



PB-PP  
BELGIE(N) - BELGIQUE



## La Vincent Black Shadow.



P 912 228

Revue mensuelle

Bureau de dépôt: Juprelle

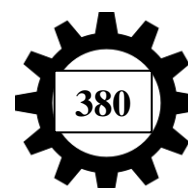
Editeur responsable:

Roland Mignolet

Chaussée de Tongres 645

4452 WIHOGNE

Janvier 2019



# **VETERAN MOTO CLUB BELGE**

**Compte :** BE16 0015 8114 6274                      GEBABEBB  
VMCB asbl Chaussée de Tongres, 645 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

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

**Secrétaire**            Vandermersch Ann                    04 224 28 79  
                         Chaussée de Tongres 645            0496 14 84 69 (soir uniquement)  
                         4452 Wihogne                      info@vmcb.org

## **Administrateurs**

Beaufays Jean-Pierre  
Chemin des Crêtes 116            0477 20 51 00  
4130 Esneux                      jpbeaufays@skynet.be

Deneve Michel                      010 84 06 77  
Rue Bruyères Caton 33            0497 52 71 01  
1390 Grez-Doiceau                mich.deneve@skynet.be

Grenier Eddy  
Rue Large Ruelle 20                0495 75 72 20  
4470 Saint-Georges                motofn91@gmail.com

Lange Philippe  
Rue de Lens St Servais 5            0496 23 14 41  
4254 Ligney                      phil.lange@skynet.be

Leroy Philippe                      085 21 14 57  
Ronheuville 35                      0495 77 75 21  
4570 Marchin                      pady1er@gmail.com

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

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

## ditorial

*Chers amis,*

*Au nom des membres du Conseil d'Administration, je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année et une bonne santé pour 2019. Que celle-ci soit riche en belles balades à l'occasion desquelles nous aurons l'opportunité de nous revoir autour de notre hobby commun. Evidemment, tout ceci sans oublier nos réunions mensuelles les 3<sup>èmes</sup> vendredis du mois qui accusent il est vrai, un petit coup de mou ces derniers mois.*

*Que nous annonce cette nouvelle année ? Hormis la politique et ses élections ou le prix du carburant, on peut déjà dire sans risque que rien ne se simplifiera et que tout augmentera ou presque, notre calendrier 2019 quant à lui est bien rempli ! Il y en aura pour tous les goûts (balades, expos, excursions). Je me permets d'ores et déjà d'attirer votre attention sur notre ambition de réorganiser une excursion en car vers la bourse de Stafford (UK). Ne traînez pas à nous faire part de votre intention d'y participer pour les besoins de l'organisation (voir détails plus en avant).*

*Tous les membres n'utilisant pas l'internet, ou, n'ayant pas communiqué leur adresse email, peut-être n'êtes-vous pas au courant de la fin de la période de régularisation pour les cyclomoteurs. Dorénavant, BPost ne sera plus l'intermédiaire dans la rédaction de la demande d'immatriculation mais bien via l'assureur (pour ceux qui possèdent des papiers). Et puisque ce n'est pas coutume, autant le souligner, la plaque passe de 42€ à 30€. Voir article FBVA dans cette revue.*

*Ayant le privilège de connaître le contenu de cette revue en primeur, c'est sur la pointe des pieds que je vous annonce que le premier PC aimablement offert est configuré avec le programme Tripy et est à votre disposition. Nous allons voir dans quelle mesure on organiserait une petite formation lors d'une réunion mensuelle pour organisateurs ou simples intéressés.*

*Et pour terminer, permettez-moi de souhaiter la bienvenue en votre nom à Mademoiselle Nackart Noémie de Tournai et Monsieur Hermans André de Montegnée venus nous rejoindre en cette fin d'année.*

*Prochaine réunion au musée le vendredi 18 Janvier 2019 dès 19h30  
Vive 2019 !*

*A bientôt,  
LENAERTS Eric,  
Président*

### **Assurances Ethias**

Chers membres assurés par le club auprès d'Ethias, votre facture d'assurances n'a pas été intégrée à celle du club comme d'habitude. En effet, à partir de cette fin d'année (Décembre 2018), vos factures d'assurances et cartes vertes vous seront envoyées par Ethias directement. La procédure pour l'octroi, la résiliation, le changement d'assurance reste identique, à savoir, passer par le club (via le questionnaire en ligne).

La prise en charge d'une partie de l'administration des assurances par la compagnie aura un coût qu'elle ne manquera de répercuter. Cependant, pour 2019, rien ne change au niveau des tarifs. Une nouvelle proposition de contrat nous sera envoyée durant l'année prochaine que je ne manquerai pas de partager avec vous. Il est fort à parier que la prime de la première moto restera identique, tandis que le tarif pour les motos supplémentaires se verra augmenter. Lorsque vous aurez toutes les cartes en main, à savoir, la proposition de nouveau contrat, il vous sera toujours loisible de ne pas y souscrire et de passer chez Marsh (ou ailleurs) en résiliant avant fin septembre (délais de 3 mois).

Lenaerts Eric,  
Président.

## Dans nos familles

Le VMCB a la tristesse de vous annoncer le décès de Mr Fabrice Normand, à l'âge de 48 ans. Fabrice a été un membre actif dans le conseil d'administration du VMCB pendant 3 ans, dans la vie du club, et membre depuis de longues années, Il a aussi organisé et participé aux balades du club et organisation, et plusieurs Liège Nancy Liège. Il était aussi grand amateur de motos liégeoise, essentiellement Gillet et Saroléa, Fabrice était aussi un spécialiste et collectionneur de BMW, et de bien d'autres encore. Il avait entre autres comme spécialité le montage et rayonnage de roues.

Le VMCB présente ses plus sincères condoléances à la famille.

