combinés.  
Avertisseur et interrupteur-basculeur combinés, dans un boîtier en aluminium poli. Interrupteur-basculeur construit de manière à éviter tout danger d'obscurcissement complet.  
Modèle N° 12 pour guidons de 1/8" (22-2 mm.).  
Modèle N° 12A pour guidons de 1" (25-4 mm.).

**CES PIECES PEUVENT ETRE OBTENUES CHEZ TOUS LES BONS MECANICIENS !**

## CLEAR HOOTERS LTD

HAMPTON ST. BIRMINGHAM

AGENTS POUR LA BELGIQUE :

**C. M. COOPER & PARTNERS 26, rue de Lozum, Bruxelles. — Tél. 12.28.81**



CLABECQ.

Marcel CUVELIER  
Route Provinciale, 40

Vélos et tandem-moteurs WHIZZER.  
et INKARETTE.

Ernest VANDENBORRE

« GARAGE DE L'ESTAFETTE »

Spécialiste des motos 2 temps.  
Agent : Jawa, Whyzzer Mobylette,  
Motobécane, Moteurs Sachs.

94, rue du Dragon  
Mouscron

Tél. 1169 — C.C.P. 7866.68

IXELLES.

F. DEVOS

Rue des Cygnes, 13 (anc. rue Gray)

Moteurs auxiliaires MOSQUITO.  
Vélos et tandem-moteurs WHIZZER.

LES SPECIALISTES  
DU VELOMOTEUR.

BOOM

Cycles MAMPAYE

204, chaussée d'Anvers

Moteurs auxiliaires MOSQUITO.

BORGERHOUT

M. DELORGE

Wilrijkstraat, 4

Moteurs auxiliaires MOSQUITO.

SAINT-GILLES

Tél. 37.75.29

M. LAUWERS

63, rue de l'Aqueduc

COMET — MOSQUITO  
LUTZ — SACHS

COUVIN

Maison PETRY-DESTREE

Faubourg Saint-Germain

WHIZZER — GILLET

LIEGE

Cycles BABYLONE

M. KINAPLE

rue Féronstrée, 105

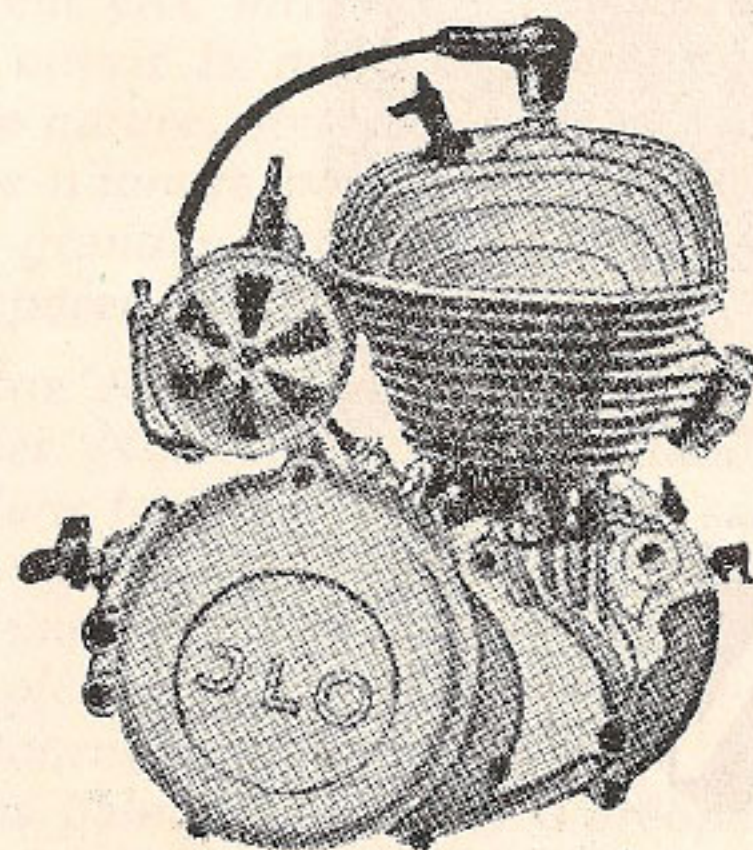
Moteurs auxiliaires MOSQUITO.

# SENSATION...

le moteur J.L.O. est de nouveau présent sur le marché belge.

AVEC LE

**VELOMOTEUR, 3,4 HP**  
**2 VITESSES, OMEGA - J L O**



Agences à concéder pour les provinces  
d'Anvers, Flandres Orientale et Occidentale,  
Limbourg et les arrondissements  
de Bruxelles et de Nivelles.

UNE OCCASION UNIQUE...

VOIR C'EST ACHETER.

Distributeur exclusif : N. V. PRESTO. 121, rue Gaucheret, Bruxelles. Tél. 16.62.00

Puissant, Formidable et... toujours premier en côte, grâce à ses 3.4 CV.





# BERINI

« TRACTION-AVANT »

3.750 Frs

Renseignements à l'Agence Exclusive : ABECO, 51, rue de Namur, Bruxelles



# VELO *moteurs*

Organe de la Commission des Vélocipédiques  
de la Royale Ligue Vélocipédique Belge

ADMINISTRATION : 8, PLACE DES MARTYRS, BRUXELLES

Compte Chèques Postaux : 390.00

Téléphone : 17.78.28 - 17.04.55

PUBLICITE : Agence Rossel, 122, rue Royale, Bruxelles.

## EDITORIAL.

### Une Mesure pour Rien ?

Nos lecteurs n'auront pas manqué de remarquer, qu'en même temps que notre revue consacrait de nombreuses colonnes à la glorification du sport de cyclisme motorisé, un communiqué paraissait dans la presse, informant le public de ce que les courses de vélomoteurs étaient interdites, tant sur piste que sur route. Serait-il concevable que notre rédaction soit à ce point mal informée de ce qui se passe dans le domaine du vélomoteur ? Bien au contraire. Notre revue est tellement bien informée qu'elle a en somme pris les devants et signalé que les compétitions de vélomoteurs viendront en Belgique, si possible cette année encore. Cette information nous la maintenons, en y ajoutant un mot d'explication.

Les courses de vélomoteurs, tant sur vélodromes que sur route, et qui ne feraient pas l'objet d'une réglementation adéquate, seront et doivent être interdites, car ce serait ouvrir la porte aux abus de toute nature, abus que le sport cycliste n'ignore pas et qui, sans de trop grandes difficultés pourraient s'emparer du cyclisme motorisé.

Une réglementation est sur le métier. Notre rédaction y collabore dans toute la mesure de son savoir et de son expérience. Cette réglementation devra être précise, complète, et ne se fait donc pas en un tourne-main. Sans susciter de longs palabres ni réunir d'aréopages à larges représentations, la

discussion d'une réglementation se poursuit, en se basant d'une part sur les enseignements des compétitions purement musculaires et, d'autre part, sur les réglementations existantes pour les sports dits motorisés.

Or, tant que la réglementation ne sera pas au point ; tant qu'un article du règlement ne dira pas clairement dans quelles limites se tiennent la sportivité, la régularité et les résultats d'une épreuve, il ne faut pas que des épreuves non régies viennent fausser l'esprit du public.

Il ne manque certes pas d'organiseurs d'épreuves de cyclisme motorisé désireux de bénéficier de

la jeune vogue du vélomotorisme. Il ne faut pas que la bride relâchée un instant, vienne compromettre un avenir prometteur.

Non, ce n'est pas une mesure pour rien, ni notre information, ni le communiqué paru dans la presse. Des épreuves de vélomoteurs auront lieu en Belgique, mais elles seront entourées de toutes les garanties de régularité. Elles serviront la cause du vélomotorisme.

Il ne faut pas que des professionnels du sport, peu ou pas capables de donner au sport vélomoteur l'essor qu'il mérite, ne viennent retirer des avantages immédiats de la vogue actuelle du vélomoteur, au détriment même de l'avenir de ce sport dans notre pays.

On ne peut nier qu'il convient de laisser aux amateurs — et aux amateurs seuls — le soin de montrer les beautés du sport cycliste motorisé. L'on ne peut d'ailleurs difficilement au mot sport, accoler un mot autre que celui d'amateur. Car, si la controverse sport et profession fait encore et toujours couler beaucoup d'encre, quant à nous, notre parti est pris. Le sport vélomoteur est un sport amateur et c'est ainsi qu'il sera le plus beau.

Patience ! Tout vient en son heure. Les joutes sportives de vélomoteurs auront lieu bientôt. Elles auront une signification au point de vue strictement sportif comme elles auront une réelle valeur au point de vue technique.

Il ne faut rien brusquer et travailler dans le calme et la réalisation d'un objectif capable d'accroître la vogue du vélomoteur dans notre pays.

C'est une cause que nous avons faite nôtre et que nous saurons défendre jusqu'au bout !

VELOmoteurs.

Nous invitons les mécaniciens du cycle et de la moto qui ne recevraient pas encore gratuitement notre revue, de bien vouloir nous communiquer leur adresse.



Cyclotourisme motorisé.

## Panorama de la Belgique.

par M. Arthur HAULOT,  
Commissaire Général au Tourisme.

*Le tourisme possède en Belgique, en la personne de son Commissaire Général M. Arthur Haulot, et des nombreuses associations touristiques, de véritables apôtres du tourisme. Le tourisme est une industrie nationale et c'est dans ce sens qu'il convient d'aborder ce problème. Il existe de nombreuses formes de tourisme. Le vélomoteur vient d'y ajouter une nouvelle car, cet engin, mieux que le pédestrian et mieux que l'automobiliste, entre en contact étroit avec la nature. La Belgique est une terre de tourisme et c'est ce que dans ce article, empruné à une causerie, M. Arthur Haulot fait ressortir avec toute sa maîtrise d'homme de lettres.*

La Belgique est un lieu géographique étonnant. Bien que petit par son étendue, ce pays jouit d'une réputation remarquable dans le monde civilisé. Alors que d'immenses contrées, vingt et cent fois plus vastes, restent des domaines presque inconnus des hommes ou, en tout cas, fort imprécis, notre pays s'inscrit dans l'esprit du grand public comme dans celui des savants, des amateurs d'art, d'histoire ou de beauté, comme un élément qu'il serait impardonnable d'ignorer ou de méconnaître.

Il y a à cela d'excellentes raisons.

C'est tout d'abord que la Belgique, ou du moins le sol qui la constitue, compte parmi les régions où l'homme a commencé sa prodigieuse évolution.

Dès la période quaternaire, l'homme vit chez nous. Il habite nos cavernes, peuple de ses efforts, de ses souffrances et de ses humbles joies des paysages certes bien différents de ceux que nous connaissons aujourd'hui, mais limités ou sillonnés cependant par les mêmes eaux. La grande aventure de la vie humaine se joue donc ici, dans nos frontières, dès l'apparition même de l'homo sapiens.

C'est ainsi que cette terre est non seulement le lieu de vie par excellence, mais aussi et surtout le lieu d'effort.

Car ce pays, qui est aujourd'hui nôtre, sera autant la création de l'homme que son créateur. L'être

humain rend ici à la terre ce qu'elle lui a donné d'essentiel : la vie. Certes, à travers tous les temps, le pays Belgique sera une terre de luttes, de violences, de mort. Pour sa possession, des tribus, des peuples, des armées combattront. Plus souvent encore, il sera le champ clos où viendront se vider d'âpres querelles de princes tout-puissants. Les races, les empires s'y affrontent sans répit. Mais là n'est pas la véritable, l'authentique histoire de nos provinces. Là n'est pas l'héritage réel qui nous fut légué. Il est, cet

héritage, elle vit, cette histoire, dans le labeur et dans l'effort.

C'est la conquête pacifique du sol sur les forêts, des plaines sur la mer ; c'est l'édification patiente et douloureuse des cités et des bourgs ; c'est la prodigieuse œuvre créatrice d'un peuple qui, au travers des souffrances et des peines, des humiliations et des désastres que lui infligèrent tour à tour les princes étrangers, poursuit, sans s'en laisser détourner jamais, son œuvre de bâtisseur.

Quand on envisage sous cet angle l'histoire de Belgique, quand l'esprit réalise cette construction étonnante d'un pays tout entier, on songe aux Pyramides. Ici, comme là-bas, il a fallu l'effort, la sueur, la souffrance, l'intelligence aussi et le sens de grandeur pour permettre, aux pygmées que sont les hommes comparés à leur œuvre, d'édifier un monument aussi impérissable, aussi prodigieux.

Certes, le visiteur qui aborde la Belgique, par l'une ou l'autre de nos frontiè-



LA CAMPINE.



res terrestres ou maritimes, ne peut guère savoir tout ceci. Mais la visite de nos cités l'aura tôt renseigné. Et pour nous, Belges, qui n'avons pas l'excuse de l'ignorance, quelle leçon merveilleuse, enthousiasmante et grave à la fois, que cette rencontre avec notre pays.

Il faut, pour cette rencontre avec la terre natale, se recueillir un peu, ainsi que fait le voyageur s'appêtant à trouver, au creux du vieux logis, la maman oubliée. Il faut se recueillir et laisser remonter du fond de soi le vibrant enthousiasme des pères bâtisseurs de beffrois et bâtisseurs d'églises, constructeurs de cités et conquérants de vie. Alors, mais alors seulement, on se trouve en état de grâce.

Abordez ainsi Anvers, ou Gand, ou Bruges; venez à Bruxelles, à Liège, à Tournai Portez vos pas à Tongres, à Courtrai, à Malines. Parcourez en étoile ce tout petit pays, de la mer à l'Ardenne, du Brabant au Limbourg, de la Meuse à l'Escaut. Vous reviendrez avec une âme éblouie et joyeuse et candidement fière d'appartenir à ceux qui, aujourd'hui, succèdent aux grands bâtisseurs d'hier.

#### ANVERS.

Voyons, si vous le voulez, au hasard des souvenirs, cette fresque vivante qu'est notre pays.

Voici Anvers d'abord, à l'écoute du monde, cœur battant de la vie du pays tout entier. Anvers! Je me souviens que, tout enfant encore, mon père m'y conduisit. Nous venions de cette autre indomptable cité qu'est Liège. Pour moi, je n'avais pas compris, sans doute, les leçons de l'atlas. Ou plutôt, je n'aurais pas pu les comprendre. Anvers pour mon esprit d'enfant, c'était les grands vapeurs, les navires aux noms exotiques. C'était le rêve, l'aventure. C'était le port, c'était la mer. Rien ne pouvait changer pour moi cette idée fixe. Anvers, c'était la mer.

En débarquant, nous fûmes au port. Et je ne sais ce qui fut d'abord le plus grand de ma déception de ne trouver là-bas qu'une Meuse plus large au lieu de la mer attendue, ou de ma joie de découvrir les mâts et les énormes cheminées des navires et des cargos. Finalement, ce fut la joie qui l'emporta. Parce qu'avec sa tour immense et vibrante, la ville tout entière était comme un bateau et que, vrai-

ment alors, on sentait, que là-bas, au bout du dernier quai, après la dernière grue, c'était certainement, ce ne pouvait être que la mer...

J'ai reçu, depuis lors, d'Anvers, d'autres joies. J'ai appris son histoire et ses fastes. J'ai trouvé des amis dans son peuple puissant. J'ai compris l'opulence de Rubens et que la même richesse orgueilleuse expliquait le grand maître et le style baroque dont Anvers fait débauche. Mais Anvers est et reste pour moi ce navire jamais parti mais toujours en partance, d'où l'on respire à pleins poumons les effluves du monde.

#### ITINERAIRES DANS LA PROVINCE D'ANVERS.

##### 1) Au départ de Bruxelles :

a) Bruxelles, Breendonck (Mémorial national), Willebroeck, Blaasveld, Malines, Bonheiden, Rijmenam (proximité de Keerbergen), Schriek, Heist o. d. Berg, Westerlo, Tongerlo, Geel, Kasterlee, Lichtaart, Herentals, Bouwel, Nijlen, Kessel, Lierre, Anvers, Boom, Bruxelles. 135 km.

b) Bruxelles, Breendonck, Lippe-loo, St. Amands, Mariekerke, Bornem, Hingene, Ruïbroeck, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem, Anvers, Malines, Bruxelles. 135 km.

c) Bruxelles, Louvain, Aarschot, Westerlo, Tongerlo, Geel, Kasterlee, Lichtaart, Herentals, Bouwel, Nijlen, Kessel, Lierre, Anvers, Boom, Bruxelles. 175 km.

d) Bruxelles, Haacht, Keerbergen, Putte, Beersel, Heist o. d. Berg, Westerlo, Tongerlo, Geel, Kasterlee, Lichtaart, Herentals, Bouwel, Nijlen, Kessel, Lierre, Duffel, Malines, Bruxelles. 100 km.

##### 2) Au départ d'Anvers :

a) Anvers, Aartselaar (Cleydael), Hemiksem, Schelle, Niel, Boom, Breendonck, Willebroeck, Blaasveld, Malines, Bonheiden, Rijmenam, Schriek, Heist o. d. Berg, Westerlo, Tongerlo, Geel, Kasterlee, Lichtaart, Herentals, Bouwel, Nijlen, Kessel, Lierre, Anvers. 160 km.

b) Anvers, Wijnegem, Westmalle, Oostmalle, Wechelderzande, Lille, Poederlee, Lichtaart, Retie, Postel, Retie, Arendonk, Oud-Turnhout, Turnhout, Merksplas, Wortel, Hoogstraten, St. Lenaarts, Brecht, Wuustwezel, Kalmthout, Kapellenbos, Kapellen, Ste Mariaburg, Anvers. 150 km.

#### LE LITTORAL.

La Mer, nous la trouvons d'ailleurs authentique et si belle, pas loin de là. Fort nombreux sans doute sont, parmi vous, ceux qui ont cherché déjà sous d'autres cieux les fêtes de la mer. Mais je ne crois pas risquer le moindre reproche de chauvinisme en disant que notre côte reste l'une des plus belles que l'on puisse voir.

Certes, les mers du Sud parlent plus au regard. Plus brutalement, surtout. Là, les oppositions d'or et d'indigo enchantent et transportent. Mais ici, c'est moins de transport que de pénétration qu'il est question. Il y a sur nos côtes, de part et d'autre d'Ostende, entre les éléments prestigieux que sont partout le ciel, les vagues et les dunes, une mesure, un accord si parfait qu'il semble extraordinairement fragile. Ainsi, l'on vit au milieu d'un miracle permanent d'équilibre et de beauté. Cette impression, seule, suffit à éveiller en chaque être sensible des frémissements profonds de bonheur. Pour peu que l'on y vive, on se sent fondu dans cette grâce. On fait corps avec l'eau, et le sable, et le ciel. Et je ne connais rien de plus éprouvé qu'un cœur d'homme vivant aux rythmes éternels des éléments.

