

VEI *moteurs*



Revue mensuelle

N° 6

JUILLET 1950

5 francs le numéro.

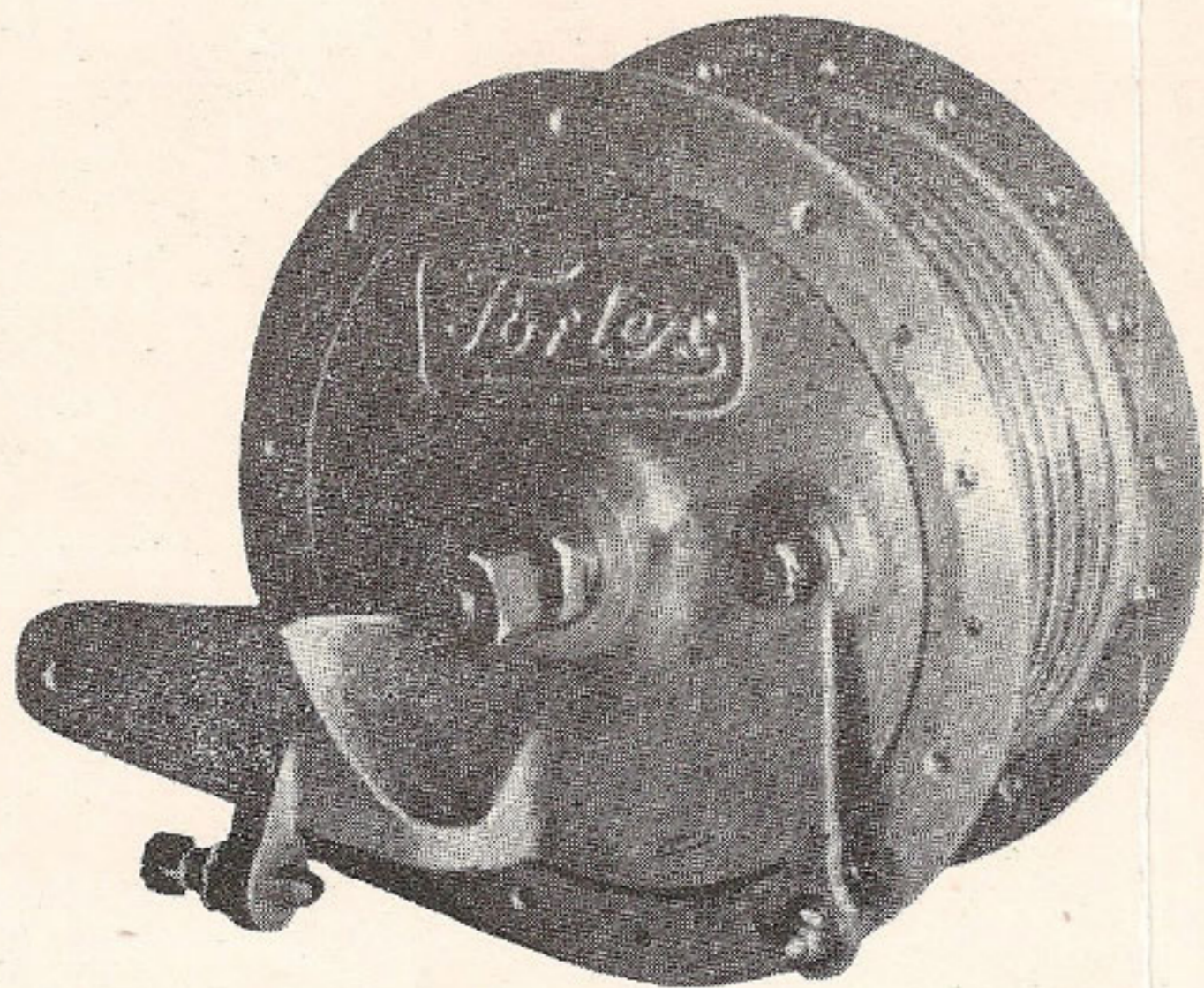
Super moyeu à freinage central

F O R T E X

Agent exclusif pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg :
CHARLES BUYDENS, 174, rue Léopold I^{er}, Laeken-Bruxelles. — Tél. 25.55.90

Le seul moyeu de construction scientifiquement étudiée, spécialement conçu pour les vélomoteurs, à freinage doux et progressif, assurant un maximum de sécurité.

Etudié et mis au point dans les ateliers FORTEX, à Milan, patrie de la fine mécanique, il a été éprouvé sur les parcours les plus accidentés des Alpes suisses et italiennes.



EXIGEZ

DE VOTRE FOURNISSEUR

LE MOYEU

Fortex

QUI SEUL VOUS ASSURERA

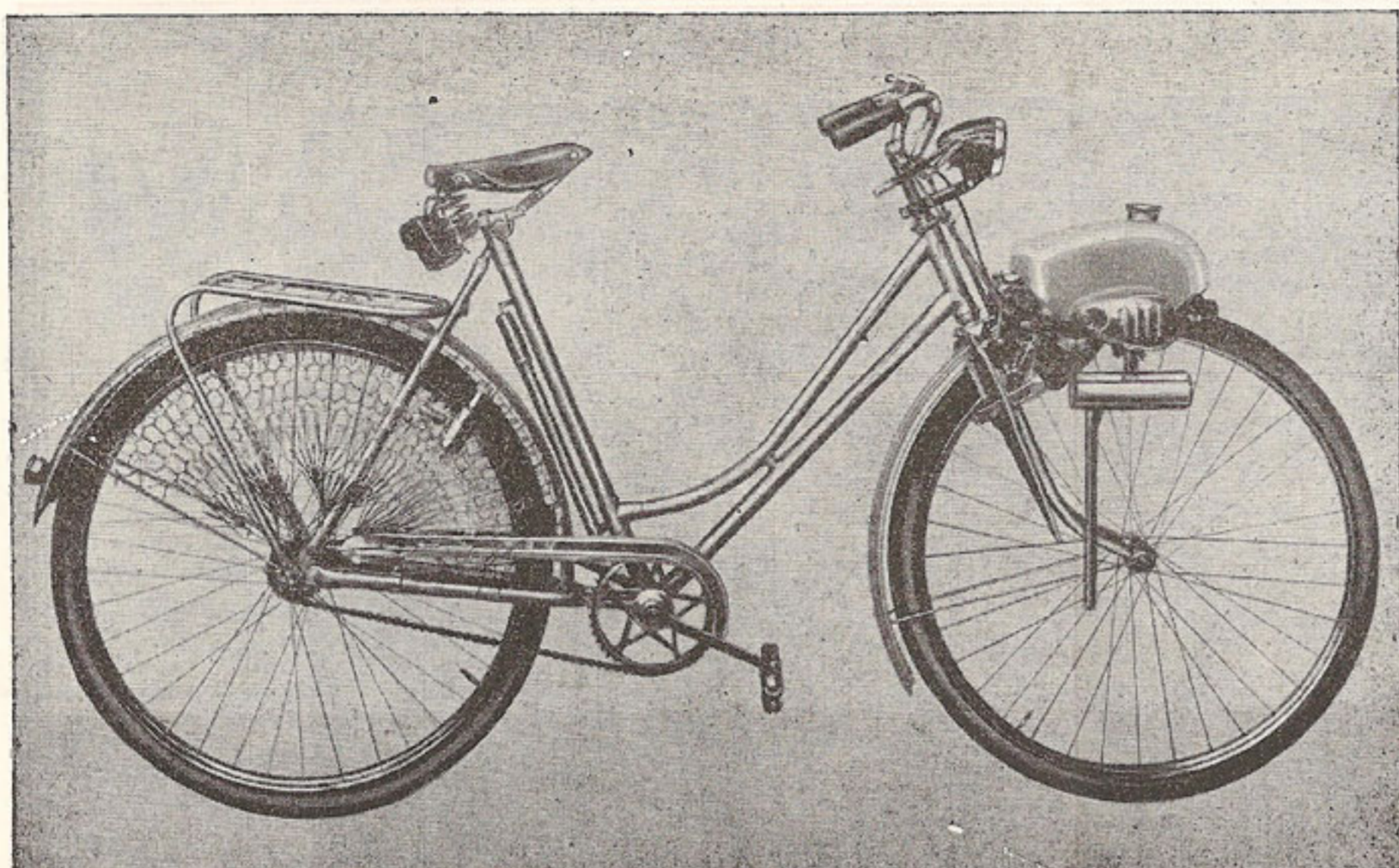
LA SECURITE COMPLETE

SUR LA ROUTE.

Agents régionaux sont demandés.

Revue mensuelle

JULIET 1970
à Paris 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.

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

Prix abordable :
 3.750 FRANCS.

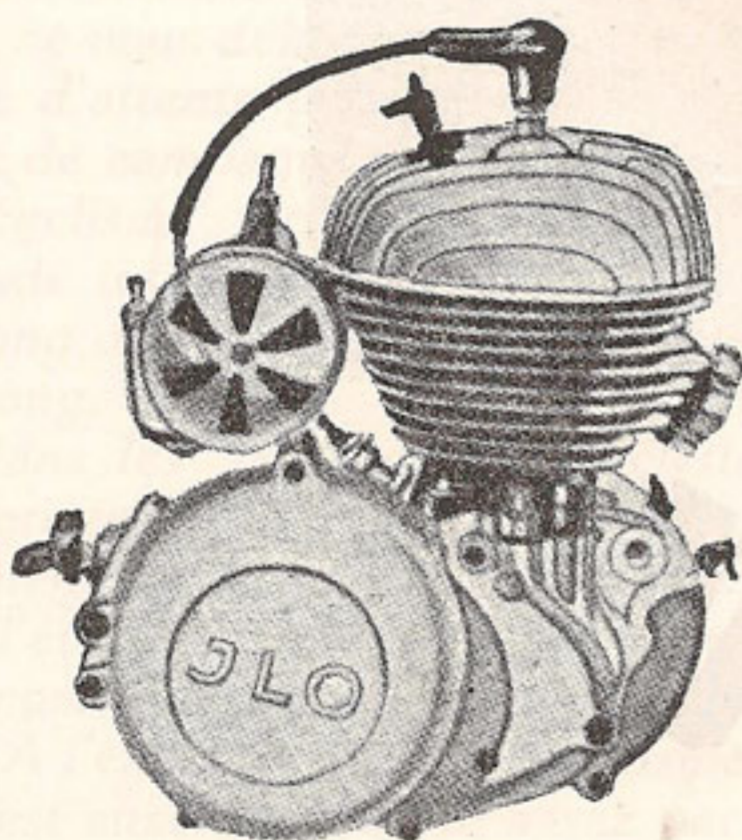
Agents demandés dans tout le pays.

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



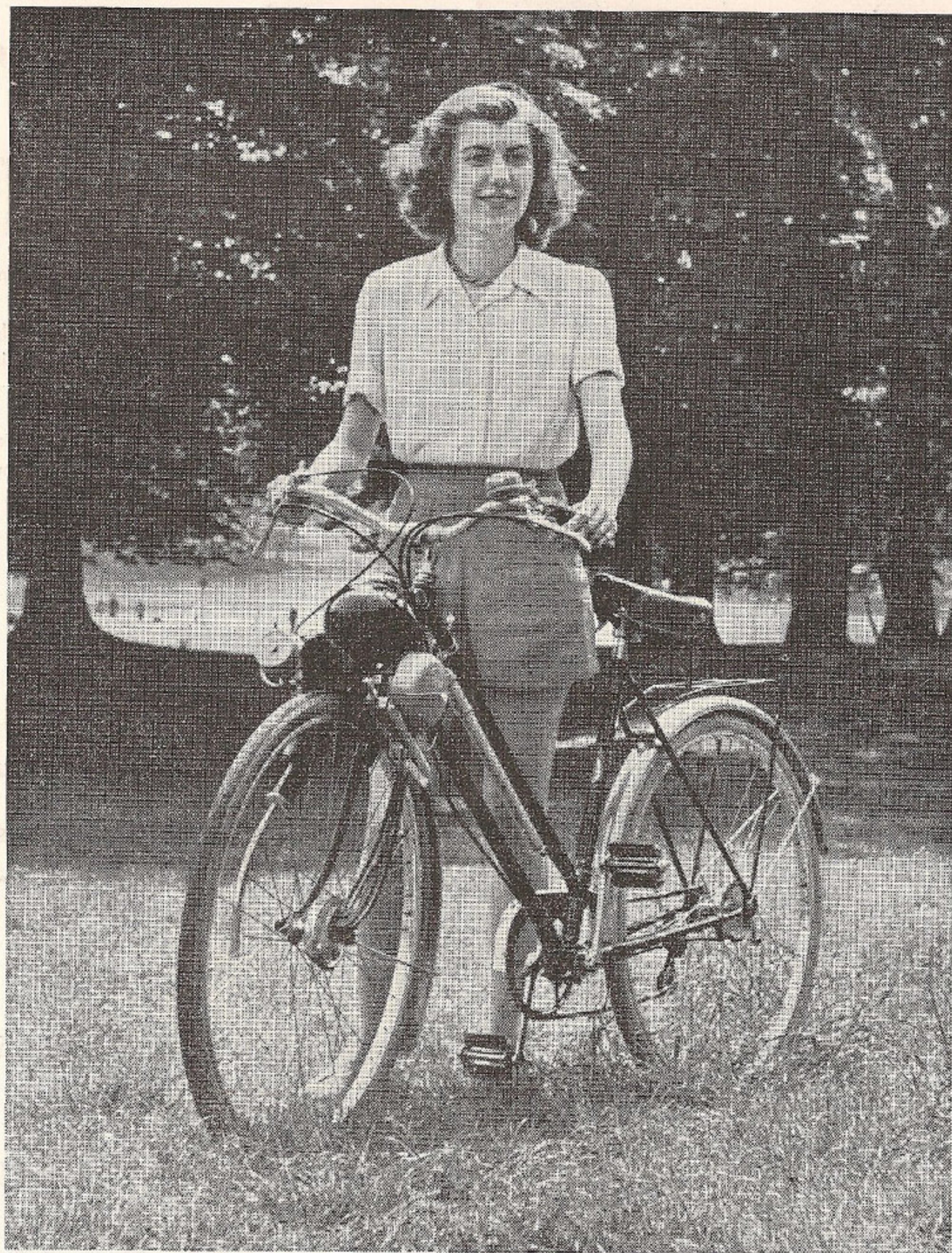
Agences à concéder pour les provinces
 d'Anvers, Flandres Orientale et Occidentale,
 Limbourg et les arrondissements
 de Bruxelles et de Nivelles.

