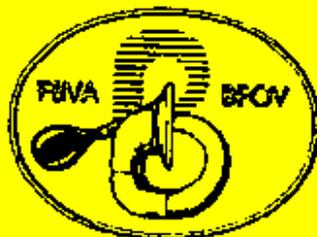
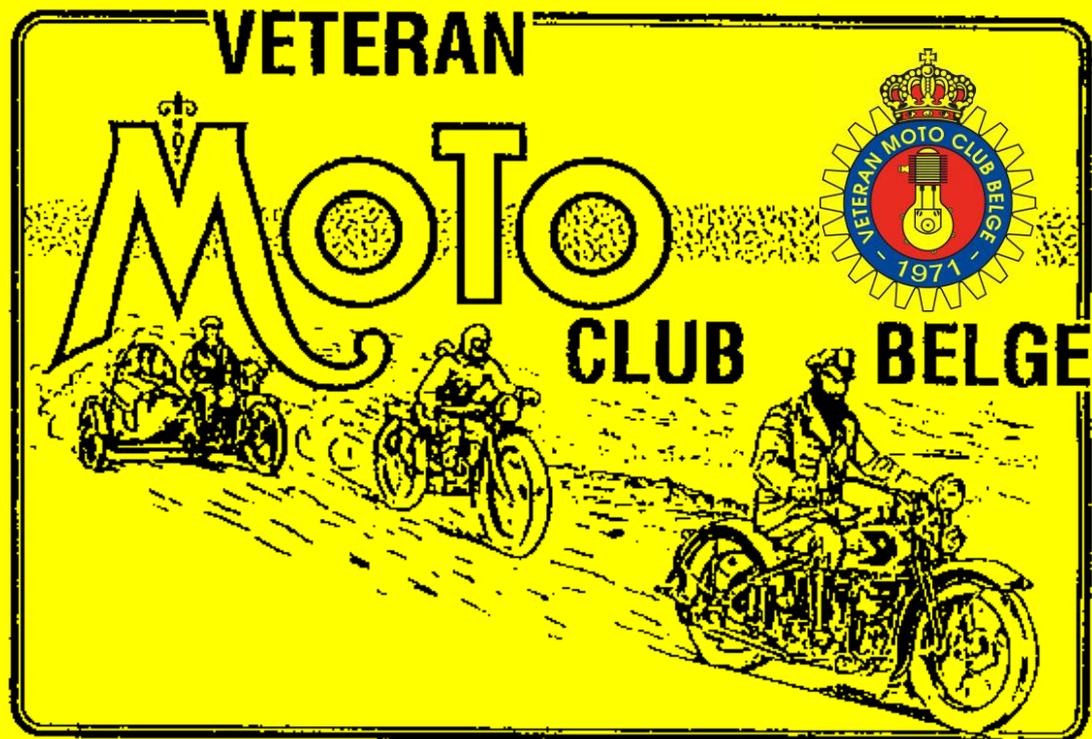


Vétéran Moto Club Belge asbl P 912 228
Chaussée de Tongres, 645
4452 WIHOGNE



Mars 2016 numéro 346

Editeur responsable : Henri Bovy, rue Joseph Raze, 9 4130 Esneux

Ets ANDRE



Rue Ferrer, 37
4100 Seraing

Tél: 04/337.02.19
Fax: 04/337.56.46

VETERAN MOTO CLUB BELGE

Compte : BE16 0015 8114 6274 GEBABEBB
VMCB asbl Rue Joseph Raze, 9 4130 Esneux

Informations générales sur le club **0470/856 145** info@vmcb.org
Informations sur les assurances et l'immatriculation **0470/856 146** assurances@vmcb.org

Président: Henri BOVY
Rue Raze, 9
4130 ESNEUX

Secrétaire: Michel BOVY
Avenue de la Résistance, 438
4630 SOUMAGNE

Administrateurs:

Michaël DIENNE 04-227.19.79
Rue des Fontaines, 9 0495-77.07.40
4041 VOTTEM easyrider1964@live.be

Eddy GRENIER
Rue Large Ruelle, 20 0495-75.72.20
4470 SAINT GEORGES fa303951@skynet.be

Philippe LANGE
Rue de Lens St Servais, 5 0496-23.14.41
4254 LIGNEY phil.lange@skynet.be

Philippe LEROY 085-21.15.47
Ronheuville 35 0495-77.75.21
4570 Marchin pady1er@gmail.com

Eric Lenaerts
Mielestraat, 5 0475-841447
3770 VAL-MEER e.lenaerts@gmail.com

Roland Mignolet 04-278.32.50
Chaussée de Tongres, 645 fax : 04-278.71.61
4452 Wihogne atmospherecuir@yahoo.fr