#### L'HINTERLAND.

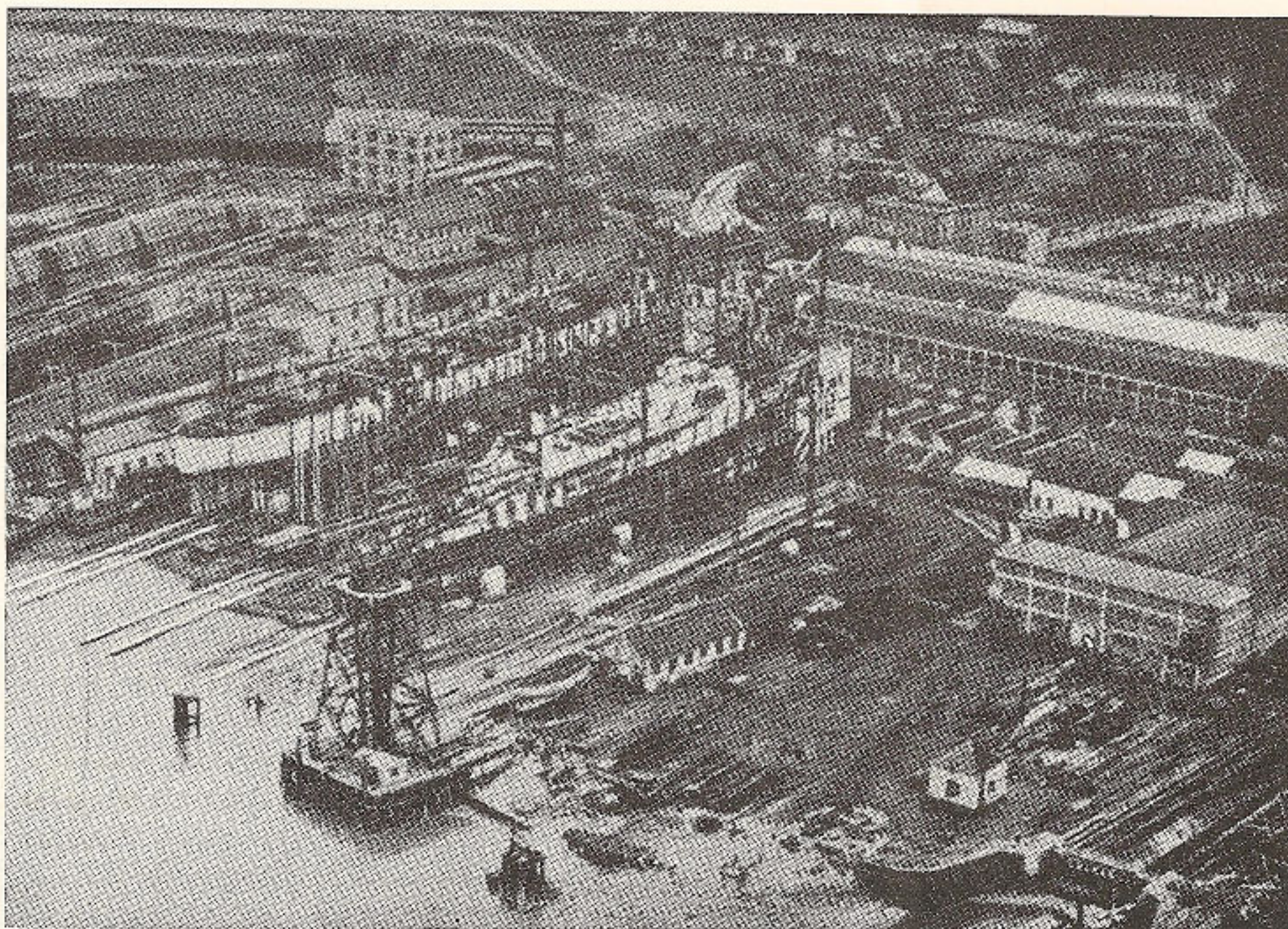
Maintenant, nous appuyant d'une part sur Anvers, de l'autre sur la côte, commençons notre exploration. Elle ne saurait être complète. Un panorama quelque peu poussé de la Belgique touristique exigerait un développement beaucoup trop vaste. Bornons-nous donc à évoquer, dans le seul but, d'ailleurs, d'aiguiser notre envie de mieux connaître, ces richesses foisonnantes qui nous sont offertes. Voici d'abord la Flandre, les Flandres pour mieux dire, encore que le partage soit

#### REDUCTIONS.

La S. A. Grottes de Remouchamps accorde à nos lecteurs, sur présentation de leur carte de membre de la R. Ligue Vélocipédique Belge, une réduction de 50 % sur le prix de la visite des Grottes de Remouchamps, soit 25 fr. au lieu de 50 francs.

D'autres réductions seront annoncées ultérieurement dans cette revue.





USINES COCKERILL, A HOBOKEN.

malaisé à faire dans la réalité. L'enchantement commence et l'émerveillement sur cette « terre fraîche et bénie de Flandre » dont parle Paul Claudel.

Voici le souvenir de l'effort gigantesque : les polders arrachés à la mer. Voici le souvenir des splendeurs et des fastes : Bruges qui réfléchit son rêve dans l'eau de ses canaux. Il faut voir Bruges un jour d'hiver, quand la neige double la féerie de la cité ! C'est une poésie trop vantée, trop célèbre pour qu'on puisse, sans danger, en parler encore. Mais qui de nous n'y serait pas sensible ? Qui ne sentirait la gorge un peu serrée devant tant de beauté, de parfaite noblesse ? Et que sera-ce le jour où nous verrons Bruges carillonnante, Bruges ranimée et vibrante de foi, quand un peuple entier promène le Saint-Sang dans ses murs, sous son beffroi du haut duquel Longfellow admirait « ... un paysage semblable à un bouclier rehaussé d'argent... » ?

Ce beffroi, voici que lui répondent, de proche en proche, comme des bras dressés de loin se faisant signe, les beffrois et les tours de nos autres cités. C'est Ypres, cité martyre resurgie des cendres. C'est Courtrai, où palpète encore le glo-

rieux souvenir des marais de Groeningue où les éperons d'or des fameux chevaliers connurent l'humiliante défaite que l'on sait. C'est Furnes, dont l'étonnante procession des Pénitents nous transporte dans on ne sait quelle contrée du Mexique. C'est Gand, qui cache la merveille de l'Agneau mystique sous le triple élan-cement de son beffroi, des tours de Saint-Bavon et de Saint-Nicolas. C'est Malines, qui se souvient du temps où, belle capitale, elle accueillait sur leurs palefrois les poètes convoqués par Marguerite d'Autriche et Charles-Quint.

Et je défie qui que ce soit, devant ces signes dans le ciel que sont les tours de ces cités, de ne pas sentir battre plus fort son cœur. C'est qu'il y a autour de ces géants demeurés et resurgis, derrière ces façades et ces monuments, sous ces pavés et cette terre, tant de sang répandu, tant d'héroïsme ou de sauvagerie, tant de nobles élans et tant de fureurs, tant de cris de révolte de liberté, tant d'appels de haine et d'ordres de massacres, qu'il semble que la terre devrait être encore rouge, aujourd'hui, et qu'on devrait encore entendre résonner, sous les voûtes et dans les maisons, les voix des disparus.

Faut-il parler des Gantois luttant depuis toujours, que ce soit par orgueil ou refus du servage, tour à tour écrasant leurs ennemis ou écrasés par eux, affrontant les Princes, les Rois, les Empereurs ? Ou ne suffit-il pas d'évoquer l'histoire moins connue et pourtant plus tragique encore, si c'est possible, des Kerels du Veurne Ambacht ?

Pétrie de sang, gavée de sang est cette terre où les seigneurs chantaient ces paroles de haine et de malédiction contre les paysans qui osaient s'opposer à leur esclavage :

- « Nous ferons hurler les Kerels,
- » En lançant nos chevaux au travers de leurs champs.
- » Nous les traînerons sur la claie, nous les pendrons.
- » Ils ne peuvent nous échapper,
- » Il faut qu'ils tombent sous le joug. »

Sur tout ce paysage grandiose de Flandre, il semble, que résonne, aujourd'hui encore, la voix de Klokke Roeland, la voix sacrée d'un peuple jamais vasal.

Le touriste, qu'il soit de ce pays ou de tout autre au monde, ne peut que communier avec cette âme éparse et c'est pourquoi, sans doute, si dominateurs qu'ils soient par leur masse, les beffrois et les tours des Flandres écrasent moins qu'ils n'exaltent.

(A suivre.)

## Pourquoi se fédérer ?

Ci-dessous les avantages que confère l'affiliation motoriste à la R.L.V.B. :

Facilités pour le passage des frontières ;  
 Importantes réductions dans les curiosités touristiques, hôtels et restaurants recommandés ;

Libre participation aux manifestations vélomotoristes à mettre sur pied par la L.V.B. ;

Service gratuit de renseignements touristiques, d'itinéraires de voyages, etc. ;

Service gratuit de renseignements techniques ;

Importantes réductions sur le prix de cartes routières, guides et brochures touristiques ;

Service gratuit de la revue mensuelle « VELOmoteurs ».

Versez aujourd'hui même la somme de 50 fr., montant de votre cotisation 1950, au C.C.P. 3900.00 de la R.L.V.B., 8, place des Martyrs, Bruxelles.



# LES MOTEURS

III.

Nous avons vu jusqu'à présent, de quelle manière mécanique (souvent prétendue anti-mécanique, la seule solution pouvant être appelée mécanique étant la turbine), la force énergétique produite par l'explosion était transmise à un piston et comment ce piston, dans sa course, compressait et alimentait la chambre de combustion de gaz frais. Avant d'aller plus loin dans le domaine de la transmission du mouvement à l'arbre moteur, nous devons, pour être complet, examiner comment l'explosion a été réalisée, et après avoir décrit un organe important : la bougie, il nous faut à présent passer en revue la source électrique produisant l'étincelle, c'est-à-dire la batterie ou plus communément la magnéto.

## L'équipement électrique du vélomoteur.

Un vélomoteur est équipé d'une véritable petite centrale électrique produisant son propre courant, qu'il utilise pour l'allumage du moteur et, éventuellement, pour l'éclairage des phares et feux prescrits par la loi et permettant la circulation de nuit, de même que l'appareil avertisseur.

Or, la plupart des usagers considèrent l'équipement électrique de leur véhicule comme une chose purement accessoire (sans doute parce qu'il s'agit de l'éclairage) alors que, cet équipement étant déficient, tout le rendement du moteur s'en ressentira. L'étude d'une installation électrique d'un vélomoteur n'est pas difficile. Il suffit d'en bien comprendre le fonctionnement. Aussi, pour la facilité de compréhension, nous remplacerons provisoirement la magnéto par une batterie, cette source statique de courant électrique étant supposée remplir les fonctions qu'en temps ordinaire, la magnéto, source dynamique de courant, remplit à la plus grande satisfaction des constructeurs.

## La batterie.

Une batterie est un appareil qui, par des propriétés purement chimiques, permet d'emmagasiner de l'énergie électrique et de la restituer au moment voulu. L'emmagasinage de l'énergie électrique s'appelle la charge, la restitution s'appelle la décharge.

La batterie la plus simple est constituée par un certain nombre de plaques de

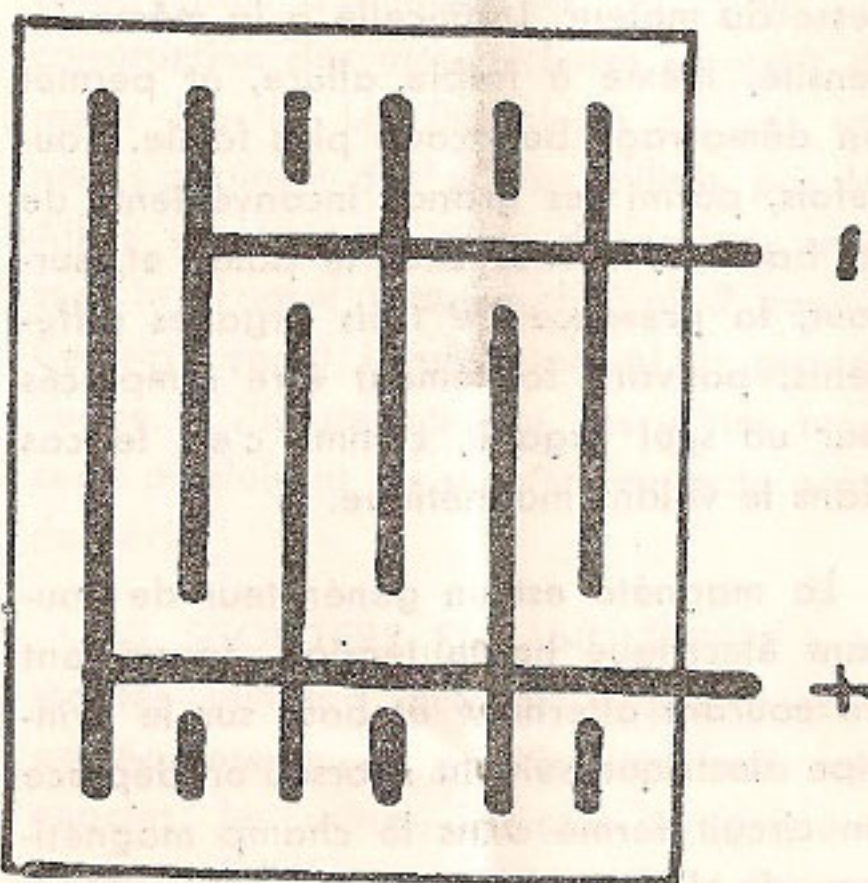


Fig. 1.

### CONNEXION DES PLAQUES DANS UNE BATTERIE.

plomb d'antimoine, séparées par un isolant. Ces plaques réagissent chimiquement sur le liquide (électrolyte) dans lequel elles sont plongées, et constitué par de l'acide sulfurique et de l'eau distillée (fig. 1.).

Les plaques paires sont toutes reliées entre-elles. Il en est de même des plaques impaires. Elles constituent les bornes + et - de la source courant électrique.

Lorsqu'on applique une tension électrique continue à une batterie, en respectant le sens du courant, les plaques se chargent progressivement de courant électrique suivant la capacité de la batterie. Cette capacité s'exprime en Ampères-Heure, et est proportionnelle à la surface des plaques. Au moment de la saturation, chaque élément (deux

plaques de polarisation différente, a une tension de 2,5 Volts.

Lors de la décharge, l'acide de l'électrolyte s'allie aux plaques pour faire du sulfate de plomb ; au contraire, lors de la charge, ce sulfate se décompose et l'acide rendu libre augmente la densité du liquide.

## Mesures électriques.

AMPERE, VOLT, WATT, OHM : L'ampère est l'unité de mesure de l'intensité d'un courant électrique ou la quantité de courant qui passe dans un conducteur pendant une seconde.

Le volt est l'unité de la tension d'un courant électrique. L'ohm est l'unité de résistance au passage d'un courant électrique. Le watt est l'unité de puissance d'un courant. La puissance est fournie par le produit de la tension par l'intensité.

$$\text{Watt} = \text{volts} \times \text{ampères.}$$

L'intensité est égale au quotient de la tension par la résistance :

$$\text{Intensité} = \frac{\text{tension}}{\text{résistance}}$$

$$\text{ou } I \text{ (ampère)} = \frac{E \text{ (volts)}}{R \text{ (ohms)}}$$

d'où nous pouvons tirer :

$$\text{tension} = \text{résistance} \times \text{intensité}$$

$$\text{ou } E \text{ (volts)} = R \text{ (ohms)} \times I \text{ (ampères)}$$

et

$$\text{résistance} = \frac{\text{tension}}{\text{intensité}}$$

$$\text{ou } R \text{ (ohms)} = \frac{E \text{ (volts)}}{I \text{ (ampères)}}$$

EXEMPLE : Une batterie formée d'un élément donne une tension de 2,2 volts. La résistance de 0,011 ohms. Quelle est



l'intensité produite et la puissance de ce courant :

$$\text{Intensité (ampères)} = \frac{\text{volts } 2,2}{\text{ohms } 0,011} = 200 \text{ ampères.}$$

$$\text{Puissance (watt)} = \text{volts} \times \text{ampères} = 2,2 \times 200 = 400 \text{ watts.}$$

### La bobine.

Une batterie fournit, ainsi que l'on peut s'en apercevoir, un courant de tension relativement basse, dans la pratique de 2 V. par élément, soit pour 3 éléments placés en série, un maximum de 6 volts.

Pour faire produire une étincelle par la bougie, un courant de haute tension doit lui être appliquée. La batterie fournit cette haute tension par l'entremise d'une bobine d'allumage se composant de deux enroulements, un primaire, fil court et gros, et un secondaire, fil long et fin.

### Le rupteur.

Le rupteur est un appareil destiné à provoquer une rupture du courant à basse tension, afin d'envoyer une impulsion haute tension au moment même où l'étincelle doit être produite par la bougie. Il est par conséquent solidaire de l'arbre du vilebrequin et se compose d'une boîte au centre de laquelle se trouve un axe solidaire de l'arbre, garni d'une came

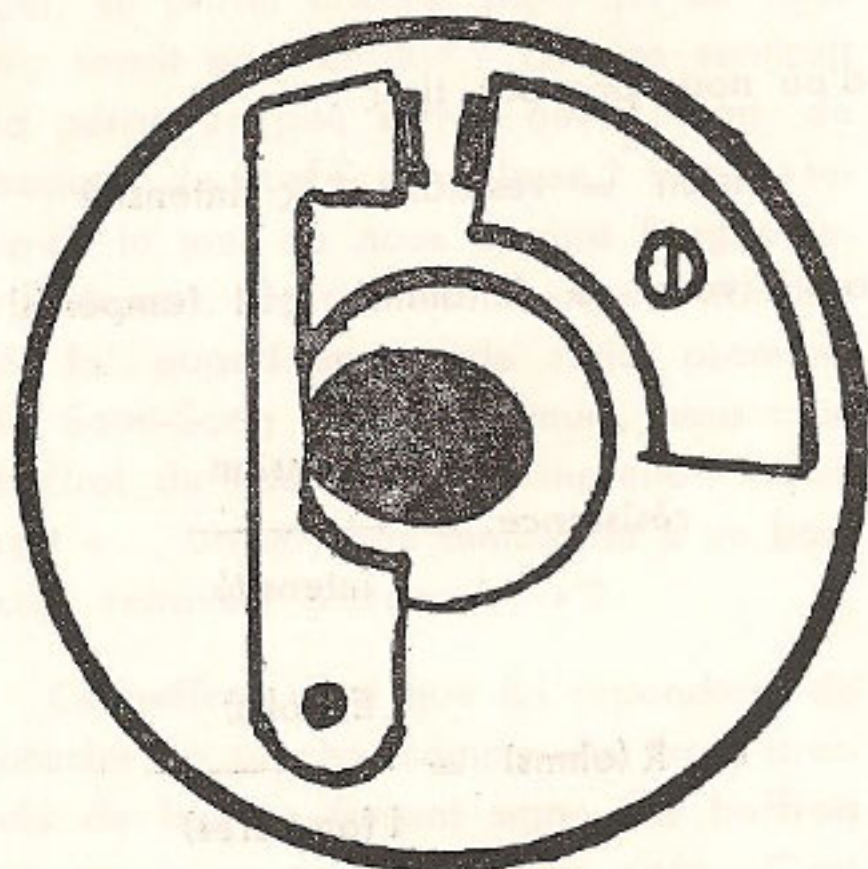


Fig. 2.