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.

Vacances!

Juillet! Bientôt août! Nous sommes en pleine période de vacances. Nous sommes entrés dans la période de l'année, où tout le monde sent un besoin d'évasion. Cette évasion n'étant pas toujours le repos, mais toujours cependant un changement d'air salubre pour le physique et le moral.

Evasion! Ce mot ne signifie pas pour cela voyage. Une évasion peut être une excursion d'un jour comme une croisière d'un mois. Combien de gens savent réellement s'évader, en laissant tous leurs soucis chez eux. Oui, et aussi comment s'évader!

Depuis la naissance du vélomoteur et de la bicyclette à moteur auxiliaire, un nouveau mode d'évasion est né. Un mode d'évasion qui n'est plus tributaire des horaires de chemins de fer et d'autobus. Qui ne vous débarque plus dans la salle d'attente poussiéreuse d'une gare de campagne. Le vélomoteur, le cyclisme motorisé fait entrer l'évadé intimement dans la nature le long du chemin, qu'il soit court ou long.

Dans les voyages à bicyclette motorisée, l'on trouve maintenant la plénitude de l'évasion, surtout de l'évasion individuelle qui ne s'encombre pas de bagages inutiles. A l'encontre du cyclotourisme, qui est aussi une forme assez parfaite d'évasion, le cyclisme moto-

risé a le grand avantage de ne produire chez le voyageur, aucune fatigue, sans supprimer toutefois les efforts.

Ce qui est salubre au corps, c'est l'effort et non point la fatigue, car cette dernière ne fait plus goûter des vacances aussi parfaitement qu'on l'espère. Or, pour bien passer son congé annuel, pour goûter d'excellentes vacances, rien n'est capable de surpasser le tourisme sans fatigue, dans son pays ou même à l'étranger.

Sait-on bien que parmi les jeunes, beaucoup de Flamands n'ont jamais visité les Ardennes et que de nombreux jeunes Wallons n'ont jamais appris à connaître la Flandre. Alors, songeons qu'avant de faire visiter à cette nouvelle

génération, les beautés de l'étranger, il importe de la rendre familière avec les richesses naturelles qui foisonnent dans notre pays, petit en surface, mais grandiose par les fastes de son passé, les vestiges de gloire, la diversité de son sol et de ses paysages.

Aussi nous devons conseiller aux jeunes, à tous ceux qui ne connaissent pas encore parfaitement la Belgique, de faire du cyclisme motorisé durant les vacances proches, afin que, meublant leur esprit et reposant leurs corps, ils puisent dans la détente annuelle, un nouveau désir de voir un peu plus l'année prochaine, et de se préparer, après avoir exploré — car c'est le mot qui convient en l'occurrence — la terre de leurs aïeux, aux grands voyages que le vélomoteur leur permettra de faire plus tard, dans les pays limitrophes ou même lointains.

C'est ainsi qu'ont toujours procédé les grands voyageurs. C'était à l'époque des diligences? Mais actuellement les facilités de locomotion sont grandes, les distances n'existent plus et le rayon d'action d'un vélomoteur n'est pas limité.

Si la mer vous attire, le vélomoteur vous y conduira en vous faisant vivre dans le cœur même des Flandres. Si la montagne vous intéresse, n'hésitez pas, le vélomoteur vous y mènera vers les plus hauts sommets, sans aucune fatigue.

Si un long périple ne vous effraye pas. Que votre vélomoteur vous conduise à travers toute la Belgique, rien n'est au-dessus de ses forces ni des vôtres.

C'est en s'évadant à vélomoteur que l'on se repose le mieux. C'est en vélomoteur que l'on voit le plus et que l'on se fatigue le moins.

Bonnes vacances à tous!

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. (Suite.)

par M. Arthur HAULOT,
Commissaire Général au Tourisme.

II.

Dans notre numéro précédent, M. Arthur Haulot, Commissaire général au Tourisme du Ministère des Communications, sut dépeindre d'une manière qui est propre à ses qualités de littérateur, les beautés de la province d'Anvers. A présent, il nous convie à flâner avec lui, dans d'autres régions de notre pays. En lisant son texte, emprunté à une causerie, l'on regrette seulement qu'il passe si rapidement sur plusieurs pages de notre tourisme national.

LE BRABANT.

Au travers de la plaine que traversent et fécondent l'Yser, la Lys, l'Escaut, la Dendre, nous gagnons le Brabant. Ici le pays se relève doucement.

Certes, le Brabant, c'est Waterloo, la plaine justement qualifiée par Hugo. Et il faut beaucoup d'imagination pour lui trouver non pas quelque intérêt, puisque aussi bien les ombres de la grande épopée y sont toujours présentes, mais quelque beauté. Mais le Brabant, c'est aussi, c'est surtout le pays des vallons adorables où joue en tout temps une lumière divine.

Peu de ciels valent ceux du Brabant par la délicatesse des tons, des coloris, par la finesse étonnante du fluide lumineux. Toute chose, depuis le palais ou le monument jusqu'à l'humble maison au bord d'une ruelle, s'en trouve intimement baignée, transfigurée.

Le Brabant, c'est, au Moyen Age, « le plus riche duché de la chrétienté ». C'est, aujourd'hui, l'une de nos plus belles provinces.

Coupé en deux par la frontière linguistique, portant comme une châsse cette forêt de Soignes si fière de jouer, entre les deux peuples, ce rôle jadis attribué à la forêt charbonnière, le Brabant est aussi le pays de synthèse. La Flandre, que nous quittons, la Wallonie que nous allons trouver, se rejoignent ici et marient leurs beautés. Les marier est peut-être trop dire, si mariage signifie fusion des âmes et des corps. Les mêler s'appliquerait mieux à cet état de choses qui fait découvrir, par

exemple, Nivelles et Louvain, Wavre et Léau, Gaesbeek et Villers-la-Ville sur le même territoire. Mais de cette rencontre, le Brabant tire son charme et son enseignement.

Si Anvers évoque tout de suite Rubens, si Bruges fait se placer devant les yeux les trésors de Memlinc, Si Gand porte en son cœur le chef-d'œuvre de Van Eyck, le Brabant tout entier fait songer à Breughel.

Que de fois, le promeneur ou l'excursionniste ne va-t-il pas s'arrêter, frappé de



LOUVAIN, ancienne capitale brabançonne, fut durement touchée lors de la récente guerre.

saisissement, devant tel ou tel coin ou coteau dérobé derrière un rideau d'arbres, au village endormi ou si paisible derrière ses haies ou près de son étang.

On sent que le vieux maître a vécu, vibré, œuvré dans ce cadre si doux et ferme à la fois.

Ailleurs, ou à d'autres moments, c'est Teniers qui paraît. L'on ne sait plus lequel est le reflet de l'autre, de la toile magique du peintre truculent ou de la kermesse populaire et bruyante que l'on a sous les yeux. C'est ainsi, par exemple, que nous verrons, à Hal, coexister la tragique beauté des pèlerins venus implorer Notre Dame dans son église d'un gothique si pur, et la joie débridée et haute en couleurs de la kermesse qui suit la procession.

Les villes qui s'offrent à nous ont une histoire moins sauvagement déchiquetée que leurs sœurs des Flandres.

Louvain fut d'abord normande avant de jouer, pendant près de cinq siècles, un rôle de capitale brabançonne qu'elle n'abandonna qu'en 1378 au profit de Bruxelles. Il faudra attendre le XX^{me} siècle pour lui voir infliger de cruelles blessures. Mais son hôtel de ville, son université, ses églises lui ont valu une réputation que rien ne peut atteindre.

Léau a gardé de son passé de grand relais seigneurial, des trésors inestimables qui font de son église Saint-Léonard un véritable bijou.

Nivelles, que Camille Lemonnier appelait « la ville qui rit », a considérablement souffert des événements de mai 1940. Espérons cependant que la restauration nous rendra son cloître et sa collégiale, autour desquels venaient se grouper de si plaisante façon ses maisons et ses places.

Bruxelles, qui ravit à Louvain, à Malines et à Gand l'honneur de devenir la capitale de Marie de Hongrie, Bruxelles a une histoire moins pacifique sans doute.

Les guerres de religion, les invasions, les incendies détruiront tantôt des quartiers tout entiers, tantôt d'importantes parties de la belle cité. Mais le visage qu'elle offre au touriste, aujourd'hui, évoque moins les guerres et les luttes armées que l'effort magnifique des artisans, des princes et des architectes.

Qu'il s'agisse de Sainte-Gudule et du Palais de Justice, et c'est la puissance qui s'impose à nous.

Que le quartier royal s'offre à notre regard, et c'est la mesure même d'un pays ordonné, sage jusque dans son faste.

Que nous contemplions la Grand'Place, dont Mérimée disait « qu'elle donne envie d'éclater de rire ou de s'incliner jusqu'à terre », et c'est un témoignage des fastes et de courage qui nous est donné.

Que nous fixions maintenant le seul Hôtel de Ville, et c'est le pur esprit qui chante dans la pierre. Mais nous trouvons aussi, à quelques mètres à peine, ce héros national qu'est le Manneken-Pis, de Dubreucq, traduisant à lui seul, par son geste ingénu, la verdure et la simplicité d'un peuple resté sain.

LA HESBAYE.

Laissons, maintenant, les coteaux offrant dans un curieux pêle-mêle leurs serres scintillantes. Il faudra traverser une nouvelle plaine, aux ondulations longues et puissantes comme les croupes des che-

vaux de labour. C'est la Hesbaye, grasse et riche, si belle quand l'été la charge de tout l'or des blés.

Et nous voici bientôt devant la gigantesque barrière de la Meuse, qui défend et cerne l'accès des Ardennes.

L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

Mais, avant de nous enfoncer dans les massifs d'Ardennes, évitons cette faute que commet trop souvent le touriste impatient : ne laissons pas de goûter à l'Entre-Sambre-et-Meuse.

On connaît peu cette région et pourtant c'est ici que la vieille forêt médiane de Belgique a gardé le plus de sauvagerie. C'est ici que l'on sent le mieux une nature fine encore qu'opulente. Il faut apprécier l'Eau Blanche, l'Eau Noire, l'Hermeton, le Viroin, la Molignée, l'Eau d'Heure et dix autres ruisseaux et rivières sauvages aux charmes infinis. Il faut connaître Thuin, Couvin, Nismes, Montaigle, Philippeville, Walcourt, Fosses, Virelles, Chimay et vingt autres petites cités si souvent battues par les marées des conquêtes et des batailles, qu'elles ne possèdent plus de leur antique passé que quelques ruines farouches, mais où l'accueil est doux et cher au voyageur.

Avec l'une quelconque de ces rivières culbutantes, nerveuses, rieuses, revenons à la Meuse.

LES VILLES MOSANES.

Ici, la grandeur de la Flandre a changé d'aspect. Nos cités mosanes n'ont pas cette sévérité puissante de leurs sœurs du Nord. Certes, elles sont tout aussi orgueilleuses de leurs tours et clochers, mais leur orgueil est d'une autre essence et les deux sont aussi peu comparables que deux parfums encore qu'aussi rares.

Cela tient pour beaucoup au sol lui-même. Tout à l'heure, nous voyions la plaine étalée et, bâtis dessus pierre à pierre dans un extraordinaire effort d'élévation, les monuments civils et religieux. Ici, la terre elle-même s'offre à mettre en valeur l'œuvre des hommes. Qu'elle dresse les échines aiguës de ses rochers, et voici les citadelles maîtresses des grandes passes : Liège, Huy, Namur, Dinant.

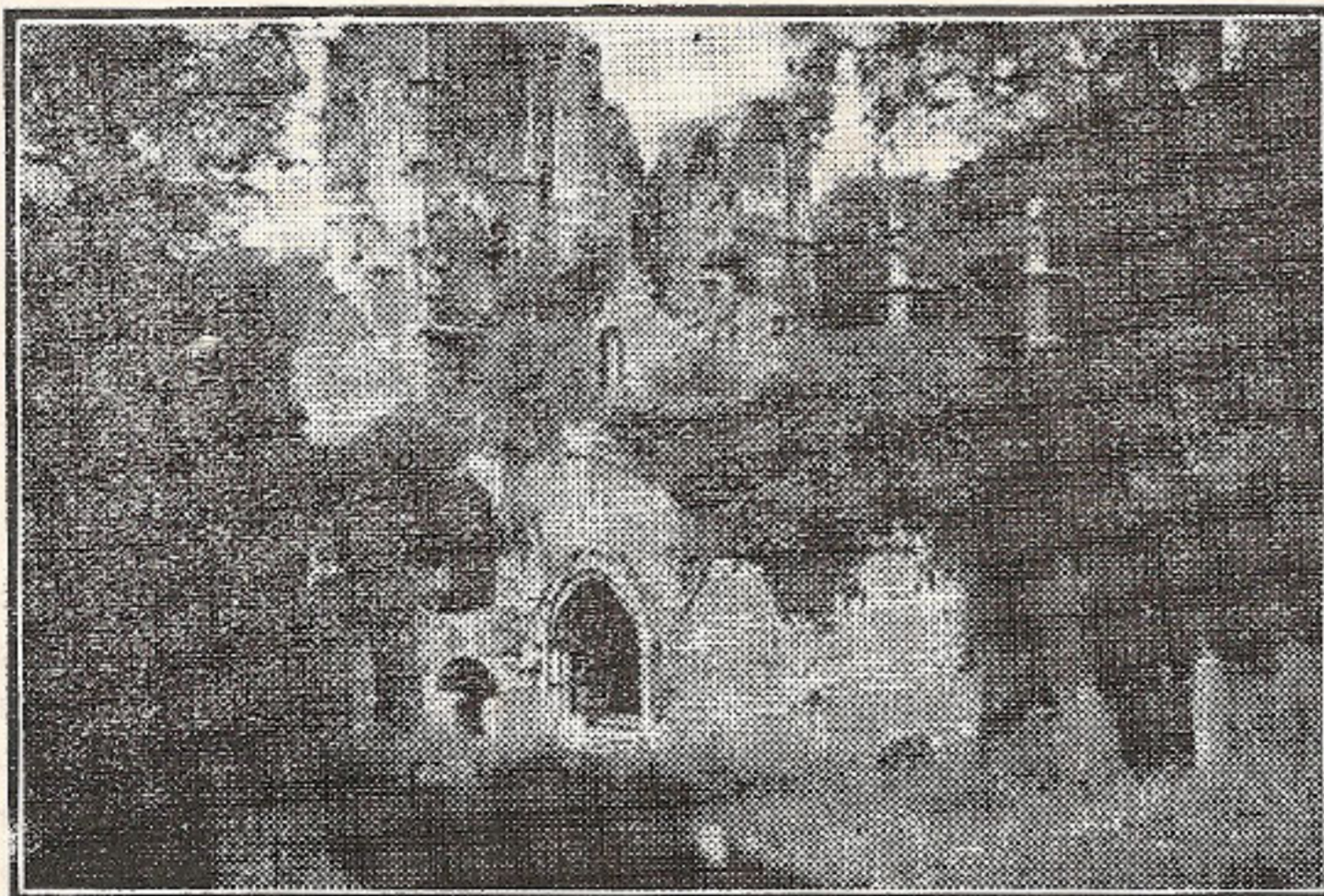
Que la vallée s'ouvre, se creuse un large lit parsemé d'îles et voici la beauté amoureuse de Liège, la grâce de Visé.