Eddy PHILIPPET 04/250.51.24 (soir)
Rue de l'Arbre Croix, 272 0475/80.09.08
4460 HORION-HOZEMONT eddy.philippet@philippet.be

Louis Varetto 04/3661025
Rue de la Belle Jardinière,135 0486-94.89.09
4031 ANGLEUR lvaretto@skynet.be

Les articles reçus sont publiés tels que les auteurs les fournissent.
L'éditeur responsable

Bienvenue à messieurs Joseph Brunetta de Neupré, Nicole Petit de Thirimont, Albert Couvelance de Blégny, Gilbert Stragiers de Vresse Sur Semois, Jean-Yves Vermeir de Lodelinsart, Damien Verstraeten de Heusy-Verviers, Pascal Dodion de Geer, Jean-Pol Landrain de Waremmes et Christian Perot de Gerpinnes qui nous rejoignent en ce début de saison.

Lors du dernier salon de l'auto, la FBVA a invité madame la ministre Galant à visiter l'expo Youngtimers du palais2.

Dans son discours elle a montré beaucoup de bonnes intentions au sujet du véhicule ancien. A l'issue de la partie académique, le COE est venu vers nous pour nous communiquer une bonne nouvelle: sauf imprévus, la petite plaque pour les cyclo sera disponible en août. Fini donc l'aéofrein prévu initialement.!

Les membres concernés feraient bien de prendre contact avec notre secrétaire 0470 856 145 ou info@vmcb.org pour avoir plus d'informations à ce sujet avant d'entreprendre les démarches d'immatriculation.

La prochaine revue contiendra l'ordre du jour de l'Assemblée Générale qui rappelons-le aura lieu le 15 avril et qui sera importante, puisque des élections auront lieu. Réservez déjà cette soirée dans votre agenda. Vous trouverez en page 7 un petit clin d'œil émis par une de nos chères moitiés... Mais a-t-elle vraiment tort?

La saison a démarré avec Hibernamur et deux nouvelles invitations vous sont présentées. C'est l'occasion de rappeler, pages 8, quelques conseils de prudence pour les promenades en groupe.

Je vous souhaite un bon début de saison et une bonne lecture de la présente revue

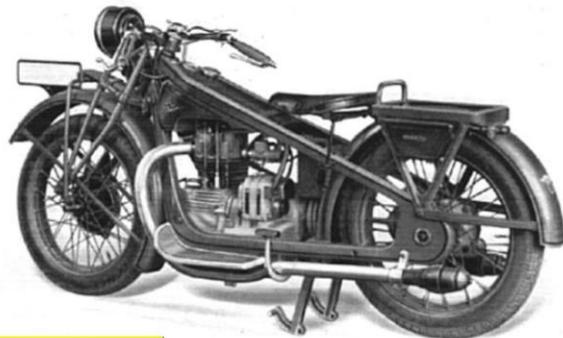
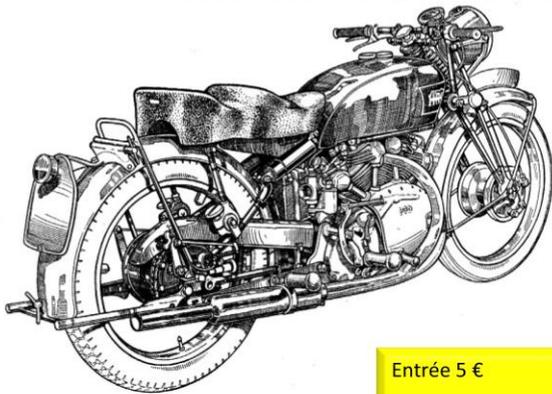
Prochaine réunion au musée le 18 mars dès 19h30.

HMRC

Samedi  **de 9 hrs**
12 mars 2016 **à 16 hrs**
HERVE MOTO RETRO CLUB

21^{ÈME} BOURSE D'ÉCHANGE

ACCESSOIRES, PIÈCES ET MOTOS DE COLLECTIONS



Entrée 5 €

Membre du club 4 €

Femmes et enfants – 12 ans Gratuit

Contacts

Francophones

Ch NETEN

FAX +32 (0)4 345 04 10

GSM +32 (0) 471 57 06 09

secretaire@hmrc.be

Néerlandophones & Germanophones

M QUOILIN

Tél +32 (0)87 64 67 44

GSM +32 (0)0497 36 02 72

marcquoilin@hotmail.com

Salle du Collège de la Providence

Avenue Reine Astrid 9

4650 HERVE

Bar et petite restauration toute la journée

Vaste parking gratuit





13 mars : Croisière Blanche

Cette promenade, comme toutes celles organisées par le VMCB, est réservée aux motos d'avant 1961

Droit d'inscription : GRATUIT, Itinéraire Road-book ± 140 Km.

