



# **VETERAN MOTO CLUB BELGE**

**Compte :** BE16 0015 8114 6274                      GEBABEBB  
VMCB asbl Chaussée de Tongres, 643 4452 Wihogne

Informations générales sur le club                      **0470/856 145** [info@vmcb.org](mailto:info@vmcb.org)  
Informations sur les assurances et l'immatriculation   **0470/856 146** [assurances@vmcb.org](mailto:assurances@vmcb.org)

**Président:**                      Lenaerts Eric  
   Mielestraat 5                      0475/84 14 47  
   3770 Val-Meer                      [president@vmcb.org](mailto:president@vmcb.org)

**Vice-Président**                Leroy Philippe                      085 21 14 57  
   Ronheuville 35                      0495 77 75 21  
   4570 Marchin                      [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com)

**Secrétaire**                      Philippet Eddy  
**Trésorier**                      Rue de l'Arbre Croix 272            0475 80 09 08  
   4460 Horion-Hozemont            eddy.philippet.vmcb@gmail.com

## **Responsables de la revue**

   Mignolet Roland                      04 278 32 50 (journée)  
   Chaussée de Tongres 645            04 224 28 79 (soir)  
   4452 Wihogne                      [atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr)

## **Administrateurs**

   Beaufays Jean-Pierre  
   Chemin des Crêtes 116                0477 20 51 00  
   4130 Esneux                      [jpbeaufays@skynet.be](mailto:jpbeaufays@skynet.be)

   Grenier Eddy  
   Rue Large Ruelle 20                      0495 75 72 20  
   4470 Saint-Georges                      [motofn91@gmail.com](mailto:motofn91@gmail.com)

   Heller Guy  
   Rue Granfosse, 68                      0472 53 96 46  
   4130 Esneux                      [guy.heller@skynet.be](mailto:guy.heller@skynet.be)

   Lange Philippe  
   Rue de Lens St Servais 5                0496 23 14 41  
   4254 Ligny                      [phil.lange@skynet.be](mailto:phil.lange@skynet.be)

Les articles reçus sont publiés tels que les auteurs les fournissent et sous leur entière responsabilité. L'éditeur responsable.

## ditorial

*Chers Amis,*

*Le temps des fêtes est passé, Ouf, diront certains.... déjà s'attristeront d'autres. J'espère que 2021 vous apportera tout ce qu'on vous a souhaité à l'occasion du nouvel an. Cette édito contient diverses informations n'ayant pas nécessairement de lien entre elles et se présente dès lors un peu sous forme de pêle-mêle.*

*Les assurés Ethias via le club ont reçu leur enveloppe fin d'année avec leur(s) carte(s) verte(s) devenue(s) blanche(s) à partir de 2021. Si ce n'était pas le cas, n'attendez pas le premier jour de beau temps pour vous manifester afin que l'on puisse faire le nécessaire. Par la même occasion, ne tardez pas pour vous acquitter de la douloureuse, les compagnies d'assurance n'étant pas connues pour leur patience en terme de recouvrement à défaut de votre club. J'en profite pour vous rappeler l'adresse email pour vos questions d'assurance/immatriculation : [assurances@vmcb.org](mailto:assurances@vmcb.org) ou 0470/856146, Philippe Leroy se fera un plaisir de vous répondre dans les meilleurs délais.*

*Comme à l'habitude, vous trouverez sous ce pli, votre carte de membre du VMCB. Quant à celle de la fédération (BEHVA), elle sera envoyée avec le retro classic news de mars. Egalement dans ce numéro le calendrier des activités 2021. Inutile de vous dire que ce ne fut pas de tout repos pour notre vice-président afin de recueillir les intentions d'organisation. Car, pour l'heure, il s'agit bien d'intentions, mais gouverner, c'est prévoir.*

*Dès lors, évidemment, toutes ces dates seront confirmées (ou pas) au fil des revues de l'année en fonction des autorisations d'organiser. La publication de la revue a une certaine inertie (délais de création, mise en page, impression, envoi électronique ou physique avec délais poste). Dès lors, pour les modifications de dernières minutes, l'ENews sera plébiscité. N'hésitez donc pas également à relayer ces informations dans vos cercles afin de toucher le plus grand nombre (dont les non-utilisateurs d'internet).*

*La prochaine réunion au musée sera en fonction des autorisations et réouverture de l'horeca.*

*Je vous le disais précédemment, 2021 fête les 50 ans du VMCB. Prémisses de sa création, le premier rallye belge pour motos anciennes les 2 & 3 septembre 1967 vu son départ à partir de la cité lainière. C'est via Thierry Baele que nous partageons avec vous l'invitation d'époque.*

*Merci aux futurs écrivains qui prendront un peu de temps pour alimenter votre revue.*

*LENAERTS Eric,  
Président.*

## **FORMULAIRE MUTUELLE RAPPEL !!!**

**Veillez remplir préalablement votre formulaire.**

**Envoyez-le par courrier postal au nom de Roland Mignolet à l'adresse du club.**

**N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée pour le retour du formulaire complété.**

**Cela fera gagner un temps précieux aux bénévoles qui oeuvrent pour vous. Merci !**

Je remercie les membres qui m'ont envoyé leur courrier « mutuelle » en suivant les instructions à la lettre. Ca fait vraiment plaisir !! Encore merci !!

## **D**ans nos familles

### **ERRATUM**

\*Nous présentons nos excuses à Maurice Courtois qui est sur la photo dans la revue précédente en lieu et place de feu Jacques Chandelon. Voici (enfin) la bonne photo.



\*Nous avons appris le décès de Guy Nicolay d'Ortho, survenu le 16 décembre, après un combat de deux années contre une pénible maladie. . Nous présentons toutes nos condoléances à la famille et aux proches.

\*Nous avons appris le décès de l'épouse d'Eric Polis, le 10 novembre 2020, suite à un cancer du rein agressif avec métastases. . Nous présentons toutes nos condoléances à la famille et aux proches.

## **Documentation**

Nous demandons aux personnes qui ont la gentillesse de nous envoyer de la documentation de bien vouloir éviter à tout prix le format .PDF  
En effet, ce format ne nous permet pas d'en utiliser le contenu pour l'inclure dans des articles.  
Merci d'utiliser préférentiellement les formats .DOC ou .JPG

La rédaction.

## **Grand concours d'hiver**

A mon grand désespoir, je n'ai reçu aucun dessin colorié !

### **illet d'humeur**

*Jean-Pierre Beaufays*

### **Que vont-elles devenir ?**

Cette période d'inactivité forcée a provoqué l'annulation de presque toutes les manifestations consacrées à notre passion de la moto ancienne.

Beaucoup d'entre nous en ont profité pour s'adonner (ou se faire ch.) à la remise en ordre de marche voire à la restauration de leurs bécanes.

Nous voyons de ce fait notre cheptel s'agrandir et certains se retrouvent à la tête d'une belle collection.

Mais ces restaurations devenant de plus en plus coûteuses à réaliser, sommes-nous bien inspirés d'y consacrer des sommes parfois importantes ?

Comme personne ne rajeunit, une question se pose de plus en plus :

Que vont-elles devenir quand nous ne serons plus là pour les aimer, les bichonner pour certains, et les faire rouler pour d'autres dont je fais partie.