PRINCIPE DU RUPTEUR.

qui, dans sa rotation rompt le contact établi entre deux vis platinées, dont une se trouve sur un linguet mobile. L'ensemble des deux vis platinées est réglable, de manière à pouvoir déterminer le moment où doit se faire l'étincelle, ou, en d'autres termes, donner de l'avance à l'allumage (fig. 2).

### La magnéto.

L'emploi de batterie et bobine d'allumage n'offre pas d'avantages pour le vélomoteur, malgré que cet allumage est régulier parce qu'indépendant de la vitesse du moteur. L'étincelle a la même intensité, même à faible allure, et permet un démarrage beaucoup plus facile. Toutefois, parmi les grands inconvénients de la batterie, il faut citer le poids et, surtout, la présence de trois organes différents, pouvant facilement être remplacés par un seul organe, comme c'est le cas dans le volant magnétique.

La magnéto est un générateur de courant électrique haute tension, fournissant un courant alternatif et basé sur le principe électrique suivant : lorsqu'on déplace un circuit fermé dans le champ magnétique de deux pôles d'un aimant, un courant électrique prend naissance dans le circuit.

Comme on le sait, un aimant exerce une influence autour de lui et dans un certain espace, appelé champ magnétique, et suivant des lignes partant des pôles Nord et Sud de l'aimant, appelées lignes de force. De même, un courant électrique parcourant un conducteur, crée autour de lui un champ magnétique, perpendiculaire à la direction du courant.

Lorsque l'on fait tourner un circuit dans le flux magnétique des deux pôles d'un aimant, l'on crée une variation de flux ou la génération d'un courant électrique dont le sens changera complètement au cours d'une révolution du circuit sur son axe, la plus haute tension étant obtenue au moment où le circuit se trouvera perpendiculaire à l'axe des deux pôles. Le courant produit changeant à chaque tour, il prend le nom de courant alternatif, le changement complet d'un sens prenant le nom de période (fig. 3).

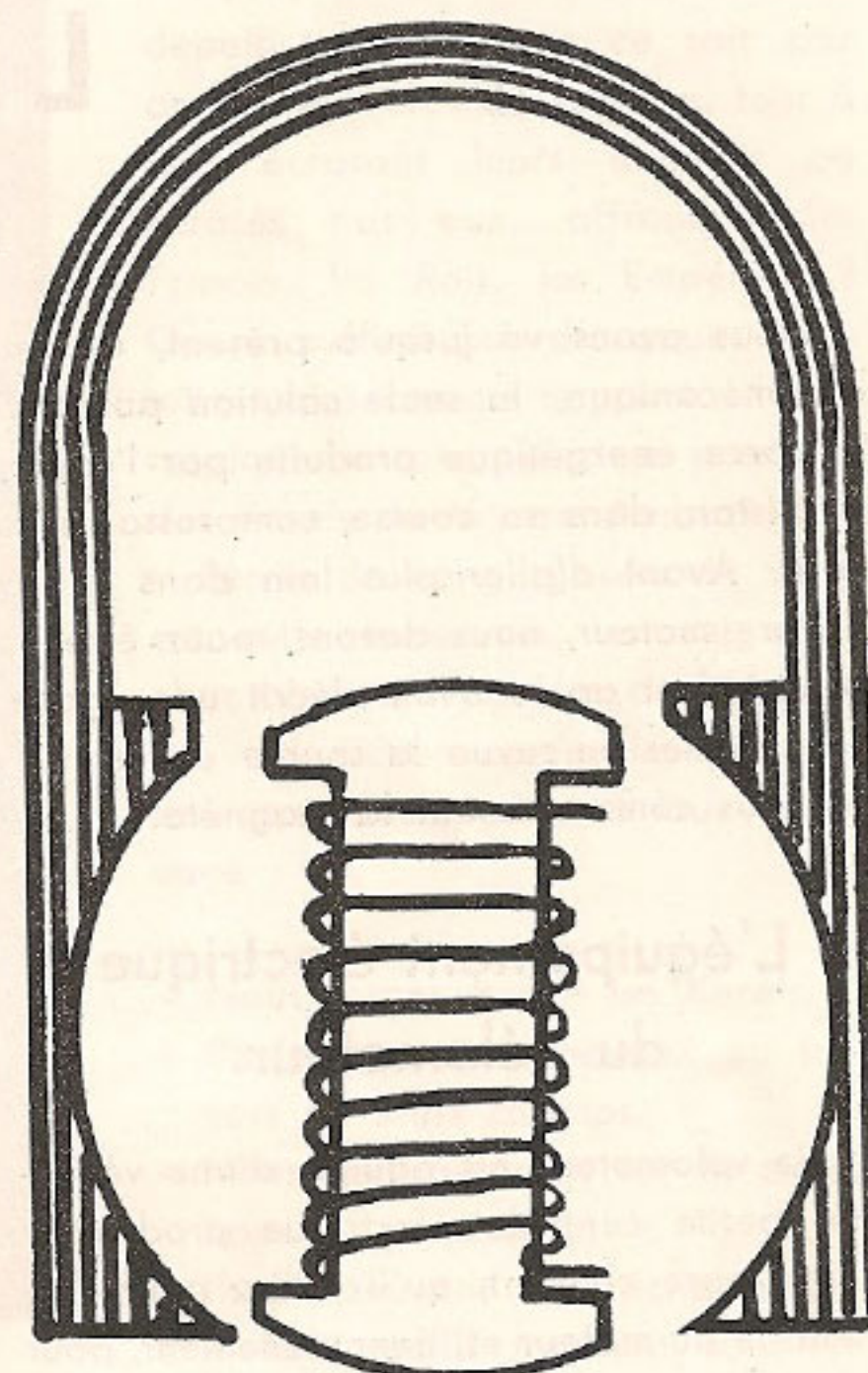


Fig. 3.

PRINCIPE DE LA MAGNETO.

### Le volant magnétique.

Dans les magnétos modernes, non pas deux pôles d'un aimant mais plusieurs pôles sont utilisés. Dans les volants magnétiques, deux bobines sont utilisées, de même que plusieurs aimants, offrant, outre une simplicité plus grande, un rendement beaucoup plus poussé. Le volant magnétique comprend également le rupteur, réglable au moyen d'une vis.

La tension alternative d'une magnéto est fonction de sa vitesse de rotation et du nombre de spires de son induit. Alors que dans la plupart des magnétos, le stator est constitué par les aimants tandis que le rotor est constitué par le circuit d'induction, dans le volant magnétique, les bobines d'induction sont fixes, tandis que les aimants tournent, formant en même temps le volant du moteur (fig. 4).

Le volant magnétique assure en même temps l'allume du moteur et l'éclairage du véhicule. Son emploi, grâce à ses qualités incontestables de simplicité et de ren-



ECHOS DE PARTOUT...

## A propos des Scooters

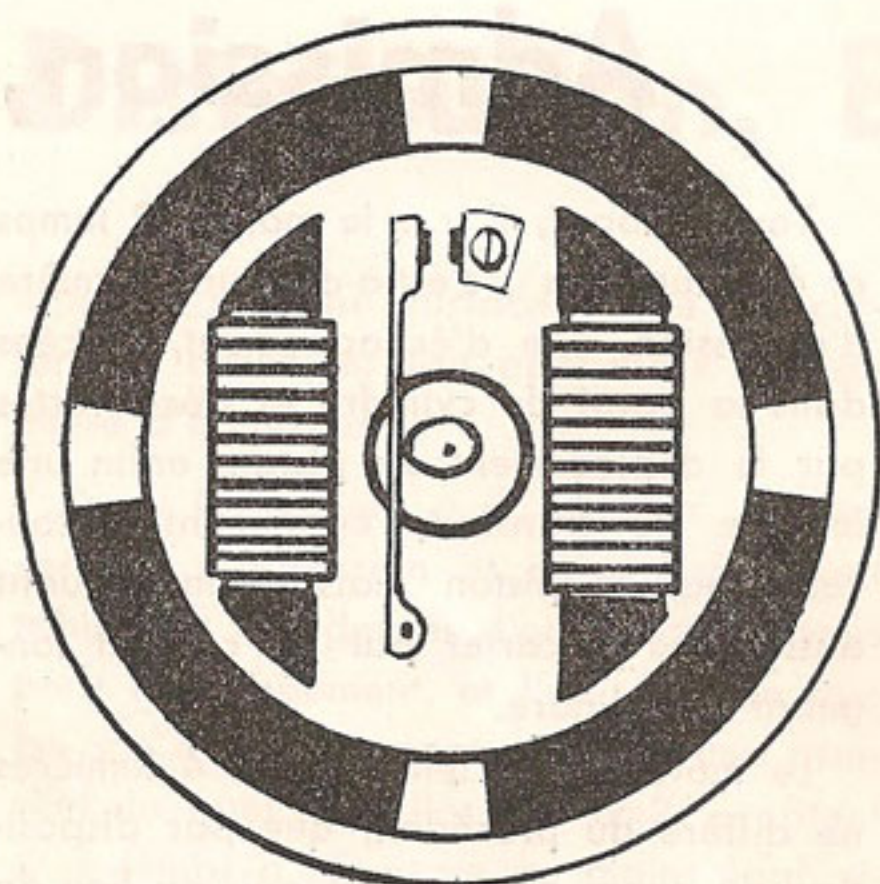


Fig. 4.

SCHEMA DU VOLANT MAGNETIQUE.

dement, s'est imposé dans la plupart des vélomoteurs et dans tous les moteurs auxiliaires pour vélos.

Comme pour tous autres organes d'un moteur, il est indispensable que le volant magnétique soit de toute première qualité, condition indispensable d'un bon allumage et de rendement d'un moteur.

(A suivre.)

A. LEMAIRE.

### Sommaire

Une mesure pour rien ? ... ..	49
Panorama de la Belgique, par Arthur Haulot ... ..	50-52
Les moteurs, par A. Lemaire ... ..	53-55
A propos des scooters ... ..	55-56
Admission, distribution, échappement, par J. Stréa ... ..	56-57
Un « Tour de France » pour vélomoteurs ... ..	58-59
Un tour d'horizon ... ..	60
Un moteur auxiliaire peu ordinaire, par Mairéal ... ..	61
Une expérience intéressante ... ..	62
La simplicité dans le carburateur, par le Fureteur ... ..	63
Courrier technique ... ..	64

COMMENT EST NEE L'INDUSTRIE ITALIENNE DES SCOOTERS : Selon l'exposé que fit le Dr. Lauro, directeur général de la Firme Innocenti, à la Société française de l'Automobile, l'industrie des scooters serait née, en Italie, à l'issue de la dernière guerre mondiale, par le fait que l'outillage des usines Innocenti (Lambretta) et Piaggio (Vespa), extrêmement perfectionné, mais non adéquat pour la construction d'automobiles, ni pour la construction des motocyclettes, risquait de rester inactif. Les ingénieurs de ces usines, s'inspirant des engins utilisés par les Alliés sur leurs terrains d'aviation, créèrent le scooter (l'automobile à 2 roues). Celui-ci connut immédiatement la grande vogue. A l'heure actuelle, les usines Innocenti produisent les scooters en toute grande série.

LES SCOOTERS EN ANGLETERRE : Le scooter semblait inconnu jusqu'à présent en Angleterre. Si nos informations sont exactes, les usines Douglas se préparaient à fabriquer les Vespa sous licence.

SUCCES DES SCOOTERS EN ALLEMAGNE : En Allemagne par contre, les usines ne manquent pas qui se proposent de construire ou construisent déjà des scooters. Les usines bien connues N.S.U. construiraient sous licence le Lambretta, tandis que les usines Hoffman entameraient la construction des Vespa. Le Brummer, le Schäfer, le Cityfix, le Hummel, le Till et le Walba, rencontrent tous un vif succès. Il est caractéristique de noter que ces derniers constructeurs, malgré la présence des Lambretta et des Vespa, ont adopté une cylindrée très réduite, respectivement 38, 58, 58, 100, 98 ou 120 cc. Ne faut-il pas en déduire que la mode tend de plus en plus vers la petite cylindrée et au maintien d'une puissance normale, mais partant à une réduction de la vitesse.

LE SCOOTER EST-IL REELLEMENT UN VELOMOTEUR ? : A cette question, la voix très autorisée d'une personnalité du monde motocycliste nous répondit qu'à son sens, les scooters sont et ne seront jamais

que des motos, aucun pédalage n'étant prévu. Le débat est d'importance car il porte ni plus ni moins sur la classification des vélomoteurs. Or, peut-on considérer des scooters de 38, de 58 et, en général, de moins de 150 cc., comme étant réellement des motos ? Officiellement, le pédalage sert à la classification, mais à notre sens, ces engins s'ils ne possèdent pas de pédales, s'ils sont carrossés, n'en ont pas moins des caractéristiques du vélo et notamment l'aspect général, la facilité de maniement et l'allure. Un vélo dont la propulsion musculaire est supprimée reste bel et bien un vélo et ne devient pas nécessairement une moto, et c'est pourquoi, dans un précédent article, nous suggérions de tenir compte dans la classification des vélomoteurs, d'autres critères que le pédalage et la cylindrée, et de juger notamment de la vitesse et, ce qui est également important, du poids.

SUITE AU PRECEDENT : On ne le dira jamais assez ! Il ne suffit pas qu'un engin soit dénommé vélo, selon la section de ses tubes de cadre, ni les dimensions de ses roues ou de ses pneus. Le vélo existait avant la moto, et si cette dernière a pris le nom de moto, c'est parce que quelque chose constituait une différence énorme avec l'engin prénommé. Cette différence n'est pas le pédalage (dans de nombreux vélomoteurs, le pédalage ne sert qu'à une mise en marche aisée), mais bien le poids et la vitesse.

Or, de nombreux vélomoteurs et scooters sont des poids légers, suppriment l'effort musculaire par l'adjonction d'un moteur, mais maintiennent en somme la vitesse d'un vélo. N'oublions pas que le Brummer ne pèse que 28 km. et a une limite de vitesse de 40 km. à l'heure. Faisons donc la comparaison avec une moto qui pèse trois fois ce poids et triple également cette vitesse, alors que le vélo, tout en pédalant, pèse actuellement moins que ce poids (le progrès y est pour quelque chose) et atteint également cette vi-



tesse. Enfin, rappelons pour ceux qui l'oublient, qu'avant les hostilités de 1940-45, de nombreux chercheurs mettaient au point des vélos à pédalage horizontal, carrossés, sans moteur, et qui ne pouvaient être des motos. Ces mêmes engins, munis d'un moteur deviendraient des motos. Dans ce cas, n'insistons pas et disons qu'un vélo muni d'un moteur auxiliaire est aussi une moto, et nous verrons des catastrophes sur les routes.

**LES SCOOTERS EN COMPETITION :** Une correspondance d'Italie nous apprend qu'à Naples a été disputé le 14 mai 1950, sur une distance de 269 km., une compétition de régularité dans laquelle le Vespa s'est affirmé le vainqueur dans sa catégorie.

**POURQUOI LE SCOOTER A-T-IL DES PETITES ROUES ? :** Les 3 1/2 x 7 pouces du Lambretta constituent, en partie, le grand succès de cette marque. Or, s'il est

impossible de décrire dans le cadre de cette chronique, les avantages des petites roues, il est cependant permis de rappeler que l'Italie possède des roues idéales pour petites roues, ce qui n'est malheureusement pas le cas en Belgique, et que les Italiens peuvent donc bénéficier de tous les avantages des roues de petit diamètre, munies de gros pieux, ce qui sous-entend que lorsque notre pays possèdera des routes convenables, une ère fertile s'ouvrira pour la petite roue et pour le scooter. L'on verra, c'est certain, le vélomoteur et le vélo adopter finalement les petites roues.

**LE TABLEAU DES SCOOTERS :** Un typo facétieux jongla dans notre dernière revue, avec les pays d'origine et la cylindrée des scooters actuellement présents dans le monde. Plus un seul renseignement n'était exact. Nous redressons ci-dessous l'erreur, en republiant le tableau et en nous excusant auprès de nos lecteurs.