08h30 Accueil et inscription au Café « Le PARC » Parking du Casino à Chaudfontaine,
0495-797190

09h30 Départ d'une boucle de ± 51 km : arrêt graissage La Vieille Forge à Chevron 086-433160

10h30 Après 25 nouveaux km. Dîner à la Ferme Bodson Mont St Jacques Trois Ponts.

Boulet Frites sauce lapin ou Spaghetti Bolognaise à 9 €, boissons en supplément.

A réserver le matin avant le départ

14h00 60 km pour rentrer à Chaudfontaine.

Organisateur : Vétéran Moto Club Belge, asbl représenté par Joseph COLIN 0479-675738 & 04-3581904



20 Mars : 46^{ème} Coup de Kick du Val-Dieu

Cette promenade, comme toutes celles organisées par le VMCB, est réservée aux motos d'avant 1961

Inscription gratuite.

Ce coup de kick est le coup de kick par lequel le club a démarré en 1971.

Organisé sans interruption depuis lors, c'est l'occasion d'étreindre les motos restaurées durant la période hivernale.

Combien serez-vous cette année à faire admirer votre dernière acquisition ?

Balade de 110km au road book dans notre beau Pays de Herve.

09h30 : Accueil au Casse Croute de l'Abbaye du Val Dieu (AUBEL)

10h00 : boucle de 55km. Avec arrêt graissage

12h30 : Dîner au Lunch Garden à Eupen

14h00 : Boucle de 55km avec arrêt graissage.

17h00 : Retour à l'Abbaye du Val Dieu

Organisateur : Vétéran Moto Club Belge, asbl, représenté par Michel BOVY, 04-3772495.

Localisation : Route de Val Dieu 4880 Aubel (à l'intersection des Nationales 649 et 650)



Nous... leurs femmes!

J'ai assisté, le ... à l'Assemblée générale du Pendant la pause-café, entre l'exposé du programme 88 et celui de l'état des finances, je regardais autour de moi: 5 dames et 22 messieurs. Et puis, je me suis posée la question: pourquoi si peu de dames?

Pignons, renifleurs, axes, chrome, câble, vitesse, graissage, reprise, freins... ces mots disparates s'engouffrant dans mes oreilles m'apportèrent la réponse. C'est qu'il faut être drôlement « forgée » pour être « femme de motard ».

Je vois d'ici votre mine ahurie... oui, j'ai bien dit « forgée ». Pensez-vous un seul instant aux mille inconvénients qu'entraîne votre « passe-temps »? La soupe refroidie, les sauces caramélisées à cause d'un écrou « qui ne prenait pas », le soufflé avachi, les pâtes trop cuites parce que la clé de 14 a disparu. La chemise claire maculée de taches à jamais indélébiles malgré le nouveau « machin » qui lave plus blanc... cette fois c'est un tuyau qui a flanché suite à une surpression. Les mouchoirs irrémédiablement troués: ici, c'est la batterie qui est en cause. Les lainages aux odeurs inquiétantes: mélange subtil de white spirit et d'huile de vidange. Les empreintes grassieuses sur les carrelages: « ce n'est pas moi, mes souliers ne sont pas sales »... hum! Le volant de la voiture qui vous laisse les mains noires pour faire votre shopping. Le poêlon qui disparaît mystérieusement de votre batterie de cuisine: « Ben oui, il me fallait un récipient très propre ». Merci pour le compliment et... tant pis pour le poêlon.

J'allais oublier le lit déserté en pleine nuit parce que l'illumination a jailli pour ce carburateur récalcitrant. Je m'arrête car je ne voudrais pas être méchante mais la liste n'est pas exhaustive. La PASSION, je vous dis, c'est la passion qui les fait rester la bouche ouverte et la fourchette en l'air parce qu'une moto passe en pétaradant dans la rue, c'est la passion qui leur fait interrompre impérativement une conversation pour écouter le cliquetis des soupapes; c'est la passion qui fait ouvrir les coffres à outils place Stanislas sans égard pour la beauté des lieux, qui fait que le froid les tétanise sur leur engin, qui leur fait accomplir des prouesses acrobatiques sur leur selle, qui fait réparer les magnétos avec des bouts d'allumettes sur le bord de la route. Alors quoi, Mesdames, nous n'allons tout de même pas nous plaindre d'avoir des maris... passionnés! Voulez-vous la vérité? Ce sont des grands gamins. Ils les aiment leurs « belles vieilles ». Ils les regardent, les caressent, les protègent, les dorlotent et je les soupçonne même de les embrasser dans le secret de leur garage. Tout ceci vous donne le droit de protester et, par conséquent, d'être absentes. C.Q.F.D. Quant aux cinq dames présentes, à mon avis, ce sont des mutantes.
Epouse inconnue