Car frotter, ce n'est pas vraiment mon truc. Je préfère une moto 'crade' mais qui va bien plutôt qu'une en état 'concours' qu'on court pour la mettre en route.

Et qui s'arrête à la première occasion. Et pas toujours devant un bistrot !

A de rares exceptions près, la jeune génération semble leur accorder peu d'intérêt.

'Cerné de près par les enterrements' comme le chantait ce bon Georges, j'ai dressé la liste de mes motos à l'intention de ma fille car je suis certain, et je respecte son point de vue, que le seul intérêt qu'elle leur porte est la somme qu'elle pourra en obtenir quand 'mon âme aura pris son vol à l'horizon'.

Or, on voit de plus en plus de collections revenir sur le marché suite au décès de leur propriétaire et on peut se demander quel sera le sort de ces motos lorsque le nombre des offres dépassera celui de la demande.

La génération 'smartphone' s'intéresse de moins en moins aux 'vieilleries' qui, naguère très recherchées, ne sont plus du tout 'tendance'.

Ce phénomène atteint déjà depuis quelque temps le milieu de l'automobile ancienne dans lequel les 'caisses carrées' rejoindront bientôt le poulailler dont on les a extraites il y a ½ siècle.

Les hauts de gamme, surtout les sportives des années 69-70 deviennent des pièces d'investissement et atteignent parfois des sommes fabuleuses tandis que d'autres, qui faisaient naguère encore la joie de collectionneurs peu fortunés et s'échangeaient à des prix raisonnables voient se profiler le spectre du ferrailleur.

Quand plus personne ne s'amusera à leur guidon, et qu'il ne restera plus grand monde pour défendre leur autorisation de circuler, nos pouvoirs publics auront beau jeu pour les retirer définitivement de nos routes.

Quelques unes échoueront dans des musées en tant que témoins statiques de notre passé industriel mais quid de la multitude d'autres ?

Qui voudra encore de ces bécanes de 'Monsieur Tout le Monde' sans grade ni palmarès, polluantes et pas toujours agréables à piloter dont le marché sera inondé ?

O tempora o mores.

Cette année, le coup de kick du Val Dieu devrait avoir lieu ce 21 mars et guider nos roues jusque St Vith.

Mais pourra-t-il avoir lieu ? Nos l'sârons covid.... Espérons !

## GNOME ET RHONE ABC

Lorsqu'une industrie s'est consacrée pendant plusieurs années à la seule fabrication de matériel de guerre, il ne lui est certes pas facile de se réadapter aux conditions de travail du temps de paix.

Celà fut particulièrement vrai, au lendemain de la première guerre mondiale, pour l'industrie aéronautique qui, d'un jour à l'autre, se vit privée du flot de commandes de bombardiers et de chasseurs auquel elle était accoutumée.

Bon gré, mal gré, il fallut se tourner vers d'autres activités pour assurer du travail aux usines. Les domaines qui s'ouvraient tout naturellement aux avionneurs, étaient ceux de l'automobile, de la motocyclette.

Parmi les industriels qui choisirent ces nouvelles voies, il y eut par exemple, en France BLERIOT et VOISIN, en Grande Bretagne SOPWITH et GLOUCESTER.

VOISIN s'étant tourné vers les automobiles, on vit apparaître des motocyclettes BLERIOT, mais jamais de marque SOPWITH.

En effet, pressée de reprendre un travail rémunérateur, et pour gagner du temps, la SOPWITH AVIATION préféra acquérir la licence de fabrication d'une motocyclette nouvelle et très perfectionnée, l'ABC.

La motocyclette ABC est née du talent d'un jeune ingénieur anglais, GRANVILLE BRADSHAW.

La marque ABC représente les initiales du nom de L'ALL-BRITISH (Engine) COMPANY dont BRADSHAW faisait partie depuis 1910 et pour laquelle il avait déjà dessiné en 1913 une motocyclette de 500 cm<sup>3</sup> à deux cylindres opposés (FLAT-TWIM) disposés longitudinalement dans le cadre.

La motocyclette ABC d'après guerre était munie d'un moteur à deux cylindres opposés placés en travers du cadre ; sa cylindrée n'était que de 398 cm<sup>3</sup>.

Pour cette époque, des cylindres en acier, des soupapes en tête, un embrayage à disque unique, une boîte à quatre vitesses, une suspension intégrale, un éclairage électrique prévu de série, faisaient de l'ABC une moto très en avance sur son époque.

Elle préfigurait bien des modèles qui ne verront le jour que plusieurs années plus tard.

Présentée au public en 1919, l'ABC dont la technique rappelait par certains côtés celle de l'automobile, connaît un immense succès : les commandes affluèrent par milliers. On devait finalement en enregistrer 45000 en 18 mois.

A cela vint s'ajouter l'inflation qui, en 1920, s'attaquait plus particulièrement à l'Angleterre, de sorte que le coût de l'ABC ne cessa d'augmenter semaine après semaine. De nombreux acheteurs, découragés par le prix annulèrent leurs commandes. L'affaire se termina mal : SOPWITH AVIATION entra peu à peu en liquidation, ruinée par la motocyclette. Et pourtant, la trop courte histoire de l'ABC ne va pas s'arrêter là !

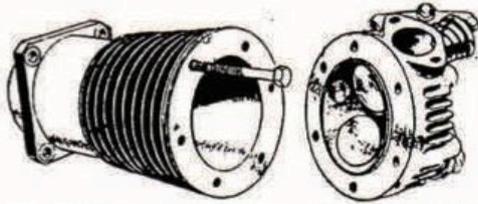
La conversion d'une usine d'aviation en une fabrique de motocyclettes ne se faisait pas en un tournemain et coûtait fort cher.

En 1919, la firme française de moteurs d'aviation GNOME ET RHONE, préoccupée par des problèmes de reconversion avait acquis la licence de fabrication de cette machine. Il est probable que finalement, il y eut presque autant d'ABC construites en FRANCE qu'en ANGLETERRE car les ateliers du Boulevard KELLERMAN à PARIS la produisirent jusqu'en 1923. Mais, anglaises ou françaises, il n'y en eut guère plus de 3000 de produites.

On peut s'étonner qu'une telle moto n'ait pas eu plus de succès, d'autant qu'elle n'était pas sans avoir un joli palmarès sportif à son actif : elle détenait le record du monde des 300 miles à 99,91 km/h, celui des cinq heures à 99,93 km/h, tous établis par J.L.EMERSON le 9 septembre 1920. Elle avait, de plus, remporté grâce à NOAS, la première place au Grand Prix de FRANCE de 1922 à MONTARGIS, à 93,3 km/h de moyenne, et ce en catégorie 500 cm<sup>3</sup>, alors que sa cylindrée n'était que de 398 cm<sup>3</sup>.

Mais en fait, alors que G. BRADSHAW disait de son "enfant" qu'il était fait pour être enfourché à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, par n'importe quel temps et sans même avoir à jeter un coup d'oeil à la mécanique, il n'en était pas exactement ainsi dans la réalité.