## La vie du club

### Road book et Tripy

*Michel Kersten*

Mes meilleurs vœux à tous ! Outre la santé, la prospérité et ce que l'on souhaite habituellement en ce début d'année, j'espère que l'année qui démarre permettra à un grand nombre de membres de rouler régulièrement et de suivre de beaux parcours, parfois en suivant un road book (R.B.) bien préparé. Dans l'éditorial de la revue de décembre, le Président remercie entre autres « le créateur de Roadbook » tandis que dans la revue 376 de septembre J-P évoquait « du travail bâclé » à propos des tracés réalisés à l'aide de Tripy. Permettez-moi de vous donner un avis sur ces R.B. Tripy, ce sera en quelque sorte un droit de réponse et billet d'humeur (on a tous le droit d'avoir les siennes). Mon article se veut avant tout positif, constructif et, pourquoi pas, un appel à bonnes volontés. En aucun cas je ne propose une publicité pour ce matériel qui reste malgré tout peu accessible par son prix élevé, impose un apprentissage relativement long et ne remplacera jamais la créativité et l'ingéniosité d'auteurs de R.B. connaissant bien la région à parcourir ou l'originalité des superbes tracés à la main (ex. Joseph Colin pour sa ballade à Chaudfontaine). Ces créations ne sont pas à confondre avec certains « Crade Book » ou autres tracés approximatifs pour lesquels je vous renvoie à l'article de J.P. où il est question de « certains auteurs de R.B. qui réalisent un tracé sans décoller leur cul de leur fauteuil d'ordinateur... » tant cette remarque s'applique aussi à ces organisateurs qui n'utilisent pas Tripy. Lorsque j'ai pris ma retraite, en 2012, je me suis offert un Tripy II et reste à ce jour un utilisateur qui a encore beaucoup à apprendre. Pour ceux qui le ne connaissent pas suffisamment, le Tripy est un GPS et Road Book digital. Sa particularité est d'adopter un langage que les motards connaissent et apprécient: le système boule/flèche que l'on retrouve sur la plupart des R.B. pour motards. A l'origine Tripy, qui est une société belge, a mis au point un appareil destiné aux motards participants aux rallye-

raids. Ces derniers n'ont pas de copilote, ont besoin de notes simples, claires et précises. Ils ne peuvent être distraits par la lecture ou l'écoute d'informations non indispensables et les dérouleurs imposent des nombreuses manipulations peu évidentes en enduro.

Un des gros atouts du Tripy est d'être livré avec un logiciel pour P.C. appelé RoadTracer Pro. Selon le site Tripy, les fonctions de base de ce logiciel sont :

Créer votre propre itinéraire directement sur la carte

Transférer dans votre PC une balade enregistrée sur votre GPS Tripy II

Visualiser et modifier votre itinéraire sur fond de carte

Générer automatiquement, modifier et enrichir les pictogrammes des notes (waypoints)

Charger les fichiers Road Book et/ou point d'intérêt dans votre GPS Tripy II

Imprimer la version papier d'un fichier Road Book ou le tracé sur carte.

Les responsables du VMCB ont depuis longtemps compris l'intérêt du Tripy et ce n'est pas l'organisateur du L.N.L. et auteur des superbes R.B. que beaucoup d'entre nous ont pu apprécier qui nous dira le contraire ! Je profite de cet article pour exprimer mon admiration pour le travail accompli par Henri et son équipe. Le VMCB a d'ailleurs ajouté aux options d'impression (moto classic, oldtimers car, ...) le modèle type VMCB car il semble que ce soit une particularité propre au VMCB de lire les R.B. de bas en haut, par 4 cases puis de gauche à droite. Format particulièrement lisible et adapté à nos dérouleurs (même pour ceux qui voudraient le suspendre à leur cou).

Au début, j'utilisais mon Tripy comme un GPS, pour me rendre à une destination choisie via un parcours suggéré par Tripy. Je me suis rapidement rendu compte qu'il proposait des routes motoristiques à souhait (virolos, routes peu fréquentées, tracés originaux). Plus tard, après avoir appréhendé l'abc du logiciel, j'ai conçu depuis mon bureau mes premiers RB. J'avais pu, grâce à une amicale complicité d'un membre du comité, installer la version d'impression du club. J'ai été bluffé ; ça marche !

Il faut savoir que lorsque vous utilisez un Tripy, installé sur votre moto, comme un GPS, il réagit comme tous les GPS à savoir qu'il vous amène à destination, via un tracé qu'il propose, en fonction de différentes options (rapide, touristique,...) mais qu'il s'adapte à toute modification avec pour but de vous rendre à destination. Par contre, si vous utilisez votre tripy en lui demandant de suivre un RB que vous avez enregistré, en cas d'écart avec le tracé, il vous prévient que vous jardinez et vous ramène sur la trace (vous choisissez la case à rejoindre). Maintenant si vous utilisez un RB imprimé grâce au programme Tripy, vous connaîtrez les mêmes mésaventures qu'avec n'importe quel autre RB papier. En cas de jardinage vous vous débrouillerez pour retrouver la trace, le plus souvent en parcourant vos derniers Km en sens inverse jusqu'à retrouver un point dont vous êtes certain. Bonjour les calculs de distances !

Par la suite j'ai eu l'occasion d'apporter mon aide à l'un ou l'autre organisateur de balades VMCB, soit en concevant le tracé (Marie-Rose et Marcel à Celles) soit en transcrivant un parcours proposé, simplement surligné sur une carte (Renouveau 2018 de Michael) soit encore en participant à des reconnaissances puis des corrections sur P.C. (Val-Dieu et autres). Dans tous les cas, c'est avec plaisir que j'ai rendu service, même si cela représente généralement un nombre considérable d'heures le cul dans mon fauteuil d'ordinateur. Ne me plaignez pas ! Mon fauteuil, récup ABL, n'est pas inconfortable et avec un bon Pink Floyd via mon vieux CD player Marantz, mon tout aussi viel ampli Technics et mon casque Sony sans fil (moi qui n'entend que d'une oreille, je découvre enfin la stéréo), je vous assure que je passe de délicieux moments. Pour revenir à ces RB, si le résultat n'est pas parfait, il est généralement apprécié par les organisateurs soulagés d'un travail conséquent et par un bon nombre de participants, sauf peut-être Raymond (Lol). En ce qui concerne les distances, sachez que celles proposées par Tripy offrent la précision du système GPS à la différence de celles relevées avec un compteur de moto ou de voiture.

J.P.B. a parfaitement raison lorsqu'il dit que des reconnaissances multiples sont un gage de qualité mais cela n'empêche pas de parer à toute éventualité. L'organisateur ne sera récompensé de ses efforts

qu'en fin de journée, lorsque les participants n'auront rencontré ni travaux, accident ou déviation de dernière minute, ni brocante, cortège ou autre course cycliste non prévus et pour lesquels le RB papier n'offre aucune solution (seuls les plus futés rentreront au bercail).

Certains cas de figure empêchent même toute reconnaissance, comme les balades imaginées en dernière minute ou pour se rendre loin, voire en pays étranger.