En ce début de saison

Conduite en groupe

La conduite en groupe crée un autre type de dynamique.
L'individu se fond dans le groupe, ce qui nécessite une adaptation du comportement de conduite.
Quelques conseils:

1. Limiter le nombre de participants (max. 10 motos par accompagnateur).
2. Faire rouler les participants les moins expérimentés devant, derrière un conducteur chevronné qui donne le rythme.
3. Faire une pause de minimum un quart d'heure toutes les 60 à 90 minutes.
4. Adapter le rythme au participant le plus lent et ne pas effectuer de dépassements.
5. Ne jamais suivre le motard précédent aveuglément, surtout au moment de dépasser d'autres usagers de la route.
6. Maintenir une distance suffisante et rouler en formation de damier sur la bande de droite.
7. Eviter les manœuvres de freinage brusques et « mettre son clignotant à temps. »
8. Vérifier régulièrement dans les rétroviseurs si vous êtes suivi par d'autres participants.
9. Convenir de signaux pour annoncer les pauses et avertir des dangers.
10. Limiter le nombre de kilomètres en fonction du parcours et de l'expérience des participants.

JUILLET-AOUT 2011 EXPLORER 85

Technique

Depuis la création de notre revue, des articles techniques ont été écrits sur différents sujets.
Voici, à l'intention des membres plus récents, une liste des principaux articles dont vous pouvez obtenir des photocopies au prix coûtant ou gratuitement par mail.

Moulage du caoutchouc 1€

Nickelage 1€

Rayonnage 0.8€

Dynamos Lucas 0.4€

Garnitures de freins 0.3€

Réparation de filets 0.2€

Conversion degrés/mm de course 0.6€

Les mystères du side-car 0.4€

Reconditionnement Magnéto 0.6€

Allumage électronique 0.8€

FN M86 1€

Diode Zener 0.4€

Et plus récemment dans la revue 331, un article sur les huiles : 0.5€

Pour les commander, un coup de fil à info VMCB : 0470/ 856 145 ou un mail à info@vmcb.org

echnique

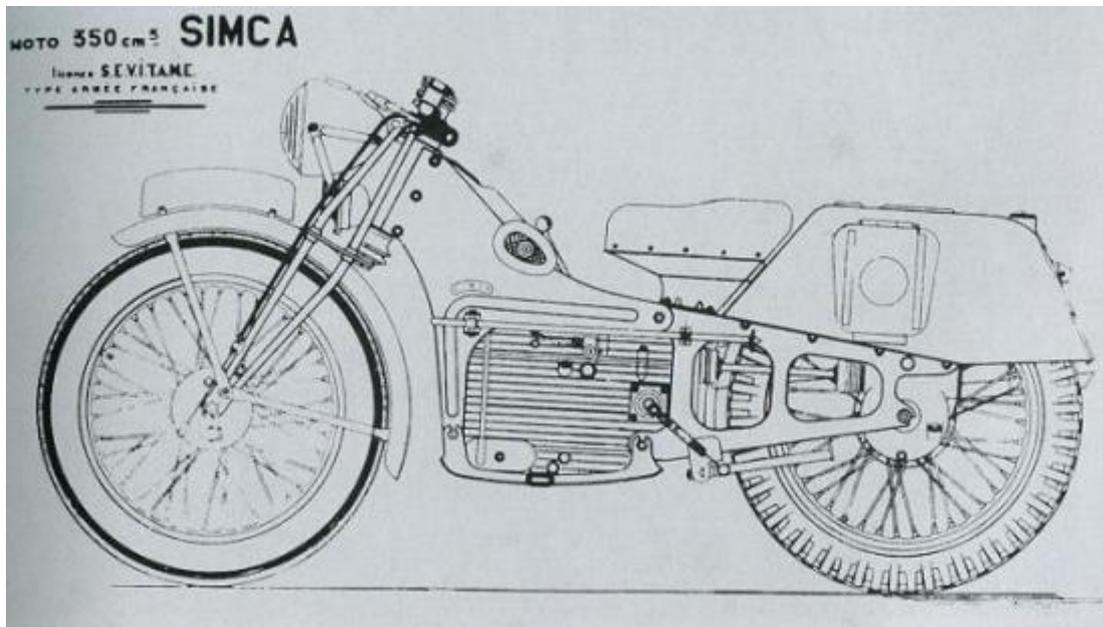
Moto SIMCA

Simca SEVITAME est une marque de moto française, construite par Simca restée à l'état de prototype. L'histoire de Simca SEVITAME (Société d'Etude des Véhicules Issus de la Technique Automobile Moderne et Economique) est étrange. En effet, cette marque ne fut créée, à la demande du service technique des armées, que pour produire un seul modèle, destiné à équiper les forces armées françaises. Malheureusement, la Seconde Guerre mondiale et la réquisition de l'usine de fabrication par les Allemands bloqua sa production. Seuls une dizaine d'exemplaires roulèrent.