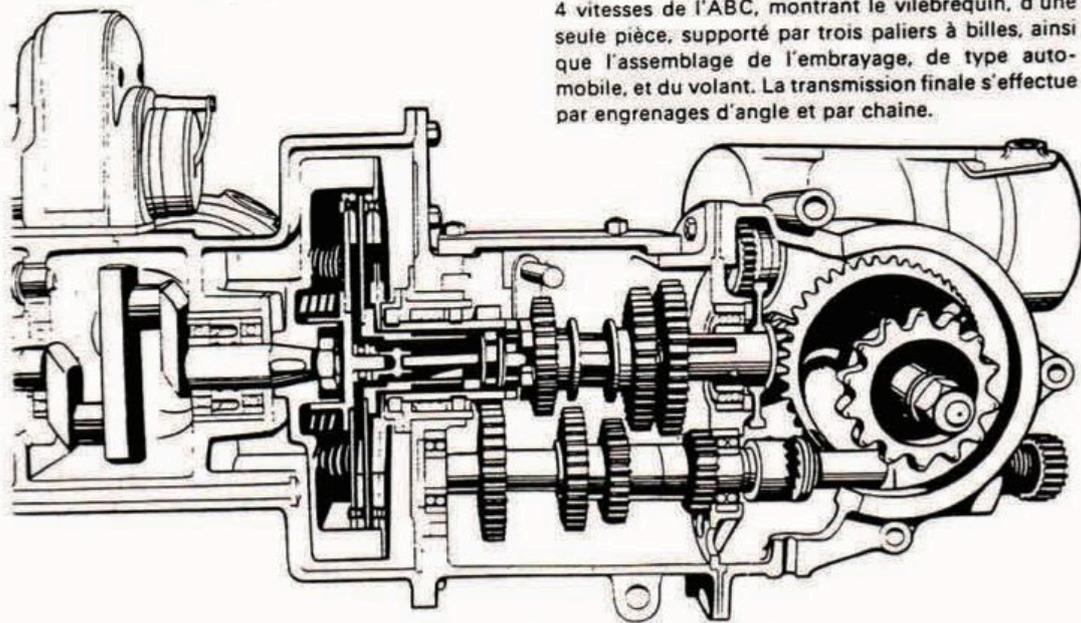
Le moteur tournant à plus de 5000 t/mn, si une vitesse était mal accrochée ou si le moteur s'emballait, il n'était pas rare de voir une tige de culbuteur s'envoler. De même, le moteur ne démarrait pas toujours facilement et grippait à l'occasion ; la suspension arrière nuisait à la tenue de route, de sorte qu'en compétition, bien souvent, les coureurs la bloquaient au moyen d'une cale pour rendre rigide le cadre.



Le cylindre en acier A. B. C. avec tête détachable en fonte.

- groupe propulseur à 4 temps  
2 cylindres en acier tournés dans la masse, avec tête détachable en fonte, soupapes en tête commandées par culbuteurs, pistons en fonte d'aluminium à jupe très courte, alésage 68,5 mm, course 54 mm

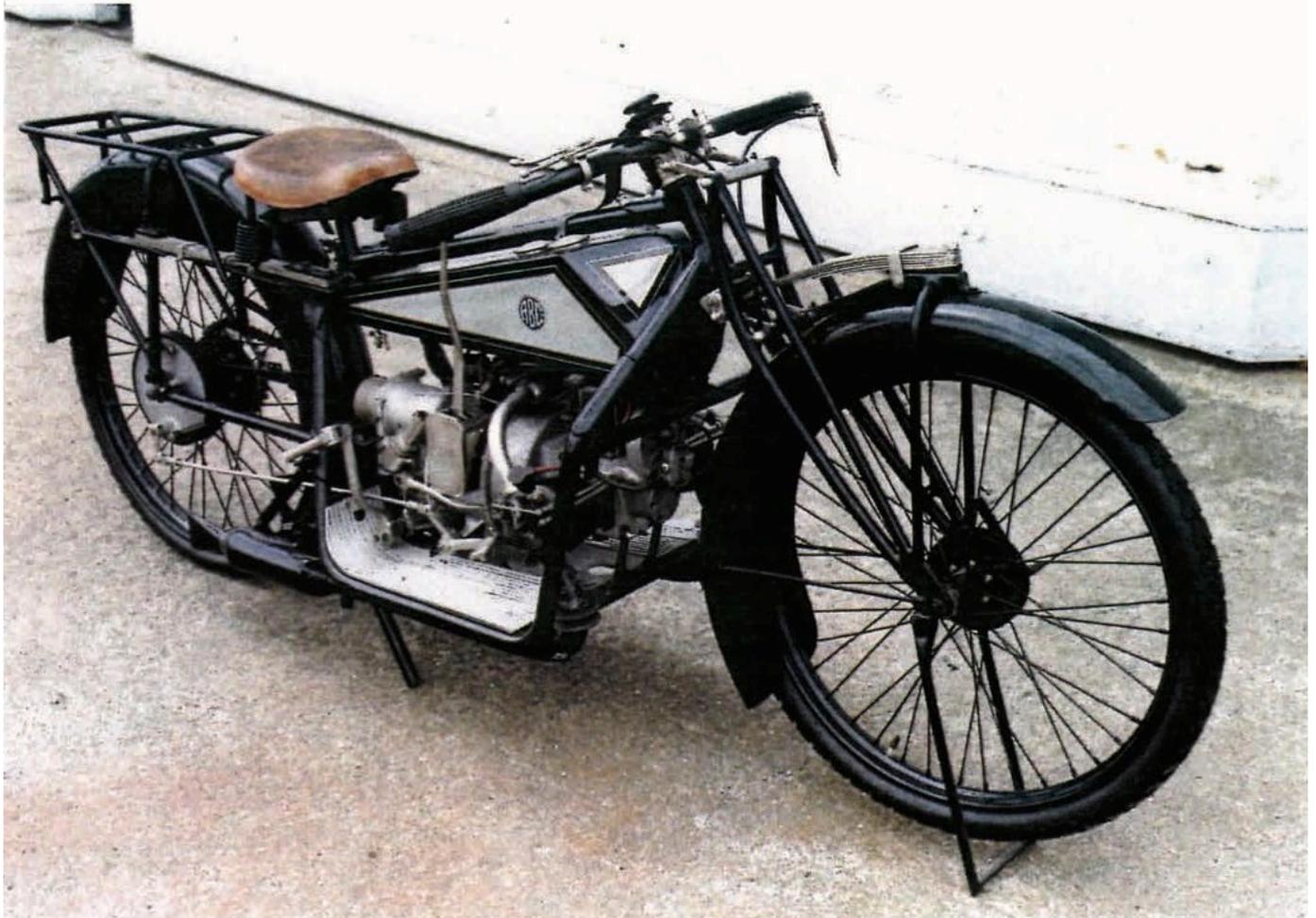
- organes mobiles montés sur roulements à billes ou à galets, solution peu commune en 1918
- graissage sous pression par l'intermédiaire d'une pompe à engrenages
- un seul carburateur
- tubulure d'admission assez longue et réchauffée par une dérivation des gaz d'échappement



Ci-dessous: schéma de montage de la boîte à 4 vitesses de l'ABC, montrant le vilebrequin, d'une seule pièce, supporté par trois paliers à billes, ainsi que l'assemblage de l'embrayage, de type automobile, et du volant. La transmission finale s'effectue par engrenages d'angle et par chaîne.