Qu'elle se resserre jusqu'à obliger les hommes à vivre au flanc de ses coteaux et c'est Namur et Dinant, leurs cascades de toits éboulées vers la Sambre ou la Meuse, leurs maisons refoulées jusqu'aux crêtes.

Tout, dans ce paysage, est commandé par l'harmonieuse ligne du fleuve qui, jadis, aux temps les plus lointains, égalait en grandeur le grand Mississipi. Cette harmonie, ils sont nombreux ceux qui la connaissent et vont la savourer chaque année dans l'une ou l'autre de ces stations de cure et de repos qui s'échelonnent de Givet à Namur.

Et pourtant, derrière l'image paisible et souriante de chacune des villes mosanes, quel passé de fureurs, de larmes et de sang ! C'est Dinant tout d'abord. Sa rivalité féroce avec Bouvignes lui valut bien des massacres et des incendies, y compris par contre-coup, sa destruction par Henri II. Charles le Téméraire y a laissé un souvenir cuisant et le Duc de Nevers n'y est pas moins honni. Enfin, 1914 ne l'épargna pas plus que d'autres villes wallones. (1)

Namur, citadelle franque, vit sa forte-



VILLERS-LA-VILLE.

Ruines de l'abbaye fondée en 1146 par les moines de Citeaux.

(1) Dinant devait, en 1944, payer un nouvel et tragique tribut par l'incendie de la collégiale et du quartier avoisinant.

resse gagner en ampleur au cours des âges. Sa position clef, à cheval sur la Meuse et la Sambre, lui valut le douloureux honneur d'être souvent conquise.

Don Juan d'Autriche, Louis XIV, Guillaume d'Angleterre, Maximilien-Emmanuel, le Comte de Nassau, le Maréchal de Löwendael s'en emparent successivement et les Namurois connaissent à tout coup les pillages, incendies, vexations et brigades que comportent de telles opérations.

Huy, où dort Pierre l'Ermitte, eut souvent aussi à connaître le sort des villes fortifiées.

Liège est pleine encore des soubresauts d'histoire que son peuple a forgée, siècle à siècle, génération après génération. Elle est, dès le début de son existence, le théâtre d'actes sanglants comme l'assassinat de Saint Lambert par Dodon. Les luttes sociales devaient, beaucoup plus tard, la marquer tragiquement encore. Souvenons-nous seulement des mâtures liégeoises au cours desquelles périrent, dans l'église Saint-Martin, les nobles qui avaient voulu ravir la cité ; ou du massacre et du pillage qu'en fit Charles le Téméraire après l'aventure des 600 Franchimontois. Quant à Visé, on sait quel sort fut le sien et de quels prodiges de volonté son état actuel est le résultat.

Mais une fois évoquée l'histoire de ces cités, nous pouvons tout à l'aise nous abandonner au plaisir des yeux.

Huy, ses quatre merveilles dont nous retiendrons, en tout cas, la collégiale, sa magnifique rose ogivale, et le fameux Bassinia, la fontaine, l'une des plus curieuses pièces de pierre et de cuivre que nous possédions.

Dinant est ravissante par le simple étalage de ses maisons rieuses de part et d'autre du fleuve. Mais sa citadelle et l'église Notre-Dame lui donnent un caractère de haut style que ne dépare pas la Roche à Bayard.

Namur a ses trésors d'art et d'architecture, un musée archéologique de tout premier rang, et des rochers superbes.

Liège, où les princes-évêques accumulaient églises et richesses, s'enorgueillit de son perron, de son Palais aux cours délicieuses, de son église Saint-Jacques,

ITINERAIRES :

Avec départ à Bruxelles.

1) Bruxelles, Vilvorde, Malines (siège archiépiscopal, Saint-Rombaut à voir), Anvers (curiosités diverses à voir, notamment le Jardin zoologique unique en Europe, le port, la cathédrale), Lierre (église Saint-Gommaire, Tour Zimmer), Herenthals (église Sainte-Waudru, Hôtel de Ville, beffroi), Kasterlee, Turnhout (curiosités diverses), Retie, Mol, Bourg Léopold, Peer, Genk (mines), Hasselt (curiosités diverses), Beringen (mines), Diest (curiosités diverses), Montaigu (église, pèlerinage), Averbode (abbaye), Westerlo (château et tilleuls), Tongerlo (ancienne abbaye), Geel (église Sainte-Dymphne, hospitalisation d'aliénés), Heyst-op-den-Berg, Keerbergen (centre de villégiature), Louvain (curiosités diverses, Hôtel de Ville), Tervueren (Musée colonial), Bruxelles : 360 km.

2) Bruxelles, Waterloo (butte, lion, panorama), Nivelles (curiosités diverses), Fleurus, Fosse (collégiale), Saint-Gérard, Floreffe, Namur (curiosités diverses), Spy (grottes préhistoriques), Onoz (château de Mielmont), Villers-la-Ville (ruines imposantes), Wavre (vallée de la Dyle), Heverlee, Louvain (curiosités diverses, vallée de la Lasne), Genval (lac), La Hulpe, Forêt de Soignes, Bruxelles : 240 km.

3) Bruxelles, Wolverthem, Buggenhout, Puurs, Temse, Saint-Nicolas (curiosités diverses), Waasmunster (curiosités diverses), Termonde (bords de l'Escaut), Melle (industrie florale), Oombergen, Flobecq, Lessines (Hôpital N.D. de la Rose), Grammont (église et hôtel de ville), Ninove, Strijtem (église), Hal (basilique Saint-Martin, pèlerinage), Bruxelles : 215 km.

de ses vieilles maisons dont plusieurs, aujourd'hui, sont des musées célèbres, et d'une multitude d'œuvres de premier plan.

LES ARDENNES.

Ainsi, nous avons vu les portes naturelles de ce parc des Ardennes qui attire, chaque année, des milliers de touristes.

L'histoire ne nous abandonne pas dans notre aventure, car c'est d'ici, de ces forêts sauvages, de ces rochers, de ces gorges, que partirent bien souvent des tempêtes humaines.

Sans doute, la légende, qui naît spontanément dans un cadre semblable a-t-elle modifié les éléments réels. Mais qu'importe !

A Aywaille, tout près du confluent de l'Ourthe et de l'Amblève, de vieilles tours rappellent Charles Martel dont les soldats, dissimulés sous des branchages, donnèrent l'assaut à cette citadelle des Neustriens.

On pense ici à Macduff, montant à l'assaut de Macbeth. Et ce n'est pas la seule raison que nous ayons d'évoquer Shakespaere, puisque le grand poète situe en Ardennes son « Comme il vous plaira ».

Un peu plus loin, c'est le château des Quatre Fils Aymon, qui fut habité par Guillaume de la Marck, surnommé le Sanglier des Ardennes. Plus loin encore, ce sera Spa, si jolie et pimpante qu'elle semble toujours fraîche lavée et où tant de têtes couronnées, d'artistes, de savants et de grands de ce monde défilent depuis des siècles.

Voici, pêle-mêle, Saint-Hubert et la légende fameuse de son cerf ; Bastogne, que ne put conquérir Guillaume de Nassau ; Arlon, six fois détruite en trois siècles ; Orval, née d'un miracle et détruite lors de la révolution française par un incendie qui dura un mois ; Bouillon et le souvenir prestigieux des croisades.

(A suivre.)

LES MOTEURS

IV.

L'allumage du moteur est trop important pour que l'on songe à vouloir décrire, dans un seul article, tout ce qui se rapporte aux organes générateurs du courant électrique nécessaire à l'allumage, et surtout au volant magnétique que l'on voit sur tous les vélomoteurs ou B.M.A. Le volant magnétique est une merveille, car il groupe en un seul appareil la magnéto, la bobine d'induction, la dynamo et le rupteur, tout en constituant au surplus le volant du moteur, c'est-à-dire la roue pesante qui maintient le rythme régulier de rotation et son rôle est trop important pour que l'on ne s'étende pas sur son fonctionnement.

Fonctionnement du volant magnétique.

CAS DU VOLANT SIMPLE N'ASSURANT QUE L'ALLUMAGE : Dans ce cas, le volant magnétique ne comprend qu'une bobine d'induction, appelée à fournir une tension électrique suffisamment haute pour produire une étincelle. Pour cela, la bobine comporte un double enroulement.

Lorsqu'on réunit une bobine (solénoïde) à un millivoltmètre, on constate qu'aucun courant ne passe dans la bobine. Toutefois, si l'on plonge dans l'axe de la bobine un aimant permanent, l'aiguille du voltmètre dévie dans un sens. En retirant

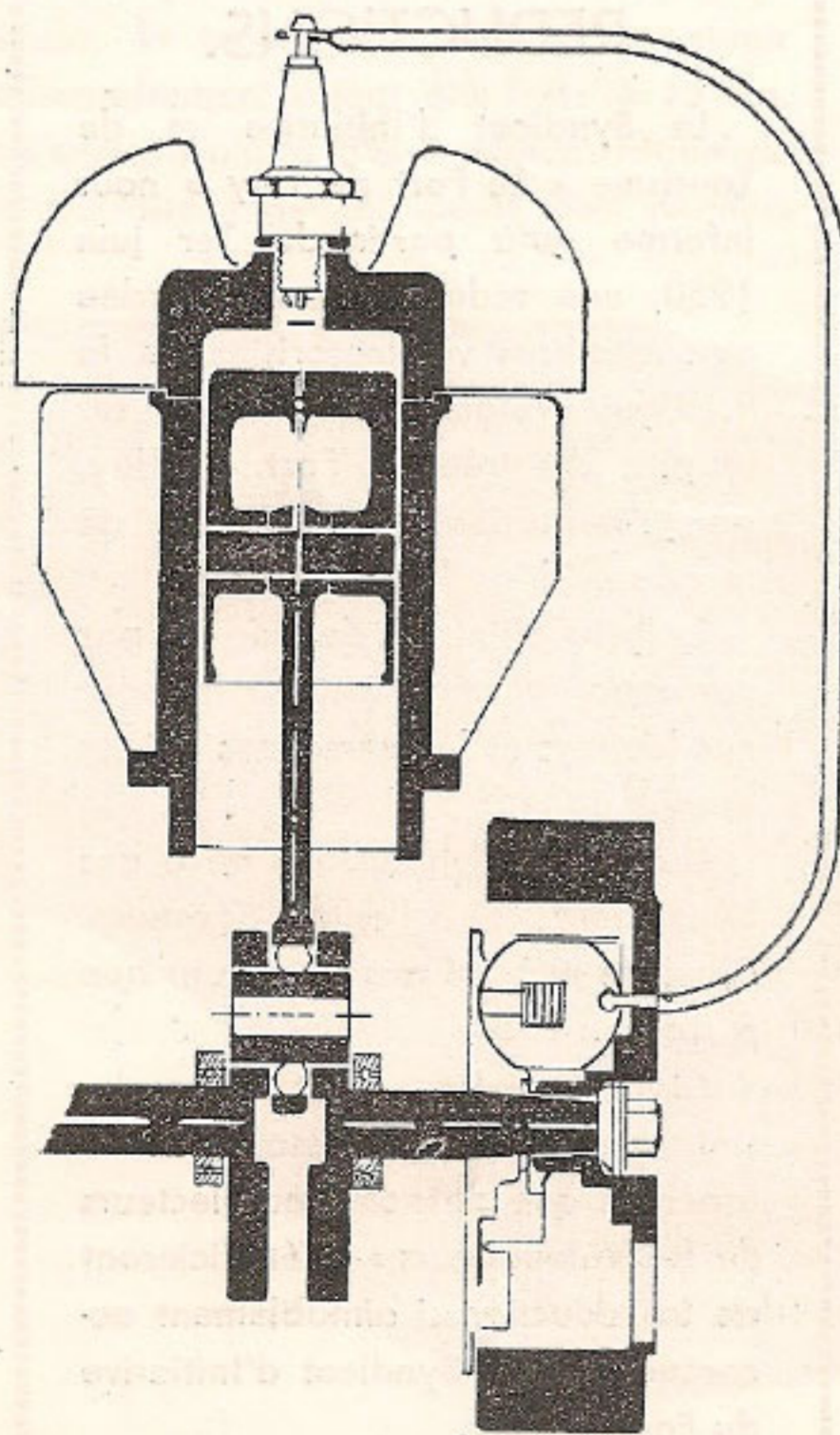


fig 1

l'aimant, l'aiguille dévie dans le sens inverse.

Un courant a donc été produit, c'est-à-dire qu'il a été induit un voltage dans la bobine, par la variation du flux magnétique à l'intérieur de celle-ci. Or, ce voltage créé est proportionnel au flux et à sa rapidité de variation. Le courant produit est de basse tension.

Pour transformer le courant basse tension en haute tension, la bobine possède un noyau de fer doux (très souvent constitué par des lamelles, augmentant le flux magnétique) dans lequel sera créé la variation du flux, par l'approche d'un aimant noyé dans le corps du volant. Sur le noyau est bobiné un petit nombre de spires de gros fil conducteur, constituant l'enroulement primaire. La variation de variation de flux du noyau, provoquée par le passage sur les pôles N. et S. d'un aimant, produit dans l'enroulement primaire une tension électrique variable, comme nous l'avons vu ci-dessus, appelé courant alternatif.