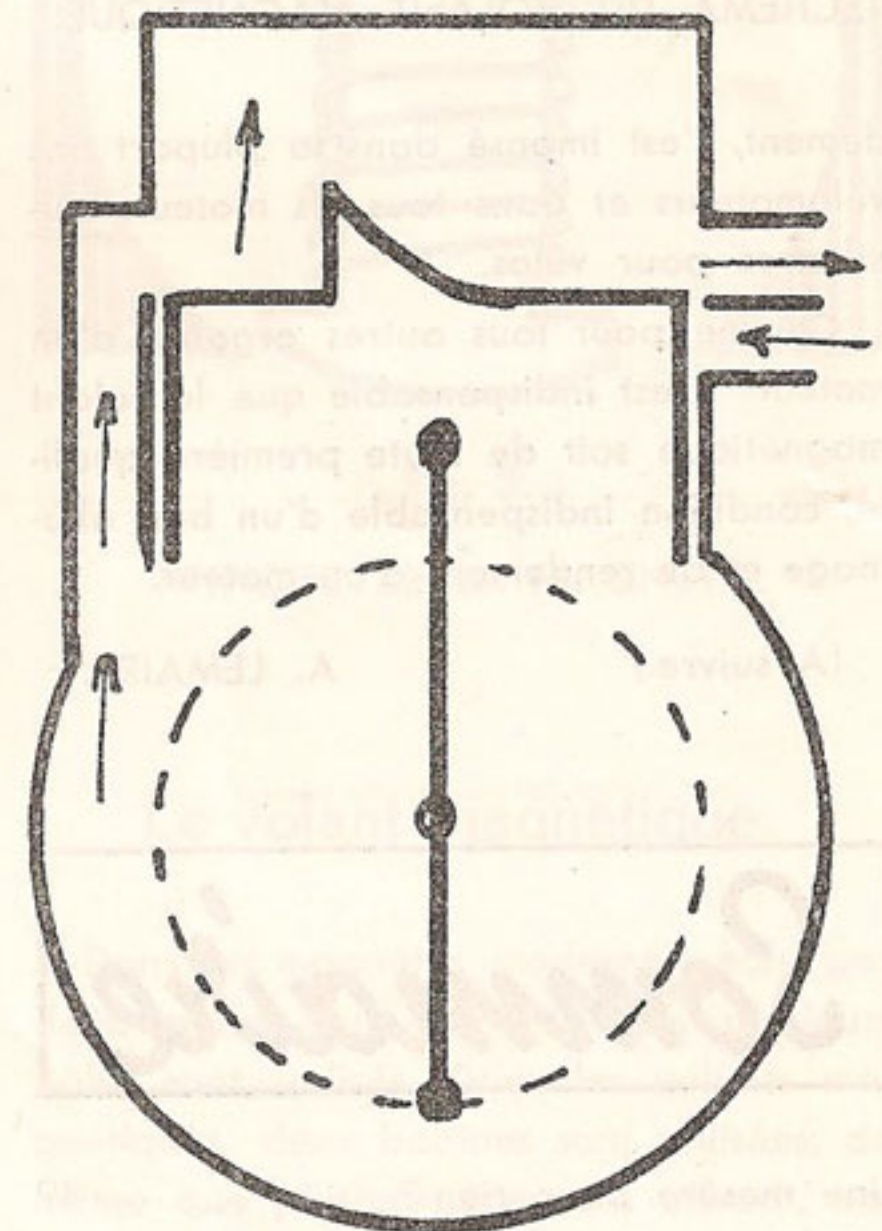
**TABLEAU DES SCOOTERS.**

Marques :	Pays d'origine :	Cylindrée :
AGUSTA	Italie	125 cc.
A.G.F.	France	100 of 125 cc.
AMI	Suisse	98 cc.
ARDENT	France	50 cc.
BERNARDET	France	125 cc.
BRUMMER	Allemagne	38 cc.
CITYFIX	Allemagne	58 cc.
HUMMEL	Allemagne	58 cc.
LAMBRETTA	Italie	125 cc.
SCHAFER	Allemagne	58 cc.
SCOTO	France	49 cc.
SPEED	France	50 cc.
TILL	Allemagne	100 cc.
VALLEE	France	125 cc.
VESPA	Italie	125 cc.
WALBA	Allemagne	98 of 120 cc.

**Admission,**

Tout d'abord, il y a le moteur 2 temps et à 3 lumières : c'est-à-dire une lumière d'admission, une d'échappement, percées dans la paroi du cylindre et découvertes par le déplacement du piston, enfin une lumière de transfert, également découverte par le piston mais communiquant aussi avec le carter par un conduit longeant le cylindre.

Le moteur à 2 temps et à 4 lumières ne diffère du précédent que par disposition du canal de transfert qui, au lieu de descendre directement dans le carter,



**MOTEUR 2 TEMPS  
A 3 LUMIERES.**

prend la forme d'une anse, pour venir en face d'une quatrième lumière prévue dans la jupe du piston et que ce dernier présente au moment voulu pour permettre le transfert des gaz frais. Enfin il y a le moteur dit à distributeur rotatif, ainsi appelé parce qu'il remplace la lumière d'admission du cylindre par un distributeur rotatif constitué par la soie même du vilebrequin et, variante de celui-ci, où le distributeur est constitué par un disque

En consultant nos annonceurs, ne manquez pas de vous recommander de notre revue.



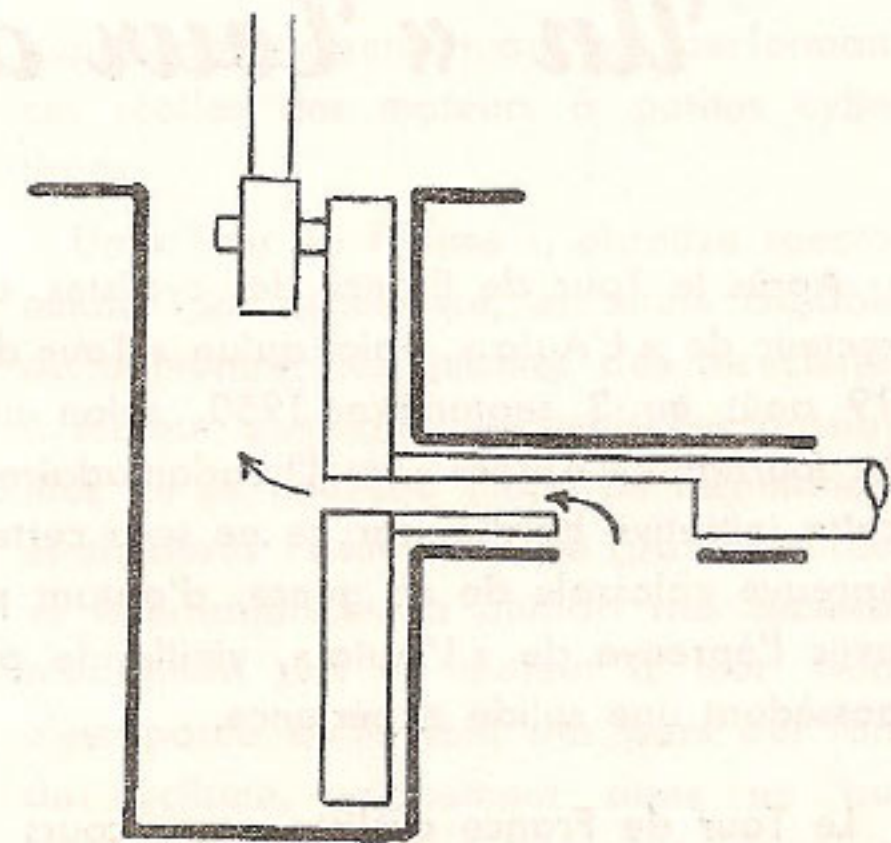
# Distribution, Echappement.

tournant sur une surface plane du carter qui cache ou fait apparaître une lumière d'admission.

Dans le système à 3 lumières, les ouvertures d'admission et de transfert sont tributaires des degrés d'ouverture prévues pour l'échappement, et l'on constate que les gaz d'échappement, qui sont une pression de quelques kilos par cm<sup>2</sup>, profitent d'un temps d'ouverture au moins égal, sinon plus grand que celui offert au gaz frais, qui eux ne sont aspirés que sous environ 500 grammes de dépression par cm<sup>2</sup>.

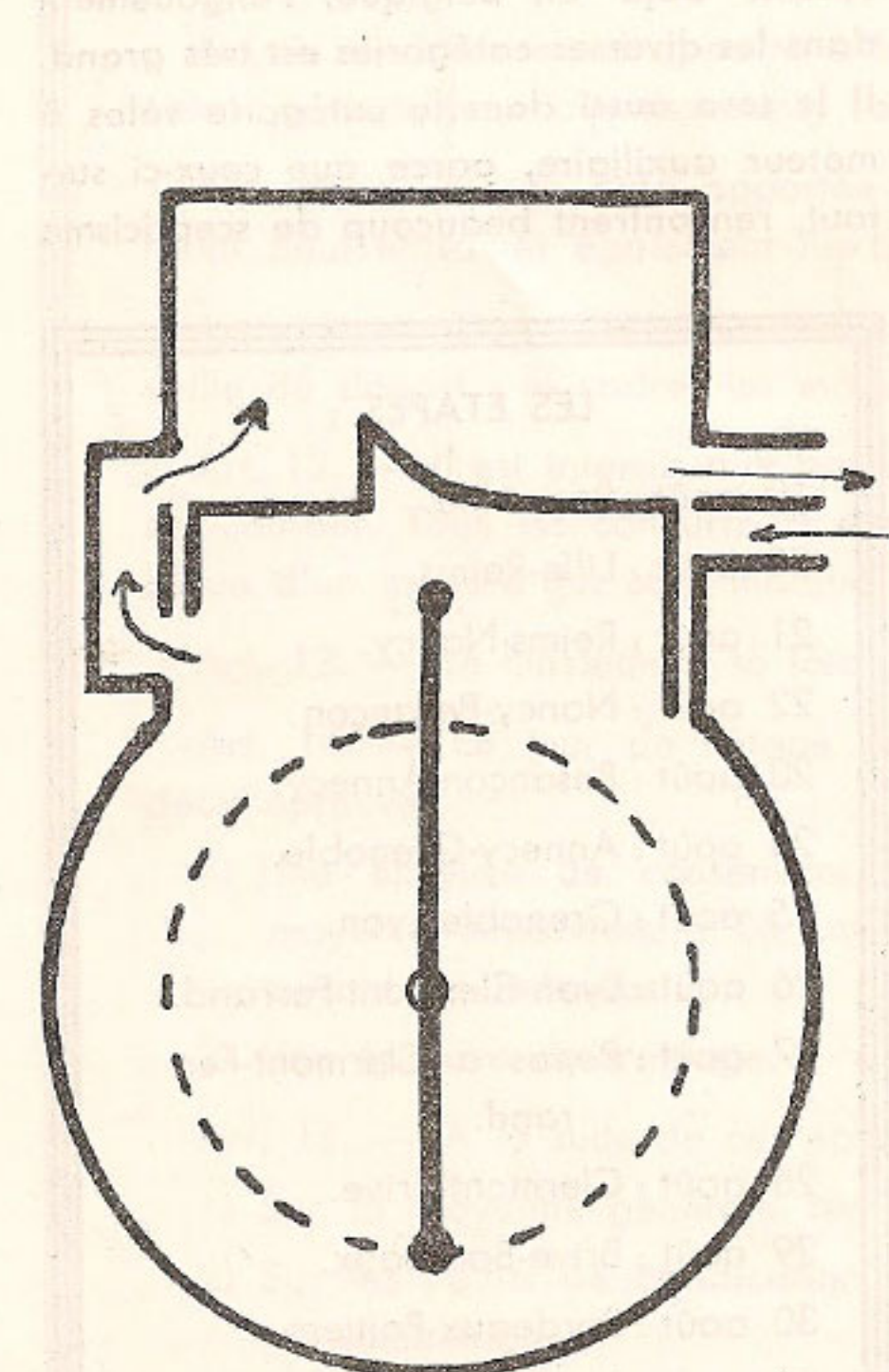
Si le principe du moteur à 2 temps est bien connu des lecteurs de « VELOmoteurs », certains ignorent les différents types construits actuellement. Nous vous proposons dans ces lignes de voir les principaux types et d'indiquer leurs avantages propres.

Le moteur à distributeur rotatif ne possédant pas de lumière d'admission sur le cylindre, celle-ci est reportée quelque part sur le palier du vilebrequin et débouche perpendiculairement sur ce dernier ; de son côté, le vilebrequin est perforé sur une grande partie de sa longueur et débouche latéralement sur la soie par une ouverture qui, à chaque révolution, met en communication la lumière d'admission avec l'intérieur du carter ; le moteur à distribution (comme le précédent), ne possède pas de lumière d'admission sur le cylindre ; celle-ci se retrouve sur une des



DISTRIBUTEUR A ARBRE CREUX.

autres parties du carter. Avec les moteurs à distributeur on a au contraire la possibilité de placer les temps d'ouverture où l'on veut. Cette faculté incite naturellement à faire débiter le temps d'aspiration dès

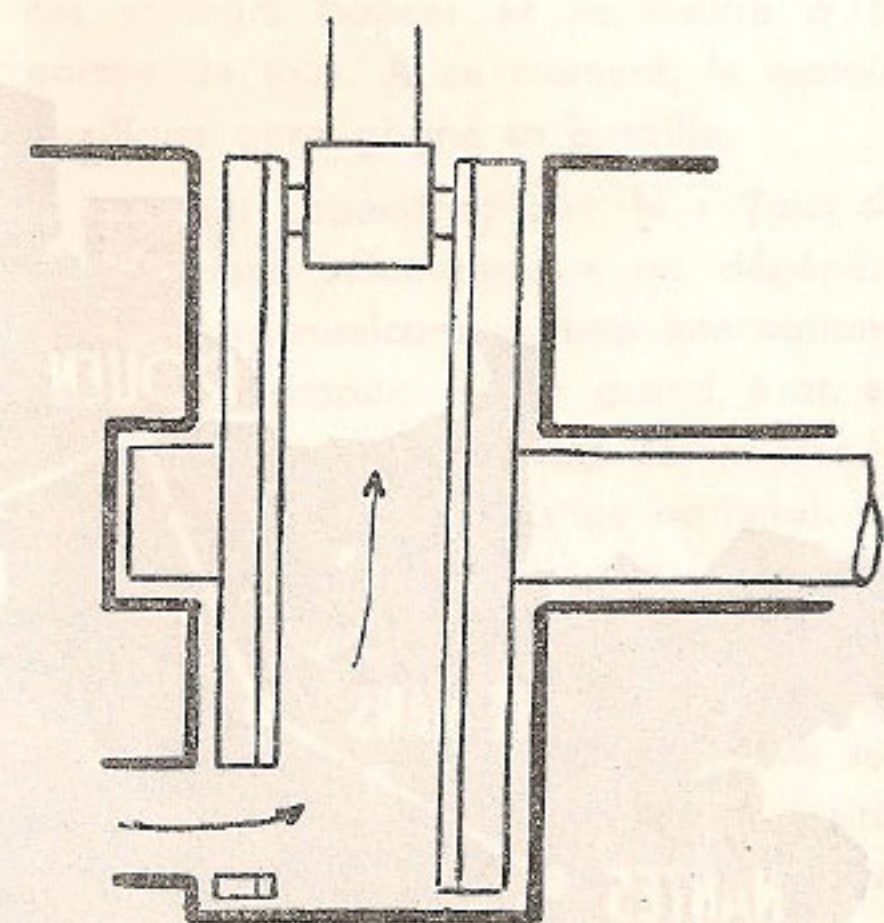


MOTEUR 2 TEMPS  
A 4 LUMIERES.

moitiés du carter ; devant cette partie du carter, qui est soigneusement dressée, est appliqué un disque concentrique au vilebrequin et entraîné par lui ; d'autre part, une lumière aménagée dans le disque pour passer devant la lumière du carter met celui-ci, à chaque révolution, en communication avec l'intérieur.

Quoique ce dernier système ne se prête pas aussi facilement aux hauts régimes que celui du type à distributeur rotatif, à raison de la grande surface de frottement présentée par le disque, ces deux systèmes offrent l'avantage d'augmenter considérablement le temps d'admission et de lui enlever le caractère symétrique inhérent à toutes les lumières démasquées par la jupe d'un piston.

En effet, supposons un moteur distribué uniquement par le piston et dont on aurait porté le temps d'admission à 100°, nous aurons 50° avant le point mort haut, suivi de 50° après. C'est ce qu'on appelle une distribution symétrique, quel que soit le nombre de degrés envisagé pour le temps d'ouverture, cette distribution res-



DISTRIBUTEUR ROTATIF A DISQUE.

sembler à une distribution asymétrique, le point mort bas pour profiter de la course ascendante entière du piston, en évitant toutefois que les lumières d'aspiration et de transfert restent ouvertes ensemble, car tant que la lumière de transfert reste ouverte, le piston ne peut exercer aucun effet aspirant. D'autre part, la fermeture de la lumière d'admission peut se faire quelques degrés après le point mort haut, c'est-à-dire avant que la descente ne prenne une importance trop grande.

J. STREA.



## Un « Tour de France » pour Véломoteurs.

Après le Tour de France des cyclistes, créé en 1903 par feu Henri Desgranges, Directeur de « L'Auto », voici qu'un « Tour de France » pour véломoteurs, à disputer du 19 août au 3 septembre 1950, selon une formule que nous détaillons ci-dessous. Le journal « L'Aurore » et l'hebdomadaire « Route et Piste » doivent être félicités de cette initiative hardie, car ce ne sera certes pas une sinécure de mettre sur pied, une épreuve colossale de ce genre, d'autant plus qu'une comparaison sera toujours faite avec l'épreuve de « L'Auto », vieille de plus de dix lustres et dont les organisateurs possèdent une solide expérience.

Le Tour de France cycliste a au cours des années, changé plusieurs fois de sens. Le départ néanmoins fut toujours donné à Paris, et c'est également la Ville Lumière que « L'Aurore » a choisie pour donner l'envolée aux cyclotouristes, aux cycloportifs, aux anciens champions, et aux vélos et tandems munis d'un moteur auxiliaire.