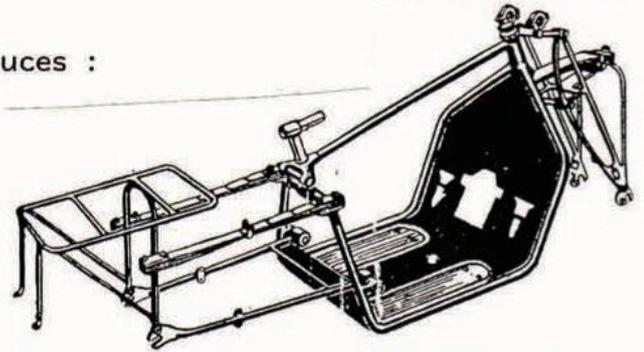
- Boîte à 4 vitesses, 2 pignons balladeurs commandés par levier direct sur boîte
- Transmission par chaîne
- démarreur à pied
- embrayage à disque ferodo
- allumage par magnéto haute tension
- réservoirs d'essence de 8 litres et d'huile de 1,5 litre.

Tel fut l'ABC, l'une des plus belles créations de l'industrie motocycliste, dont l'existence s'acheva beaucoup trop tôt, victime des conditions économiques défavorables de l'époque.

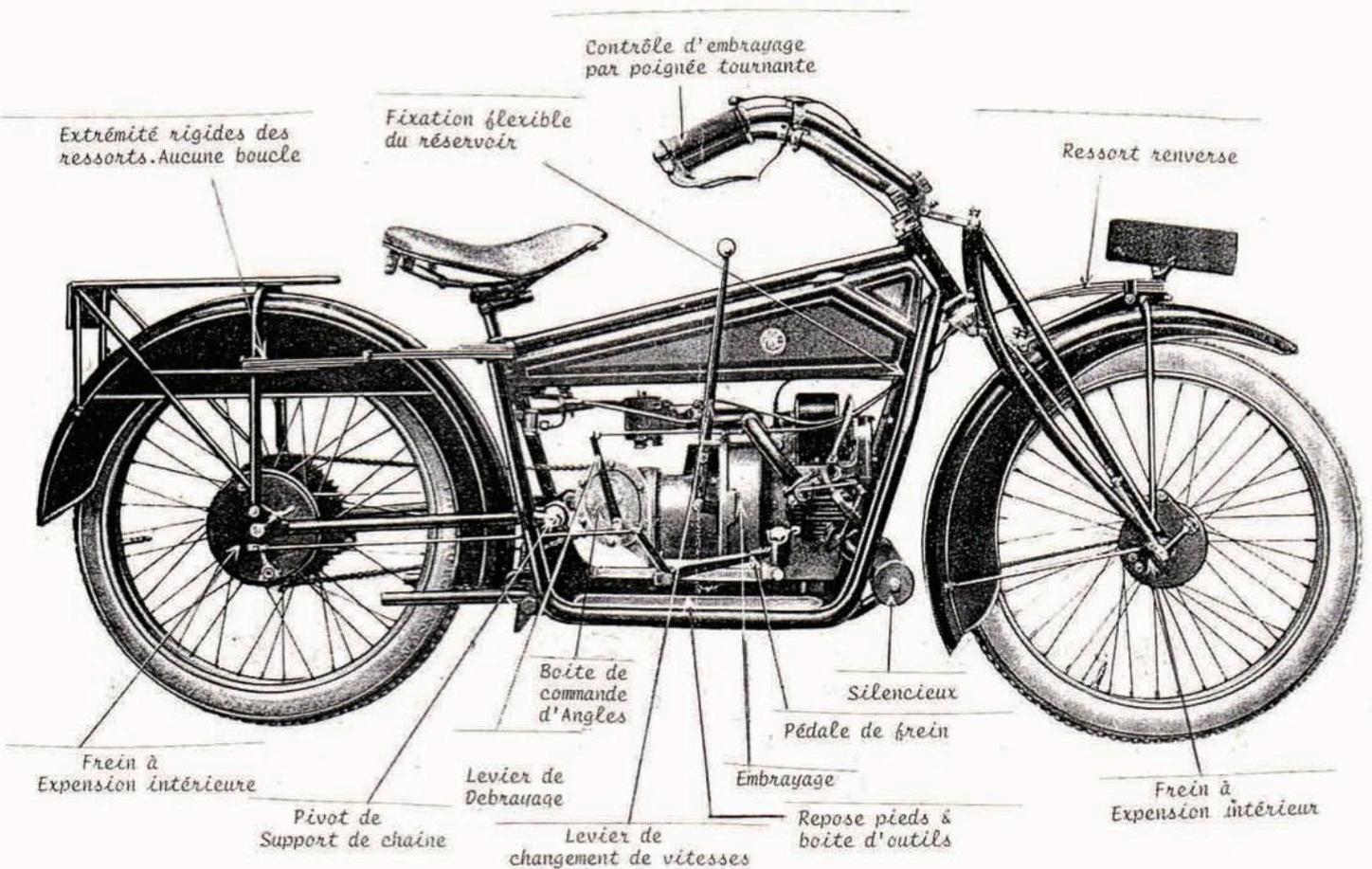


Techniquement, l'ABC fourmillait d'astuces :

- cadre tubulaire double formant berceau, les tubes du cadre avec leur grand écartement servant aussi bien à abriter les têtes de cylindre que de protection en cas d'accident et supportant les écrans protège jambes et les marches pieds
- suspension intégrale par ressort à lames semi cantilever
- garde-boue spéciaux avec joues, articulé à l'arrière
- porte-bagages renforcé
- Outillages contenus dans un coffret placé en dessous du moteur
- support béquille avant et arrière
- roues avec pneumatiques de 650/60 ou 650/65 et freins intérieurs extensibles à tambour avant et arrière très puissants.



Cadre avec suspension élastique avant et arrière.



A l'importation pure et simple des ABC britanniques en FRANCE succéda bien vite la Société française des moteurs ABC (1919); qui devint ABC GNOME ET RHONE, située 18, rue de la Boétie à PARIS.

La Meilleure



Motocyclette

AU MONDE

CONSTRUITE DANS LES  
USINES DE LA SOCIÉTÉ  
**GNOME & RHONE**

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES MOTEURS ABC  
118, RUE LA BOÉTIE, PARIS (VIII<sup>e</sup>)  
:: :: TÉLÉPHONE ÉLYSÉES 49.25 :: ::

Les modifications de la version 100 % française furent l'adaptation d'une pompe à huile mécanique en bout du vilebrequin qui s'ajoute à la pompe manuelle. Un petit réservoir d'huile aileté nait sur le bas du carter moteur. Les carters de la boîte de vitesses sont renforcés, une grille vient guider le levier de commande. Le carburateur ZENITH (made in France) de 22 mm remplace le CLAUDEL HOBSON. Les attaches moteur sont renforcées.

De 1921 à 1924, l'ABC ne fut plus fabriquée par GNOME ET RHONE.

La Société commercialisa en parallèle son modèle haut de gamme la 500 B à soupapes latérales.

## **La vie du club**

Cet article est repris de la revue Veteran Cancans numéro 41 de 1967 du Veteran Car Club Belgium.



# 1<sup>er</sup> RALLYE BELGE des ANCETRES - MOTOS



H. SONET  
Administrateur-adjoint

2 et 3 septembre 1967

VERVIERS — BARAQUE MICHEL — MALMEDY  
CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS — VERVIERS

organisé par le Royal Moto Club Verviétois,

sous le patronage de la Ville de Verviers, du Vétérans Car Club de Belgique, de la Fédération Motocycliste de Belgique,  
avec le concours du journal « Le Soir », de la Belgian Shell Cy, de la Société Martini et de Touring-Secours.