Sur l'enroulement primaire est bobiné un second enroulement de fil conducteur long et fin, appelé enroulement secondaire. Comme le courant varie continuellement dans l'enroulement primaire, un nouveau voltage induit est créé dans l'enroulement secondaire. La tension de ce courant est proportionnelle au rapport du nombre de spires des deux enroulements.

C'est ainsi que, si l'enroulement primaire produit une tension de 2 volts, avec 50 spires, il faudra bobiner sur l'enroulement secondaire, pour obtenir une tension de 200 volts, $200 : 2 = 100$ fois plus de spires, soit 5.000 spires.

L'enroulement secondaire produit le courant alternatif haute tension, capable de produire l'étincelle nécessaire pour

enflammer les gaz dans la chambre de combustion du moteur.

La bobine, dans le volant magnétique, est fixe et attachée sur la masse du moteur (fig. 1). Le volant comprend un aimant permanent, noyé dans la masse, et ce volant est solidaire de l'arbre de vilebrequin. A chaque tour, le passage de la pièce polaire crée dans la bobine une variation de flux magnétique, donc un courant, et ce courant, par l'entremise du rupteur dont nous avons vu la description, est communiqué au moment précis que doit se produire l'étincelle, à la bougie. Plus grande sera la vitesse de rotation du volant, plus forte sera l'étincelle créée et c'est pourquoi, dans les moteurs à plusieurs vitesses, il est recommandé de procéder à la mise en marche en utilisant la plus grande vitesse, c'est-à-dire celle qui communique au volant magnétique, le plus grand nombre de tours, par rapport à un tour de roue.

CAS DU VOLANT ASSURANT L'ECLAIRAGE ET L'ALLUMAGE : Pour l'éclairage et l'avertisseur, il n'est pas indispensable d'obtenir un courant de haute tension, un courant de 6 volts suffit en général et de ce fait il a été adjoint dans le volant magnétique, deux bobines à noyau supplémentaires, placées symétriquement.

Dans la masse du volant sont incorporées plusieurs pièces polaires, afin de produire un courant de grande fréquence et régulier (fig. 2). Le courant produit est

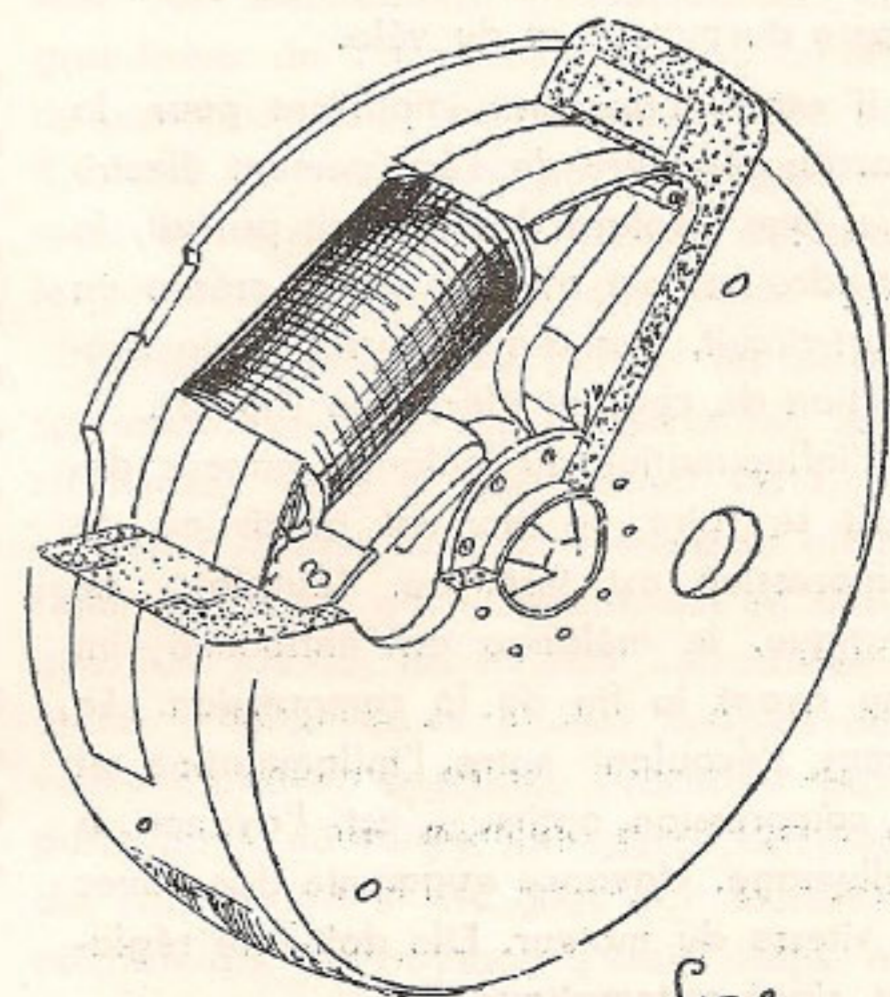
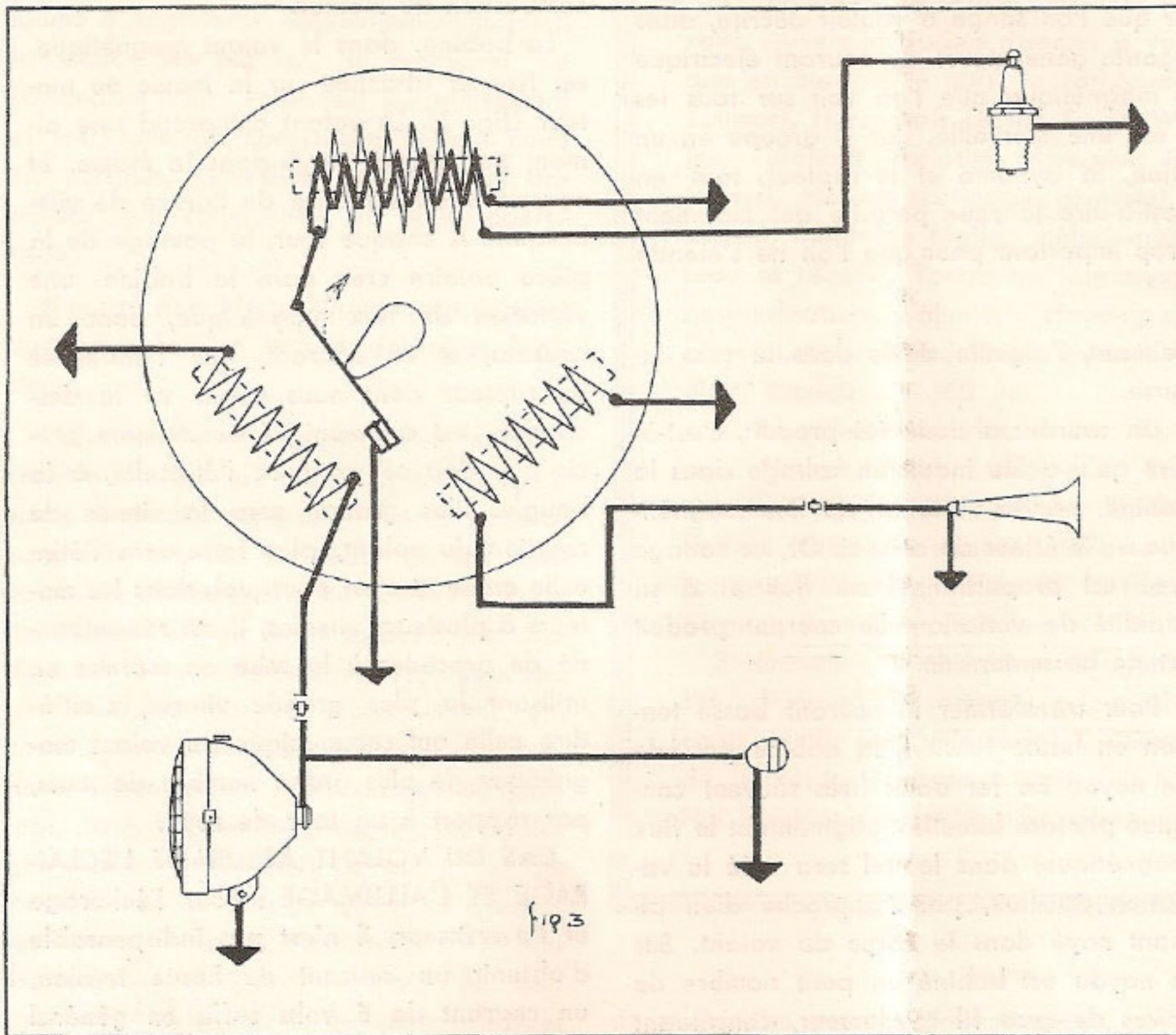


fig 2

immédiatement communiqué soit à l'éclairage, soit au claxon, en passant par un interrupteur.

Dans les moteurs 2 temps, le réglage de l'avance à l'allumage est extrêmement facile, le moteur ayant un régime de rota-



L'avance à l'allumage.

Le courant fourni par le volant magnétique est communiqué à la bougie, au claxon et à l'éclairage, par des fils conducteurs soigneusement isolés et par la masse du moteur et du vélo.

Il est extrêmement important pour la marche régulière de l'équipement électrique, que l'isolant des fils soit parfait, le moindre contact avec la masse créant un court-circuit, c'est-à-dire l'arrêt de la production de courant électrique (fig. 3).

L'inflammation du mélange gazeux devrait se faire au moment précis où la compression est terminée. Toutefois, en pratique, le mélange est enflammé un peu avant la fin de la compression. Le temps s'écoulant entre l'inflammation et la compression optimum est l'avance à l'allumage. L'avance augmente donc avec la vitesse du moteur. Elle doit être réglable, sinon automatique.

tion régulier, toutefois l'avance peut être réglée par une vis placée d'une manière accessible, devant une lumière du volant magnétique, et qui permet de déplacer le rupteur par rapport à la came.

L'on sait que le rupteur est constitué par deux languettes terminées par des vis platinées. Ces vis entrent en contact par la rotation de la came. Le contact du rupteur doit être franc et dès lors, lorsque le moteur ne part pas, la cause en réside souvent dans l'encrassement des contacts du rupteur (à essuyer avec un chiffon doux) ou par le brûlage des vis platinées (à nettoyer à l'aide d'une lime très fine).

Nous avons ainsi passé en revue l'équipement électrique du moteur. Il nous reste cependant à voir encore de nombreuses fonctions du moteur, ce à quoi nous consacrerons une prochaine chronique.

Albert LEMAIRE.

Sommaire

Vacances !	...	65
Panorama de ma Belgique (suite), par Arthur Haulot	...	66-68
Les moteurs (IV), par A. Lemaire	...	69-70
Un rendez-vous Solex, à Schiphol, par A. Lemaire	...	71-72
La question des scooters	...	73
Encore de nouveaux moteurs auxiliaires	...	74-75
Restrictions, obligations et prescriptions	...	76-77
Lettre à M. le Ministre des Communications	...	77

REDUCTIONS.

Le Syndicat d'Initiative et de Tourisme « Le Fort de Huy » nous informe qu'à partir du 1er juin 1950, une réduction est accordée aux membres vélomotoristes de la R. Ligue Vélocipédique Belge sur le prix d'entrée au Fort de Huy, sur présentation de leur carte de membre.

Le prix d'entrée de 15 fr. par personne est ramené à 10 fr. pour nos lecteurs et les personnes qui les accompagnent.

Les enfants en-dessous de 6 ans bénéficient de l'entrée gratuite. Ceux de 6 à 14 ans ne paient que 5 francs.

Le Fort de Huy étant une curiosité belge très intéressante, nous espérons que de nombreux lecteurs de « Vélocipédisme » bénéficieront de la réduction si aimablement accordée par le Syndicat d'Initiative du Fort de Huy.

NOTES DE HOLLANDE.

Un rendez-vous Solex à Schiphol.

A l'ombre des « Flying Dutchman », les avions « convairs » de la Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, s'est tenu le dimanche 11 juin, un rallye des Vélosolex hollandais. Non pas un de ces rallyes tels que nous les connaissons en Belgique et qui groupent dans un site touristique quelques milliers de cyclistes, mais uniquement le rendez-vous d'un nombre limité de Vélosolex, nombre correspondant exactement à la production hebdomadaire des usines Kroon et Van den Heem, fabriquant respectivement les vélos et les moteurs du populaire 48 cc.

Ils étaient onze cents à répondre à l'initiative des organisateurs, la Firme R.S. Stokvis en Zonen de Rotterdam et la K.L.M. Onze cents moteurs partis de onze villes d'Outre-Moerdijk, à savoir de Rotterdam, d'Utrecht, d'Hilversum, de La Haye, de Leide, de Gouda, d'Amersfoort, de Zaandam, de Woerden, de Haarlem et d'Amsterdam.

Chacun de ces mille et cent participants était détenteur d'une carte de contrôle, à présenter au départ, aux contrôles fixes et aux contrôles secrets, placés sur le parcours et indiqués par la carte de contrôle et permettant de rallier Schiphol, aéroport situé comme on le sait aux abords d'Amsterdam.

Ce rallye n'avait rien d'une épreuve de vitesse, la moyenne horaire à maintenir obligatoirement ayant été fixée à 15 km. Il s'agissait plutôt d'une démonstration de la parfaite mise au point des moteurs

Solex, démonstration pleinement réussie comme nous le verrons plus loin.

Aussi, les routes menant à Amsterdam étaient-elles, ce dimanche là et contrairement à la coutume hollandaise qui exclut le grand trafic cycliste pour le repos dominical, l'objet d'une circulation inaccoutumée. Personne ne pouvait plus ignorer que le grand nombre de Solex en action, se rendait à Schiphol, point de concentration d'une première organisation de l'importante firme R. S. Stokvis en Zonen.

Disons surtout que l'organisation matérielle du rallye était un modèle du genre. La parfaite tenue des contrôleurs, l'agencement remarquable des postes de contrôle, la régularité des participants, les facilités offertes à la presse, mille détails qui parviennent à faire d'une initiative un succès ou une catastrophe.