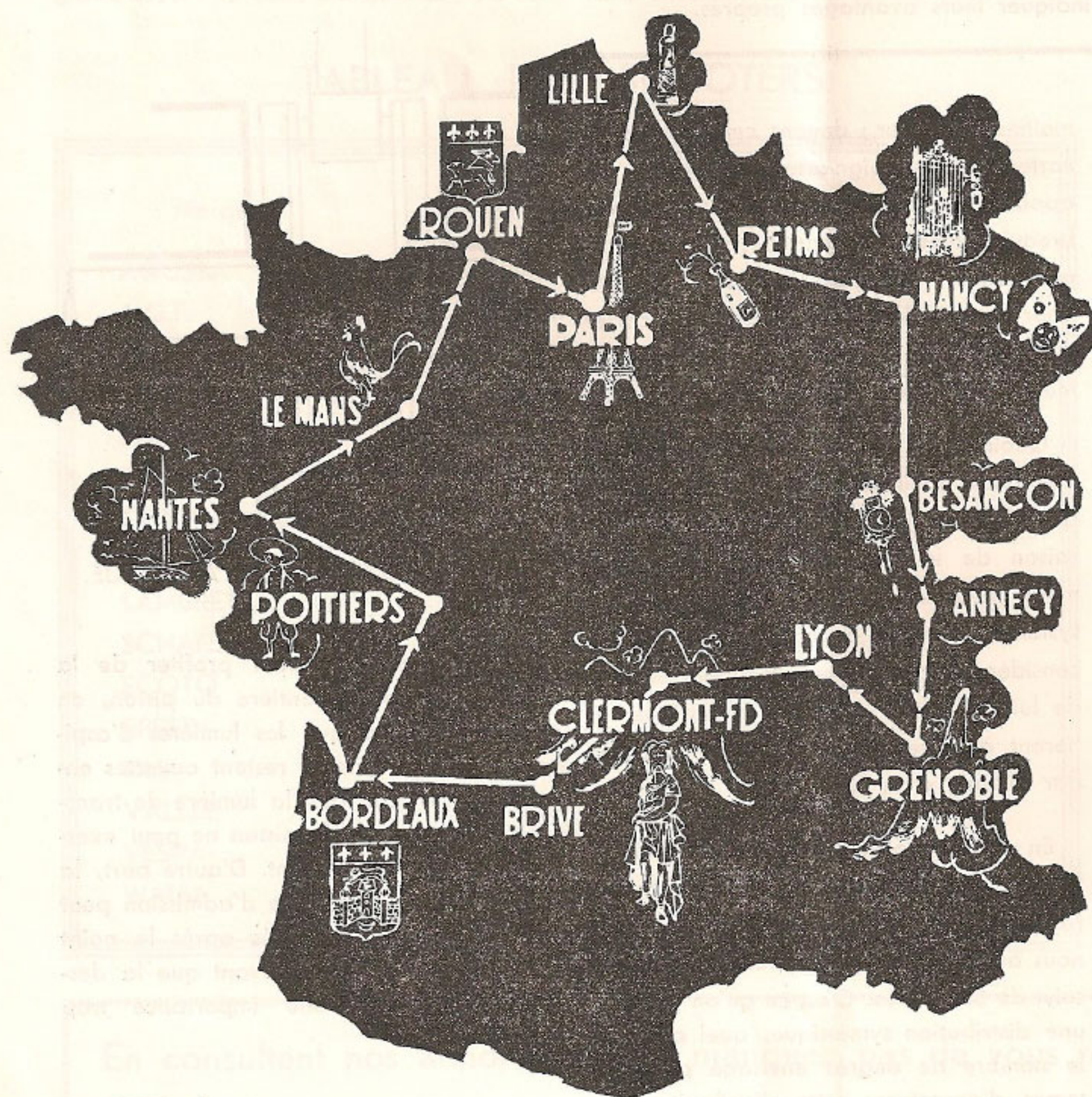
Deux règlements ont été élaborés, le premier se rapportant aux cyclotouristes, cycloportifs et anciens champions, le second à la catégorie des vélos et tandems à moteur auxiliaire.

Comme on le voit, le règlement n'a rien de commun avec celui du Tour de France cycliste, disputé entièrement en ligne ou contre la montre. Il s'agit surtout

ici, d'une épreuve de régularité qui aura pour théâtre le beau pays de France, mais aussi une épreuve technique, dont le principal enseignement sera de montrer à quel degré de résistance est arrivée la construction des moteurs auxiliaires pour vélos. Elle fera ressortir l'existence des catégories distinctes pour vélos courants et vélos construits spécialement, si réellement le grief que l'on fait aux vélos courants munis d'un moteur est réel.

Désireux aussi, de ne donner à leur épreuve le caractère propre d'une course, les organisateurs ont interdit les maillots et c'est là une bonne mesure, la combinaison de toile bleue donnant plus de signification encore à l'épreuve purement technique qu'est le premier Tour de France pour B.A.M.

Il n'est pas douteux que l'essai tenté par « Route et Piste » sera couronné de succès. Déjà en Belgique, l'engouement dans les diverses catégories est très grand. Il le sera aussi dans la catégorie vélos à moteur auxiliaire, parce que ceux-ci surtout, rencontrent beaucoup de scepticisme



### LES ETAPES :

- 19 août : Paris-Lille.
- 20 août : Lille-Reims.
- 21 août : Reims-Nancy.
- 22 août : Nancy-Besançon.
- 23 août : Besançon-Annecy.
- 24 août : Annecy-Grenoble.
- 25 août : Grenoble-Lyon.
- 26 août : Lyon-Clermont-Ferrand.
- 27 août : Repos à Clermont-Ferrand.
- 28 août : Clermont-Brive.
- 29 août : Brive-Bordeaux.
- 30 août : Bordeaux-Poitiers.
- 31 août : Poitiers-Nantes.
- 1 sept : Nantes-Le Mans.
- 2 sept : Le Mans-Rouen.
- 3 sept. : Rouen-Paris.



## Règlement du premier Tour de France pour vélos et tandems à moteur auxiliaire.

Art. 1. — Le Tour Cyclotouriste est ouvert aux bicyclettes et tandems à moteur auxiliaire de moins de 50 centimètres cubes.

Art. 2. — Il y aura trois catégories : 1) le vélo courant sur lequel on a adapté un moteur ; 2) le vélo construit spécialement ; 3) les tandems à moteur.

Art. 3. — La liste des partants sera en principe limitée à 50 participants.

Art. 4. — Il n'est demandé aucune licence au pilote, qui peut fort bien être licencié par ailleurs.

Art. 5. — La limite d'âge des pilotes est fixée entre 20 et 50 ans.

Art. 6. — Le départ des trois catégories aura lieu en même temps chaque jour.

Art. 7. — La moyenne kilométrique exigée est située entre 35 et 25 pour les étapes de plat et entre 30 et 20 pour les étapes de montagne. Toute arrivée en dessous de la moyenne limite inférieure entraînera l'exclusion de l'épreuve.

Art. 8. — Un quart d'heure après l'arrivée, les participants devront remettre leur vélo au parc fermé.

Art. 9. — Tout retard apporté à la remise des machines au parc pourra entraîner, après un avertissement, l'exclusion de l'épreuve.

Art. 10. — Toute aide apportée par un service organisé en cours de route peut entraîner également l'exclusion du Tour.

Art. 11. — Trois pièces de chaque machine seront poinçonnées l'avant-veille du départ : le cadre, les moyeux, le carter du moteur.

Art. 12. — Il est interdit aux participants de porter un short et un maillot de coureur. Tous les concurrents devront revêtir une combinaison de toile bleue d'un modèle qui sera indiqué aux pilotes.

Art. 13. — Le classement se fera par temps et chaque jour.

Art. 14. — Le jour de l'étape de repos à Clermont-Ferrand, il y aura deux épreuves :

- 1) Une épreuve de consommation avec un litre d'essence, avec une moyenne supérieure à 25 km./heure et une machine dont les pédales auront été enlevées ;
- 2) Une épreuve de freinage.

Art. 15. — A la suite de ces épreuves, le classement portera :

- 1) Sur la moyenne générale réalisée depuis le départ ;
- 2) Sur les points de bonification accordés de 0 à 50 pour l'épreuve de consommation ;
- 3) Sur les points de pénalisation infligés par l'épreuve de freinage, allant de 20 à 0.

Art. 16. — Une indemnité de 500 francs par jour est versée à chaque pilote à partir du cinquième jour.

auprès des usagers, quant aux performances réelles des moteurs à petites cylindrées.

Un « Tour de France », épreuve spectaculaire par excellence, est seule capable de démontrer les qualités des bicyclettes à moteur auxiliaire, les multiples possibilités de ce nouveau mode de locomotion, et si, après l'issue de cette grande épreuve internationale, la plupart des cyclistes n'adaptent pas un moteur à leur vélo, c'est parce qu'ils sont des purs qui font du cyclisme, uniquement dans un but d'éducation physique, ce qui évidemment est une intention fort louable et parfaitement compréhensible.

Nous croyons néanmoins que la plupart des cyclistes dits « utilitaires » sauront, après un périple à travers la France des principales marques de vélos à moteur auxiliaire, se faire une idée parfaite du progrès qui a été réalisé depuis quelques années. Ils verront le prix de revient de ces moteurs baisser et se mettre à la portée de tous. A ce moment, le moteur auxiliaire aura gagné sa bataille.

Espérons cependant que le « Tour de France pour vélomoteurs » ne dégénère pas en une quelconque lutte internationale, dont les journaux feront grand état en soulignant les performances des pilotes, à travers un prisme de prestige national. Ce qui importe avant tout, — et les organisateurs semblent l'avoir complètement compris — c'est que le meilleur émerge du lot des partants, et que l'épreuve soit disputée avec toute la régularité désirable, sans esprit nationaliste, sans chauvinisme.

« VELOMOTEURS » suit de près l'organisation de ce premier Tour de France pour vélos motorisés. D'après les premières informations qui nous sont parvenues, cinq B.A.M. belges pourraient participer à l'épreuve. Nous invitons par conséquent les firmes belges à ne pas tarder à nous envoyer l'inscription de leur marque.

Et meilleurs vœux de succès à « L'Aurore », à « Route et Piste 50 », ainsi qu'à « Pernod Fils » qui collabore à l'épreuve. Puisse leur tentative poser un premier jalon sur la voie du progrès du cyclisme motorisé, en France comme en Belgique.

VELOmoteurs.

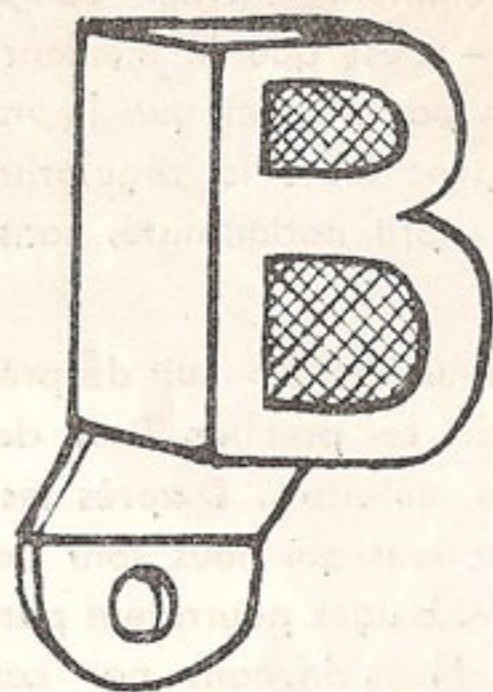


Dans le domaine des vélomoteurs...

## Un tour d'horizon.

**LE PRESTO-JLO :** L'industrie belge mérite une fois de plus le bon renom qu'elle s'est fait à l'étranger. Si elle ne dispose pas de moyens suffisants pour construire sur très grande échelle les moteurs de genres divers, elle possède néanmoins au plus haut degré cette vertu créatrice qui met notre pays en première ligne du progrès. Le moteur JLO, dont la renommée est faite, équipera des vélomoteurs construits entièrement en Belgique et dont la ligne épouse les formes les plus up to date. Le Presto-JLO, construit par la Firme Presto, 121, rue Gaucheret, Bruxelles, possède une gamme de lignes de cadres capable de satisfaire tous les goûts. C'est un vélomoteur qui rencontrera autant de succès, si pas plus, que ses devanciers.

**UNE IDEE PAS BETE DU TOUT :** Sur un vélomoteur Presto-JLO, nous avons remarqué un feu rouge réglementaire, constitué par la lettre B du pays d'origine et dont la cavité supérieure constitue le feu rouge permanent, tandis que la cavité inférieure fournit la signalisation « stop ». Vraiment, où l'œuf de Colomb peut se nicher ! Mais remarquons également comment le Belge parvient à utiliser à son avantage, les éventuelles restrictions et



obligations qui lui sont imposées. Le vélomoteur, engin populaire, ne devrait pas porter la lettre B. A voir la solution donnée à cette obligation, l'on serait tenté à en demander le maintien.

**A LA FOIRE DE MILAN :** Quelques nouveautés en vélomoteurs furent présentées à la récente Foire de Milan. Toutefois, il faut reconnaître que les modèles nou-

veaux ne tranchent pas sur la production courante et certains, comme le Roméo 38 (sur roue arrière) à galet d'entraînement, et le Atala (moteur Alpino), également à galet d'entraînement sur roue arrière, le premier placé sur le porte-bagage, le second dans le cadre, n'apportent réellement rien de neuf dans le domaine des vélomoteurs. Il n'en est pas de même du Taurus de 48 cc., fixé sous la selle et le Polenghi, 32 cc., placé sous le pédalier. Le premier atteindrait une vitesse horaire de 35 km. tout en ne consommant que 1 l. 3/4 aux 100 km. Il n'a pas l'aspect net que nous connaissons à plusieurs modèles actuellement présents en Belgique. Le second par contre possède un embrayage par pédale, mais l'ensemble général rappelle le Mosquito.

**A LA FOIRE DE BALE :** Peu de vélomoteurs étaient présentés à la Foire de Bâle et, par conséquent, rien de transcendant. Cinq Vélosolex étaient exposés, 4 Cucciolo, 2 Comodos et 1 Alpino, ce dernier moteur équipant le vélomoteur Pluss. Comme on le sait, le Vélosolex est construit par Hispano-Suiza en Suisse. Voilà une marque qu'il nous serait agréable de voir apparaître en Belgique.

**LE RESERVOIR DU BERINI :** Sait-on que le Bérimini a été conçu de manière à éviter à l'utilisateur la cruelle constatation d'une panne d'essence. Le réservoir vide contient toujours une réserve permettant de gagner la pompe d'essence la plus proche. Heureuse innovation qui gagnerait à être généralisée.

**NOUVELLES SPORTIVES D'ITALIE :** A l'épreuve de régularité, disputée le 14 mai dernier à Naples, les résultats étaient les suivants dans la catégorie des moins de 50 cc. :

1. Mosquito 38 cc. : 0 points de pénalisation.
2. Cucciolo 48 cc : 3 p. de pénalisation.
3. Motom 48 cc : 6 p. de pénalisation.
4. Motom 48 cc. : 9 p. de pénalisation.
5. Mosquito 38 cc.: 12 p. de pénalisation.
6. Mosquito 38 cc.: 27 p. de pénalisation.

**LE NOMBRE DE MOTOS DANS LE MONDE :** On entend souvent juger du nombre d'utilisateurs, suivant des bases peu sûres. Ainsi, tout le monde admettrait que le nombre de motocyclistes a augmenté de 1938 à 1949. Or, rien n'est plus inexact. Des statistiques publiées par le « Mac Graw Hill International Corporation » démontrent qu'il y a dans le monde 352.000 motos de moins, soit 2.397.500 en 1938 et 2.045.500 en 1949. En Belgique, le nombre de motos aurait augmenté de 24.500 unités, mais en France par contre il aurait diminué de 151.000 unités. Il s'agit bien effectivement de motocyclettes, et non pas de vélomoteurs dont les statistiques ne sont pas encore connues.

**EN SUEDE :** Le moteur Poulain circule en Suède et est représenté par un de nos compatriotes, M. René Robert, de la Firme Belgimex, Runebergsgatan, 12, Stockholm. Le moteur Poulain s'appelle en suédois, le moteur Fölet, ce qui est la traduction littérale.

**AU SALON PARISIEN DES INVENTEURS :** Le concours Lépine attire également l'attention sur les recherches dans le domaine des vélomoteurs. Diverses inventions furent présentées, se rapportant spécialement aux fourches élastiques et aux béquilles pour vélomoteurs. Rien de remarquable n'est à retenir.

**UN NOUVEAU MOTEUR ALLEMAND :** LE « IMME » : Un nouveau moteur de 99 cc. a été construit par l'ingénieur Riedel d'Immenstadt. Il s'agit d'un deux temps horizontal, alésage de 52 mm., course 47 mm., muni d'un carburateur Bing ou Amal, équipé d'un volant magnétique et développant 4,5 CV. à 5.000 tours-min. Ce moteur forme une masse aérodynamique complètement fermée. Son embrayage et son changement de vitesses sont remarquables, entièrement réalisés au moyen de roues dentées à encoches intérieures. Ces roues dentées sont entraînées au moyen de billes, déplacées au moyen d'un axe de forme spéciale.



REVELATIONS . . .

## Un moteur auxiliaire peu ordinaire

Dans le premier numéro de notre revue « VELOmoteurs », nous lançons l'information qu'un moteur de 18 cc. de cylindrée était à l'étude. Notre information, pour être prématurée était néanmoins rigoureusement exacte, comme le confirme maintenant la réalisation de ce moteur, présentée à la Foire de Francfort. Bien plus, si nous formulions dans la revue de janvier, quelque incrédulité au sujet de la réalisation pratique de ce genre de moteur, force nous est de constater à présent, à la lumière des précisions techniques qui nous sont connues, que le moteur de 18 cc. est un fait, un fait incroyable mais tangible. Le moteur est réalisé. Mieux, il est vendu à raison de 129 D.M. (ce qui le met à la portée de toutes les bourses) et nous semble pouvoir révolutionner toute la technique du vélo à moteur auxiliaire. De quoi s'agit-il en somme ?

Le Lohmann, car tel est le nom de ce moteur phénomène, a été réalisé par les Lohmann-Werke de Bielefeld. C'est un moteur qui rompt définitivement avec tous les modèles antérieurs existants. Sa cylindrée, il n'est pas inutile d'y insister, est de 18 cc., soit à peu de chose près la contenance de 6 dés à coudre ! La course du piston est de 28 mm. !!

On a annoncé de divers côtés qu'il s'agissait d'un moteur Dielsel, or, cela n'est pas tout-à-fait exact. Si dans ce moteur aucune installation électrique d'allumage n'existe, l'auto-allumage étant obtenue par un très haut taux de compression de 1 : 40, il ne comporte pas d'injecteur de gasoil, organe particulièrement délicat dans les moteurs Diesel. Un carburateur d'un type des plus simples équipe le moteur.

Quelle est donc la solution extraordinaire qui a permis de concevoir un moteur d'une cylindrée de 18 cc. à auto-allumage et développant une puissance de 0,6 CV. ? Nous allons, dans le cadre de cet article tenter de lever le voile de

ce mystère. Nous disons bien tenter, car nous ne pouvons qu'émettre des considérations purement techniques, le moteur n'existant pas encore en Belgique et n'ayant donc pas en juger en pratique.

Le bloc moteur se présente d'une façon particulièrement propre et élégante par ses lignes (fig. 1). Il s'adapte sous le pédalier. Le moteur faisant 5.000 tours à la minute, une démultiplication est prévue, transmettant l'entraînement à la roue arrière du vélo, par un galet strié. Un levier placé près du moteur permet le débrayage.