Ce printemps, j'ai eu la chance de parcourir la Corse à moto avec votre Vice-président et en charmante compagnie. Cela représente la préparation à domicile de 8 RB : départ en motos des Petits Pavés à Orgon vers Toulon (ferry vers Bastia) puis 5 jours en Corse (ferry depuis Ajaccio) et retour à Orgon soit plus de 1500 km. Evidemment avec le tripy ce fut un vrai régal (malgré 3 jours de pluie), surtout lorsque l'on roule pendant des heures sans croiser une seule moto, sur des routes inimaginables et même lorsque l'on se trouve face à un effondrement d'une route de montagne. Il est évident qu'avec une version papier nous aurions dû improviser à quelques reprises mais cela peut aussi faire partie de l'Aventure ! A propos, si vous n'acceptez pas l'idée que pour cette escapade la plus vielle de nos motos avait à peine plus de 20 ans, désolés, vous pouvez passer à l'article suivant.

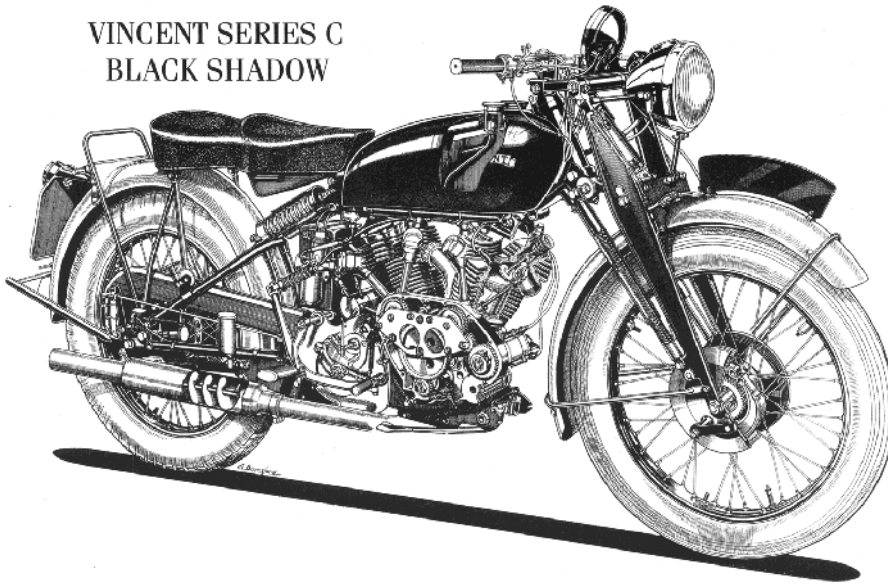
Pourquoi ce (trop) long article ? Dans tous les domaines, les nouvelles technologies s'imposent inexorablement, soutenues par les plus jeunes bien plus à l'aise dans leur maîtrise. Cela se vérifiera sans doute au sein de notre club, alors pourquoi ne pas prendre le taureau par les cornes ? Pourquoi n'envisagerait-on pas la mise sur pied d'une cellule Tripy ? Le comité a récemment lancé un appel pour obtenir des PC portables afin de les doter du logiciel et pour les mettre à disposition des organisateurs qui le souhaitent pour les aider dans la réalisation de leur RB. Encore faudrait-il un bon écolage ! Certains membres utilisent ce programme avec succès. Un des buts d'un club n'est-il pas de réunir les compétences afin de les partager ? Je voulais simplement susciter des réactions. N'hésitez pas, cette revue est la nôtre, qu'elle soit un moyen de soutenir notre club et qu'elle permette à chacun de s'exprimer ! Pour ma part, je serais ravi d'en apprendre plus sur cet outil que j'estime très intéressant et je reste disposé à apporter ma petite aide aux membres et amis.

 article du mois

*Jean-Pierre Beaufays*

**Vincent Black Shadow**

VINCENT SERIES C  
BLACK SHADOW



**Bref historique de la marque :**

En 1924, un ancien aviateur britannique de la première guerre mondiale, Howard Raymond Davies, décida de se livrer à la fabrication de motocyclettes.

Comme pas mal de constructeurs de la première heure, il dressa les plans de ce qu'il s'imaginait être 'la motocyclette parfaite'.

Il s'associa avec un certain E.J. Massey pour réaliser son projet et donna à cette moto le nom de HRD, acronyme de son nom.

D'une esthétique particulièrement recherchée et équipée d'un moteur JAP, cette machine remporta le Tourist Trophy en 1925 à la vitesse moyenne de 106 km/h.

Le modèle entra en fabrication mais, dès 1927, les difficultés financières arrêtaient la production qui dépasse à peine 800 unités.

Au début de 1928, le jeune ingénieur Philip Vincent, rachète HRD pour 500 livres et renomme l'entreprise Vincent HRD Company Ltd.

Philip Vincent se spécialise dans l'étude de cadres et suspensions aux dessins novateurs dont il équipe ses motos.

Jusqu'en 1934, la marque produisait sept modèles différents, dont quatre motorisés par un monocylindre de 499 cm<sup>3</sup> imaginé par Vincent lui-même.

En 1931, l'ingénieur Phil Irving rejoint l'équipe Vincent.

Il crée un bicylindre de 998 cm<sup>3</sup> développant 45 chevaux.

Couplé pour la première fois à une boîte à quatre rapports avec sélection au pied, ce moteur prenait place dans une nouvelle moto, présentée en 1936 sous le nom de 'Rapide'.

A noter qu'à l'époque, et contrairement à la mode actuelle, il était de bon ton dans les pays anglophones d'attribuer des appellations francophones à leurs modèles de véhicules.

La Rapide inaugurait une nouvelle suspension arrière cantilever (on peut passer...) qui sera utilisée sur toutes les Vincent jusqu'en 1955.

En 1948, Vincent présente la Black Shadow (Ombre Noire).

Elaborée sur une base de Rapide, la puissance de cette moto est élevée à 55 cv.

Elle se distingue extérieurement par un moteur et une boîte de vitesses émaillés noir.

Le gain de puissance, par rapport à la Rapide, est dû au polissage des pièces internes du moteur et de la boîte. Son compteur Smith indiquait 150 mph, mais elle se contentait d'un petit 125 en pointe. Ce fut la première moto de série à dépasser les 200 km/h.

Un modèle spécialement étudié pour la compétition et développant 70 chevaux, la Black Lightning, remporta plusieurs succès et contribua à la réputation de performance des Vincent.

Faisant face à de nouvelles difficultés financières, la firme Vincent arrête sa production en 1955.