## REGLEMENT

Le Royal Moto Club Verviétois organise les 2 et 3 septembre 1967 le premier Rallye belge des Ancêtres-Motos, ouvert à tous les véhicules moto-solo, moto-side-car et tricycle homologués ou en instance d'homologation, belges et étrangers.

Le nombre de participants sera limité aux 100 premiers inscrits.

## INSCRIPTION

Le droit d'inscription est fixé à 150 F par véhicule et à 50 F par personne transportée par ce véhicule (pilote et passager, avec un maximum de trois personnes, pilote compris).

Date limite d'inscription : 25 août 1967 (paiement compris).

Elle donne droit à

- 1) un numéro de participation par véhicule;
- 2) une plaquette-souvenir de participation au Rallye pour le véhicule, don du journal « Le Soir »;
- 3) le nombre de « dîner de route » correspondant aux personnes inscrites, dîner du dimanche 3 septembre 1967 servi au Circuit de Spa-Francorchamps;
- 4) l'assurance-Rallye légale pour la journée du 3 septembre 1967;
- 5) un prix-récompense à tous les véhicules terminant le Rallye.

Les inscriptions seront reçues au secrétariat du Royal Moto Club Verviétois :

Monsieur L. CHANTEUX, 64, avenue de Spa, à Heusy-Verviers  
Tél. 087-230.11  
C. C. P. 3859.49

avant le 25 AOUT 1967.

## DISPOSITIONS

Les concurrents sont soumis à toutes les règles du Code de la Route belge (notamment en ce qui concerne le nombre de passagers et le port du casque).

Le Royal Moto Club Verviétois a souscrit une police d'assurance légale nationale, couvrant la responsabilité civile des concurrents pendant le Rallye, c'est-à-dire depuis le départ de Verviers jusqu'à l'arrivée à Verviers.

La prime d'assurance est comprise dans le droit d'inscription.

Le Royal Moto Club Verviétois décline toute responsabilité pour les incidents, accidents, infractions commis par les participants, ou les accidents qui pourraient leur être occasionnés, les conséquences en étant supportées par leurs auteurs.

Chaque véhicule portera à l'avant le numéro de participation au Rallye.

Les concurrents s'engagent à suivre les instructions leur données par les officiels du Rallye et à se soumettre sans appel aux décisions des organisateurs.

Une commission technique composée de trois membres belges et d'un membre désigné par chaque délégation étrangère — ce membre pouvant être participant au Rallye ou non — sera chargée de confirmer ou infirmer la date de fabrication annoncée par chaque concurrent.

Les décisions de cette commission, placée sous la présidence de Monsieur Pol LECHANTEUR, seront prises à l'unanimité simple, et sans appel.

Les véhicules participants seront divisés en six classes :

- A 1 Ancêtres solo construits avant le 1.1.1905;
- A 2 Ancêtres side-cars ou tricycles construits avant le 1.1.1905;
- B 1 Vétérans solo construits du 1.1.1905 au 31.12.1917;
- B 2 Vétérans side-cars et tricycles construits du 1.1.1905 au 31.12.1917;
- C 1 Vintages solo construits du 1.1.1918 au 31.12.1930;
- C 2 Vintages side-cars et tricycles construits du 1.1.1918 au 31.12.1930.

*N.B.* - La classe A 2 peut éventuellement comprendre des véhicules à 4 roues, type quadricycles, pour autant que ces véhicules ne puissent comporter que deux personnes au maximum, et s'inspirent de la construction motocycliste plutôt qu'automobiliste.

## SAMEDI 2 SEPTEMBRE

### RASSEMBLEMENT ET EXPOSITION DES VEHICULES

De 14 à 18 heures, les véhicules seront rassemblés et exposés à l'Ecole Technique Provinciale, rue aux Laines, à Verviers.

Les formalités de départ et remise des différents documents auront lieu le DIMANCHE 3 SEPTEMBRE, A PARTIR DE 8 HEURES, A L'ECOLE TECHNIQUE.

Ces documents ne seront délivrés aux concurrents que si la totalité des droits de participation est reçue.

De 14 à 18 heures, la Commission technique inspectera les différents véhicules. Elle pourra exclure sans appel tout véhicule ne présentant pas la sécurité nécessaire pour son pilote, ses passagers et les autres concurrents, de même que tout véhicule n'étant pas dans un état d'entretien suffisant.

Les véhicules seront parqués pour la nuit dans un garage couvert et fermé, et ce, par les soins des concurrents eux-mêmes.

Les organisateurs déclinent toute responsabilité pour tous dégâts causés aux véhicules. L'accès du garage sera exclusivement réservé aux véhicules participant au Rallye, à l'exclusion des voitures et remorques modernes.

Le samedi soir, un dîner intime facultatif, fixé à 20 heures, aura lieu dans les salons de la Société Royale d'Harmonie à Verviers. Le coût de ce repas, service compris, boissons non comprises, est fixé à 150 F, payable en même temps que les droits d'inscription.

Ce dîner a pour but de rassembler les concurrents et leurs sympathisants, et de permettre aux concurrents belges et étrangers de faire plus ample connaissance. Il sera suivi d'une soirée cinématographique consacrée aux sports motocyclistes (film obligeamment mis à la disposition des organisateurs par la Belgian Shell Cy et la Honda Motor).

*Tenue souhaitée :* Blazer du Club, ou costume de ville, Cravate.

## DIMANCHE 3 SEPTEMBRE

Départ officiel du premier concurrent à 9 heures. Lieu de départ : place de la Victoire, à Verviers.

Les départs officiels seront donnés de 2 en 2 minutes à 2 concurrents, un numéro de départ étant attribué à chaque véhicule de chaque catégorie, en débutant par le groupe A 1 pour finir par le groupe C 2, suivant l'ordre croissant d'arrivée des bulletins d'engagement au secrétariat du Royal Moto Club Verviétois.

### ITINERAIRE

Verviers : Jalhay - Baraque Michel - Mont-Rigi - Malmédy - Francorchamps circuit - Francorchamps - Sart-Station - Sart-Village - Tiège - Polleur - Jehanster - Mangombroux - Verviers.

Le trajet n'étant pas fléché, il est recommandé aux concurrents de se munir des cartes Michelin 3 et 4.

### MECANISME DE L'EPREUVE

Le trajet sera scindé en deux étapes :

- Verviers — Circuit de Spa-Francorchamps (environ 45 km)
- Circuit de Spa-Francorchamps — Verviers (environ 35 km).

Les concurrents devront effectuer ce trajet à la moyenne de 20 km/h. pour les Ancêtres et Vétérans (classes A 1, A 2, B 1, B 2), et 30 km/h. pour les Vintages (classes C 1 et C 2).

Le carnet de route, qui sera remis à chaque concurrent au départ de Verviers, mentionnera l'heure exacte de départ à Verviers et au circuit de Spa-Francorchamps, et les temps maximum impartis pour effectuer le trajet de chaque étape.

Un contrôle de passage secret se trouvera entre Verviers et le circuit de Spa-Francorchamps. Le temps de passage de chaque concurrent y sera noté *à la seconde*. Tout écart en plus ou en moins avec son temps de passage idéal sera pénalisé d'un point par seconde. Un drapeau signalera la fin de l'étape secrète.