Il pèse 5 kg. 500 et permet une vitesse de 25 km. en palier. Sa puissance, comme nous le disons plus haut, est de 0,6 CV., donc tout-à-fait suffisante pour fonctionner comme moteur auxiliaire, ce qui permettrait de gravir des côtes de 6 % sans pédaler.

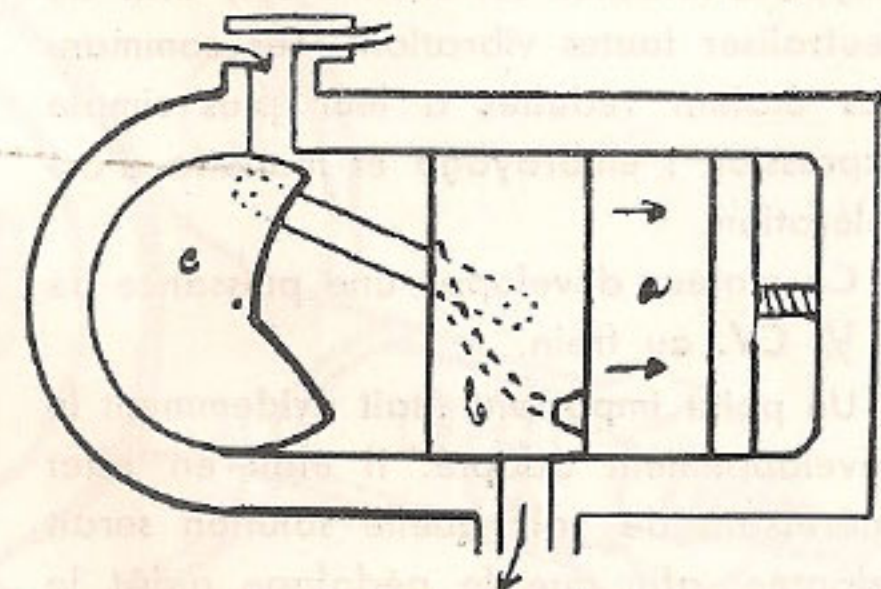
Le mélange air et vapeur d'essence (de gasoil, de pétrole lampant au besoin) et introduit dans le carter est dispersé mécaniquement (c). Le mélange n'est pas conduit vers la chambre de combustion par des canaux indépendants du cylindre (comme dans les moteurs 2 temps ordinaires) mais poussé par deux rampes faites dans le corps du piston (b) (ce qui assure un graissage permanent) vers la chambre de combustion (a) où, par la chaleur engendrée par une forte compression (1 : 40) le mélange s'enflamme de lui-même, sans l'aide d'aucune étincelle. L'allure élevée du moteur entretient une température optimale. L'admission mécanique des gaz

assure une régularité parfaite dans l'explosion. L'échappement est direct.

Tel quel, ce moteur est déjà extraordinaire, mais il y a mieux. Il est muni d'un changement de vitesse, non pas mécanique, mais exclusivement thermique, produit par le moteur lui-même et permettant de passer graduellement d'une allure de 25 km. à celle de 5 km. à l'heure.

Ce changement d'allure est obtenu par la variation, par commande par câble au guidon, du volume de la chambre de combustion, volume diminuant ou augmentant la compression et par conséquent l'allure de rotation.

Un ralenti surprenant est ainsi obtenu !



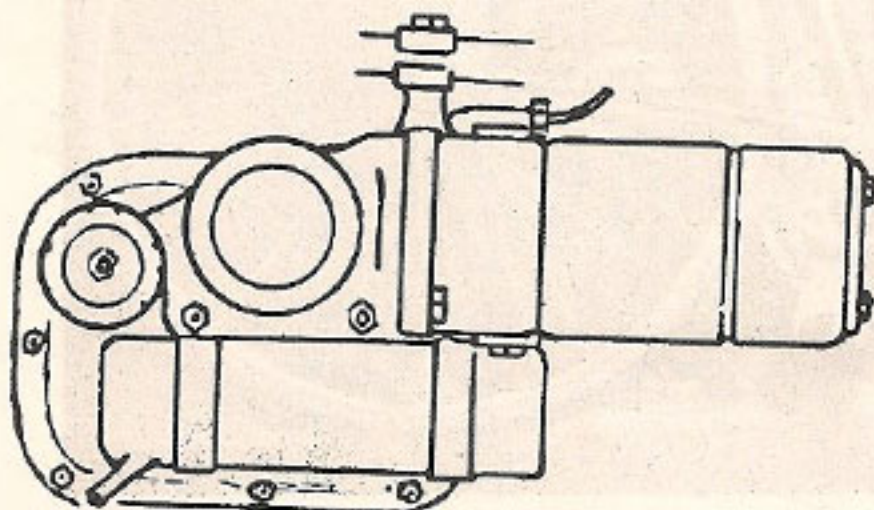
Explication théorique !

Dans la figure 2 nous nous évertuons à donner une explication théorique — et nous insistons sur ce fait — du travail du moteur Lohmann. Comme l'on pourra s'en rendre compte par ces quelques considérations, le moteur décrit possède une courbe de rendement régulière, due à la possibilité de variation du taux de compression, ce qui lui donne, sur les moteurs 2 temps ordinaires, un très sensible avantage.

Le Lohmann est un moteur remarquable, non seulement parce qu'il néglige toute installation électrique, qu'il utilise tous les carburants, qu'il est d'une consommation extrêmement réduite (0,75 litre aux 100 km. !) et qu'il est d'un prix de revient très bas, mais surtout parce qu'il ouvre dans le domaine des moteurs des horizons nouveaux et qu'il apporte la preuve, qu'en ce qui concerne le moteur à adopter aux vélos, le dernier mot n'est pas encore dit.

C'est un moteur qui n'est ni Diesel, ni Otto, mais une solution intermédiaire par laquelle la motorisation des bicyclettes peut être considérée sous un autre angle.

MAIREAL.



Aspect extérieur du moteur de 18 cm3.



Sur l'anneau de bois du Vél' d'Hiv' bruxellois.

## Une expérience intéressante

A l'occasion de l'arrivée du Tour de Belgique des professionnels, le dimanche 21 mai dernier, M. Groscol, Directeur commercial de la S. A. Westraco, avait projeté de faire disputer par deux coureurs cyclistes, un match poursuite de 5 km. sur vélomoteurs Lutz. A cette intention, il avait réuni au Palais des Sports, quelques amis et journalistes, à l'effet de faire une démonstration des possibilités du cyclisme motorisé de compétition.

Disons avant tout que le moteur Lutz, bien connu de nos lecteurs, et possédant une cylindrée de 50 cc., avait été monté sur un vélo de piste. L'ensemble pesait au total 17 kg., soit 7 kg. pour le vélo, 7 kg. pour le moteur et 3 kg. d'accessoires.

A noter que le moteur était fixé au moyen d'attaches sur silent-blocs, afin de neutraliser toutes vibrations. Les commandes étaient réduites à leur plus simple expression : embrayage et manette d'accélération.

Ce moteur développe une puissance de  $1 \frac{1}{4}$  CV. au frein.

Un point important était évidemment le développement adopté. Il était en effet intéressant de voir quelle solution serait adoptée, afin que le pédalage aidât le moteur, dont la vitesse est stabilisée à 50 km. à l'heure. Le développement du vélo était de  $26 \times 6$ , c'est-à-dire un pignon de 26 dents à l'avant et de 6 dents à l'arrière. Un tour de pédale faisait par conséquent avancer le vélo de 9 m. 27. Le moteur était équipé d'une roue dentée de 18 dents, à l'arrière, au lieu des 40 dents des vélomoteurs ordinaires.

Quel était le résultat de l'essai ? Le résultat était formidable. Immédiatement, le coureur pourtant peu habitué à ce genre de coursier, prit de la vitesse et tournait sur l'anneau du vélodrome à une vitesse de 70 km. à l'heure. Aux 50 km. à l'heure de vitesse constante du moteur, le pédalage venait d'ajouter 20 km. à l'heure supplémentaires, ce qui est énorme.

Et pourtant, il ne s'agit pas là des développements optima que l'on pourrait envisager. Ajoutons encore que rien n'a été modifié au vélo de piste, ni renforcements, rien, sauf l'addition d'un moteur 2 temps Lutz.

Ce fut une séance préliminaire à la course du dimanche 21 mai 1950.

Ce jour-là, alors que le public attendait pour acclamer le vainqueur du Tour de Belgique professionnels, deux coureurs

prirent possession de la piste, montés sur des vélos munis d'un moteur Lutz, pour disputer un match de poursuite, sur 15 tours. Un public silencieux suivit avec intérêt cette démonstration de folle vitesse qui se termina par la victoire de Ernest Thijssen ayant couvert les 15 tours en 3' 18" 3, soit à une moyenne de 75 à 80 km. à l'heure. L'autre coureur, Robert Naeye, termina à 15 mètres.

La preuve a été fournie que le vélo de piste peut recevoir, sans aucun inconvénient, l'adjonction d'un moteur auxiliaire qui triple la vitesse du cycliste. Nous n'avons qu'un regret, c'est que la tentative ait été faite par des coureurs profes-

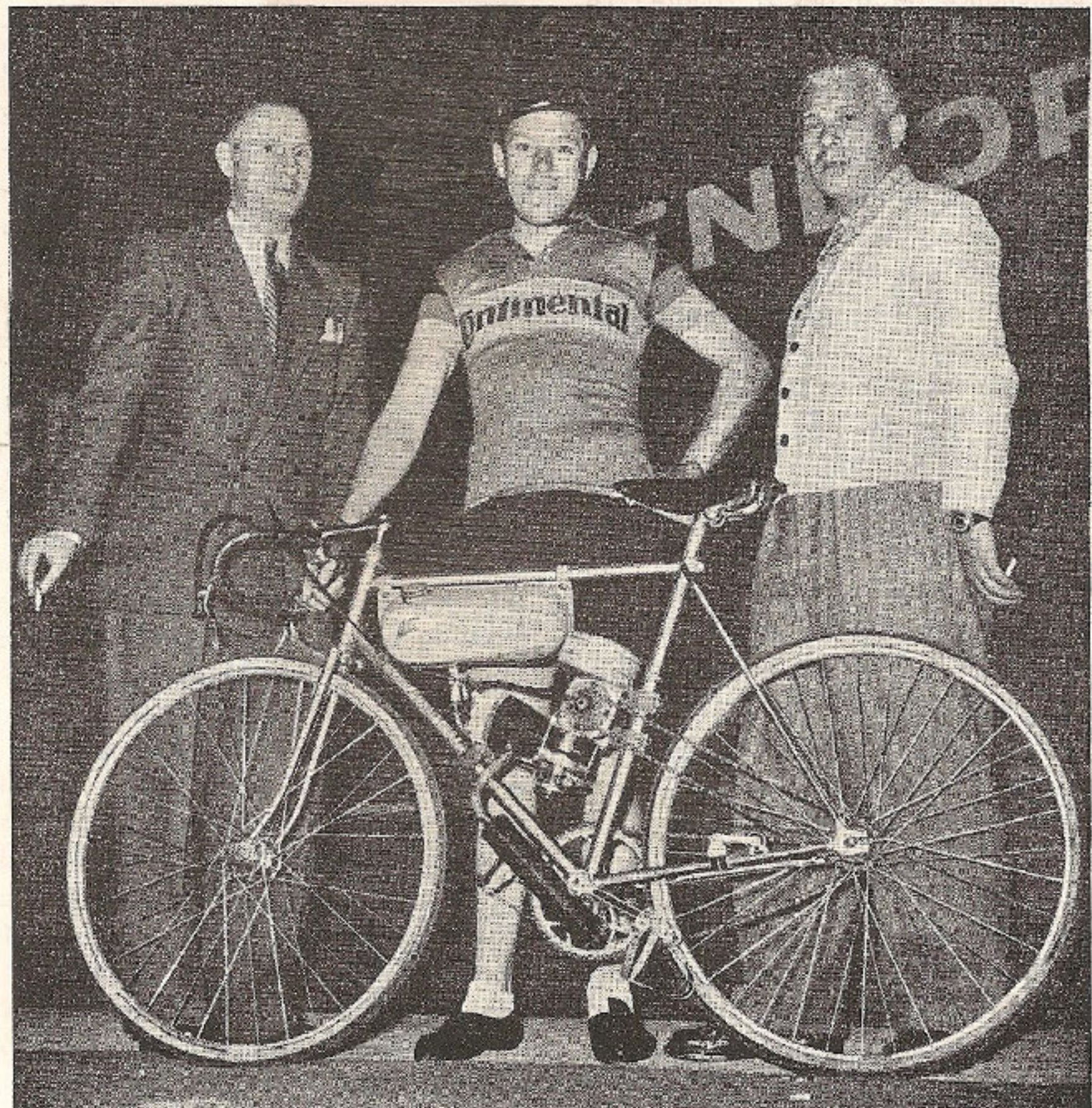
sionnels. Nous eussions préféré voir des amateurs — des cyclistes purs — faire l'expérience, car vis-à-vis du public il subsistera toujours une certaine réticence. Il faudrait prouver publiquement que le moteur auxiliaire est un outil d'utilité insoupçonnée, non seulement à la portée des coureurs cyclistes, mais surtout destiné aux cyclistes utilitaires, à tous ceux qui utilisent jusqu'à présent un vélo, mais qui pourront accroître le rendement de celui-ci, par l'adjonction d'un moteur.

Cela, un coureur professionnel ne saura jamais le démontrer, fut-il un Coppi.

Quoi qu'il en soit, M. Groscol a eu la louable initiative de prendre les devants et de montrer à un public sportif, les possibilités — que disons-nous — un aspect seulement des possibilités du vélomoteur.

Il reste à montrer encore de nombreux autres avantages, qui ne sont pas exclusivement du domaine de la vitesse, et qui font du vélomoteur et de la bicyclette à moteur auxiliaire, le véhicule léger de l'avenir.

VELOmoteurs.



M. Adolphe Groscol, Directeur commercial de la S.A. Westraco, le vélo équipé d'un moteur Lutz de 50 cc., le coureur Robert Naeye et son mentor.



# La simplicité dans la carburation.

Nous avons déjà eu l'occasion de parler brièvement dans cette revue, du moteur INKARETTE, d'origine allemande et présenté en Belgique par M. Marchant, 25, rue Saint-Georges, Bruxelles. Outre son volume réduit et son silencieux, nous avons, à la pratique, pu apprécier les qualités maîtresses de ce moteur, qualités que nous pouvons résumer par : puissance, facilité d'accélération, consommation réduite, facilité de débrayage. Il était un point sur lequel nous aimions revenir, car le détail nous avait frappé. C'était le modèle inédit de son carburateur.

Le carburateur Knecht qui équipe le moteur Inkarette, se présente dans un boîtier rectangulaire, épousant la forme du moteur. En enlevant le couvercle de ce boîtier, l'on découvre comme seul carburateur un tube muni d'un pavillon de prise d'air (fig. 1). Ce pavillon possède un filtre que nous n'avons pas reproduit sur la figure ci-contre et qui ne demande aucune description, celui-ci étant d'un modèle courant, choisi parmi les plus efficaces.

Le carburateur en lui-même n'est constitué que par une tubulure d'amenée de carburant, terminée par le gicleur. Le tout placé horizontalement, en regard de la lumière d'admission du cylindre d'une part et de deux trous d'arrivée d'air d'autre part.

De l'autre côté du tube coulisse un boisseau commandé par câble à la manette de guidon. Ce boisseau contient un pointeau se mouvant lui-même dans le boisseau, poussé par un ressort à boudin.

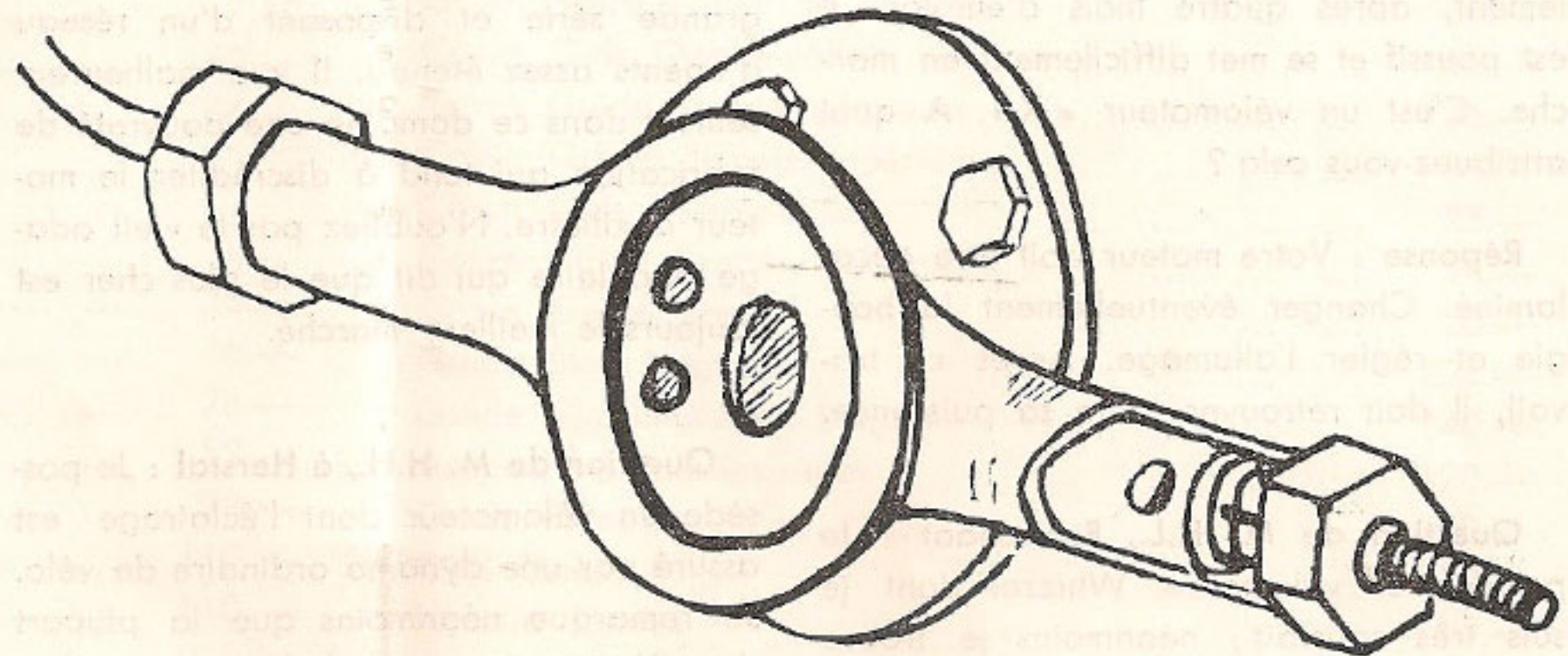


Fig. 1. — ASPECT EXTERIEUR DU CARBURATEUR (FILTRE ENLEVE).