Ce fut un succès complet. Et quand les participants se firent contrôler en chemin,

aux points qui leur étaient indiqués comme à ceux qu'ils ne connaissaient pas, mais qu'ils rencontrèrent pour autant que leur parcours était conforme, ils y trouvèrent des officiels affables, parfaitement à la hauteur de leur nouvelle tâche improvisée, prêts à apporter une aide aux contrôlés pour continuer leur périple vers Schiphol, où le personnel de la K.L.M., en uniforme, les canalisait vers le contrôle final, contrôle qui mettait un terme à la première partie du programme.

L'autre partie du programme ne le cédait en rien à la première, car dès leur arrivée à l'aéroport, les participants allaient recevoir là un accueil cordial dont ils auront gardé le meilleur souvenir, tant par l'intérêt des manifestations que par la parfaite ordonnance du plan que les organisateurs s'étaient tracés.

Une station de carburant leur permettait de faire d'abord le plein des réservoirs, à titre gracieux s'entend. Une service-station parfaitement équipée se trouvait à la disposition des malchanceux qui avaient quelque avarie mécanique. Ils étaient peu nombreux et le personnel technique dispensa surtout ses conseils sur l'emploi judicieux du vélo motorisé Solex, malgré que tout était prévu pour réparer toutes les pannes, pour remplacer n'importe quelle pièce défectueuse et pour remédier à tous bris pouvant survenir en cours de route.

Les vélos Solex étaient ensuite remisés dans deux des vastes hangars de la K.L.M., dans un alignement parfait. Dès qu'ils avaient quitté leur cheval à moteur, les participants étaient invités à visiter les installations remarquables et grandioses de l'aéroport national, avant de participer dans une des cantines de la K.L.M. à un lunch servi par les organisateurs et en attendant la réunion de tous les présents, prévue pour l'après-midi.

Il faisait ce dimanche 11 juin, un temps splendide, une de ces températures extrêmement rares et qui incitent les Hollandais à quitter la terre ferme pour aller flâner sur l'eau, qui en yacht, qui en barque. Ce jour-là, les rivières hollandaises et les « grachten » étaient peuplés de voiles blanches, spectacle procurant aux participants du rallye, un aperçu complet du vrai visage et du plus pur tourisme néerlandais. Le paysage s'était drapé à cette occasion de ses plus beaux atours.



A UN POSTE DE CONTROLE.

Non seulement le paysage, mais aussi des participants, dénotant par là un souci de beauté, avaient revêtu leurs costumes régionaux. Ceci démontrait que le vélo à moteur auxiliaire fait dès à présent partie de la vie nationale. Ce fut une surprise qui flatta agréablement l'œil, ajoutant au tourisme de la journée une note folklorique du plus bel effet.

Enfin, lorsque l'après-midi, dans un hangar grandiose, M. Erikson, directeur de la firme R. S. Stokvis en Zonen, s'adressa avec la plus grande simplicité aux 1.100 cyclistes motorisés fraternellement réunis, il mit l'accent sur le fait incontestable que le Vélosolex s'est ouvert la route en Hollande, comme il l'a fait dans d'autres pays et que la naissance du vélo à moteur auxiliaire répond à une nécessité suffisamment démontrée par les vingt-cinq mille Solex circulant à l'heure présente en Hollande.

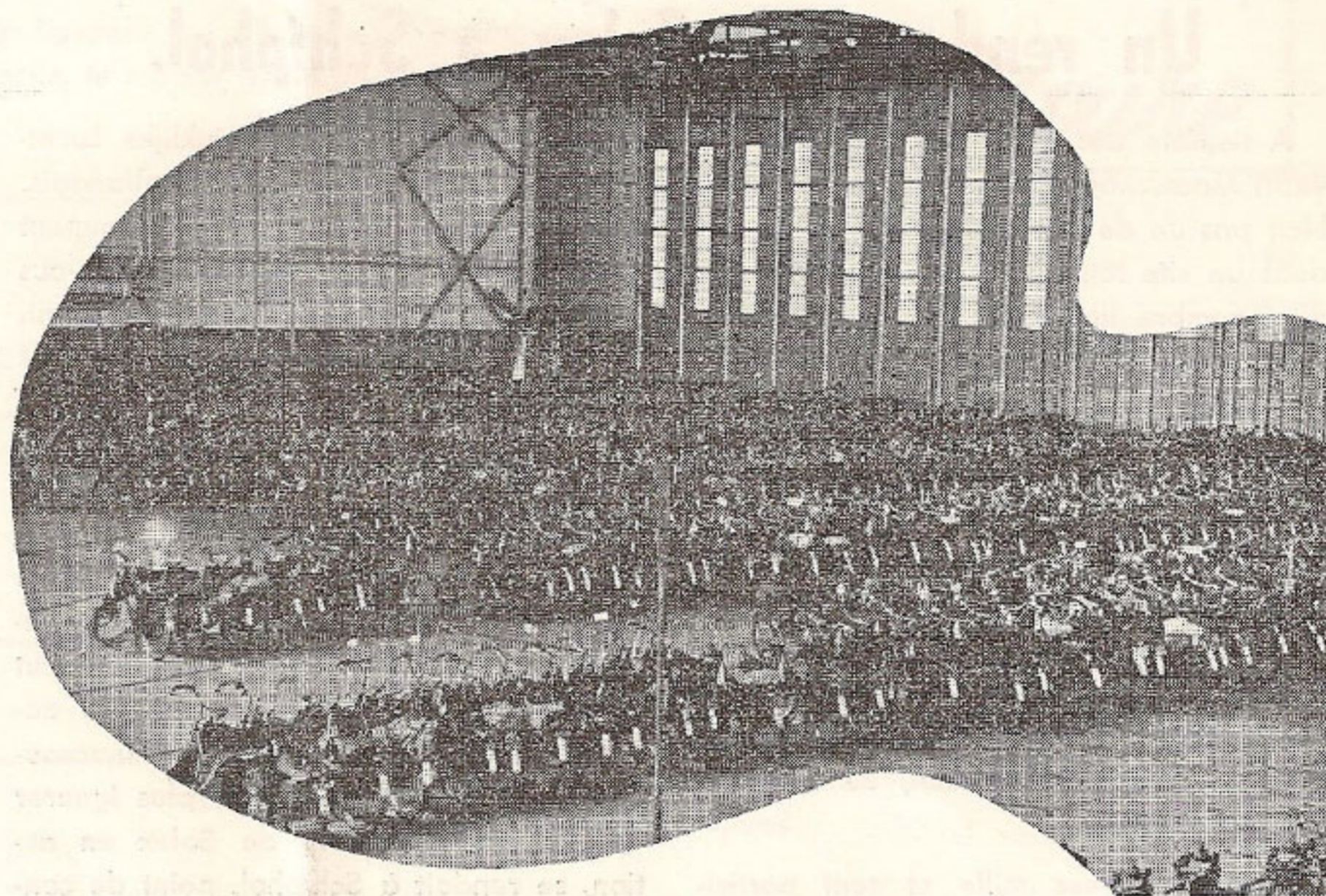
Au nom des organisateurs, il remit aux lauréats du rallye, parmi lesquels des dames, des jeunes, mais aussi un adepte du 48 cc., M. Annes de Deventer, âgé de 82 ans, des prix d'une grande valeur.

Ce fut un intermède extrêmement cordial, au cours duquel le client eut un contact empreint de la plus franche amitié avec son fournisseur. Ce pénultième point du programme n'était pas celui qui suscita le moins d'enthousiasme.

Le dernier point, c'était le défilé des 1.100 vélos motorisés sur l'aire de l'aéroport; spectacle inoubliable et quelque peu surprenant, car alors que l'on s'attendait à entendre la pétarade de 1.100 moteurs réunis, le bruit de l'échappement de ceux-ci était à peine perceptible sous le vrombissement des oiseaux d'aluminium, prêts à s'envoler vers des terres lointaines.

L'avion et le vélo à moteur : deux engins réalisés récemment par le progrès. Quelle idée magnifique de les avoir associés, au cours d'une journée de propagande en faveur du cyclisme motorisé.

Après cette relation d'une journée si parfaitement réussie, il convient bien de tirer une conclusion à l'usage de nos lecteurs qui, en Belgique, ne disposent pas encore de la faculté de se procurer un Vélosolex. Or, si en Hollande cette marque a connu un succès aussi foudroyant et



QUELQUES VELOSOLÉS ABRITES SOUS UN HANGAR.

aussi complet, la cause en réside à notre sens, dans l'organisation méthodique de la vente et surtout dans l'efficacité des service-stations, comme dans le désir des constructeurs à ne pas imposer au moteur une vitesse hors de proportion avec les possibilités réelles du moteur. Le Vélosolex est réellement un vélo qui supprime le pédalage et maintient les possibilités pratiques, les joies et la simplicité du vélo. Les fabricants ne désirent pas que leur produit devienne une machine de vitesse et ils ont à ce point de vue parfaitement raison.

Ne demandons pas au vélo de prendre la place du bolide. N'incitons pas les cyclistes de devenir des chauffards. C'est toujours le juste milieu qui fait la réussite.

Pour répondre aux demandes qui ont été faites jusqu'à présent par nombre de nos lecteurs et prévenir les demandes qui nous parviendraient à la suite de la publication de cet article, pour dissiper afin auprès de nos lecteurs la pensée qu'il est superflu de parler de quelque chose qui n'existe pas chez nous, nous pouvons annoncer, tenant l'information de source certaine, que le vélo à moteur auxiliaire Solex sera bientôt obtainable en Belgique.

Quand? Aucune date n'a encore été précisée. La réputation de la Firme R. S.

Stokvis en Zonen est suffisamment faite en Belgique pour offrir toutes garanties de sérieux et dissiper toute crainte à ceux qui pourraient s'imaginer que la vente du Solex en Belgique, se pratiquerait d'une manière autre que celle de la Hollande.

Le premier objectif des constructeurs est le service. Pas de vente sans un réseau de service-stations parfaitement au point, toutes identiques quant à leur agencement et à leur équipement technique. Il faut ensuite que les demandes soient honorées à un rythme de production accéléré, sans nuire à la qualité et à la parfaite mise au point. Tout cela ne se fait pas en un jour. Les futurs techniciens de service-stations doivent recevoir d'abord un enseignement spécialisé. La centralisation du travail doit être assurée par une organisation modèle. Le rythme de production doit être accru.

C'est un travail gigantesque que nous estimons voir fournir par la Firme R. S. Stokvis en Zonen en un temps record, malgré les difficultés, car cette firme dispose d'un département Vélosolex où travaille une équipe cohérente qui démontra déjà qu'elle sut réaliser des merveilles.

A. LEMAIRE.

La question des scooters

Pour faire suite à l'information publiée dans notre dernier numéro, la question des scooters continue de faire couler beaucoup d'encre et suscitera encore de longs palabres. Après l'avis autorisé d'une personnalité du monde motocycliste — qui estimait que le scooter est une moto — nous rappelions qu'il existe pas mal de scooters de très petite cylindrée, tellement petite qu'en motocyclisme, il ne sera jamais question de la considérer comme suffisante pour former un bon motocycliste. La Commission des VéloMOTEURS de la L.V.B., après avoir entendu les deux sons de cloches, semble elle-même divisée sur ce point. Que faut-il donc en penser ?

Sans ambages, nous nous contenterons de reprendre nos arguments et de citer qu'actuellement ou très prochainement, un scooter sera disponible en Belgique, ayant une cylindrée de 58 cc., importé par la S. A. Westraco. Ce scooter est équipé du moteur Lutz que nous connaissons déjà sur les vélomoteurs.

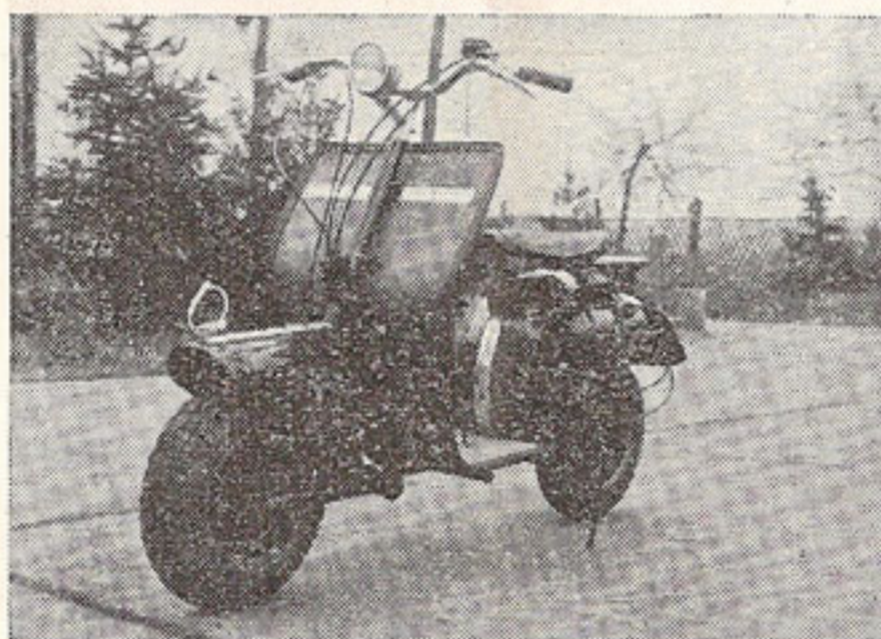
Arrivons donc à cette étonnante constatation. Monté sur un vélo, le moteur Lutz ne constitue qu'un vélomoteur, bien moins qu'une moto, diront les motards. Mais, le même moteur, monté dans un cadre carrossé, appelé scooter, prendrait immédiatement les allures — et non l'allure — d'une moto. Si l'on veut dès lors continuer dans cette voie et ne juger la classification que selon l'aspect extérieur (et l'on sait combien l'aspect extérieur des vélos comme des motos peut changer en quelques lustres) il y aura encore de beaux jours en perspective.

Il semble donc bien erroné, le jugement que l'on oserait se permettre sur les qualités extérieures d'un engin. Elles seraient bien fragiles, les classifications faites de la sorte et aussi mouvantes que le sable.

Aussi tenons-nous beaucoup à notre proposition de distinguer scooters et motocyclettes, non pas par la présence de pédales (le scooter de 58 cc. n'a pas de pédales), non pas sur la cylindrée uniquement, mais également sur le poids, la vitesse, tout en négligeant totalement l'aspect.