Pourtant cette moto, imaginée en 1935, utilisait un grand nombre d'innovations.

Le moteur, conçu par un ingénieur des Arts et Métiers du nom de Marcel Violet (transfuge de chez Alcyon), est un bicylindre en ligne de 250 ou 330 cm³ deux temps, dont la particularité est d'avoir des pistons travaillant « tête en bas ». Sur la plupart des moteurs actuels, le cylindre est vertical et le vilebrequin est placé sous celui-ci. Sur la Simca, le vilebrequin est en haut. D'autre part, la grande capacité d'huile (7 ou 8 litres) permet un bon refroidissement. Elle pouvait ainsi être utilisée par fortes chaleurs ou par grands froids sans craindre l'échauffement du moteur.

Le cadre était démontable en trois parties, pour pouvoir être transporté facilement et discrètement. La suspension avant était tout aussi bizarre, puisqu'elle se faisait dans la colonne de direction. Le réservoir d'essence faisait office de garde-boue, il était installé sur la roue arrière. D'une capacité de 20 litres, il permettait une autonomie d'environ 500 kilomètres. La transmission finale se faisait par arbre, et, comble du luxe, on pouvait adapter une petite hélice au bout et se servir de la moto comme moteur hors-bord pour propulser un bateau.



echnique

Rénover une batterie

Texte fourni par Jean-Marie Prignon

Faire le niveau d'eau distillée dans la batterie, charger la batterie, elle doit avoir toujours entre 10 et 12 Volts, mais ne fait pas démarrer le moteur...

Vider le liquide de la batterie dans une vieille casserole y mettre [50gr de Sulfate de Magnésium Mgso4](#).

Chauffer l'eau pour faire dissoudre le Sulfate de Magnésium, remettre l'eau dans la batterie et la charger pendant 24 à 48 heures et normalement la batterie est comme neuve.

Le Sulfate de Magnésium enlève l'oxydation des éléments dans la batterie et, cela fonctionne très bien. J'ai reconditionné deux batteries motos.

PS: Dans 80% des cas une batterie est toujours bonne si elle a entre 10 et 12 Volts mais plus de puissance. Elle a le voltage, mais plus la puissance....

PS: Le Sulfate de Magnésium se trouve en pharmacie.

Attention à la dangerosité de ces produits...



Humour du mois

par Jean-Pierre Beaufays

Je vous ai compris

Dji m'ra tot.

Ce samedi 6 février, la météo nous promettait, entre deux zones de pluie, un après-midi sec et pas trop froid. L'idéal pour une balade à moto.

Je me suis donc mis en route, non pas sur une ancienne, mais sur ma néo-rétro comme ils disent. C'est-à-dire une bécane pour ceux qui veulent avoir la sensation de rouler sur une ancienne sans en risquer les avatars. Au sens premier du terme bien entendu. Rien à voir avec ces monstres de dessins animés.

Etonnant d'ailleurs comme ce genre de bécane peut être admiré par les non initiés qui, quoique sa marque soit clairement indiquée sur son réservoir, la prennent pour une authentique anglaise des années 50-60. Inutile d'ailleurs de les en détromper si ça leur fait plaisir de le croire.

Après 200 kilomètres en selle au terme d'un sevrage de presque deux mois, on se sent un autre homme.

Sillonner les charmantes petites routes de nos belles Ardennes par un temps certes frisquet mais clair et sec est délectable.

Déguster un café attablé sur une terrasse ensoleillée dans un cadre bucolique et voici oubliés les longs après-midi moroses passés dans un fauteuil face à la télé ou devant un clavier d'ordinateur.

Même les séances de mécanique sur mes anciennes commençaient à me lasser.

Hier, à l'instar des candidats à la présidence des USA, je suis entré en campagne électorale.

Certes et hélas, je suis des millions de fois moins riche que Donald Trump et je n'arbore pas une aussi belle coiffure.

Même si je trouve que, parmi des tonnes de conneries, il a quelques idées qui méritent d'être creusées.

Mais il faut dire aussi que l'enjeu est nettement moins important.