En couissant dans le tube, le piston peut obturer un grand orifice de prise d'air.

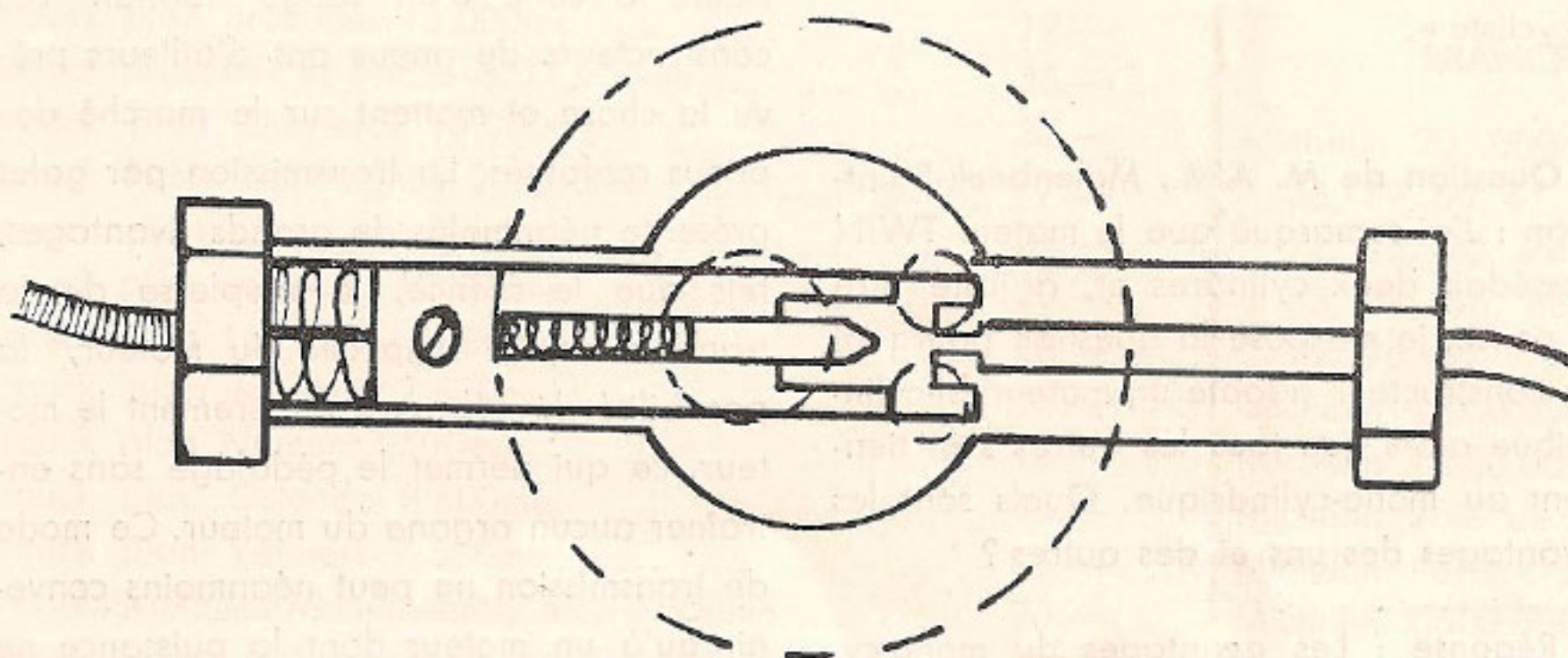
Que se passe-t-il, la manette d'accélération étant complètement fermée ? A la dépression dans le cylindre, l'appel de carburant déplace légèrement le pointeau et ce dernier découvre une petite ouverture d'air (fig. 2). Le mélange est riche et permet un démarrage dans d'excellentes conditions. Au fur et à mesure que s'ouvre

la manette d'accélération, le pointeau découvre le gicleur, mais en même temps l'arrivée d'air, à tel point qu'à fond de course, le débit de carburant, réglé par le calibrage du gicleur, est optimum tandis que l'arrivée d'air l'est aussi, produisant ainsi un mélange économique et ju-

dicieusement dosé par la dépression du cylindre. Le carburateur décrit a 76 mm. de long sur 28 mm. de large. Dans son boîtier il se trouve parfaitement à l'abri des poussières et des chocs. C'est un organe de moteur auxiliaire vraiment bien conçu.

Ce carburateur allie la simplicité de construction et l'efficacité dans le travail. Vraiment, à le voir monté sur le moteur, l'on se demande comment un engin aussi simple et aussi petit, peut donner entière satisfaction à l'emploi.

La preuve en est cependant faite. Le carburateur Knecht qui équipe l'Inkarette constitue un des organes les plus remarquables de ce moteur. Nous ne disons pas le seul organe remarquable, car le moteur Inkarette mérite que l'on fasse plus ample connaissance avec lui, dans une des prochaines chroniques.



(Fig. 2. ... PRINCIPE DU FONCTIONNEMENT.

LE FURETEUR.



## Courrier Technique

A la demande de plusieurs de nos lecteurs, nous avons ouvert cette rubrique, alimentée par nos lecteurs, et dans laquelle il sera répondu chaque mois aux questions qui nous seront posées, au sujet de la technique du vélomoteur.

**Question de M. L.A. à Anderlues :** Mon vélomoteur, lorsqu'il était neuf, grimait allègrement toutes les côtes. Actuellement, après quatre mois d'emploi, il est poussif et se met difficilement en marche. C'est un vélomoteur « X ». A quoi attribuez-vous cela ?

**Réponse :** Votre moteur doit être décalaminé. Changer éventuellement la bougie et régler l'allumage. Après ce travail, il doit retrouver toute sa puissance.

**Question de M. H.L., Brasschaat :** Je possède un vélomoteur Whizzer dont je suis très satisfait ; néanmoins je trouve qu'il n'est pas encore assez puissant ni assez rapide. Dois-je forcément m'orienter vers la moto pour obtenir une vitesse plus grande ?

**Réponse :** Il est évident que si vous recherchez la vitesse pure, un vélomoteur ne peut vous donner entière satisfaction. Il existe cependant des motorettes, appelées encore vélomoteurs, dont la puissance au frein atteint 6 CV. et qui peuvent atteindre les 90 km. à l'heure, tout en ayant des reprises convenables. Ce genre de machine procure des joies qu'ignorent la plupart des possesseurs de grosses motos.

**Question de M. J.E., Bruxelles :** Je lis avec plaisir votre intéressante revue et je me suis décidé à acheter un vélomoteur. Malheureusement je ne sais lequel choisir. Voulez-vous m'aider à ce sujet ?

**Réponse :** Ceci dépend de beaucoup de choses. Premièrement l'usage que vous comptez en faire. Deuxièmement, la vitesse moyenne que vous désirez atteindre et, enfin, et non le facteur principal, la somme que vous vous proposez de

consacrer à votre achat, quoique ce dernier élément ne devrait intervenir que pour fixer votre choix dans la catégorie envisagée, c'est-à-dire que si l'usage auquel vous destinez l'engin nécessite l'achat d'un vélomoteur de grosse cylindrée, vous vous exposeriez à des déboires en achetant un vélo à moteur auxiliaire et ceci nous semble être la forme la plus évoluée en vélomoteurs. Il y a lieu de se tenir à une marque sérieuse, construite en grande série et disposant d'un réseau d'agents assez étendu. Il y a malheureusement dans ce domaine une pauvreté de fabrication qui tend à discréditer le moteur auxiliaire. N'oubliez pas le vieil adage populaire qui dit que le plus cher est toujours le meilleur marché.

**Question de M. H.H., à Herstal :** Je possède un vélomoteur dont l'éclairage est assuré par une dynamo ordinaire de vélo. Je remarque néanmoins que la plupart des vélomoteurs prennent le courant électrique nécessaire à l'éclairage, directement au volant magnétique. Y-a-t-il quelque inconvénient pour moi d'en faire de même ? Mon vélomoteur est équipé d'un volant magnétique Bosch.

**Réponse :** Les volants magnétiques qui possèdent une borne pour la prise de courant pour l'éclairage sont conçus spécialement à cet effet. Nous ne voyons pas l'avantage réel que vous pourriez en retirer, surtout si vous possédez déjà une dénamo normale. Celle-ci, en cas de panne du moteur, la nuit, vous servira à assurer votre éclairage lors de votre marche « cycliste ».

**Question de M. A.M., Molenbeek-Saint-Jean :** J'ai remarqué que le moteur TWIN possédait deux cylindres et, à juste titre je pense, je me pose la question pourquoi un constructeur adopte un moteur bi-cylindrique alors que tous les autres s'en tiennent au mono-cylindrique. Quels sont les avantages des uns et des autres ?

**Réponse :** Les avantages du mono-cylindre sautent aux yeux : simplicité, prix

de revient inférieur et mise au point simplifiée. Le bi-cylindre a un couple plus régulier, pour autant que les temps du moteur soient décalés, ce qui n'est pas le cas du « Twin ». Les raisons qui ont poussé « Twin » à monter un bi-cylindre semblent être surtout d'ordre commercial.

Néanmoins, le « Twin » possède d'incontestables avantages sur le mono-cylindre. D'abord l'explosion a lieu dans les deux cylindres à la fois et ceux-ci étant opposés l'un à l'autre, la réaction s'annule. D'autre part, les cylindres étant plus petits, le dessin du moteur a pu être fait plus étroit, ce qui convient particulièrement bien au vélomoteur.

**Question de M. M.R., Hermalle-sous-Argenteau :** Je désire acheter un moteur auxiliaire à adapter sur mon vélo et mon choix s'est arrêté sur le moteur « X ». Toutefois, l'entraînement se fait par galet et ce système ne me plaît pas car il me semble qu'il présente de nombreux défauts. Est-ce exact ?

**Réponse :** Les deux défauts que l'on reproche ordinairement au moteur à galet d'entraînement sont : l'usure prématurée du pneu et le fait qu'il patine par temps de pluie. Ces deux défauts sont presque inexistantes si le placement du moteur est bien fait et si l'on respecte les instructions données par le constructeur. L'usure du pneu n'est presque pas supérieure à celle d'un usage normal. Les constructeurs de pneus ont d'ailleurs prévu la chose et mettent sur le marché des pneus renforcés. La transmission par galet présente néanmoins de grands avantages, tels que le silence, la souplesse de la transmission, la simplicité du moteur, la possibilité de débrayer entièrement le moteur, ce qui permet le pédalage sans entraîner aucun organe du moteur. Ce mode de transmission ne peut néanmoins convenir qu'à un moteur dont la puissance ne dépasse pas un cheval.



# CARTES, GUIDES, BROCHURES POUR TOURISTES

vendus au siège social

10 % de réduction aux membres motoristes.

## AFRIQUE :

Michelin 3.000.000me, n. 182 ... .. fr. 40.—

## ALLEMAGNE :

Michelin 1.000.000me, n. 162 ... .. 20.—

Michelin 200.000me, n. 202, 203, 204, 205, 106 ... 20.—

Girault-Gilbert 425.000me, n. 11 ... .. 40.—

Derouck 2.000.000em, n. 36 ... .. 7.50

Kümerly-Frey 500.000me ... .. 60.—

Kümerly-Frey 1.000.000me ... .. 66.—

## BELGIQUE :

Michelin 200.000me, n. 1, 2, 3, 4 ... .. 20.—

Girault-Gilbert 600.000me, n. 1 ... .. 16.—

Girault-Gilbert 320.000me ... .. 28.—

Girault-Gilbert 320.000me ... .. 52.—

Girault-Gilbert (chemin de fer) ... .. 22.—

Girault-Gilbert (chiffonnable) ... .. 110.—

Girault-Gilbert (néoperca) ... .. 110.—

Girault-Gilbert n. 32 (néoperca) ... .. 200.—

Girault-Gilbert n. 33 (néoperca) ... .. 200.—

Derouck 350.000me routière ... .. 15.—

Derouck prov. Anvers 100.000me ... .. 15.—

Derouck prov. Brabant 100.000me ... .. 15.—

Derouck prov. Flandre Occid. 100.000me ... .. 15.—

Derouck prov. Orientale 100.000me ... .. 15.—

Derouck prov. Hainaut 100.000me ... .. 15.—

Derouck prov. Liège 100.000me ... .. 15.—

Derouck littoral 50.000me ... .. 18.—

Derouck prov. Namur 100.000me ... .. 18.—

Derouck prov. Luxembourg 100.000me ... .. 18.—

Derouck plan Anvers 15.000me ... .. 30.—

Derouck plan Bruges 10.000me ... .. 15.—

Derouck Bruxelles en poche 15.000me ... .. 30.—

Derouck Guide Bruxelles 10.000me ... .. 15.—

Derouck plan Bruxelles 15.000me ... .. 12.—

Derouck Bruxelles et banlieue 17.500me ... .. 25.—

Derouck plan Charleroi 15.000me ... .. 30.—

Derouck Forêt de Soignes 20.000me ... .. 7.50

Derouck plan Gand 15.000me ... .. 27.—

Derouck plan de Liège 10.000me ... .. 20.—

Derouck plan Louvain 10.000me ... .. 15.—

Derouck plan Malines 7.500me ... .. 15.—

Derouck plan Namur 7.500me ... .. 15.—

Derouck plan Ostende 8.500me ... .. 15.—

Derouck plan Verviers 7.500me ... .. 15.—

Derouck Bruxelles Monumental, au 10.000me ... .. 20.—

Derouck Belgique Automobile, au 350.000me ... .. 15.—

Cosyn Guide d'Anvers ... .. 40.—

Cosyn Guide Amblève ... .. 25.—

Cosyn Guide Haute Ardenne ... .. 25.—

Cosyn Gids Belgische Ardennen ... .. 45.—

Cosyn Guide Bruxelles ... .. 40.—

Cosyn Guide Bruxelles-Forêt ... .. 29.—

Cosyn Guide Chimay ... .. 14.—

Cosyn Guide Durbuy ... .. 8.50

Cosyn Guide Liège ... .. 36.—

Cosyn Guide vallée de la Meuse ... .. 40.—

Cosyn Guide vallée de l'Ourthe ... .. 36.—

Cosyn Gids Ourthe-vallei ... .. 25.—

Cosyn Guide Semois inférieure ... .. 36.—

Cosyn Guide Semois supérieure ... .. 36.—

Cosyn Gids Semois-vallei ... .. 25.—

Cosyn Guide Sentiers Ardennais ... .. 14.—

Cosyn Guide Spa ... .. 25.—

Guide Bleu Belgique ... .. 225.—

Guide Girault-Gilbert Belgique ... .. 140.—

Anspach Guide Bruxelles ... .. 120.—

Guide Esneux ... .. 20.—

Gids Esneux ... .. 10.—

Histoire Esneux ... .. 15.—

## BENELUX :

Derouck n. 43, 600.000me ... .. 10.—

Falk, 500.000me ... .. 58.—

## CONGO BELGE :

Derouck 4.000.000me ... .. 20.—

## ESPAGNE :

Michelin 400.000me, n. 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 ... .. 20.—

Michelin 1.000.000me, n. 38, 39 ... .. 20.—

## FRANCE :

Michelin 200.000me, n. 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 87, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97 ... .. 14.—

Michelin 1.000.000, n. 98, 99 ... .. 14.—

Michelin 1.000.000me, n. 98, 99 ... .. 28.—

Michelin Voie de la Liberté, 105 ... .. 14.—

Michelin Paris cycliste, 120 ... .. 28.—

Michelin 2.500.000me, Grandes routes ... .. 6.—

Michelin France atlas ... .. 32.—

Michelin Guide France ... .. 130.—

Michelin plan Toulouse ... .. 32.—



Michelin plans Pau, Nîmes, Vichy, Annecy, Montpellier,, Clermont-Ferrand	16.—
Michelin Guide Vosges et Alsace	45.—
Michelin Guide Auvergne	27.—
Michelin Guide Châteaux Loire	45.—
Michelin Guide Savoie	45.—
Michelin Guide Gorges Tarn	45.—
Michelin Guide Dauphiné	45.—
Michelin Guide Provence	55.—
Michelin Guide Côte d'Azur	45.—
Michelin Guide Jura	55.—
Michelin Guide Pyrénées	30.—
Michelin Guide Paris	45.—
Michelin Camping Canoë, au 1.000.000me	14.—
Michelin Ski, au 200.000me	28.—
Michelin Guide Bretagne	60.—
Michelin Guide de Paris à la Côte d'Azur	45.—
Taride 250.000me, n. 1, 1bis, 2, 3, 4, 5, 5bis, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 14bis, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25	20.—
Taride 1.000.000me, n. 76, 77	20.—
Taride 2.000.000me, n. 90	15.—
Taride 800.000me, n. 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97	12.—
Cosyn Guide Givet	25.—
Cosyn Guide Ardennes françaises	36.—
Cosyn Guide Sedan	25.—
Anspach Guide Paris	120.—
Guide Cyclotouriste (F.F.C.T.)	45.—
Devries-Brouwers, le Jura, 50.000me, 1, 2, 3, 4	60.—

#### GRANDE-BRETAGNE :

Derouck 1.500.000me	7.50
Géographia Pays de Galle	30.—
Géographia Ecosse	30.—
Géographia Grande-Bretagne	30.—
Géographia Iles Britanniques	30.—

#### G.-D. LUXEMBOURG :

Michelin 200.000me, n. 8	15.—
Girault-Gilbert 200.000me, n. 8	45.—
Derouck 100.000me, n. 64	20.—
Cosyn Guide Luxembourg G.-D.	75.—
Cosyn Guide Luxembourg Ville	36.—
Cosyn Guide Clervaux	25.—
Cosyn Guide Mondorf-Thionville	36.—
Cosyn Guide Haute-Sûre	25.—

#### HOLLANDE :

Michelin 200.000me, n. 1, 5, 6	20.—
Michelin Paris-Bruxelles-Amsterdam	10.—
Derouck Belgique-Hollande	10.—

#### ITALIE :

Devries-Brouwers 1.000.000me	66.—
------------------------------	------

#### MAROC :

Michelin n. 151, 2.000.000me	20.—
Michelin n. 170, 100.000me	20.—
Michelin n. 171, 100.000me	20.—

#### NORVEGE :

Michelin 800.000me	11.—
--------------------	------

#### PORTUGAL :

Shell	25.—
-------	------

#### SUISSE :

Michelin 200.000me, n. 21, 23, 24, 26	20.—
Hallwag 350.000me	45.—
Taride 400.000me	20.—
Devries-Brouwers 400.000me	38.—
Devries-Brouwers 300.000me	55.—
Shell 333.3333me	51.—

#### TYROL :

Devries-Brouwers 500.000me	58.—
----------------------------	------

#### YUGOSLAVIE :

Devries-Brouwers 500.000me	58.—
----------------------------	------

#### BROCHURES ET OUVRAGES CYCLOTOURISTIQUES :

Cycliste 100 %, par M. R. Chesal	16.—
Le Cœur et le Tour de France, par M. R. Chesal	45.—
Vade Mecum Province Antwerpen	30.—
Code de la Route, par D. F. A.	30.—
Wegcode, door D. F. A.	30.—
« Cyclotouring », abonnement	50.—
« Vélocoteurs », abonnement	50.—
Jef Scherens, door A. Van den Broeck	38.—

#### DIVERS :

Insigne L.V.B. pour boutonnière	fr. 7.50
Fanion L.V.B. pour vélocoteurs	7.50
Plaquette L.V.B. pour vélocoteurs	25.—
Lunette pour vélocoteur	2.—

COMMANDES : Verser le montant correspondant à la commande au compte chèques postaux 39.000 de la Ligue Vélocipédique Belge, 8, place des Martyrs, Bruxelles.