Car, répétons-le, un scooter d'une cylindrée de 500 cc. pesant le poids d'une honnête moto et pouvant atteindre une vitesse de 130 km. à l'heure, n'est pas pour nous un vélomoteur et peu s'en faut.

Sachons admettre dès lors, qu'entre le scooter Hummel, celui que la S. A. Westraco mettra en vente, et le scooter pou-



LE SCOOTER HUMMEL, EQUIPE D'UN MOTEUR LUTZ DE 58 CC.

vant atteindre 130 km. à l'heure, il y a plus qu'un monde de différence, une différence de conception et une différence tout aussi grande de destination.

Si un cycliste s'achète un scooter, c'est parce qu'il y voit le progrès et l'avenir du cyclisme. Mais s'il s'achète un scooter de 100 kg., ne l'appelons plus un cycliste. Un cycliste n'a pas l'habitude de jongler avec des poids lourds et encore moins avec des bolides.

Le fait est patent. Dès que les « Hummel » seront disponibles, des cyclistes voudront l'acquérir, parce qu'il est léger, peu puissant, pas trop rapide. Ils sont cyclistes et entendent rester cyclistes. Mais, s'ils doivent se voir considérer comme motocyclistes, ces cyclistes n'auront plus qu'un désir, redevenir cyclistes tout court ou devenir automobilistes, car dans les automobiles il y a, c'est certain, une tendance vers la construction légère, peu puissante et pas trop rapide.

Les principales qualités du scooter Hummel que nous verrons bientôt sont l'extrême facilité de conduite, les commandes réduites à l'expression la plus simple, manette des gaz, poignée d'embrayage et poignée de décompression, une grande facilité de démarrage et une excellente tenue de route.

Son moteur 2 temps Lutz développera une puissance limitée à 1 C.V. à 4.000 tours-minute. Le cylindre et le carter ne forment qu'une pièce. La tête de cylindre sera en aluminium. Le carburateur Amal 10. A.1.A. donnera un très bon ralenti. Un volant magnétique Bosch LM/US. 1. assurera l'allumage et l'éclairage. Un silencieux spécialement étudié neutralisera les bruits d'échappement. L'embrayage sera très élastique. La consommation s'élèvera de 1,5 à 2 litres aux 100 km.

Mais c'est le cadre qui donnera une synthèse de grandes recherches. Roues en porte-à-faux, ressorts à torsion à l'avant et à l'arrière. Protection pour le conducteur par bouclier en caoutchouc et carrosserie élastique en matières nouvelles.

Le poids de cet engin reste ainsi en dessous des 45 kg., malgré que la vitesse de pointe serait de 35 km. à l'heure, vitesse très honnête si l'on songe aux vitesses que permettent les vélos mus musculairement, pour autant qu'ils soient légers et construits par un homme de métier et non par un plombier-zingueur.

Et ce scooter serait une moto ? Allons donc ! Il mérite sa place à côté des vélomoteurs et bicyclettes à moteur auxiliaire. C'est un engin pour cyclistes.

VELOmoteurs.

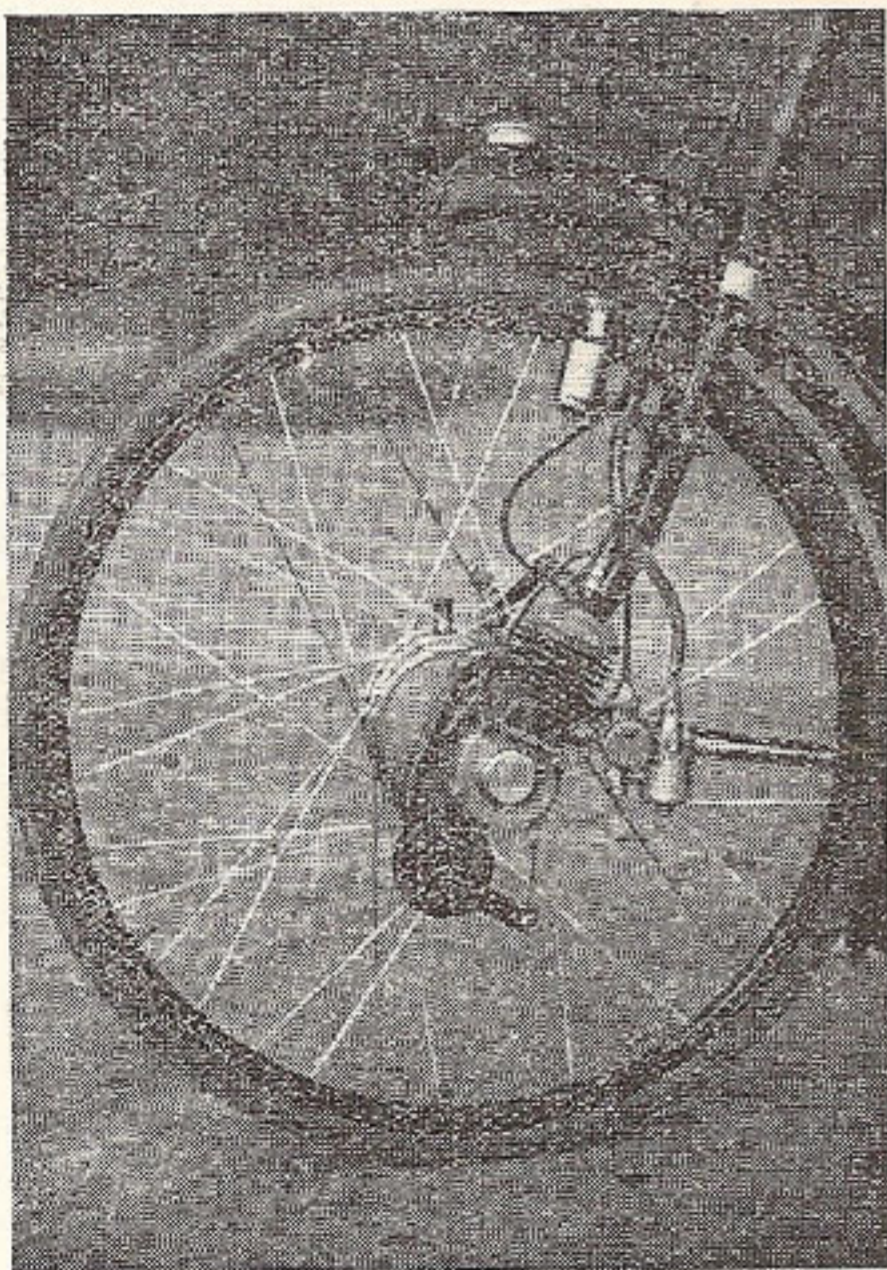
COURRIER TECHNIQUE.

L'abondance des matières nous oblige à remettre à notre prochain numéro, la suite de notre courrier technique, réponses aux questions techniques que nous posent nos lecteurs.

Encore des nouveaux moteurs auxiliaires.

Chaque jour, dans quelque point du monde, une nouvelle formule de moteur pour vélo est mise au point. Aussi ne faut-il plus douter que le jour arrivera où tous les vélos seront motorisés. Les premiers adeptes auront à ce moment une expérience précieuse et c'est pourquoi, désireux de tenir nos lecteurs au courant des nouveautés, nous publions régulièrement des échos des nouveaux modèles annoncés. Ce qui ne veut nullement dire que les nouveaux modèles détrôneront les anciens. Nous pouvons même écrire que les modèles actuellement vendus en Belgique sont « up to date » et répondent aux exigences les plus difficiles.

MM. F. et P. SPANGLER, père et fils, ont réalisé un nouveau moteur auxiliaire dont la fabrication sera entamée bientôt par les usines « Mechanica » de Delft (Hollande). Le nouveau moteur appartient à la catégorie des moteurs de moyeu. Il aura une cylindrée de 33 cc., avec un alésage de 36 mm. et une course de 32 mm. Placé à flanc de la roue avant du vélo, excentriquement par rapport à l'axe du moyeu, le moteur entraîne une démultiplication formée de sept roues tendées satellites et dont le centre forme corps avec l'axe du moyeu avant (fig. 1).



LE MOTEUR MECHANICA,
COTE CARBURATEUR.

De l'autre côté de la roue se trouve placé le volant magnétique, fournissant



LE MOTEUR MECHANICA,
COTE VOLANT MAGNETIQUE.

l'allumage et l'éclairage (fig. 2.). Le réservoir, d'une contenance de 1 litre $\frac{1}{2}$, est fixé au-dessus du garde-boue.

Le moteur sera équipé d'un carburateur Zénith. Le piston est du modèle à peigne. Le régime maximum de ce 2 temps sera de 4.000 tours à la minute.

Le débrayage du moteur sera rendu possible en tirant un bouton situé au centre du moyeu (fig. 1). Au guidon se trouvent réunis une manette des gaz et un décompresseur.

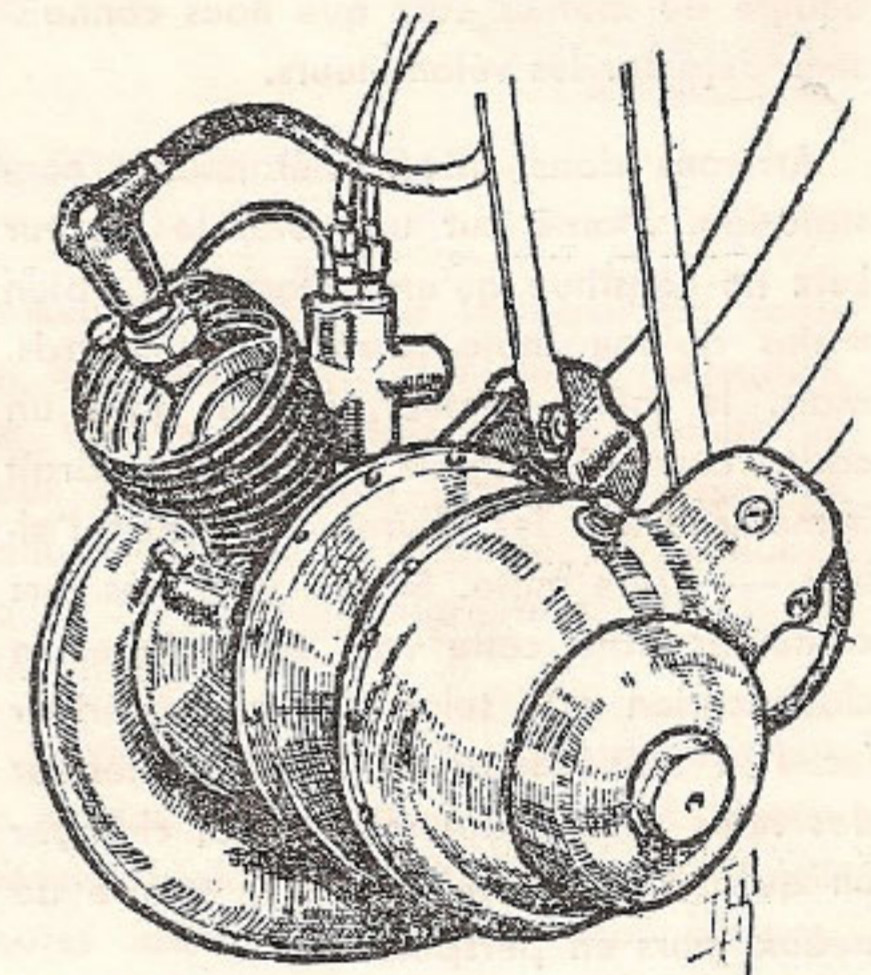
Les usines Mechanica estiment pouvoir sortir 200 moteurs par semaine.

Inutile de dire que nous attendons im-

patiemment l'apparition de ce moteur en Belgique. Les moteurs de moyeu sont rares dans notre pays. Leur simplicité pourrait convaincre de nombreux incrédules.

✱

En même temps que le « Mechanica », un autre moteur de moyeu va réapparaître en Hollande. Il s'agit de l'Efa-Speedwheel, dont la disparition soudaine avait été fort regrettée. Une description sommaire du moteur a été publiée dans un numéro précédent de notre revue.



Les aspirateurs Efa sont universellement connus. Nous souhaitons le même succès au moteur auxiliaire « Efa » et l'attendons avec curiosité.

✱

La tendance actuelle semble s'orienter de plus en plus vers le capotage du moteur auxiliaire, placé soit sur la roue avant, soit sur la roue arrière. Le « VAP » a réussi une jolie protection du moteur arrière. Le « KID » donnera une autre solution. Tout cela est bien réconfortant, car ces recherches actuelles feront le profit des cyclistes motorisés de demain. Il n'est peut-être pas impossible que dans quelques années, nous ne verrons plus que des vélos sans pédalage. Le vélo de

toute manière, ne cessera jamais d'exister, et même muni d'un moteur, il sera toujours un vélo, c'est-à-dire un véhicule léger, pratique, peu encombrant, populaire et bon marché.

**

Un exemplaire du moteur LOHMANN, ce moteur de 18 cc. sans équipement électrique, susceptible d'être alimenté par tous carburants, tout en développant une puissance de 0,6 C.V., serait présent en Belgique.

Notre revue a demandé à la firme qui détient cet exemplaire à pouvoir assister aux essais du moteur et c'est pourquoi nous espérons dans une prochaine revue, pouvoir publier un article apportant un peu plus de lumière sur le secret et le mystère qui entourent toujours le moteur Lohmann.

**

La Side Motor Cy, 29, rue Jean Robie à Bruxelles, est l'agent exclusif pour la Belgique et le Congo Belge du moteur allemand Victoria, moteur se plaçant sur le côté de la roue arrière.

Les caractéristiques du moteur Victoria sont les suivantes : moteur 2 temps, 1 cylindre monobloc, alésage 35 mm., course 40 mm., cylindrée 48 cc., puissance : 1 C.V. à 5.000 tours, poids 9,5 kg., vitesse 30 km. à l'heure. Boîte de vitesses : 2 vitesses, 1 : 18 et 1 : 30. Embrayage et point mort. Transmission par chaîne.

Le moteur Victoria est remarquable, tant par son volume réduit pour la puissance obtenue que par la solution qu'il apporte au moteur auxiliaire du côté arrière.

En effet, une roue dentée de 48 dents est placée sur le moyeu arrière et communique par chaîne à une roue dentée de 11 dents solidaire de l'arbre de la boîte de vitesses.