Une place au CA du VMCB porte évidemment un peu moins à conséquence que l'investissement américaine. Et la campagne coûte heureusement un peu moins cher.

Et pourtant, le sérieux de la procédure ferait pâlir de jalousie n'importe quel organisateur d'épreuve de sélection à un poste de maîtrise.

Rien que se porter candidat nécessite une demande avec motivation, assortie d'un passage devant le Grand Jury.

Des gens qu'on prenait jusque là pour des copains se transformant pour la circonstance en de féroces inquisiteurs.

Tel Jeanne d'Arc face à Cauchon et consorts (ou qu'on rentre peut-être dans le cas de cette malheureuse pucelle*), je fus assailli de questions sur ma motivation et mon programme.

J'ai déjà vu des examens de l'enseignement supérieur se dérouler dans une ambiance plus décontractée.

Soyez certains que votre club préféré est dirigé de main de maîtres par des gens motivés et fiers de leurs prérogatives.

Au cours de cet interrogatoire ou dois-je dire « cuisinage », quelques malheureuses tentatives de traits d'humour de ma part ont d'ailleurs vite été sanctionnées par un recadrage en bonne et due forme.

Au moment de mettre 'sous presse', j'apprends que je suis accepté non pas en tant qu'Uhland comme certains anciens Germains mais que membre associé.

Quel honneur !

Cette fonction, enviée de tous mais réservée à une élite, me permet de poser ma candidature comme membre du CA.

Sérieux n'est-il pas ?

Il va falloir que je m'entraîne au jeu de la chaise musicale.

Mon nom apparaîtra donc dans la liste des candidats au CA lors de la prochaine assemblée générale le 15 avril prochain.

Certes, j'avais quitté ledit CA avec pertes et fracas après y avoir siégé pendant de nombreuses années à une époque où la plupart de ses membres actuels étaient encore à la maternelle ou tout au plus en primaire et n'avaient jamais vu une ancienne moto autrement qu'en photo.

J'avais en cette circonstance juré de ne plus y mettre les pieds mais ça, c'était au temps où le VMCB était une section du Royal Motor Désunion.

Les temps ayant changé, je me crois permis de tenter m'associer à nouveau aux destinées de notre club.

Rassurez-vous cependant. Si, contre toute attente, je me trouve parmi les heureux lauréats, je ne désire accéder à aucun poste de maîtrise.

Si l'expérience et les relations d'un vieux de la vieille au sein de son comité peuvent apporter quelque chose à un club, il ne s'agit pas non plus de le voir sombrer dans une gérontocratie à la soviétique ou à la religieuse.

Je félicite d'ailleurs les Jumeaux de l'avoir bien compris.

Et de toute façon, je ne jouis pas de l'éloquence nécessaire pour prendre régulièrement la parole en deux langues (sauf Français et Wallon) devant des édiles de tout poil.

Si je lis et écris l'anglais même technique avec une certaine aisance, je n'ai jamais pu m'astreindre à leur p. de prononciation. Même avec une patate chaude dans la bouche.

Comme le disait ce bon Maurice Chevalier : « I speak english but I am not a British. »

Mes projets sont tout autres et vont dans le sens de l'aide aux membres ou futur membres et de la promotion de notre club tant en Belgique qu'à l'étranger.

Mais tout ça sera détaillé dans un autre article car il me revient que tous les candidats auront sous peu l'occasion d'exposer leur programme.

Quand je disais que c'était du sérieux....

Bonnes balades, acquisitions et restaurations à tous et vivement le début de notre nouvelle saison.

Vous voyez que notre ami Louis n'est pas le seul à émailler ses écrits de propos à connotation sexuelle

HISTOIRE DE LA MOTO MILITAIRE

Alors qu'a priori il semblerait que la motocyclette soit apparue dans les armées lors de la disparition des régiments de cavalerie, il n'en est rien.

Des 1900, les Pays-Bas forment une « Mitrailleurcomissie » ; cet organisme fut à la base des régiments de mitrailleuses montées : « Bereden-Mitrailleurs-Afdelingen ». Pour ces régiments les services techniques de l'Etat-Major hollandais adaptèrent une mitrailleuse fixée au guidon d'une motocyclette solo.

En Belgique, les manœuvres se déroulant entre Marche et Nassogne permirent de mettre à l'essai des estafettes motocyclistes sans toutefois préfigurer la motorisation de l'armée beige dans l'immédiat.

Avant la première guerre mondiale, l'Allemagne est le seul pays à croire en la motorisation. Dès 1905, la firme Neckarsulm (NSU) livre son modèle 402 cm³ à l'armée impériale. La Neckarsulm se distingue lors de la très dure épreuve militaire du Harz en 1908 par cinquante centimètres de neige.