Indiquer au dos du bulletin le motif du versement.

## POURQUOI SE FEDERER ?

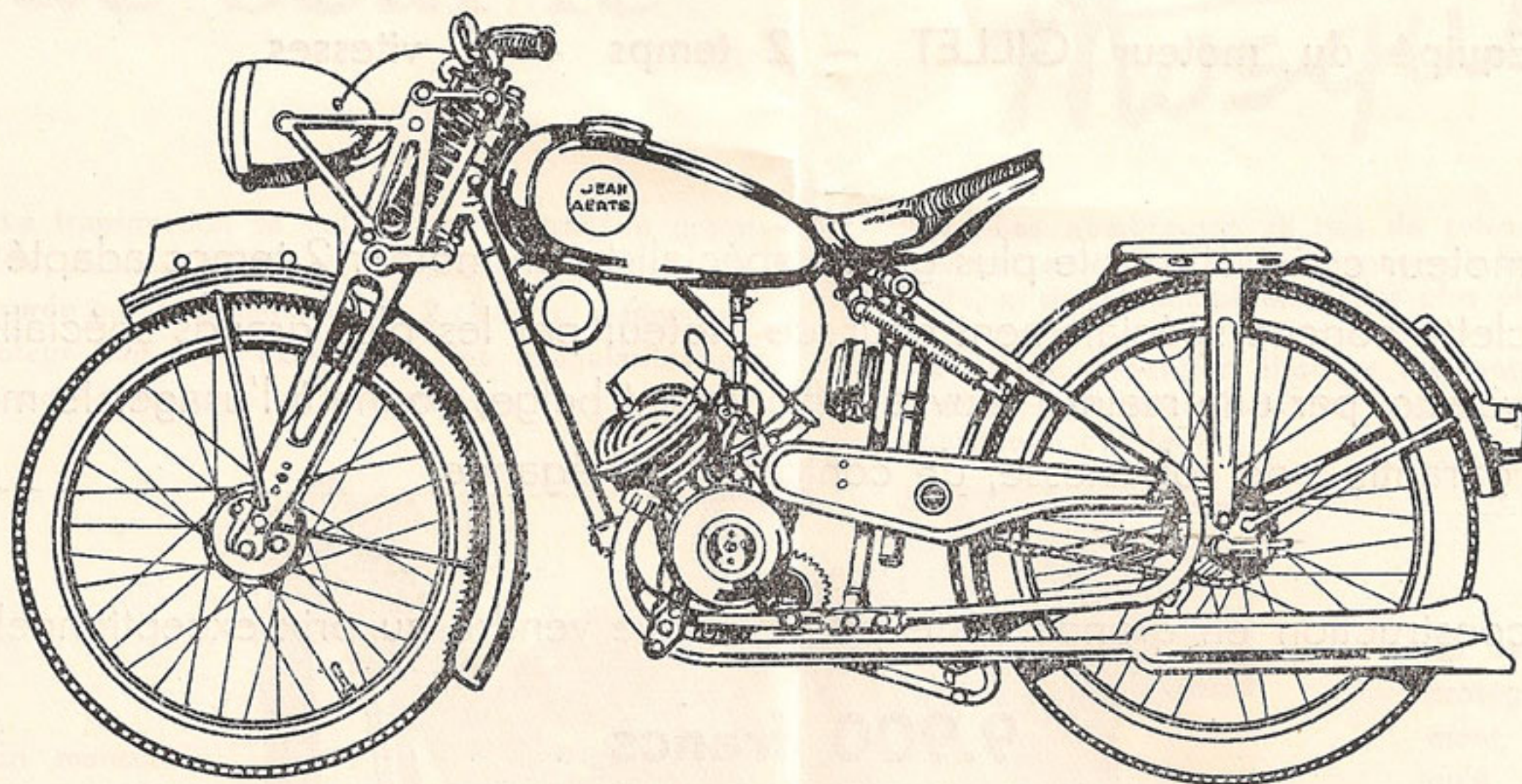
Ci-dessous les avantages que confère l'affiliation motoriste à la R. Ligue Vélocipédique Belge :

- Facilités pour le passage des frontières ;
- Importantes réductions dans les curiosités touristiques, hôtels et restaurants recommandés ;
- Libre participation aux manifestations vélocoteuristes à mettre sur pied par la L.V.B. ;
- Service gratuit de renseignements touristiques, d'itinéraires de voyages, etc. ;
- Service gratuit de renseignements techniques ;
- Importantes réductions sur le prix de cartes routières, guides et brochures touristiques ;
- Service gratuit de la revue mensuelle « VELOmoteurs ».

Versez aujourd'hui même la somme de 50 francs, montant de votre cotisation 1950, au compte chèques postaux 390.00 de la R. Ligue Vélocipédique Belge, 8, place des Martyrs, Bruxelles.



# QUINZE AVANTAGES que seul... le Vélo-moteur **Jean AERTS** vous procure !



- 1 GUIDON MAGURA muni de leviers luxe et poignée tournante.
- 2 PHARE de 150 mm. de diam. 25 watts. Indicateur de vitesse incorporé.
- 3 FOURCHE à amortisseurs réglables.
- 4 FREINS tambours AV et AR de grand diamètre.
- 5 RESERVOIR de 11 litres. Bouchon hermétique de grand diamètre.
- 6 SELLE Swing PAGUSA suspension totale.
- 7 KLAXON électrique.
- 8 BOITE d'outillage complète.
- 9 PORTE-BAGAGES en tôle emboutie. Prévu pour siège AR.
- 10 FEU rouge et Cataphote.
- 11 CADRE surbaissé double berceau renforcé, garanti dix ans.
- 12 ROUES renforcées. Pneus de 250 X 19.
- 13 MOTEUR SACHS 3 CV. 2 vitesses. Modèle 1950.
- 14 BEQUILLE escamotable, verrouillage automatique.
- 15 PEDALIER breveté transformable en repose-pieds.

70 km. à l'heure en palier. — 60 km. avec passager.

Stock complet de pièces de rechange.

Complètement équipé : 12.800 francs. ◆ Grandes facilités de paiement.

ETABLISSEMENTS

# JEAN AERTS

83, rue de Brabant, 83  
Bruxelles. Téléph. 17.87.70



# Véломoteur "Royal-Nord,"

Equipé du moteur GILLET — 2 temps — 2 vitesses.

Un moteur construit par le plus grand spécialiste en moteur 2 temps adapté sur une bicyclette conçue spécialement pour ce moteur par les plus grands spécialistes de la bicyclette, par une main-d'œuvre entièrement belge, donne à l'utilisateur le maximum de garantie : de robustesse, de confort et d'élégance.

La construction en grande série permet de le vendre au prix exceptionnel de

**9.900 francs**

quoique équipé des dispositifs les plus perfectionnés et des accessoires de première marque tels que commande de vitesse et de carburateur par poignées tournantes, freins avant et arrière à tambour gros diamètre, l'arrière commandé par rétropédalage, fourche télescopique, volant magnétique BOSCH, selle BONHOMME gros modèle, réservoir en selle chromé, gros pneus de 24 X 2 1/2, jantes et moyeux chromés.



## Cycles "Royal-Nord,"

ETABLISSEMENTS HUFKENS FRERES

Société Anonyme — Hasselt.



# Un ensemble d'avantages que seul le

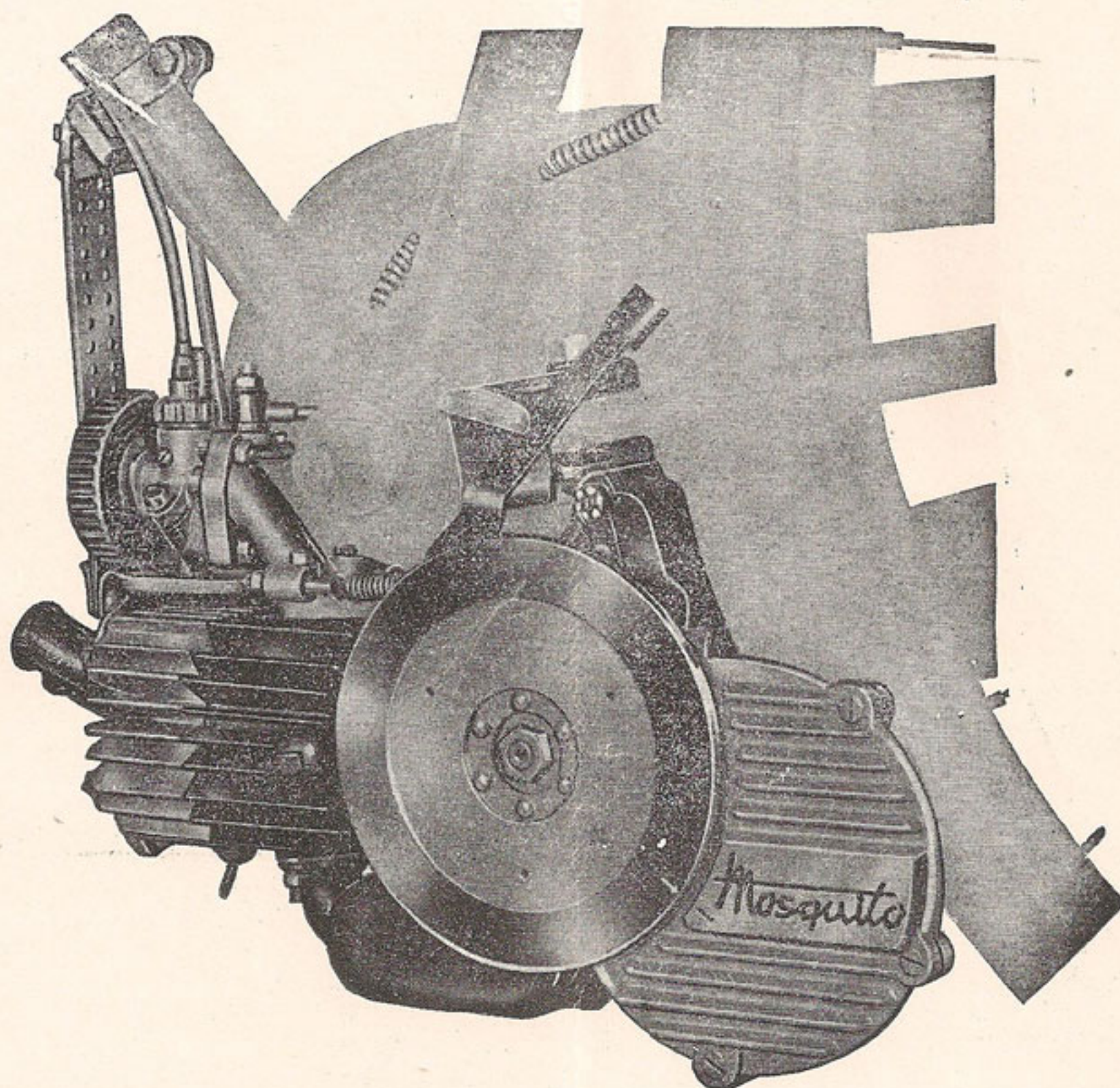
# Mosquito

● La transmission se fait par galet strié, de grand diamètre, commandé par démultiplication. L'adhérence est assurée automatiquement par 2 ressorts, si bien que le moteur suit très exactement les irrégularités de profil, ou l'excentrage du pneumatique.

● Les nombreuses ailettes de refroidissement permettent au moteur de fonctionner de façon parfaite en côte, et par les températures les plus élevées.

● Avec suspension élastique oscillante toutes les vibrations sont neutralisées et la pression du galet est maintenue constante.

● En manœuvrant un levier le moteur est séparé du pneumatique, de sorte que la bicyclette reste tout à fait indépendante du moteur. Si l'on veut pédaler, le moteur débrayé, on ne sent pas la moindre résistance supplémentaire.



● Le moteur est protégé efficacement, de sorte qu'il ne risque pas d'être endommagé en cas de chute de la bicyclette.

● La largeur du moteur est extrêmement réduite ; il n'y a pas besoin de modifier les manivelles ou l'axe du pédalier.

● Il s'applique sur n'importe quel type de bicyclette, légère ou lourde, sans en modifier aucune partie. Il se fixe en quelques minutes, et seulement avec deux boulons, aux points les plus résistants du cadre.

● Le dispositif d'allumage est complètement blindé. Le moteur fonctionne même par une pluie torrentielle.

● La position du moteur accroît la stabilité de la bicyclette.

## peut vous offrir

Agent Général pour la Belgique et le G.-D. de Luxembourg :  
Ets. EMILE AERTS, S.A. 23, rue Raphaël, Bruxelles.



98 cm<sup>3</sup>

2 vitesses.

Eclairage le plus puissant.

Embrayage à disques.

Transmission par chaîne.

Avec ou sans kickstarter.

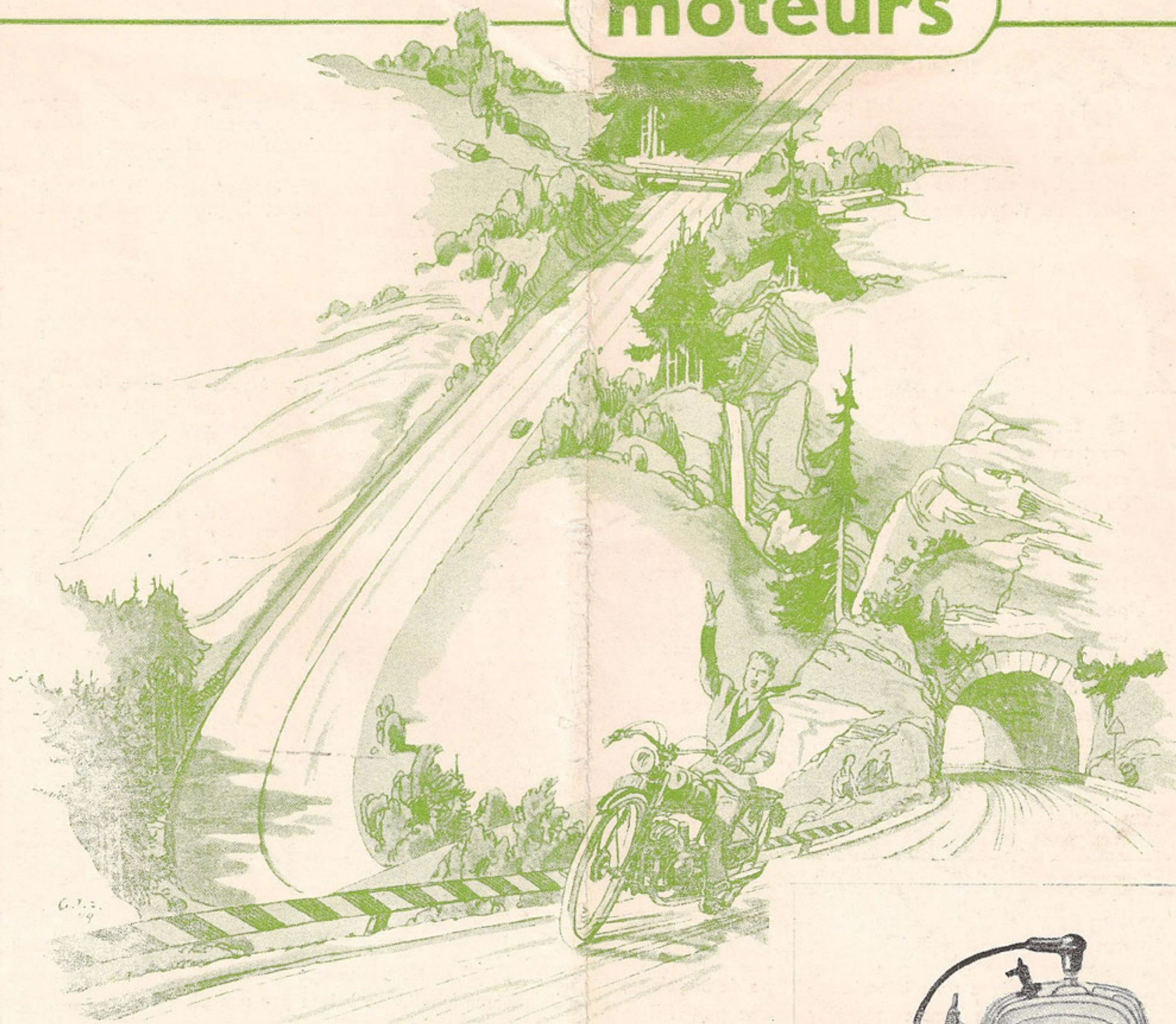
LIVRAISON RAPIDE.

# JLO

3,4 CV. pour  
5.350 francs.

de JLO-WERKE  
à Pinneberg.

moteurs



Le plus puissant des moteurs à cylindrée égale.  
30 années d'expérience à votre service.  
Une renommée mondiale. — La plus grande production.  
Un service de pièces de rechange unique.

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF pour la Belgique et le G.-D. de Luxembourg :  
**M. Henri DEPAS, 30, rue Adolphe Bastin, Namur**

Distributions d'exclusivité à concéder.