Quant au moteur proprement dit, il comporte un piston plat et travaille avec

un balayage par courant vertical. L'admission des gaz se fait par un système rotatif d'un modèle nouveau.

Le volant magnétique n'assure que l'alumage, tandis que le carburateur est d'une grande simplicité, muni d'un volet d'air (choke). Le mélange est commandé par poignée tournante au guidon.

La boîte de vitesses est à bain d'huile. Les vitesses sont commandées au guidon par poignée à crans. La première position est la première vitesse, la position du milieu celle du poids mort, la troisième position (levier serré contre la poignée du guidon) celle de la deuxième vitesse. Ce changement de vitesse fonctionne sans devoir commander un embrayage.

Enfin, l'échappement est muni d'un silencieux de forme spéciale, mais du principe normal.

Le moteur Victoria suscitera, par les perfectionnements qu'il apporte, un très grand engouement auprès des cyclistes.

**

De France, on nous annonce que les Etablissements de Marco, à Pré-St-Gervais (Seine), mettront en vente un moteur auxiliaire de 50 cc., développant 2 CV. à 4.000 tours/minute. La course et l'alésage sont de 40 mm. Il serait équipé, non d'un volant magnétique, mais d'une magnéto blindée et étanche, d'un carburateur Dellorto Gartner à pompe d'injection, d'une culasse à turbulence avec canaux d'admission latéraux. Le balayage serait de forme cycloïde tourbillonnante. Le poids du moteur serait de 7 Kg. La consommation de 1 litre aux 100 km.

Attendons de voir ce moteur de près, avant de le juger. Quoi qu'il en soit, ces premières informations que nous avons pu recueillir semblent démontrer qu'il s'agit d'un moteur appelé à connaître un succès certain.

**

En Hollande, le moteur Inkarette, tant apprécié en Belgique, est connu et répandu sous le nom de « Flink », ce nom

étant un qualificatif de bon choix. A côté des Solex, en majorité, l'on y voit de nombreux Mosquito, des Mobylette, des Minimotor, des Berini, des Vap, mais aussi des Fuchs, moteur autrichien, inconnu en Belgique, d'une cylindrée de 40 cc., avec beaucoup de ressemblance avec le Victoria.

**

Les Etablissements A.M.A., 92, rue St-Bernard, Bruxelles, peuvent fournir dès à présent le moteur KID, inversé 2 temps, 48 cc., 1 C.V., pouvant atteindre 40 km. à l'heure. Nous avons annoncé la venue de ce moteur français en Belgique depuis longtemps déjà, en insistant surtout sur l'aspect esthétique du bloc moteur, placé sur la roue avant. Nous sommes d'autant plus heureux de signaler que le moteur KID est disponible en Belgique.

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 R.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.

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

Restrictions, Obligations et Prescriptions.

Un grand débat est ouvert. Quelles sont les conditions que devront remplir les vélomoteurs et bicyclettes à moteur auxiliaire afin de pouvoir rouler sur les pistes cyclables, côte à côte avec les cyclistes qui sont obligés de rouler sur ces bandes toujours trop peu larges, parce qu'elles donnent l'impression d'y mettre tout le monde à l'étroit. Ci-dessous quelques considérations sur ce que l'on peut appeler le grand problème, le problème ardu, épineux, et agaçant, mais cependant pas insoluble.

« Les vélomoteurs à deux roues, dont la construction, les dimensions générales et le poids du cadre correspondent entièrement ou presque à ceux d'un vélo ordinaire et dont le moteur répondra aux exigences à énumérer plus loin, pourront être mis sur le même pied que les vélos ordinaires, pour autant toutefois qu'ils ne soient pas conduits par des personnes n'ayant pas atteint leur seizième année. Un permis de conduire ne sera pas exigé de ces conducteurs.

» Ces vélomoteurs seront obligatoirement munis d'un timbre facilement audible à 25 mètres et d'un frein au moins, en bon état de fonctionnement. Un phare non éblouissant sera requis de nuit, de même qu'un garde-boue arrière peint en blanc, ainsi qu'un feu rouge.

» Quant au moteur, il ne dépassera pas 50 cc. de cylindrée. La puissance au frein, sans prise en considération du nombre de tours à la minute, ne pourra pas dépasser les 0,6 C.V.

» La commande du moteur ne pourra être assurée qu'à l'aide d'une seule manette, placée au guidon. Le poids maximum du moteur (sans le carburant) est limité à 10 kg.

» Un levier simple devra permettre la mise hors service du moteur, de telle façon que le véhicule pourra rouler en étant mu par la seule force musculaire.

» Toute réalisation permettant une démultiplication entre le moteur et la roue motrice est proscrite.

» La vitesse développée par le véhicule ne pourra excéder 20 km. à l'heure.»

Faisons rapidement le procès de ces prescriptions.

Si beaucoup de vélomoteurs et de bicyclettes à moteur auxiliaire présentent le même aspect et accusent le même poids, ou à peu près, des vélos ordinaires, il saute aux yeux cependant que de nom-

breux autres sont exclus, en raison de la présence par exemple de fourches élastiques, de roues renforcées, etc...

Si les vélomoteurs répondant à ces conditions sont considérés comme vélos, il est évident qu'à ce moment, ils ne sont plus astreints à la double plaque.

Cependant, un enfant de 12 ans et même moins, peut conduire sans danger un Inkarette ou un Solex, voire même un Mosquito. Pourquoi donc cette limitation à 16 ans ?

D'accord pour la sonnette. Il en existe de très bonnes tout autant que belles et seront d'une aussi grande utilité sur les vélomoteurs que sur les vélos tout court !

Quant au frein unique, entièrement d'accord, car le moteur lui-même peut servir de frein, en coupant les gaz.

Avec le phare non éblouissant et le feu rouge, rien de nouveau est créé sous le soleil. Ces accessoires ont leur utilité, de même qu'ils se justifient, surtout dans l'intérêt même des cyclistes.

Le moteur ne peut dépasser la cylindrée de 50 cc. Ici, donnons rendez-vous aux gendarmes, en vue d'une partie de plaisir, et qu'ils se munissent d'un « cylindromètre », car mon « Comet » a du 63 et la différence n'est pas visible à l'œil nu. Qu'ils se munissent aussi de leur dynamomètre pour mesurer la puissance du moteur au frein du moteur, afin de voir s'il ne tire pas plus que six tranches d'un cheval-vapeur coupé en dix.

Mais à propos de la commande uniquement au guidon, là c'est une autre affaire. A-t-on le choix entre la manette de gaz, sans décompresseur, comme l'Inkarette, ou le décompresseur sans manette de gaz, comme le Solex ? Et pourquoi les deux seraient-ils un mal ?

Que les gendarmes n'oublient pas leur balance par la même occasion. Mon mo-

teur de moins de 50 cc. est en fonte, mais celui de mon ami est en aluminium. Si un kilo de plumes et un kilo de plomb pèsent tous deux un kilo, admettons que l'aluminium est un tantinet plus léger que tout le reste.

Quant à la mise hors service du moteur, que ce soit par levier, comme sur la plupart des vélos à moteur auxiliaire, par un bouton, par toute autre moyen pour autant qu'il soit efficace, cela doit intéresser très peu le législateur. Il n'y a que le résultat qui doit compter. Une petite question cependant, car il existe le Cyclorex, un moteur auxiliaire qui ne tourne que lorsqu'on pédale. Voilà un moteur qui ne servirait plus à grand chose, par le seul fait d'une phrase d'un texte de loi. Et pourtant quelle belle réalisation que ce moteur.

Toute démultiplication entre le moteur et la roue motrice est exclue. Adieu, veau, vache, couvée, Mosquito, Victoria, P. P. Roussey, etc., etc... Et dans les grimpees ? Et contre le vent debout ? Une solution, débrayer le moteur et pédaler ! Merci Messieurs, du bon conseil !

Enfin, la vitesse est limitée à 20 km. Le chômage est combattu par les grands moyens. Le recrutement de gendarmes à œil tachymétrique et mesureur de vitesse angulaire est activement entamé, car il s'agit, ni plus ni moins de contrôler la vitesse des cyclistes, chose qui s'est avérée impossible à l'égard des automobilistes, malgré les motos de 1.000 cc. à compteur kilométrique, grand comme ça... Un peloton spécial de gendarmes spécialistes des nivellements sera aussi nécessaire, car, la vitesse en palier, en rampe ou en descente, mon Dieu, elle change comme le baromètre en ce mois de juillet. Disons donc que la vitesse maximum serait de 20 km. en palier, elle ne sera plus que de 20 : facteur combine en rampe, et de 20 X facteur chance en côte.

Une fois de plus rien n'est laissé au hasard !

Mais il y a déjà trop de nos lecteurs qui se réjouissent, en constatant qu'en haut-lieu on s'occupera, non pas d'eux, mais d'abord de leur vélomoteur. C'est de bon

augure, malgré les remous politiques, les cliquetis d'armes et les paroles de paix.

Donnons-leur une douche froide en disant que ces prescriptions ne sont que celles actuellement en vigueur en Hollande et autorisant sur les pistes cyclables d'outre Bar-le-Duc, les seuls Vélosolox, Berini et Flink, répondant à ces conditions.

La réglementation est boîteuse, convenons-en et craignons le pire dans notre pays, où il existe une diversité bien plus grande de moteurs de tous systèmes de transmission, de toutes cylindrées et de tous aspects. Et rappelons surtout qu'en Belgique, il n'y a pas, comme là-bas en Hollande, des pistes larges où les cyclistes, malgré les bicyclettes à moteur auxiliaire, se sentent à l'aise.

Qu'en sera-t-il chez nous, lorsque nos législateurs, ayant enfin dû se rendre à l'évidence d'une circulation vélomotoriste accrue, mettront sur le métier une réglementation capable de ménager à la fois, et la chèvre et le chou ?

Auront-ils le courage de choisir une fois pour toutes la voie qui exclut la courte-voie, le provisoire ou l'inopérant, en décrétant l'exclusivité des automobilistes et des motocyclistes sur les autostrades existantes ou à construire, et la réservation des routes devenues trop étroites aux vélomotoristes et aux cyclistes ?

C'est une solution hardie, mais c'est la seule solution possible. Encore ne serait-ce qu'une demi-mesure si les routes pour cyclistes ordinaires et motorisés sont garnies de pavés ou de voies de tramways. Ce qu'il nous faut surtout, ce sont des routes d'un revêtement uniforme et continu sur de très grandes distances, sans autres voisins que la nature, les arbres et le paysage.

C'est aussi une solution touristique en même temps qu'économique car, des routes en béton ne seront jamais usées par les vélos, sans et avec moteurs, pour autant que les lourds camions et le charroi de l'armée ne viennent pas les réduire en miettes.

Mais cette solution-là, peut-on raisonnablement l'espérer ?

VELOmoteurs.

A Monsieur le Ministre des Communications.

Rue de la Loi, Bruxelles.

Bruxelles, le 17 juillet 1950.

Monsieur le Ministre,

Votre attention, ainsi que celle de vos prédécesseurs, a été attirée sur le fait qu'en Belgique, après tant d'autres pays, la circulation des vélos motorisés devient de plus en plus importante.

Votre collègue, M. le Ministre des Travaux Publics, n'aura pas manqué de vous communiquer qu'à la Commission Internationale de la Circulation de l'O.N.U., réunie à Genève, une convention a été signée par la Belgique, convention qui tend à considérer les vélos munis d'un moteur de 50 cc. maximum comme étant des vélos et non des véhicules automoteurs.

Déjà de nombreux pays signataires de la convention ont fait droit à cette profession de principe en faisant bénéficier les vélos à moteur visés par la convention, des facilités aptes à étendre cette nouvelle forme de cyclisme et à encourager une industrie nationale naissante.

Seule la Belgique n'a pas encore pris de décision dans ce domaine. De nombreux vélomotoristes étrangers éprouvent des difficultés dans notre pays, parce qu'aucune réglementation n'a été élaborée, susceptible de leur accorder certaines facilités, facilités qui s'imposent d'autant plus que les routes belges ne sont point des meilleures.

Nous nous permettons de vous rappeler, Monsieur le Ministre, que parmi les facilités à accorder d'urgence aux vélos motorisés, on relève :

- la suppression de la double plaque de roulage et son remplacement par une plaque semblable à celle des vélos ;
- la suppression de la plaque B, du pays d'origine ;
- suppression de la taxe de luxe appliquée à la vente des moteurs et vélos équipés d'un moteur ;
- facilités douanières pour l'importation temporaire des vélos à moteur dans les pays étrangers ;
- enfin, une solution à donner au problème de la circulation des vélos motorisés sur les routes.

Si les premiers points sont d'une réalisation facile et rapide, nous insistons surtout sur le fait qu'il est impossible de circuler avec des vélos motorisés sur les routes pavées et qu'il y a lieu de prévoir pour eux, une surface de roulement bien plane. Dans d'autres pays, les vélos motorisés ont été autorisés à circuler sur les voies cyclables, lesquelles dans ces pays sont larges et prévues de chaque côté de la route. En Belgique cependant, les pistes sont le plus souvent à double sens de circulation, surélevées et étroites. Les vélomotoristes y seraient trop à l'étroit et gêneraient la circulation des cyclistes.