Au début de la première guerre mondiale, « Von Bulow » dispose de plus de 4.000 motocyclettes NSU, Wanderer...

La firme américaine « Militor » en 1910 propose sans succès à l'armée américaine un

monocylindre. Cette même firme en 1912 propose un original modèle 4 cylindres en ligne, cadre plate-forme, roues en bois type artillerie.

Nouvel échec malgré et peut-être à cause de son originalité ?

Strictement militaire aussi ce modèle anglais présenté par Scott au salon de Londres en 1912. C'est un modèle à 3 roues équipé d'une mitrailleuse Laird-Mentegne. Plus d'un millier d'exemplaires de ce modèle furent construits pendant la première guerre mondiale.

En Belgique la motorisation prit vraiment corps suite à la réquisition du 4 août 1914. Notons qu'en 1910 et 1911, 4 cyclistes du bataillon des Carabiniers suivirent un cours de formation à la FN. Le 3 août 1914, Albert Snyers sous l'égide du commandant Krahe recruta 81 motocyclistes.

En France, malgré quelques timides essais, la motorisation se fit aussi par réquisition. Pendant la première guerre mondiale, les principaux fournisseurs étaient anglais avec BSA et Triumph.

Les anglais utilisaient diverses marques de leur très prospère industrie principalement des BSA, Triumph, Matchless, Norton... et les Feloner Moore en exclusivité pour la Royal Flying Corps.

La Russie de par son absence de production dut faire appel à l'industrie anglaise avec Norton, BSA, Matchless et aussi à la Belgique avec la FN.

L'armée suédoise est équipée par la firme du pays « Huskvarna » avec un modèle twin en V. A leur arrivée en Europe, les Américains nous font découvrir un choix massif pour les grosses cylindrées et le side-car principalement des Harley-Davidson et des Indian 2 cylindres en V. Leurs voisins canadiens passèrent commande de 32 motocyclettes en 1914; celles-ci furent utilisées par la force expéditionnaire canadienne.

Petites annonces

Vendre

NSU Supermax de 1957

NSU Max de 1955

NSU Luxe de 1953

NSU Luxe pour pièces

Joseph WYSEN 087/445625

GILLET 500 estafette en bon état d'origine militaire MP. Peu de km, tourne, complète + documents.

Nouvelle magnéto, nouveau pneu arrière, nouveau couvre-selle, nouveau cuir sacoques, compteur VDO-Gillet, etc... .

Bart. OOGHE: 0474/23.96.57

NSU super lux 200cc 2T de 1957, **GILLET** 300cc milan de 1956, **HUSQVARNA** 125 cc de 1939, **BMW** R1200 ST de 2005 48.000 km très bon état avec accessoires, **HONDA** cx500 de 1975 à restaurer, une voiture **RENAULT** 4 TL de 1985, les motos et la voiture, sauf la Honda, sont roulantes et avec papiers belges en ordre. Prix à convenir lors de la visite

Raymond VOLDERS tél. 0497.483274 ou mail rvolders@yahoo.fr pour photos.

Recherche

Bas moteur **GILLET** 500 militaire avec les pignons et axes de boîte en bon état ou toutes les pièces de la boîte de vitesse.

Henri BOVY 04/3803610 ou henribovy@gmail.com

Fourche pour **GILLET** 400. J'en ai une du premier modèle à échanger ou bien une Gillet 400 complète à restaurer

Jean-Michel SPIES 0033-964256282 ou 0033-625086864 ou spiesjm@gmail.com

Pour **GILLET** 250 4temps ; - phare avant 17 cm de diamètre,- feu arrière douille 3 cm de diamètre, - 1 contre écrou de roue avant qui bloque le tambour. - câble de compteur. - coffre à outils. - béquille latérale. - allumage scintilla. - guidon complet avec une poignée de gaz actuelle. - 2 petites pastilles qui viennent entre la soupape et le culbuteur.

BLANJEAN Carl cblanjeanf@voo.be

Information sur moto FN M 24.

Support de phare avant pour FN M70A

Outillage FN M 70A : Clé plate (fourche) FN référence 54502 (16 – 20), 54503 (12 – 14), 54504 (8 – 10), 20200 (26 – 30) échange possible contre clés Saroléa et Gillet.