Le contrôle horaire fixe du circuit de Spa-Francorchamps et celui de l'arrivée à Verviers seront indiqués par un drapeau.

Le passage des concurrents y sera chronométré *à la minute*, toute minute commencée comptant pour la minute suivante.

Passé la ligne d'arrivée, les concurrents remettront leur feuille de route à la table de contrôle, l'heure de passage sera inscrite sur le carnet.

Il y aura une neutralisation de 60 minutes (C. H. F.) au circuit de Spa-Francorchamps. Les concurrents repartiront à l'heure idéale inscrite sur leur feuille de route.

### PENALISATIONS

Toute minute de retard à un contrôle entraînera une pénalisation de 60 points.

Si un concurrent effectue un tronçon quelconque à une moyenne supérieure de 1/3 de sa moyenne imposée, il sera pénalisé de 120 points par minute d'avance sur ce temps minima (exception faite pour les Ancêtres A 1 et A 2).

Les pénalisations du parcours secret entreront en ligne de compte. Les contrôles d'arrivée à Francorchamps et à Verviers seront fermés 60 minutes après l'heure de passage idéale du dernier concurrent.

### CLASSEMENTS

Seront établis par catégorie en additionnant les pénalisations encourues au cours des diverses étapes.

Les vainqueurs de chaque catégorie seront ceux totalisant le plus petit nombre de points de pénalisation. En cas d'ex-aequo, la machine la plus ancienne l'emportera (l'avis de la commission technique fera seul foi).

## DISPOSITIONS SPECIALES

Le lieu et l'heure de la remise des prix à Verviers seront communiqués aux concurrents lors du départ du Rallye.  
Des douches seront obligamment mises à la disposition des concurrents à l'issue du Rallye, à l'Ecole Technique Provinciale.

Toutes autres modifications ou ajoutées au présent règlement seront communiquées en temps utile aux concurrents.

Les véhicules étant seuls dignes d'intérêt, auprès du public, la tenue des pilotes et passagers doit être tout à fait conventionnelle, et toute publicité est strictement interdite.

Toute tenue « d'époque » entraînera le refus catégorique de départ de l'équipage visé, et ce irrévocablement. Le Commissaire général du Rallye sera seul, et sans appel, responsable de cette mesure.

L'inscription officielle au Rallye est considérée comme un engagement formel du pilote et de ses passagers de se conformer sans appel aux différents points du précédent règlement et aux directives des organisateurs.

## RECLAMATIONS

Toute réclamation sera examinée par un collège de 5 membres (2 concurrents et 3 organisateurs).

Pour être reconnue, elle devra être présentée par écrit, motivée et accompagnée de 1.000 F remboursables en cas de bien-fondé, et remise au Commissaire général au plus tard le 3 septembre, avant 16 heures.

Les droits d'engagement ne pourront être remboursés quel que soit le motif, sauf en cas de refus d'engagement.

Verviers, le 1<sup>er</sup> juin 1967.

### Pour le Royal Moto Club Verviétois :

Le Président,  
E. TRICOT.

Le Secrétaire,  
L. CHANTEUX.

### Pour le Comité du Rallye :

Le Commissaire général,  
F. TIQUET.

Le Directeur de course,  
M. HOTERMANS.

Le Président de la Commission technique,  
M. Pol LECHANTEUR.

Le Royal Moto Club Verviétois remercie les organismes, sociétés et personnes qui lui ont apporté aide et appui, et en particulier :

l'Administration communale de Verviers,  
la Commission des Fêtes de la Ville de Verviers,  
l'Administration communale de Francorchamps,  
la Belgian Shell Company,  
le journal « Le Soir »,

le journal « Le Jour »,  
M. le Directeur de l'Ecole Technique Provinciale de Verviers,  
la firme Isobel, Loncin,  
la société Martini,  
Touring-Secours.



# 1<sup>er</sup> Rallye des Ancêtres-Motos à Verviers

2-3 SEPTEMBRE 1967

*Enfin j'ai une moto  
Enfin j'ai une moto  
Y a rien de plus amusant que ...  
(Air connu ou oublié).*

Je fonce à Masta, je "descends" Burnenville, j'escalade la cote des tribunes de Francorchamps, je vire en première à la "source" et je refonce sur la ligne sinueuse, à 120 à l'heure, vers Malmédy où, ma Saroléa 500 culbuteurs bien serrée, je me laisse dériver en une courbe gracieuse qui me rappelle mes 20 ans et ma première Triumph Speed Twin 500 bicylindri-



Le départ du side-car de M. et Mme Chaineux sur Saroléa 1924



Le départ d'Olivier Halleux sur Gillet 1922 avec ... Miss Shell



M. René Druart, directeur à Touring Secours et J. Stekeiorum sur Saroléa 1922

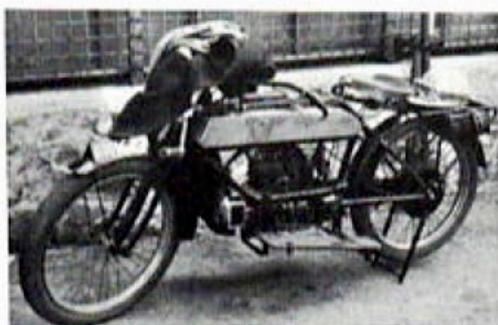
que ... non je ne rêve pas, je viens d'accomplir dans un midi brumeux, l'étape spéciale à Francorchamps, du premier rallye de motos anciennes organisé par le Royal Moto Club Verviétois sous le patronage du Veteran Car Club et avec la bénédiction autoritaire de Fernand Tiquet Junior. Président d'Honneur du Club verviétois, "mordu" du trial et aussi enragé de la moto ancienne qu'il l'est de la voiture !



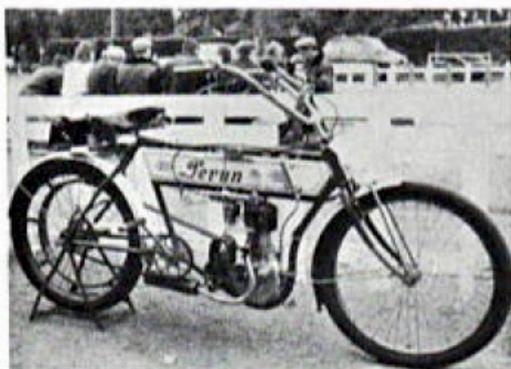
Michel Tiquet sur Saroléa 1922

Nous y étions, à quelques uns du V.C.C.B., qui avions tout bousculé pour pouvoir aligner une moto ancienne à ce premier rallye, nous ne le regretterons jamais, et nous en savons grand gré au Club de Verviers et son équipe qui annonce le 2e rallye pour le premier dimanche de septembre '68.