### **Aperçu de la production Vincent**

- 1932 250 cm<sup>3</sup> *Bantam*
- 1934 500 cm<sup>3</sup> *Meteor*
- 1934 500 cm<sup>3</sup> *Comet*
- 1934 500 cm<sup>3</sup> *Comet Special* (TT replica)
- 1936 1.000 cm<sup>3</sup> *Series-A Rapide*
- 1946 1.000 cm<sup>3</sup> *Series-B Rapide*
- 1948 500 cm<sup>3</sup> *Series-C Meteor*
- 1948 500 cm<sup>3</sup> *Series-C Comet*
- 1948 500 cm<sup>3</sup> *Series-C Grey Flash*
- 1948 1.000 cm<sup>3</sup> *Series-C Rapide*
- 1948 1.000 cm<sup>3</sup> *Series-C Black Shadow*
- 1948 1.000 cm<sup>3</sup> *Series-C Black Lightning*
- 1949 1.000 cm<sup>3</sup> *Series-C White Shadow*
- 1950 500 cm<sup>3</sup> *Series-C Red Comet*
- 1953 45 cm<sup>3</sup> *Firefly* (ou *Power Cycle*)
- 1954 1.000 cm<sup>3</sup> *Series-D Black Knight*
- 1954 1.000 cm<sup>3</sup> *Series-D Black Prince*

### **La 'Black Shadow'**



<b>Fabricant</b>	Vincent H · R · D
<b>Production</b>	1948 - 1955
<b>Assemblée</b>	Angleterre: Stevenage , Hertfordshire
<b>Type</b>	Tourisme
<b>Moteur</b>	998 cc (60,9 pi3) 50 ° OHV V-twin
<b>Alésage Course</b>	84 mm × 90 mm (3,3 pouces × 3,5 pouces)
<b>Taux de compression</b>	7.3: 1
<b>Vitesse de pointe</b>	125 mph (201.2 km / h)
<b>Puissance</b>	55 ch (41 kW) à 5 500 tr / min
<b>Type d'allumage</b>	Magnéto Lucas
<b>Transmission</b>	4 vitesses
<b>Type de cadre</b>	Tube supérieur boulonné au moteur. Suspension arrière oscillante avec 2 amortisseurs horizontaux sous le siège. Fourche avant type parallélogramme avec amortisseur central.
<b>Pneus</b>	3.50 x 19
<b>Empattement</b>	1 435 mm (56,5 pouces)
<b>Hauteur du siège</b>	32,5 pouces (826 mm)
<b>Poids</b>	458 lb (207,7 kg) (à vide)
<b>Capacité de carburant</b>	3,5–5 US gal (13,2–18,9 l)
<b>Modèles similaires</b>	Rapide , Black Lightning

La **Vincent Black Shadow** a été produite par Vincent HRD dans son usine de Stevenage , dans le Hertfordshire , en Angleterre.

Elle a été officiellement présentée au salon de la moto de 1948 à Earls Court à Londres.

Construit en trois séries successives (B, C et D), ce modèle, réputé pour ses performances, a été fabriqué jusqu'en 1955, date à laquelle la société a cessé toute production de motos.

### Moteur et transmission

Le moteur est un V-twin à 47 ° refroidi par air, avec des soupapes en tête commandées par des culbuteurs à tiges courtes entraînées par deux arbres à cames montés haut dans le carter de distribution.

L'alimentation est assurée par deux carburateurs Amal 1 1/8 " (1 par cylindre).

La lubrification s'effectue par un système à carter sec utilisant une pompe à huile à engrenage externe fonctionnant à un quart du régime moteur pour alimenter en huile l'embellage et l'arbre à cames. Quatre tuyaux externes de 5 "de long acheminent de l'huile aux culbuteurs et à l'arrière de chaque cylindre.

L'alésage et la course sont respectivement de 84 mm et 90 mm, ce qui donne une cylindrée de 998 cm<sup>3</sup> (60,9 ci). Ces cotes resteront identiques pendant toute la durée de fabrication du modèle.

Sur les séries B et C, la bougie d'allumage du cylindre avant se trouve du côté droit, tandis que celle du cylindre arrière est du côté gauche. Sur la série D comme sur la 'Black Lightning', les deux bougies sont à droite.

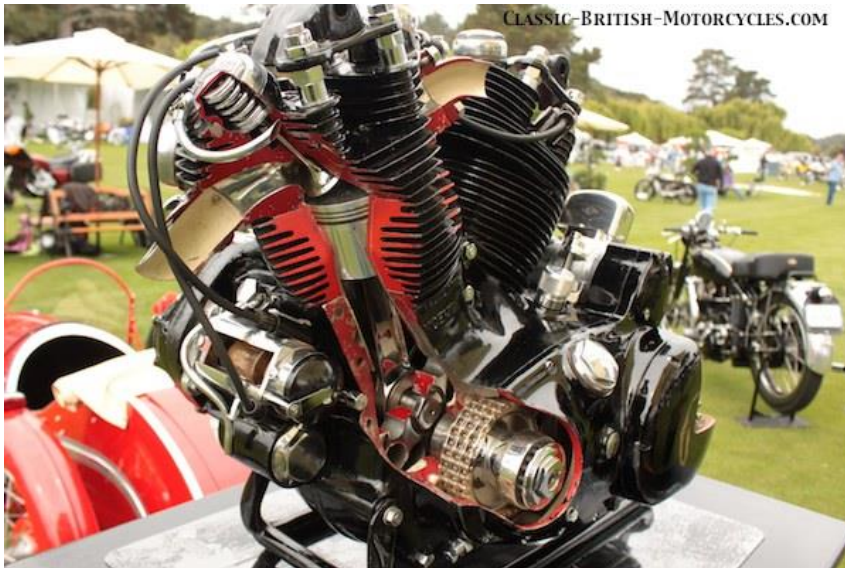
Les moteurs des Black Shadows étaient en grande partie fabriqués à partir de pièces de production Rapide sélectionnées à la main avec des tolérances plus étroites.

Le flux d'air était amélioré en polissant les orifices du moteur.

Le moteur et la boîte Vincent à 4 vitesses de rapport 7,2 :1 sont inclus dans un seul carter.

La transmission primaire est à chaîne triplex et l'embrayage multidisque est à bain d'huile.





## **Parte cycle**

Le moteur est utilisé comme partie constituante du cadre, éliminant ainsi la nécessité d'un berceau inférieur.

Les séries B et C utilisent un élément de cadre supérieur constitué par un boîtier en acier qui sert également de réservoir d'huile. Sur la série D par contre, cet élément est un simple tube et un réservoir d'huile séparé est donc installé.

En raison de l'utilisation intensive d'alliage d'aluminium, le poids de la moto est relativement léger (208 kg).

Le guidon standard de tous les modèles de HRD et de Vincent est le «HRD Straights» émaillé en noir.