R. Partouns 0476/454 457 froggylink@skynet.be



Calendrier du mois

12/03	Bourse du HMRC	0471/570609	secretaire@hmrc.be
13/03	Croisière Blanche	0479-675738	
13/3	Bourse à Plombières, de 10 à 17h Salle AMTF rue Haute N°3	087/786904-0479/665850	
	www.amtf.jimdo.com		
13/03	Bourse de Lommel Solex	0474/476427	urbain.luytens@telenet.be
	www.campsesolexsystem.be		
20/03	Promenade de Val Dieu	04/3772495	michelbovy@yahoo.fr
2&3/4	Bourse à ATH	0476/364556	emilewillain@yahoo.fr
3/04	Dégommage APAM(voiture et)	0475/631.957	gerard.vandensande@skynet.be
10/04	Balade du Printemps	04/3589634	http://www.hmrc.be/Calendriers/
15/04	Assemblée Générale du VMCB	04/3803610	
16/04	Broemmerbeurs Hoboken Anvers	0475/232074	polflandria@telenet.be
17/04	Cantons de l'Est	087/269204	
24/04	Les Blouses Blanches	087/679961	http://www.hmrc.be/Calendriers/
30/04	Bourse de La Reid	0499/412209	boursemoto@gmail.com
1/05	3 ^{ème} Pré 40 à Saint-Hubert	04/2783250	atmosphrecuir@yahoo.fr

**Matériaux de construction-
Bois- Bricolage-Peintures-Outillage**

NEUBAT S.P.R.L.

Av. de la Station, 66 4130 **ESNEUX** (gare)

Téléphone 04/380 42 23

FAX 04/ 380 24 01

Ouvert de 7 à 18H30 Le samedi de 8 à 15

LIVRAISON À DOMICILE PAR CAMION GRUE

Oritex

TEXTILE ► BRODERIE ► SÉRIGRAPHIE

Etre vu, c'est être connu !

**Votre partenaire en vêtements publicitaires,
sportifs et professionnels.**

**Broderies et sérigraphies réalisées en nos ateliers.
La qualité, le service, votre image et les délais sont
nos priorités !**

**Eaux de nettoyage et dégravage de sérigraphie
épurées avant rejet !**

**Tél.: 087 22 39 45 - Fax : 087 23 01 73
info@oritex.be - www.oritex.be
Rue de l'Avenir, 10 - ZI des Plenesses
4890 THIMISTER**



**TOUT pour le VéloSoleX
Achat-Vente-Entretiens-Réparation-
Restauration**

**Pièces neuves et d'origine
WWW.SOLEXISTE.BE**

**0492/ 76 23 53
Chavée des Loups 6 B
4280 THISNES**



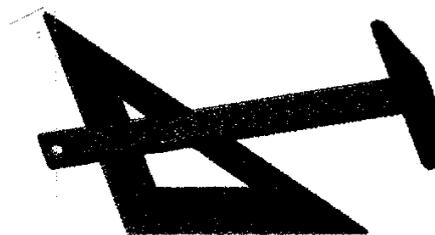
Roland Mignolet
Selles

Garnissage de side-car
Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres,
4452 WIHOGNE

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50 fax 04 278 71 61



TOITURE
SANTO

GRAND RUE 52
4870
TROOZ

 04/351 75 01

0495/32 23 63

***B**Art Leather*

Tout en cuir sur mesure
pour votre ancienne moto:

couvre-selle, trousse à outils,
sangles, sacoche, etc. ...

Cuir et matériaux de qualité supérieure
d'origine belge!

Réparations et restaurations
de pièces anciennes possible.

Aussi: **ressorts de selle** sur mesure!

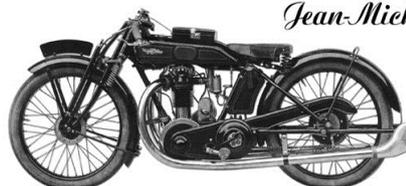
b.ooghe@skynet.be
0474/23.96.57

Qualifié en sellerie et autres métiers du cuir.
Membre du VMCB et
amateur de motos anciennes.

Website bientôt!

À la Belle Époque
Peinture & Restauration

Jean-Michel Spies



4 Impasse des champs
57570 Evrange
France

spiesjm@gmail.com

Tel: (00 33) 9 64 25 62 82

Mobile: (00 33) 6 25 08 68 64

**Merci d'appeler, pendant les heures de
bureau**



Co-Joint



Rue Côte d'Or, 279
 4000 - Liège
 Tel +32 4 252 17 41
 Fax +32 4 252 14 02
www.cojoint.com

*Votre Partenaire
 Industriel !*

SOUDURE
OUTILLAGE
ÉTANCHÉITÉ
PNEUMATIQUE
PRODUITS TECHNIQUES
FLEXIBLES HYDRAULIQUES
TRANSMISSION DE PUISSANCE
NETTOYEURS HAUTE PRESSION

*Dépannage
 24/24*



Lu - Je : 8h30-12h & 13h-17h Ve : 8h30-12h & 13h-16h30 Sa : 8h30-12h30