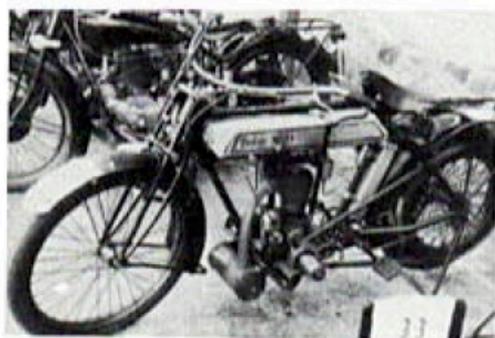
Notre petit Veteran Cancans ne permet pas de relater en détail cette première expérience, le classement et les photos que nous publions ci-contre parleront pour nous, mais ne vous diront pas comment nous sommes partis de Verviers pour grimper jusqu'à Jalhay, Bara-



Une FN 4 cylindres



La "Petun" 1904  
du vainqueur Kratochvil de Tchécoslovaquie



La "Rudge-Multi" 1914, 18 vitesses  
de Mossay

que Michel et redescendre sur Malmédy jusqu'à Francorchamps où sur ce circuit célèbre nous avons suivi en souvenir les figures disparues de Noir, Grizzly, Vanderschrick, Demeuter, René Milhoux, Anderson, et tant d'autres. Ces photos ne vous diront pas non plus comment Mossay, qui n'avait jamais piloté de moto, couvrit toute la première étape en n'utilisant que la première vitesse de sa Rudge Multi qui en compte 18, étant bien incapable de réaliser toutes les opérations qu'exige une moto ancienne tout en tenant son équilibre !

Vous ne saurez pas non plus quels prodiges Olivier Halleux a dû réaliser pour terminer sa petite Gillet deux temps de 1922 et trouver un casque à sa mesure. Vous n'aurez pas entendu les hurlements de joie de Michel Tiquet et de Lejeune lancés à pleine allure sur le Circuit de Francorchamps, ni apprécié la satisfaction tranquille de pouvoir admirer aux stands du circuit toutes les précieuses mécaniques venues de tous les coins d'Europe. Vous ne connaîtrez pas la déception de Jacques Vanderstappen qui avait amené, tout exprès de Bruxelles, son quadricycle "Libellule" qui refusa de partir.

Elles ne vous diront pas non plus que 50 % des véhicules avaient été terminés dans la nuit précédente et que j'en connais qui, au petit matin, pour la première fois depuis 19 ans, sentirent leur cœur se serrer lorsque s'abaissa le drapeau à damier et que déjà les rails des tramways de Verviers, sournoisement, tendaient à l'ancien néophyte, leur premier piège !

Il n'y aura pas non plus de photo de tous ceux qui dans les côtes de Jalhay auront callé leur moteur parce que la voiture américaine leur avait appris à oublier "qu'il faut rouler à l'oreille et au régime", et qu'une manette d'avance à l'allumage doit être maniée avec délicatesse par le pouce droit pendant que la main droite tourne la poignée de gaz, que la main gauche embraye, que la main droite lâche le guidon pour changer de vitesse et qu'enfin les pieds et les genoux agissent de concert pour maintenir l'équilibre !

C'est alors que, ravi et ému, je me suis rappelé que la moto est un sport... et je me suis dit que pour rien au monde je ne raterais le rallye de '68.

J. STEKELORUM.



# 1<sup>er</sup> RALLYE DES ANCETRES-MOTOS

## CLASSEMENT PAR CATEGORIE

### Catégorie ANCETRES

1. Kratochvil	N° 5	CS	Perun	1904	90 points
2. Rydval Josef	> 2	CS	Werner	1903	164 >
4. Jary Petrus	> 4	CS	Achille	1903	175 >
4. Franck Vladimir	> 3	CS	Laurin et Clément	1904	175 >
5. Oelschlager B.	> 7	D	Magnat-Debon	1904	558 >
6. Oelschlager P.	> 6	D	Arbinet	1904	1098 >

### Catégorie VETERANS

1. Koopmans N.	N° 14	NL	Levis	1913	418 points
2. Katwijk W.V.	> 13	NL	F.N.	912	507 >
3. Mossay Gérard	> 19	B	Rudge Multi	1914	517 >
4. Branse Jack	> 12	NL	Douglas	1913	525 >
5. Grell Walter	> 17	CH	Motosacoche	1907	529 >
6. Roozenboom H.-J.	> 18	NL	Indian	1916	1253 >
7. Buchanan H.	> 15	GB	F.N.	1913	2053 >

### Catégorie VINTAGES

1. Lejeune J.-M.	N° 42	B	Saroléa	1927	10 points
2. Tiquet Michel	> 33	B	Saroléa	1922	23 >
3. Stekelorum J.	> 34	B	Saroléa	1922	26 >
4. Kindler Heinz	> 40	D	BMW	1927	54 >
5. Hennings G.	> 39	D	NSU	1927	54 >
6. Hermann Bruno	> 47	D	Wanderer	1925	55 >
7. Hecht Horst	> 32	D	DKW	1929	71 >
8. van Wisselingh	> 30	NL	NSU	1928	95 >
9. Cadiat P.	> 43	B	F.N.	1927	101 >
10. Beyer Jörg	> 24	D	NSU	1930	106 >
11. Van Waeyenbergh	> 23	B	Saroléa	1928	108 >
12. Cizek Michael	> 27	CS	Matchless	1923	113 >
13. Kurz Ernst	> 53	D	Standard	1927	138 >
14. Heman H.-J.	> 29	NL	Cleveland	1919	157 >
15. Marijnjs W.	> 44	NL	Triumph	1920	157 >
16. Lance Mod.	> 46	B	Saroléa	1923	177 >
17. Platz Edwin	> 38	D	BMW	1927	186 >
18. Kuster G.	> 36	B	F.N.	1919	194 >
19. Simens André	> 41	B	Saroléa	1928	210 >
20. Roozeboom M.A.	> 51	NL	Douglas	1924	246 >
21. Kreunen R.	> 37	NL	Ariel	1924	312 >
22. Dimblon M.	> 49	B	Gillet	1922	356 >
23. Lecocq J.-H.	> 21	B	Harley-Davidson	1918	474 >
24. Koolmees W.	> 52	NL	Scott	1927	555 >
25. Halleux Olivier	> 45	B	Gillet	1922	592 >
26. Reese	> ...	D	NSU	1930	698 >
27. Nemansky E.	> 28	CS	Ner-a-car	1921	814 >
28. Meyerhof Karl	> 35	CH	Rudge-Witworth	1928	893 >
29. Tesarek Jozef	> 25	CS	Indian	1922	1087 >
30. Schieler G.	> 54	D	Sunbeam	1928	1364 >
31. Reinbergen K.	> 31	NL	BSA	1929	2484 >
32. Drobny Vaclav	> 26	CS	Motoconfort	1921	5085 >

### Catégorie VINTAGES SIDE-CAR

1. Chaineux Georges	N° 50	B	Saroléa	1924	150 points
Chaineux Madame passagère					

Le Commissaire-Général,  
F. TIQUET.

Le Directeur de la course,  
M. HOTERMANS.