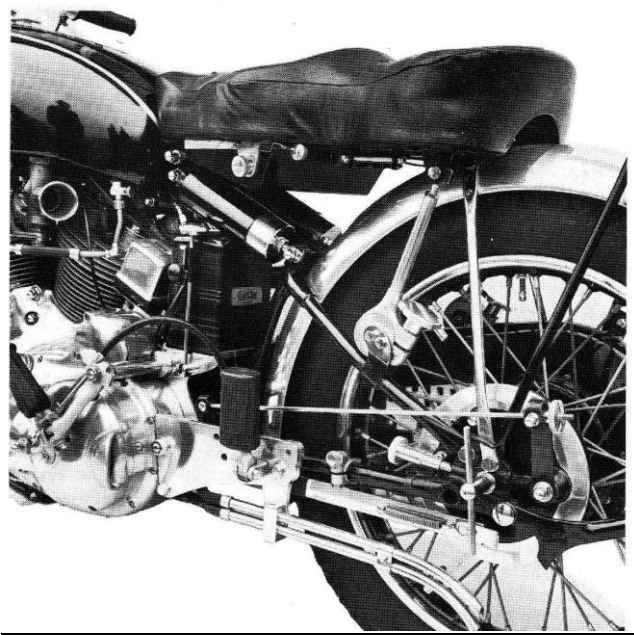
La Black Shadow était conforme aux spécifications 'Touring' en usage au Royaume Uni et de ce fait, permettait l'attelage d'un sidecar.

Les machines des séries B et C ne portent aucune indication du nom du modèle mais le modèle 1955 de la série D (le dernier) porte sur le réservoir l'inscription 'Black Shadow'

La selle arrière était soutenue par une armature allant jusqu'au point de pivotement du cadre arrière, offrant un siège semi-suspendu avec un débattement de 6 pouces (150 mm). La série B avait un siège double Feridax Dunlopillo supportant une trousse à outils.

Vincent utilisait des roues à démontage rapide, facilitant le remplacement des pneus. La roue arrière était réversible et des pignons arrière de tailles différentes pouvaient être montés pour des changements rapides du rapport de transmission finale. Le frein et le changement de vitesse étaient réglables de manière à être à portée de chaque pied. Le garde-boue arrière était articulé pour faciliter le retrait de la roue.

## **Suspension**



La suspension arrière de la Black Shadow est un système en porte-à-faux, avec un élément de cadre composé de deux parties triangulaires pivotant au moyen de lourdes plaques situées derrière le carter de transmission et fixés en haut à deux boîtiers à ressort inclinés amortis par un amortisseur hydraulique.

Sur la série D, cette suspension a été remplacée par un amortisseur Armstrong unique.

Sur la série B, Les Black Shadows ont la même fourche à parallélogramme Brampton à un seul ressort central que la série B Rapide .

A partir de la série C, la Brampton est remplacée par la fourche Girdraulic Vincent utilisant un amortisseur hydraulique à la place d'un ressort hélicoïdal.

### **Freins**

Les séries B et C sont « équipées à l'avant et à l'arrière de freins à tambour de 180 mm à simple came en fonte nervurée.

 **Billet d'humeur**

*Jean-Pierre Beaufays*

**Pertes sans profits**

Pour la rédaction de cette petite bafouille mensuelle, je suis obligé de tenir un ‘pense bête’ (normal quand on pense peu et qu’on est très bête) dans lequel je tente de me discipliner à noter dès qu’elles me passent par la tête les idées souvent idiotes qui me servent à alimenter ce billet.

Indispensable car ces idées fuient généralement de mon esprit, si tant est qu’il en reste quelques bribes, aussi rapidement qu’elles y sont arrivées.

Mais un drame vient de survenir : J’ai égaré mon pense-bête et je me trouve bêtement à penser devant une page blanche sans savoir quelle connerie y écrire.

J’ignore si c’est du à l’âge (ou du à l’ail), mais la mémoire commence à me faire sérieusement défaut.

Devant ce type de phénomène, d’aucuns avanceront immédiatement le nom d’Alzheimer.

A ce sujet d’ailleurs on est en droit de s’interroger sur la raison pour laquelle le nom de ce brave Aloïs, dont les découvertes datent de 1906, a seulement été choisi depuis quelque temps pour désigner les déconnages parfois amusants dus à la vieillesse, qu’on a qualifiés dans le passé de démence sénile, puis d’athérosclérose cervicale.

C’est un peu comme l’histoire du gars qui se vantait de l’ascension sociale de sa famille en déclarant que ses ancêtres furent successivement serfs, vilains, paysans, que son grand-père était fermier, son père agriculteur et lui-même agronome....

Mais je me rassure en constatant que nombre d’entre nous, même parmi les plus jeunes, sont régulièrement confrontés à des problèmes de mémoire au cours de leurs travaux de mécanique.

Souvent, nous avons besoin d’une pièce et sommes persuadés de mettre immédiatement la main dessus.

Mais là où nous étions convaincus de la trouver, il n’y a qu’une place vide.

Nous nous demandons alors si nous l’avons déjà utilisée, vendue ou donnée ou simplement déplacée.

Parfois, nous la retrouvons longtemps après là où nous ne nous serions pas du tout attendus à la trouver.

Parfois également, nous savons que nous la possédons mais n’avons plus la moindre idée de l’endroit où elle peut être.

Une règle d’or est : quand on a en mémoire la localisation d’une pièce, il ne faut jamais la déplacer au profit d’un emplacement qui nous paraît plus rationnel. C’est le meilleur moyen de ne pas la retrouver.

Il en est de même pour les outils.

J’utilise par exemple un outil puis, sans y prêter attention, je le dépose à portée de main.

Quand je veux le reprendre, je ne le retrouve plus.

Premiers au hitte parade (car ça me fait ch.) la clef de foreuse et le pointeau.

Le pire est de laisser tomber une pièce dans son atelier.

Elle file toujours se planquer dans un endroit où nous ne la retrouvons pas.

Souvent, lors de sa chute, elle prend une direction aléatoire souvent différente de celle que nous imaginons qu’elle a prise.

Bêtement, j’ai déjà tenté de laisser tomber exprès une autre pièce dans les mêmes conditions que celle que je cherche et observer la direction qu’elle va prendre. Procédé bien entendu toujours infructueux.

Une chose marrante est que parfois en recherchant une pièce (souvent à 4 pattes et à l’aide d’une lampe de poche, d’une brosse ou d’un aimant), il nous arrive d’en retrouver une autre que nous avions précédemment perdue et n’avions pas retrouvée.

Lorsque je manipule une pièce rare ou très petite que je redoute particulièrement de laisser tomber, autant la jeter directement par terre car c’est toujours là qu’elle finira.

Se méfier aussi des orifices laissés ouverts sur une mécanique.

La moindre minuscule pièce que nous laisserons choir choisira toujours de s’y introduire.

Mais si, par précaution, on place par exemple une chamoisette dans un cylindre afin d’éviter qu’un objet indésirable y tombe, il ne faut pas oublier de la retirer avant de remonter la culasse.