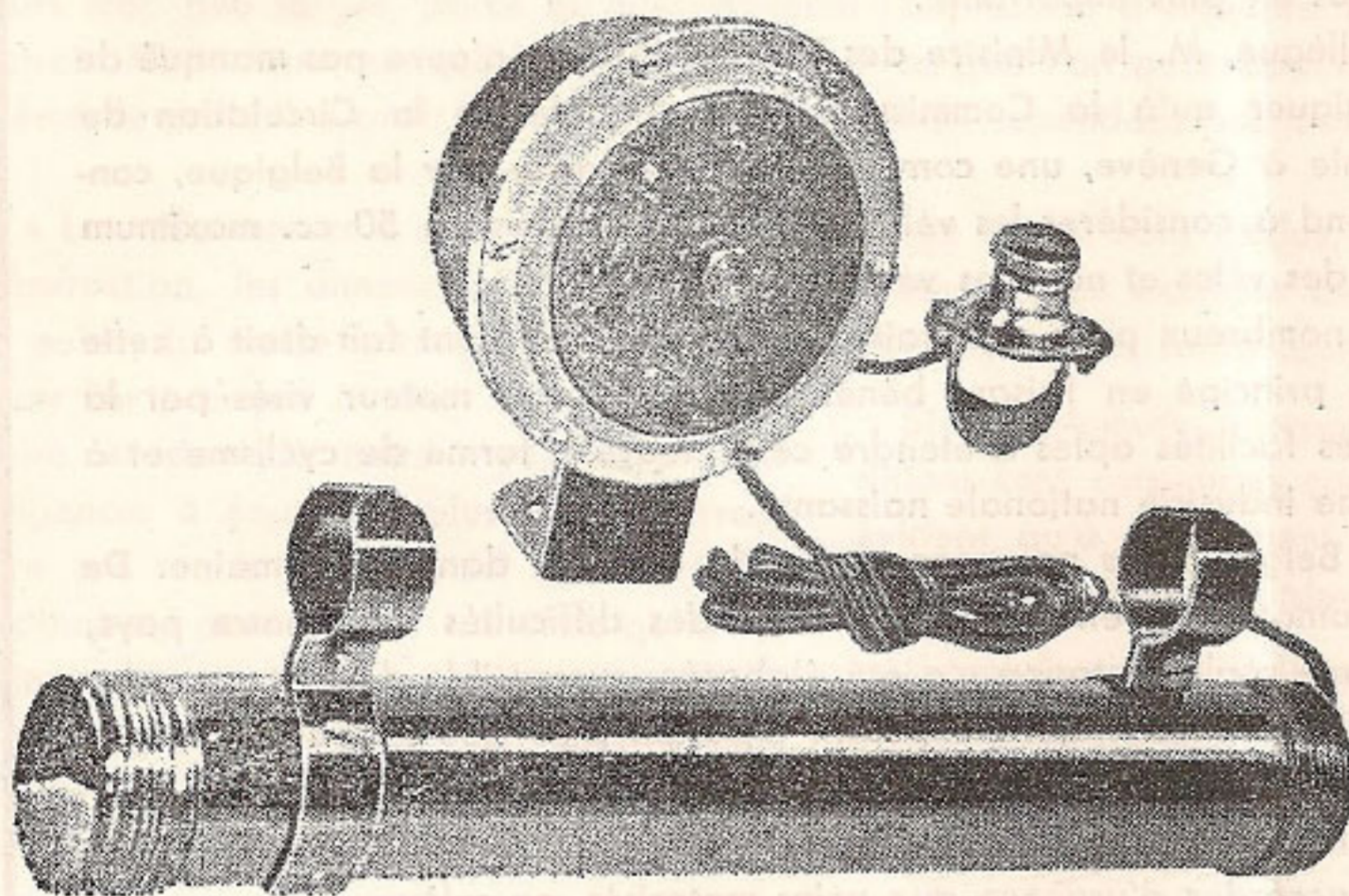
La Commission des Véломoteurs de la R. Ligue Vélocipédique Belge estime que la seule solution à donner au problème de la circulation des vélomotoristes et des cyclistes consiste à bétonner des routes secondaires et à les réserver exclusivement à la circulation cycliste avec ou sans moteur. Notre pays sera bientôt doté d'un réseau d'autoroutes. De ce fait de nombreuses routes secondaires seront délaissées par la circulation automobile. Il importe de mettre ces routes en valeur, en les réservant aux usagers cyclistes, les plus nombreux dans notre pays.

Nous sommes persuadés, Monsieur le Ministre, que notre point de vue sera aussi le vôtre et qu'il vous plaira d'examiner sans retard, le problème du cyclisme motorisé.

Entretiens, nous vous présentons, Monsieur le Ministre, les assurances de notre haute considération.

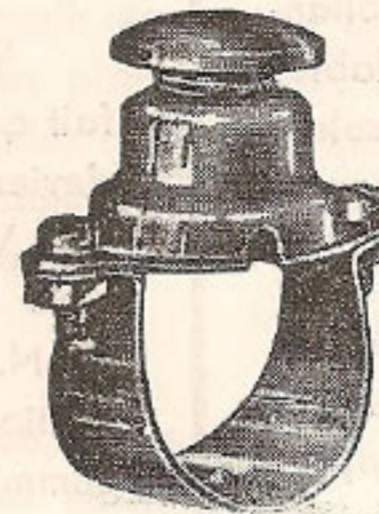
La Commission des Véломoteurs de la L.V.B.,
Le Président,

Avertisseurs Electriques et Interrupteurs



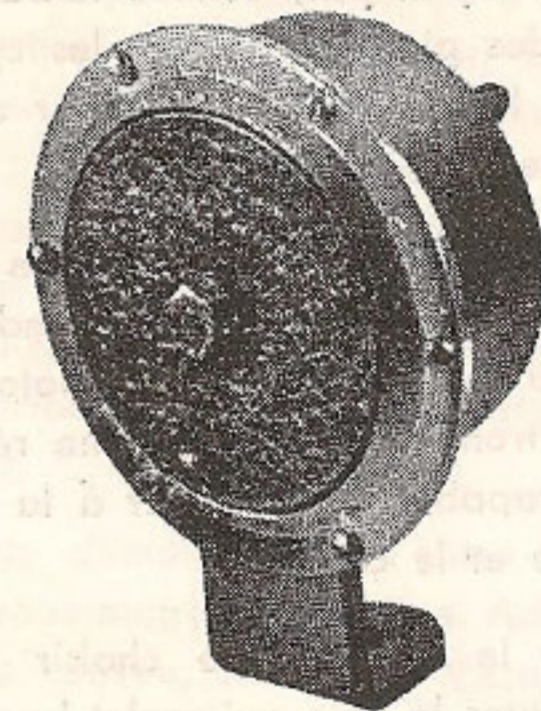
Modèle HF160 extra-léger.
Avertisseur à pile sèche haute fréquence.

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 PIÈCES PEUVENT ÊTRE OBTENUES CHEZ TOUS LES BONS MÉCANICIENS !

CLEAR HOOTERS LTD

HAMPTON ST. BIRMINGHAM

AGENTS POUR LA BELGIQUE :

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

Un ensemble d'avantages que seul le

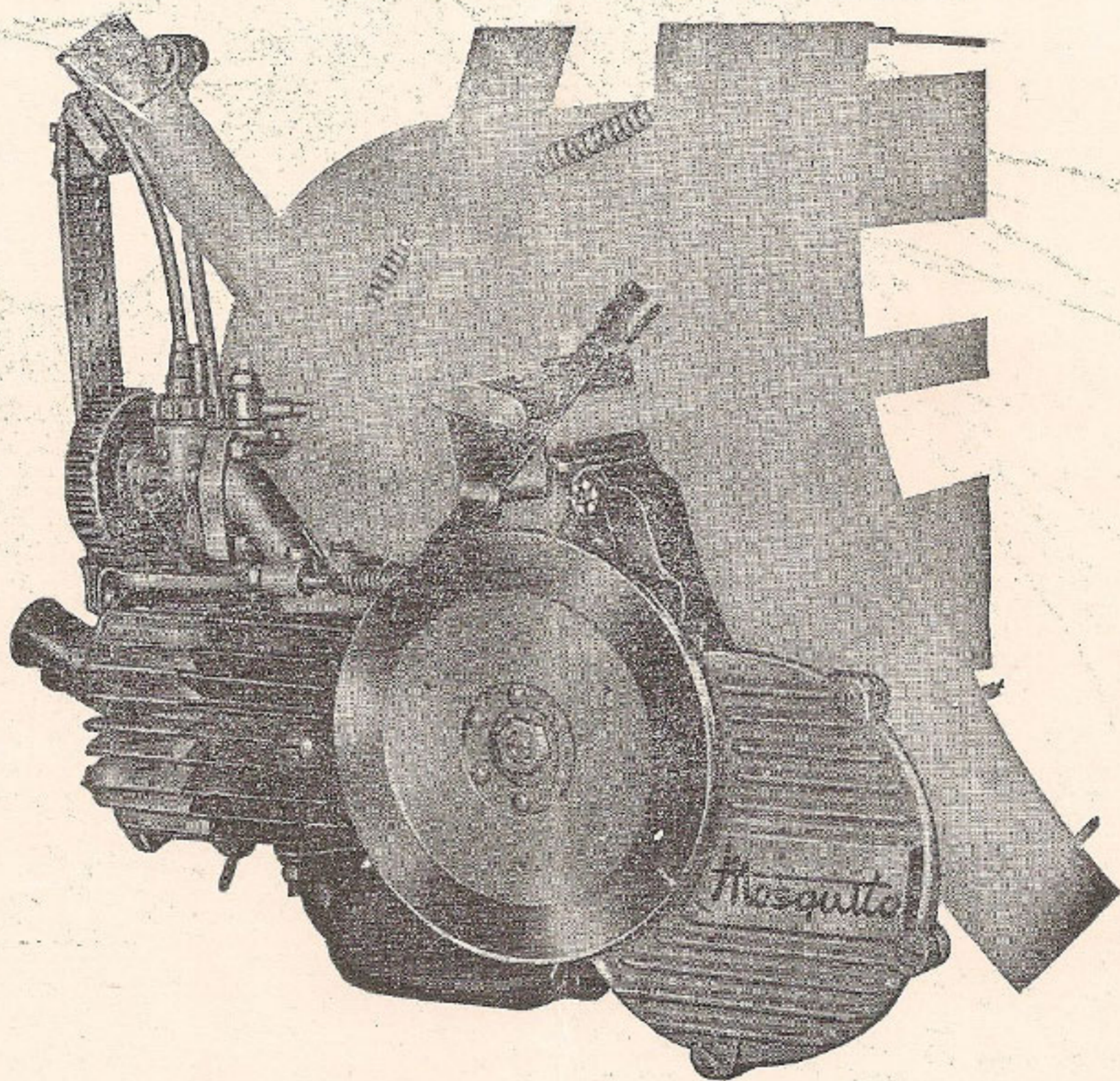
Mosquito

● 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.

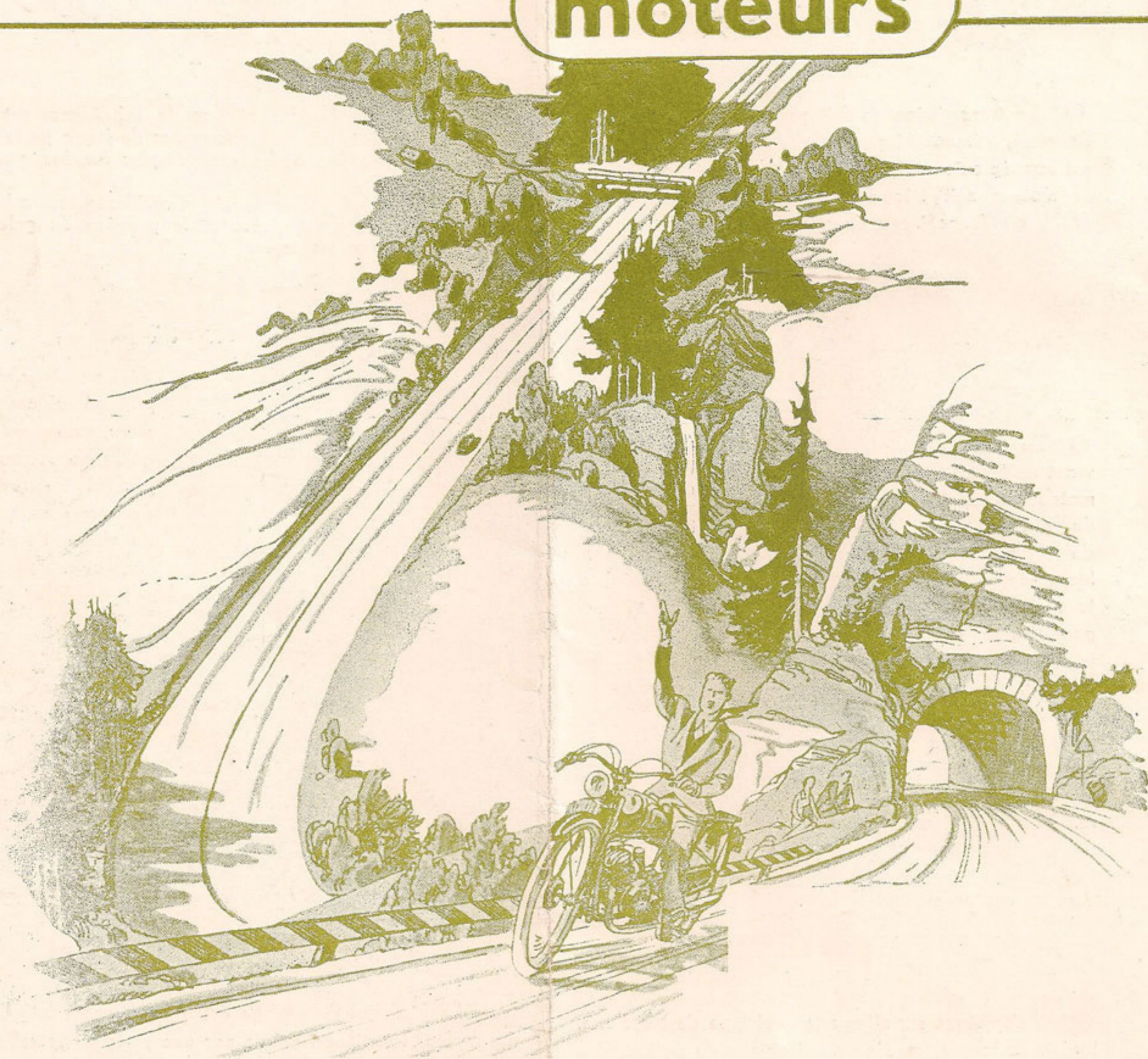
VELOMOTEURS



JLO

98 cm³
3,4 CV. pour
5.350 francs.

moteurs



LE PLUS PUISSANT DES MOTEURS A CYLINDREE EGALE.
30 ANNEES D'EXPERIENCE A VOTRE SERVICE.
UNE RENOMMEE MONDIALE. — LA PLUS GRANDE PRODUCTION.
UN SERVICE DE PIECES DE RECHANGE UNIQUE.

Concessionnaire exclusif pour la Belgique, le G.-D. de Luxembourg et le Congo Belge :
M. HENRI DEPAS, 30, rue Adolphe Bastin à Namur.

Agences d'exclusivité à concéder.

S'adresser aux distributeurs grossistes connus ou à l'adresse ci-dessus qui renseignera.