Légende : B = Belgique — CS = Tchecoslovaquie — CH = Suisse  
D = République Fédérale Allemande — NL = Nederland

**Baert Classic**  
VINTAGE MOTORCYCLES



**Norton** MOTORCYCLES

**URAL** RUSSIAN MOTORCYCLES

Romain Baert rue G.Albert 79/2 4800 Verviers  
[www.baertclassic.be](http://www.baertclassic.be) [info@baertclassic.be](mailto:info@baertclassic.be)  
 0498/81.85.70  
 17:30 à 19:00 en semaine  
 10:00 à 12:00 le samedi et sur rendez-vous



**KSA GROUP** **ROYAL ENFIELD**

**PNEUS COLLARD BOVY**  
**GROSSISTE EN PNEUS**  
**ET JANTES**

**TOUTES MARQUES**  
**MOTO, VOITURE**  
**UTILITAIRE, AGRICOLE**

[WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE](http://WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE)

[INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE](mailto:INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE)

**TEL : 087/228.884**

Réduction pour les membres du VMCB



**Roland Mignolet**

Selles  
Garnissage de side-car  
Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres  
4452 WIHOGNE

[atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr)

04 278 32 50



**TOITURE  
SANTO**

*Père & Fils*

Grand Rue 52  
4870

**TROOZ**

04/ 351 75 01  
0495/ 32 23 63

**Gedimat**  
MATERIAUX & BRICOLAGE  
**Neubat**

Avenue de la Station, 66  
4130 Esneux  
Tél. : 04/380.42.23  
Lundi-Vendredi : 7h00-18h30  
& Samedi : 8h-15h

**Gedimat**  
MATERIAUX & BRICOLAGE  
**Seron**

Rue du Grand-Pré, 73  
4170 Comblain-au-Pont  
Tél. : 04/369.13.06  
Lundi-Vendredi : 8h-12h & 13h-18h  
& Samedi : 8h-12h

**TOUS LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION  
CARRELAGES • QUINCAILLERIE • BOIS  
BRICOLAGE • PEINTURE**

*Des fondations aux finitions*

plus d'infos sur  
[WWW.GEDIMAT.BE](http://WWW.GEDIMAT.BE)

## n f o r m a t i o n s



*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 de dégravage de  
sérigraphies épurées avant rejet !

www.oritex.be info@oritex.be

087/ 22 39 45 Fax : 087/23 01 73

Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister

## Modification de votre contact pour les annonces « vente ou recherche ».

Dès à présent, envoyez par mail votre annonce à [atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr).

Philippe Leroy ayant de nouvelles fonctions, c'est Roland Mignolet, l'éditeur responsable qui s'occupera de collecter les annonces.

N'oubliez pas lorsque la vente est faite ou la pièce trouvée de prévenir afin de retirer l'annonce. Merci !!

## vendre

**Durée de publication de votre annonce « A vendre » dans 3 revues successives. Sans réaction du vendeur, l'annonce sera retirée.**

A vendre (ou échanger) 4 pneus neufs **Kenda** 2,75 x 17 0475/877.627  
[thierry.baele@skynet.be](mailto:thierry.baele@skynet.be) (2)

**Honda CB400N** bleue de 1982 en bon état d'origine et roulante pour 700€. Avec ses papiers, 20000km. Je possède la moto depuis de nombreuses années, mais je ne l'utilise plus. Pour plus d'infos: André Vanthienen au 042.85.566.6 ou 0472.270.784. (2)

Vends ou échange : soies de vilebrequin pour **Matchless g3c** modèle pré 55 contre soies post 55 à 61  
Mr Jean-Pierre Capel +32472/322.716 ou [capelracing@gmail.com](mailto:capelracing@gmail.com) (3)



**Durée de publication de votre annonce « recherche » dans 9 revues successives, ensuite l'annonce est retirée.**

Recherche pour moto **FN 4 cylindres** modèle 1913-14: - un guidon (grand modèle sur la version 13-14) OU un exemplaire pouvant être copié :

- pot d'échappement (silencieux)  
-toutes autres pièces pour ce modèle

Philippe Sonet 0474277743 [philippesonet@yahoo.fr](mailto:philippesonet@yahoo.fr)

Cherche pour **FN M13**: garde chaîne même endommagé, boîte à outils, décompresseur (moteur) pour 450 grande culasse. Me contacter par e-mail [da\\_dumont@hotmail.com](mailto:da_dumont@hotmail.com) ou Gsm: 0479864288.

Cherche **tôle émaillée FN** Eddy Grenier 0495/757 220

Recherche : démarreur, solénoïde et carburateur pour **honda cl 250s** (1982-1984). Si vous avez d'autres pièces pour ce modèle je suis preneur aussi. Tani lorenzo  
0477/41.06.40. . [tanikangourou@gmail.com](mailto:tanikangourou@gmail.com)

Je recherche, pour un ami Français, une moto **Puch d'avant-guerre**. Modèle indifférent mais de fabrication nécessairement antérieure à 1946.

Merci pour lui. Jean-Pierre Beaufays 0477205100 [jpbeaufays@skyne.be](mailto:jpbeaufays@skyne.be)

Cherche : vilebrequin ou soies de vilebrequin pour **Matchless g3** modèle post 55 (de 56 à 61)  
Mr Jean-Pierre Capel +32472322716 ou [capelracing@gmail.com](mailto:capelracing@gmail.com)

Je cherche un **piston** alésage entre 81 et 82 mm, diamètre d'axe maximum 22 mm, hauteur d'axe aux environs de 40 mm. Jean-Pierre Beaufays T. 0477205100, [jpbeaufays@skynet.be](mailto:jpbeaufays@skynet.be)

Recherche embrayage complet pour boîte de vitesses Sturmey Archer pour Sarolea type 23 de 1925.  
Jonniaux Patrick. Tél. 0477 96 28 78. Email [patrick-30@hotmail.be](mailto:patrick-30@hotmail.be)

Recherche Réservoir essence aluminium pour **TGM 125cc cross** à moteur HIRO refroidit par air du milieu des années 70.

Contact père yvon 0474/985523

Recherche **pour hercules pl 50cc** de 1969 les 2 petits cache moteur en tôle par contre j'ai un gros lot de pièces scooter punch de 1954 à vendre ou échanger. Contact [alainliegeois60@gmail.com](mailto:alainliegeois60@gmail.com)

Cherche bonne **petite moto allemande** légère et facile 125,175, 200cc pré-1961 complète.

Avec papiers belges et en ordre de marche (feux,pneus,freins etc....) Essai route possible.

Paye cash. Faire offre. [hermans.ferrara@gmail.com](mailto:hermans.ferrara@gmail.com)

Pour **Honda 500 XLR** : Frein avant à 4 cames de 210mm à 230mm avec prise de refroidissement, en complet, n'importe quelle marque.

Pour contact uniquement par mail : [jacquesivens@gmail.com](mailto:jacquesivens@gmail.com)

Cherche rouleaux de démarrage pour moto sans démarreur – course

Tel : 0475-87.76.27 [thierry.baele@skynet.be](mailto:thierry.baele@skynet.be)

Cherche toutes pièces documentations, affiches, catalogues, essais des **Maico Taifun**. Merci.

Philippe Leroy. 0495/777.521 ou [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com)

Cherche **cyclomoteur Fn**, mais aussi toutes pièces, dans n'importe quel état.

Eddy Grenier 0495/757220 [fa303951@skynet.be](mailto:fa303951@skynet.be)

Cherche pièces ou épave **Lambretta modèl LI Rens**

Joseph De Pirro 04/3422015 apres 17 H ou 0488/648474.



## alendar du mois

**Ceci à titre d'information sous réserve de changement,  
Renseignez-vous auprès de chaque organisateur.**

07/02           bric à brac moto Zonnebeke  
21/02           rallye d'hiver à Montauville F54700  
28/02           bourse « Les vis d'jonnes du 50cc »

0486/ 68 52 10  
[baudin.family@wanadoo.fr](mailto:baudin.family@wanadoo.fr)  
0477/ 277.372