A notre grand étonnement, le moteur serait gratifié d’une compression inattendue. Exemple vécu.

On a souvent l’occasion de se montrer amusé face à la traduction effectuée par certains traducteurs sur le net.

Dernière que j’ai constatée : La course d’un moteur qui se dit ‘stroke’ en anglais se voit traduite par Google par ‘Accident vasculaire cérébral’. Curieux, n’est-il pas ?

On comprend qu'on se fasse parfois des maux de tête devant certains problèmes de mécanique...

Bonnes restaurations hivernales.

## nformations

### **Flash Info DIV de la Direction générale Transport Routier et Sécurité Routière du SPF Mobilité et transports 11/12/2018**

Fin de la période de régularisation des cyclomoteurs, quadricycles légers et speedpedelecs.

Madame, Monsieur,

Le 10 décembre 2018, la période de régularisation des cyclomoteurs, quadricycles légers et speedpedelecs usagés qui ont été mis en circulation avant le 31 mars 2014 prend fin.

Dès le 11 décembre 2018, ils devront être valablement immatriculés pour être mis en circulation sur la voie publique.

Les procédures d'immatriculation pour les véhicules neufs et les véhicules usagés qui ont déjà été immatriculés restent inchangées.

Ce qui change à partir du 11/12/2018 : la procédure d'immatriculation pour les véhicules usagés qui n'ont jamais été immatriculés.

**!!! bpost ne réalise plus l'enregistrement des véhicules : il est donc inutile de se rendre dans un bureau de poste !!!**

#### **Lisez attentivement ce qui suit !**

En accord avec la Douane, il a été décidé que les cyclomoteurs, quadricycles légers et speedpedelecs qui n'ont pas bénéficié de la procédure de régularisation via bpost, pourront être immatriculés à la DIV sans qu'une vignette ou un signal 705 soit nécessaire. L'immatriculation ne peut se faire qu'à la condition que le demandeur peut fournir une attestation de conformité ou une homologation conforme.

Si le demandeur n'est plus en possession d'un tel document, il doit en demander un duplicata à l'importateur. Pour les cyclomoteurs et quadricycles légers qui n'étaient pas soumis à la procédure d'homologation, une attestation reprenant l'année de construction doit être fournie par une fédération officielle de véhicules ancêtres. Pour les speed-pedelescs qui ne disposent pas d'une homologation, cette dernière est à demander auprès du Service d'homologation d'une des trois Régions.

Plus précisément, les véhicules suivants pourront être immatriculés sans vignette 705 :

- les cyclomoteurs, quadricycles légers et speed-pedelescs qui ont été mis en circulation en Belgique avant le 31 mars 2014 (cela concerne également ceux qui ont été immatriculés à l'étranger et qui ont été importés ou fait l'objet d'une acquisition intracommunautaire par un utilisateur belge avant le 31 mars 2014) ;
- les cyclomoteurs, quadricycles légers et speed-pedelescs en circulation sans certificat d'immatriculation étranger qui ont été importés ou fait l'objet d'une acquisition intracommunautaire par un utilisateur belge pour autant qu'ils aient été mis en circulation en Belgique entre le 31 mars 2014 et le 10 décembre 2015. Le 31 mars 2014 et le 10 décembre 2015 étant compris dans cette période.

Pour les autres cyclomoteurs, quadricycles légers et speed-pedelecs jamais immatriculés et mis en circulation après le 10 décembre 2015, un dédouanement délivrant une vignette ou un signal 705 est requis.

!!! Il n'est plus possible de présenter les documents à bpost : bpost ne réalise plus le pré-enregistrement des données techniques des véhicules.

Envoyez le formulaire de demande d'immatriculation et ses annexes à la DIV ou présentez-vous dans une antenne.

Si la présence d'un véhicule non immatriculé est constatée sur la voie publique après le 11 décembre 2018, le risque encouru est une amende d'un montant de 116 € !

Attention : un véhicule sans homologation ne peut pas être mis en circulation.

Plus d'infos sur le site du SPF Mobilité & Transport

[www.mobilit.belgium.be](http://www.mobilit.belgium.be)

- Circulation routière
- Immatriculation des véhicules
- Plaques d'immatriculation

Team DIV

## **Stafford Classic Bike shows Avril 2019**

**Le VMCB a décidé d'organiser un voyage pour la bourse de Stafford. Départ le vendredi 26/04 vers 4h00, retour dimanche 28/04 en fin de soirée. A l'heure actuelle, le choix des visites n'est pas encore totalement défini : usine Triumph et musée de la moto à Londres. A confirmer. Vous désirez plus d'infos, contactez Lenaerts Eric au 0475/ 841.447. ou [president@vmcb.org](mailto:president@vmcb.org)**

## **Chers amis organisateurs de balades-expo-événements concernant la moto ancienne.**

**Veillez envoyer les informations au minimum huit semaines avant la date de votre organisation à [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com) ou 0495/ 777.521. Merci de votre compréhension. Amicalement Philippe Leroy.**

## **Nouveauté dans la boutique du VMCB.**

Autocollant de très bonne qualité, dimension de 7 sur 5 cm au prix de 2€.  
Peut avantageusement remplacer l'écusson en métal et sans risque d'abimer votre chère et tendre.  
Sans oublier, que nous avons aussi des T-shirts des polos polars mais pas que, il y a aussi des pin's  
écussons métalliques ou tissus à broder, des livres etc.....  
Si vous êtes désireux de vous offrir un collector... la personne de contact est Philippe Lange  
0496/23.14.51 ou [phil.lange@skynet.be](mailto:phil.lange@skynet.be).

## **Le dimanche 24 mars 2019 aura lieu le 80ème pioneer-run.**

L'année prochaine, aura lieu le 80th londres-brighton pour motos d'avant 1914. Je viens de recevoir le formulaire d'inscription...

Le dimanche 24 mars 2019 aura lieu le 80ème pioneer-run.

Pour ceux qui ne connaissent pas, ce rally part de la banlieue Londonienne et arrive à Brighton (+/- 75km). C'est le plus grand rassemblement au monde pour motos d'avant 1914 (+ de 300 chaque année). La date limite d'inscription est le 31 décembre.

Si vous désirez également vivre cette expérience unique, n'hésitez pas à me contacter et je vous ferai parvenir le formulaire d'inscription. Attention que les motos doivent être homologuée et avoir le certificat du Sunbeam Motorcycle Club, il ne faut donc pas trop tarder...

Pavel Baele 0498.40.27.83.

## **Offre d'achat groupé : pince Knipex** **150mm et/ou 180mm**



Particularités - Pince et clé de serrage en un seul outil - Mâchoires de préhension parallèles et lisses - Équipé d'un bouton-poussoir - Multiplication par 10 de la puissance - Forme spéciale des mâchoires de préhension Avantages - Multifonction - Travail confortable - Réglage facile - Grande force de serrage - Serrage rapide grâce au système de cliquet Domaine d'application .

Chaque pince revient à 45€ tvac en 150 mm et 47€ tvac en 180mm.

Contact : Eddy Philippet (voir page 2).

nvitations

**!!!!ATTENTION !!!!**

Pour toutes vos annonces : vendre, rechercher, manifestation, bourse, expo, toutes dates calendrier, envoyez uniquement à Philippe Leroy [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com)

## Le dimanche 13 janvier bourse de Marche-en-Famenne

Cette année se déroulera au WEX de Marche-en-Famenne, la 20ème bourse d'échange pour pièces et motos anciennes, le dimanche 13 janvier 2019.

Roland GEORGES : pour le MRFA

Contact : [rolandgeorges@skynet.be](mailto:rolandgeorges@skynet.be)

**Marche-en-Famenne**

**20<sup>ÈME</sup>**

**Bourse d'échange**  
*pour motos anciennes*

**Entrée : 8 €**  
Dames et enfants -12 ans gratuit  
Renseignements exposants et réservations :  
+32 (0)955 58.51.78 et 711/Fax +32 (0)955 32.22.89  
[rolandgeorges@skynet.be](mailto:rolandgeorges@skynet.be)  
Grote Motor Huilbeurs voor Oldtimers  
Zaterdag 13 januari 2019 - 'tand' 13h30  
Belum : BE - Kinderen onder 12 jaar en dames gratis

**MOTO RETRO**  
**FAMENNE**  
**ANTIQUE**

**2019**

**Dimanche**  
**13 janvier 2019**  
à partir de 9h30

au **WEX**  
Rue des 2 Provinces  
Hall chauffé - Petite restauration - Bar

## Le 12 & 13 janvier Oldtimerbeurs Rosmalen

Lieu

Autotron Rosmalen, Graafsebaan 133 Rosmalen - Graafsebaan 133

5248 NL Rosmalen, Pays-Bas

Téléphone

0031735233301

Email

info@oldtimerbeurs.net

Site internet

<https://oldtimerbeurs.net/agenda/oldtimerbeurs-motoren-bromfietsen-fietsen/>



**OLDTIMERBEURS**  
Motoren - Bromfietsen - Fietsen

**12 & 13 JANUARI 2019**  
**AUTOTRON ROSMALEN**

Le dimanche 20 janvier 2019 Bric & Brac pièces motos

**BRIC & BRAC**  
Pièces.  
**MOTO**  
Onderdelen.

Waar/Ou : OC t'zonnerad  
Tresorierstraat 5, 8980 Zonnebeke W-VL België  
**20/01/2019**

Standhouders/Exposant : gratis/gratuit  
Open/Ouverture 9h  
5 € Entrée (f' consum)

Info : King 0486/68.52.10  
www.groenegifkickers.be

**Groene Gifkickers**  
Richten in:  
**Paddelret**

**Op 20 Januari 2019.**  
Inschrijving van 9h00 tot 13h00 op Zondag.

Waar : **OC t'zonnerad**  
Tresorierstraat 5, 8980 Zonnebeke W-VL België  
Laatste aankomst 16h00.

Bepijlde rondrit van ongeveer 80 km.  
Gratis pechdienst (startplaats).  
Inschrijving 5 € (1 consum)  
Route beschikbaar voor GARMIN-GPS.

Inschrijving ook geldig voor bezoek BRIC&BRAC  
<http://www.groenegifkickers.be>

## Le dimanche 20 janvier HiberNamur

Rassemblement à l'auberge "La Feraugiere" à Marche-Les-Dames (rue du Roi Chevalier, 11 - 081/26.06.94), dès 9h pour le petit déjeuner offert à tous.

Départ à 10h et parcours adapté aux conditions météo, avec arrêt graissage et présence d'une voiture-balai.

Retour à l'auberge vers 12h30 et apéritif offert.

Le traditionnel repas facultatif sera servi aux amateurs, pour la somme de 25€, après inscription indispensable car les places sont limitées à 45 couverts.

Renseignements et inscription chez

Gaston Jacquart : 0478/31.17.94

Daniel Ninforge : 0498/57.30.63

## Le 09 & 10 février Moto Retro Wieze

Date

2019-02-09 09:00 - 17:00

Lieu

Wieze - Schrovestraat 22

9280 Lebbeke, Belgique

Téléphone

0475/580887

Email

bema.bvba@telenet.be

Site internet

www.motoretrowieze.be



## **Le 23 février Bourse de Schilde**

Lieu

Lindenstraat 10 2970 schilde - Lindenstraat 10  
2970 Schilde, Belgique

Téléphone

0477/277372

Email

info@earlyriders.be

Site internet

www.earlyriders.be



## vendre

Vend **TRIUMPH PRE-UNIT** à la pièce ou en lots, pièces détachées : cadre duplex, (sans papiers), paire de garde boue alu, triangles de fourche TR5/TR6 et 5T/6T, support plaque avant, barre attache frein arr. coulissante, couvercle instruments réservoir chromé, pièces moteur (carter bas moteur 6T culasse 5T pistons 5T).

**TRIUMPH UNIT** à la pièce ou en lots, pièces détachées : 2 roues avant 18 », grille réservoir, frein double came 7", garde boue avant, clignoteurs Lucas, pattes attaches phare T140, paire soufflets fourche, feu AR T140, pièces moteur 650cc (culasse 9 trous 650cc , pochettes de joints , caches culbuteurs , arbres à cames , bloc cylindres 650cc +040 , culasses T100 500cc , carbus Amal 930 )

**YAMAHA XS650** : selle café racer + selle classique (modèles 70 à 73)

**EQUIPEMENTS** : pneus K81 3,60x19 et 4,10x19, paire de mégaphones Dunstall replica , ensemble fontes et top case Craven Comet avec porte bagages et attaches

Me contacter pour le détail : Albert Wertz 0476813744, [albertwertz09@gmail.com](mailto:albertwertz09@gmail.com)

**PANNONIA 250cc** pièce à vendre, fourche et roue avant, 100€.  
Roland Mignolet 0476/ 957696

**DOLLAR 350cc** CG Belge, roule très bien, dans son jus d'origine. 4500€.  
Roland Mignolet 0476/ 957696

Vends 2 fontes (sacoches en cuir) reprises **Art Gillet Real Leather** : 30x26x14 cm 25 LTR neuves toujours emballées.

Renseignements : J. Vincent tél. 0473967081 (1)

Vend **FN XIII** 450cc date d'immatriculation 01/01/1948

Renseignements : [laurence.boussiron@akeonet.com](mailto:laurence.boussiron@akeonet.com)

**FN M70 1930.**

Avec papiers. Entièrement restaurée.

Faire offre raisonnable.

Les jours ouvrables.

Vincent Surson : 0497/42.54.17 entre 18 et 19 heures. (2)

**SOLEX S3800 IMPEX (Roland-Garros) produit à 150 exemplaires 1998**

Renseignements : Hardenne Claire [clairehardenne@gmail.com](mailto:clairehardenne@gmail.com) ou 0475/715.050. (2)

**HONDA SUZUKI YAMAHA FLANDRIA MOBYLETTE PEUGEOT KREIDLER JAWA  
GILLET MALAGUTTI BIANCHI GUZZI LAMBRETTA BETTA GARELLI GILERA  
VESPA HMW NSU SACH CZ** et autres, moteur et bas moteur à vendre.

Vaslinder Lucien : 0472/ 285.943. (1)

Moteur **BMW R75/6**, démonté et à réviser, plus sa boîte à vitesse. Prix : 800 €

Heinz Rövenich, Tel 087- 659701 ou [heinz-roevenich@web.de](mailto:heinz-roevenich@web.de). (2)

**Moto Guzzi G5**(1000cc) qui a un look du modèle T3 plus connu, qui lui est un 850cc est toujours à vendre (la photo est visible sur le site du VMCB). Le moteur a été refait récemment (par Claude Delhière de chez Mecaservice Courst St Etienne), et est en bon état de marche.

Prix : 4500€

Contact au 0493/63.85.20. 02/633 40 05 Ou [dima.timacheff@gmail.com](mailto:dima.timacheff@gmail.com). (3)

Lecteur de Road-book, dimension 250/100/150 en aluminium, lecture deux colonnes, axes freinés et rainurés, vitrage minéral, fermeture magnétique. Poids +- 500gr. Prix 85€

Vincent Surson : 0497/42.52.17. (1)

**Solex** 2200 dans son jus d'origine, noir de 1961 en état de marche, avec homologation et immatriculé en 2017.

Prix : 825€ à enlever à Huy

**Solex** blanc de 1972, a été remis en peinture et en très bon état de fonctionnement, avec homologation et immatriculé en 2017.

Prix : 625€ à enlever à Huy

Téléphone : 0498 133 070 en soirée entre 19 H 30 et 20 H 00

Mail : [corapa\\_877@hotmail.com](mailto:corapa_877@hotmail.com) (3)

Casque intégral **SHOEI EX-ZERO** taille M, couleur blanc cassé.

Casque gagné dans un concours ; dans sa boîte d'origine jamais utilisé.

Valeur neuf : 399€, prix à négocier. Photos disponibles.

Rudy Partouns 0476/ 454.457. [froggylink@hotmail.be](mailto:froggylink@hotmail.be)



Cherche toutes pièces pré-unit, partie cycle et moteur pour compléter une **TRIUMPH BONNEVILLE DUPLEX**

Contact : Albert Wertz 0476/ 813.744. ou [albertwertz@gmail.com](mailto:albertwertz@gmail.com)

Je restaure actuellement une 350 **FN M70** de 1930 et je recherche de la documentation, en particulier sur le reniflard car il me semble qu'il y a eu plusieurs versions.

Je recherche aussi un arbre de kick car le mien est tordu et fissuré.

Rodrigue GAMBIER 00.33 782 251 392

Cherche moteur **JLO** 250cc même bloqué voir rien que le bas-moteur

Greer Christian 0476/ 655.294. Ou [chris99983@gmail.com](mailto:chris99983@gmail.com)

Cherche un carter primaire tôle pour **Saroléa** type 31R, 31S, ...

Zoek naar een primaire behuizing van plaatstaal voor Saroléa 31R, 31S,

Voir photos pour détails sur le site.

Contact : MATHIEU J-P – Téléphone : 0495/99.40.24 Mail : [jeanpolmathieu@hotmail.com](mailto:jeanpolmathieu@hotmail.com).

Cherche Moto parfait état.

**MATCHLESS – AJS – BSA – SAROLEA**

Dormal Pierre : 0498/901.437.

Cherche : **HONDA XL 250** motorsport 1972 -1973 (grise), quel que soit l'état (même épave).

Michel KERSTEN 0497 / 80 16 30 [michel.kersten@scarlet.be](mailto:michel.kersten@scarlet.be)

Ou Rudy JORISSEN 0477 / 97 39 30 [rudyjorissen@hotmail.com](mailto:rudyjorissen@hotmail.com)

Cherche pièces ou VéloMOTEUR **PIAGIO** Vel-Fax

Walthère Pévée : tel 04/ 226.55.07 ou gsm 0478/ 822.593

Recherche de pièces pour scooters **Heinkel** 175 -

Modèles 103A0 - 103A1 - 103A2.

Jacques Bonnami ([jacquesbonnami@live.be](mailto:jacquesbonnami@live.be)) - 068/55.21.53 ou 0488/11.52.52

Cherche pièces **SOCOVEL** électrique.

Contact : Jean Theunis 0485/362 801

Cherche moteur complet **Guzzi Lodola** 250.

Réservoir Gillet tour du monde 3 vitesses.

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

Cherche toutes informations, pièces, documentation concernant le microcar **Heinkel** Kabine type 154 (4 roues) de 1957 immatriculé en Belgique comme moto.

[Vespapy313@gmail.com](mailto:Vespapy313@gmail.com) ou tel 087/ 31 44 36

## alendrier du mois

13/01/2019	bourse de Marche-en-Famenne	0495/585.178.
12&13/01	Oldtimerbeurs Rosmalen	0031735233301.
20/01	Bric & Brac pièces motos	0486/ 685.210.
20/01	HiberNamur	0498/573.063 ou 0478/311.794.
09&10/02	Moto Retro Wiese	0475/580887.
23/02	Bourse de Schilde	0477/277372.



Romain Baert rue G.Albert 79/2 4800 Verviers  
www.baertclassic.be 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



**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  
fax 04 278 71 61



**TOITURE  
SANTO**

*Père & Fils*

Grand Rue 52  
4870

**TROOZ**

04/ 351 75 01  
0495/ 32 23 63

**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 de dégravage de  
sérigraphies épurées avant rejet !

[www.ortitex.be](http://www.ortitex.be) [info@oritex.be](mailto:info@oritex.be)

087/ 22 39 45 Fax : 087/23 01 73  
Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister

