



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Sunbeam
500 O.H.C. Twin Model S8

Sunbeam S7 et S8.



P 912 228
Revue mensuelle
Bureau de dépôt: Juprelle
Editeur responsable:
Roland Mignolet
Chaussée de Tongres 645
4452 WIHOGNE

Mai 2018



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
Informations sur les assurances et l'immatriculation **0470/856 146** assurances@vmcb.org

Président: Lenaerts Eric
Mielestraat 5 0470 85 61 45
3770 Val-Meer info@vmcb.org

Vice-Président Philippet Eddy 04 250 51 24 (soir)
Rue de l'Arbre Croix 272 0475 80 09 08
4460 Horion-Hozemont eddy.philippet.vmcb@gmail.com

Secrétaire: Vandermersch Ann 04 224 28 79
Chaussée de Tongres 645 0496 14 84 69 (soir uniquement)
4452 Wihogne annvandermersch@hotmail.com

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

Administrateurs:

Beaufays Jean-Pierre
Chemin des Crêtes 116 0477 20 51 00
4130 Esneux jpbeaufays@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 Ligny 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,

Après un coup de froid tardif, le redoux est (enfin) de retour et on ne peut que s'en réjouir à la lecture du programme des balades à venir. Lorsque vous lirez ces quelques lignes, je serai de retour au pays après un séjour à l'étranger pour raisons professionnelles. J'en profite pour remercier publiquement notre Vice-Président qui a assuré l'intérim durant ces trois derniers mois avec brio comme à son habitude. Il me tarde donc de vous revoir au détour d'une balade ou autres réunions mensuelles.

Ce numéro comporte l'ordre du jour (OJ) de notre assemblée générale (AG) prévue le 18 mai, ainsi que les modalités de vote pour celles et ceux qui ne pourraient être présents (votes par correspondance ou procuration). Aucun point supplémentaire à l'OJ n'a été proposé. Je ne saurais que trop insister sur l'importance de cette réunion annuelle ainsi que votre rôle au sein du club de par vos votes, spécialement en cette année d'élections où 5 postes d'administrateurs étaient à pouvoir, où malheureusement uniquement 4 candidats se sont présentés.

Le Liège Nancy Liège soufflera ses 40 bougies cette année. Cette édition ne fera pas défaut en matière de bénévoles pour sa bonne organisation. Vous trouverez plus de détails plus en avant, d'ores et déjà merci aux volontaires.

En terminant, je souhaite la bienvenue à Messieurs Roland Georges de Marche-en-Famenne, Maryline Mendes de Jumet, Bernard Lange de Theux, Yannick Spies de Athus, Christian Bastien de Molenbeek St Jean, Joël Mayen de Theux, Mauro Sategna de Theux, Antoine Orban de Trooz, Jean-Pierre Bronne de St Nicolas, qui viennent de nous rejoindre que nous espérons rencontrer lors de nos balades ou autres activités.

*Lenaerts Eric,
Président.*

FORMULAIRE MUTUELLE RAPPEL !!!

Nous vous rappelons que vous pouvez envoyer par courrier postal votre formulaire mutuelle à l'adresse du club. Dans ce cas, merci de joindre une enveloppe timbrée pour le retour du formulaire complété.

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

**Assemblée générale du VMCB asbl
vendredi 18 mai 2018
à 20h00 précises**

**Au Musée des Transports en Commun
Rue Richard Heintz, 18 4020 LIEGE**

Accueil dès 19h30 téléphone du jour 0470/856145

Ordre du jour

1. Mot du président
2. Liste des présences
3. Approbation du rapport de l'AG du 19 mai 2017, publié dans la revue n° 362
4. Rapport d'activité 2017
5. Présentation et approbation des comptes de l'exercice 2017. Rapport des vérificateurs aux comptes et vote
6. Décharge à donner au conseil d'administration pour la gestion de l'année 2017. Vote
7. Présentation et approbation du budget 2018. Vote
8. Elections de 4 administrateurs : Eddy Grenier, Philippe Lange, Philippe Leroy et Eddy Philippet. Tous sortants et rééligibles. Election par vote secret
9. Compte-rendu de l'AG de la FBVA
10. Annonces du résultat des votes
11. Clôture de l'assemblée générale
12. Divers

Etat du patrimoine 2017			
Avoirs		Dettes	
Immeubles (terrains, constructions) - appartenant à l'association en pleine propriété - autres		Dettes financières	
Machines - appartenant à l'association en pleine propriété - autres	-	Dettes à l'égard des fournisseurs	-
Mobilier et matériel roulant - appartenant à l'association en pleine propriété - autres	-	Dettes à l'égard des membres	5
Stocks	3.382	Dettes fiscales, sociales et salariales	
Créances	8		
Placement de trésorerie	64.000		
Liquidités	4.237		
Autres actifs		Autres dettes	
Droits		Engagements	
Subsides promis		Hypothèques et promesses d'hypothèques	
Dons promis		Garanties données	
Autres droits		Autres engagements	
Total Avoirs et Droits	71.627	Total Dettes et Engagements	5

Etat des dépenses et des recettes 2017			
Dépenses		Recettes	
Marchandises et services Rémunérations	557	Cotisations Dons et legs	14.779
Services et bien divers	16.549	Subsides	
Autres dépenses	184.329	Autres recettes	189.476

Total des dépenses	201.434	Total des recettes	204.255
---------------------------	----------------	---------------------------	----------------

BUDGET 2018			
Dépenses		Recettes	
Marchandises et services	500	Cotisations	15.000
Rémunérations		Dons et legs	
Services et bien divers	16.500	Subsides	
Autres dépenses	148.000	Autres recettes	150.000
Total des dépenses	165.000	Total des recettes	165.000

PROCURATION

Une seule procuration par personne désignée.

Je soussigné (nom, prénom),

.....

N° de membre :

Donne procuration à Monsieur ou Madame

.....

Pour voter en mon nom lors de l'assemblée générale du Vétéran Moto Club Belge du vendredi 18 mai 2018

Fait à, le

.....

Signature

VOTE PAR CORRESPONDANCE

Pour effectuer un vote préalable par courrier postal auprès de votre secrétaire sur les sujets de l'ordre du jour à l'aide du système à double enveloppe : L'enveloppe extérieure contiendra le formulaire reçu conjointement à la convocation de l'AG comprenant les coordonnées du membre signé ainsi qu'une enveloppe intérieure fermée reprenant le vote sur les sujets de l'ordre du jour qui sera ouverte à l'AG.

Un contrôle sera effectué durant l'AG où le nombre de votes par correspondance devra être égal au nombre de formulaire.

Votes AG 2018		
Description	Oui	Non
Comptes (état du patrimoine, dépenses, recettes)		
Budget 2018		
Eddy Grenier		
Philippe Lange		
Philippe Leroy		
Eddy Philippet		
Décharge des administrateurs		

Marche à suivre :

- 1- Placez le vote dans une enveloppe sans nom, sans marquage
- 2- Placez l'enveloppe 1 dans une enveloppe aux coordonnées du Club (VMCB ASBL Chaussée de Tongres 645 4452 WIHOGNE – A l'attention de Mme Ann Vandermersch
- 3- Ecrivez votre nom et numéro de membre au dos de l'enveloppe 2

 **La vie du club**

Pourquoi pas un scooter ?

Le VMCB est un club principalement dédié aux motos d'avant 1961.

En lisant la revue de mars et en particulier le dernier mot du Président, je me suis dit qu'il était peut-être temps de contribuer un petit peu à la vie du club via un billet d'humeur.

Voici l'histoire romancée de « E », un amateur de petites cylindrées d'avant 1961 :

« E » n'est pas un « vieux de la vieille » nourri aux soupapes latérales et abreuvé à l'huile perdue, ni spécialiste en quoi que ce soit. Mais il a toujours été attiré par les petits cubes et par les scooters en particulier, cet engin bizarre aux solutions mécaniques (ou anti-mécaniques !) originales, mêlant un look sympa à une conduite déroutante.

Chaque fois qu'il croisait un vieux scooter, « E » se disait: « un jour, j'en aurai un... ». Il a franchi le pas il y a quelques années et s'est offert son premier scoot', un DKW Hobby 75cm³ . 60 km/h à fond, le grand frisson quoi !

Il était trop tard, « E » était contaminé (à ne pas confondre avec « œufs contaminés », ça c'est du domaine de l'AFSCA !). Il lui en fallait déjà un autre, mais lequel choisir ?

Ils sont tous beaux, non ? D'accord, les ingénieurs de l'époque ont commis quelques atrocités mais c'est justement ce qui les rend « beaux » aujourd'hui.

« E » a un gros défaut : il adore changer, essayer du nouveau... enfin, du vieux ! Son garage et son porte-monnaie n'étant pas extensibles, il roule donc une saison avec « le scooter de l'année » puis s'en sépare en hiver, afin de pouvoir en essayer un autre.

Au petit DKW semi-automatique à variateur ont donc succédé un NSU Prima 3K de 1960 150cm³ à 4 vitesses avec sélecteur double branche au pied gauche, un Lamby indien 150cm³ de 1970 à vitesses au guidon, un Lambretta LD 125 « made in France » de 1955 puis un puissant Zundapp Bella 200 de 1956.

« E » ne cherche pas la performance mais le plaisir, et n'a jamais aimé le Zundapp, pourtant un excellent scooter avec démarreur électrique, mais à la conduite camionnesque à son goût.

Il l'a donc échangé contre un Motobécane Moby 125cm³ de 1955 refait à neuf. Et bien lui qui voulait être dépaysé, il a été gâté ! Kick, bruit de crécelle, suspension par anneaux de caoutchouc à l'avant et par un gros bloc de caoutchouc à l'arrière, 3 vitesses à main à la sélection aléatoire,... Imaginez-vous passer d'une encombrante Mercédès des années 50 (le Zundapp) à une frêle 2cv de la même époque, l'effet serait le même.

Le petit Motobécane était parfait : sympa, , fiable, tellement moche qu'il en était beau, dans un état irréprochable, et de surcroît amusant à conduire.

Mais quand on aime changer, que l'hiver approche, que vous feuillotez votre documentation, ... c'est difficile de ne pas craquer et faire de la place dans le garage pour un « p'tit nouveau ». Le Moby est donc parti chez une Anversoise sans permis qui avait envie d'un scooter vintage pour décorer son living.

Le vieux dos de « E » se souvenant des coups de raquettes des suspensions « high-tech » du Moby (sic), il s'est offert la Rolls des scooters anciens: un Heinkel Tourist 103 A0 175cm³ de 1955. Waow, quelle machine ! Le Heinkel porte merveilleusement bien son nom de Tourist : confort hors-pair, fiabilité, puissance, tenue de route, 90km :h...en duo grâce à son puissant 175cm³ 4T culbuté et ses 4 vitesses, montre, démarreur électrique, suspensions hydrauliques, ... Ajoutez à ce tableau idyllique une construction et une conception par un avionneur allemand et vous aurez compris pourquoi il coutait, en 1955, pile le double du Motobécane! Cette année-là, « E » fit plus de km avec le Heinkel qu'avec tous ses prédécesseurs confondus, sans soucis aucun...

Dans le petit monde de la moto ancienne, la crise de la cinquantaine existe aussi et « E » n'y a pas échappé. Il a tout plaqué, tout revendu, pour s'encanailler d'une petite jeune de moins de 30 ans... Et japonaise, en plus !

Comprenez-le : il en rêvait depuis 30 ans ! Ce rare scooter Honda Spazio avec son look trèèèèè typé année 80, fruit des amours coupables entre le vaisseau de Star Trek et une moto-neige, a eu raison... de sa raison !

Puis l'hiver arriva... « E », nostalgique, se mit à feuilleter ses vieux albums photos... L'appel de l'ancien, de la vieille essence 2t puante et l'envie d'inconfort le regagnant peu à peu, il fit une rechute. Mais cette fois, pas de petite jeune ni de vieille botoxée et liftée, mais une épave à restaurer, la dernière nous a-t-il promis... jusqu'à la suivante !

(Toute ressemblance avec des personnages ayant réellement existé serait purement fortuite)

E1000

- - - - -
Les amis des amis

Dans l'éditorial de la revue 370 de mars 2018, le président souhaitait la bienvenue aux derniers arrivés dont Vital Pasteels. Bonne recrue que cet amateur de longue date d'ancêtres motos, qui a déjà participé au LNL (en 2004 ?) et qui se montre attentif aux requêtes du club. En effet, ayant déjà reçu la revue de février, il a remarqué que le VMCB était à la recherche d'un PC portable. Il m'a proposé d'en donner un, certes pas neuf mais en bon état. Ayant comme voisin un ami commun, également nouveau membre du club, Vital qui lui rendait visite a déposé le P.C. Chez moi et il ne me restait qu'à le faire parvenir à un autre de mes amis, membre du Comité.

Bravo donc à Vital et n'hésitez pas à suivre son exemple.

Michel Kersten

Vivre sans amis, c'est mourir sans témoin (George Herbert)

Mon Val Dieu 2018

Michel Kersten

Mon planning 2018 prévoit de participer au 40^{ème} LNL avec mon attelage BMW R61 1938 /side Steibb LS200 1954. Cette même BMW qui m'a permis de terminer le dernier LNL à une honorable 3^{ème} place (désolé pour ce manque de modestie).

N'ayant jamais roulé avec un sidecar et après avoir brièvement testé mon nouvel équipage, je me suis rendu compte qu'il s'agissait clairement d'un tout autre pilotage et que je devais remettre en question tous les acquis de mon expérience moto, modeste, cette fois j'en conviens.

Merci à tous ces amis qui m'ont rassuré par leurs bons conseils du genre « tournant à droite = accélération, tournant à gauche = freinage » ou averti des risques comme « au premier tournant tu feras un tout droit » ou encore distillé de précieux renseignements techniques « précession autant mais pas plus, inclinaison vers l'intérieure pour certains mais vers l'extérieure pour d'autres, pincement du simple au triple selon les avis »

Je fus alors saisi de craintes concernant la mise au point et l'écolage avec cette belle avant-guerre que je craignais de « mettre au tas ». Je me suis alors mis à la recherche d'une moto plus accessible, plus facile à réparer en cas de casse et mieux adaptée à l'apprentissage par un confort et un freinage plus moderne. Je voulais cependant trouver une moto ancêtre (vous savez, celle qui ne coûte que 6,50€ par an). J'ai longuement cherché des 250 MZ, Jawa ou autres 2t de l'Est, mais il s'est avéré, qu'en nos contrées, elles étaient rares et chères et le plus souvent en état fort moyen. J'ai aussi envisagé, sans grand enthousiasme, les gros bacs à la russe pour arriver aux mêmes conclusions. J'ai finalement trouvé mon bonheur, n'en déplaise aux détracteurs de motos japonaises, dans une CB750F modèle K1 de 1976 attelée à un side Velorex. Avec cet attelage j'ai parcouru fin de saison et l'hiver pas moins de 1000 km, sans aucun tout droit ni sortie de route, avec à peine quelques frayeurs. Après moult réglages et une satisfaction grandissante, je me suis dit prêt à tenter l'aventure avec la BM.

La balade de Val Dieu, venons-y, étant le rassemblement idéal pour tester les préparations réalisées en hiver, j'avais décidé d'y participer et de considérer cette sortie comme un test avant la grande aventure du Nancy. Ayant pour principe « *Ni le froid ni le brouillard ne décourage le motard* », j'étais au rendez-vous avant 9h00. Je vous avoue que, n'ayant pas eu le courage d'ajouter les 140km de l'aller-retour et par crainte d'être immobilisé en cas de pépin, j'avais choisi de charger et effectuer les déplacements en voiture. Je ne vous cache pas la difficulté de mettre cela au point ; persuader Madame de se priver de voiture toute une journée, convaincre ma cavalière de Fille de ne pas utiliser le van ce dimanche-là, charger l'attelage de 1m40 dans le van de 1m39...

Comme j'avais apprécié le parcours lors d'une reconnaissance avec JP, j'ai pu me consacrer à la conduite ; un vrai régal ! J'en étais même arrivé à enrouler les virages avec délectation et presque oublier le sidecar. Grossière erreur qui m'a fait projeter des glaçons du filet d'eau sur

Eddy qui me suivait ou passer 2mm trop près du mur de l'église (il est vrai, à l'arrêt graissage). Si tous se sont plaints du froid, semblaient congelés, ne discutaient que du climat d'Elsborn « la Sibérie belge », ont consommé des breuvages adaptés (j'ai même vu notre Vic-P. boire du Cécémel chaud !), je vous avoue ne pas avoir souffert du froid, tant la conduite du side nécessite un constant engagement physique, presque un effort permanent dans ces petites routes et en plus offre régulièrement l'occasion de poser les mains sur les cylindres. Preuve que je n'avais pas froid, voyant notre ami Paul Lambert, suiveur en voiture, déguster un Orval à l'arrêt graissage du matin, je l'ai imité. Que du bonheur ce Val Dieu !

article du mois

Sunbeam S7 et S8

Jean-Pierre Beaufays

Quand la SUNBEAM S7 fut dévoilée au public motocycliste fin 1946, c'était l'une des motos les plus avancées techniquement pour son époque. Son moteur à arbre à cames en tête entièrement en aluminium, une transmission par arbre, et de nombreux autres raffinements techniques devaient lui assurer un énorme succès.

Avec ce modèle, BSA, qui avait acquis Sunbeam en 1943, avait pour but de concurrencer les flat-twins allemands, BMW en tête.

La Grande Bretagne avait obtenu de l'Allemagne la licence de fabrication de la BMW R75 à titre de dommages de guerre consécutivement à la seconde guerre mondiale..

Mais au lieu de recopier ce modèle de grande qualité qui avait fait ses preuves notamment dans le désert et dans la campagne de Russie, Sunbeam s'en inspira simplement pour construire un modèle entièrement nouveau.

Mal lui en prit car cette moto s'est avérée être un flop commercial.

Conçue par Erling Poppe et Gerry Bayliss, et construite dans les ateliers BSA de Redditch, la S7 était destinée à devenir le fleuron de la compagnie

Mais BSA, qui connaissait déjà bien la R75, en grande partie grâce à l'inspection des machines capturées, a préféré créer son propre modèle avec tous les problèmes de développement que cela impliquait.

Le moteur était un bicylindre OHC de 500 cm³ et lubrification par carter humide monté longitudinalement dans un cadre à double berceau sur la base d'une conception BSA expérimentale datant de 1932.

Les cylindres étaient disposés verticalement dans un bloc unique.

La transmission était assurée par un pont entraîné par un arbre à vis sans fin. L'embrayage était à carter sec.

L'allumage par bobine à haut tension était assuré par une dynamo Lucas montée à l'avant du moteur.

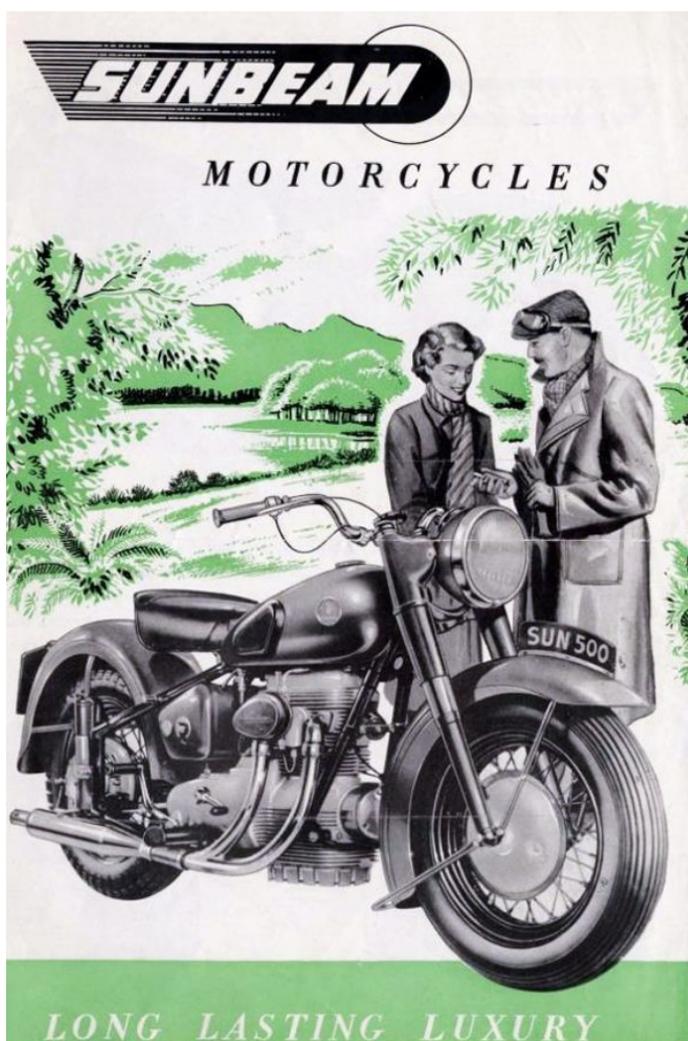
Ces motos étaient équipées de pneus de 16" de forte section, ce qui ne favorisait ni la tenue de route ni la maniabilité.

Les roues à grands tambours de 8" abritant des freins à sabot unique étaient protégées par de larges garde-boue conférant un aspect pataud à la machine.

La suspension était assurée par une fourche avant télescopique inspirée de celle des BMW et d'amortisseurs arrière coulissants à plongeurs.

Le confort était encore amélioré par une selle suspendue.

La moto était disponible en couleur noire ou gris-vert.



Présenté au salon de Londres, cette moto attira de nombreux visiteurs et un exemplaire fut offert à titre publicitaire à Lord Bernard Montgomery le vainqueur d'El Alamein.

Sur les premiers exemplaires, le moteur était monté rigide dans le châssis ce qui provoquait d'importantes vibrations.

Un lot de ce modèle a été envoyé en 1946 en Afrique du Sud pour être testé comme motocyclette d'escorte.

Il fut rapidement réexpédié à la maison comme "inutilisable".

Aucun n'est connu comme ayant survécu jusqu'à aujourd'hui.

BSA, qui était bien au courant de ce problème de vibrations, a entrepris une amélioration hâtive en introduisant des supports de moteur en caoutchouc collé qui minimisaient l'impact des vibrations, mais ne résolvait pas la cause réelle du phénomène engendré par deux pistons qui montent et descendent ensemble sur un vilebrequin commun.

Un accouplement d'échappement flexible a également été ajouté avec une traverse de châssis renforcée pour remplacer le support de moteur désormais absent.

D'autres problèmes avec les S7 procédaient de la conception de la transmission finale à engrenage à vis sans fin qui avait pour effet de réduire la puissance du moteur, entraînant la performance médiocre de 75 mph maximum.

Cependant, cette transmission s'est avérée très robuste et fiable à l'usage et certains utilisateurs ont parcouru plusieurs dizaines de milliers de kilomètres sans aucun ennui.

Par contre, la capacité en huile du moteur à carter humide était seulement de trois litres entraînant une surchauffe avec un risque réel de grippage du moteur.

De plus, comme son aspect pouvait le laisser deviner, cette machine était sous-motorisée et le 'petit' 500 cc éprouvait beaucoup de peine à entraîner cette lourde moto pesant plus de 200 kilos.

Lorsque la S7 était attelée à un sidecar, la montée de certaines côtes s'avérait particulièrement pénible.

Entre 1946 et 1956, trois modèles ont été produits, le S7, le S7 "Luxe", et, dès 1949, le S8.

Tous les trois étaient très chers et n'offraient qu'une performance modeste, entraînant de faibles ventes.

Le premier modèle était le S7 "Tourer" (2 104 produits de 1946 à 1948).

En 1949, le S7 a été mis à jour pour devenir le S7 de luxe et le S8.

Les deux avaient de nouvelles chemises de cylindre, des cadres redessinés et une capacité d'huile accrue. Une nouvelle couleur Mist Green a également été introduite.

Le S8 à cadre allégé et garde-boue étroits, était vendu en tant que modèle "sportif".

Il disposait également de la nouvelle fourche des BSA A7 et A10, d'un silencieux en fonte d'aluminium et de roues chromées avec des pneus plus étroits pour remplacer les pneus «ballons» qui induisaient un comportement routier incertain.

Un moteur à haute compression fut proposé sur option.

La S8 s'est avérée être beaucoup plus populaire auprès des acheteurs.

Elle était à la fois moins chère et plus rapide que la S7; produisant 25bhp à 5800rpm pour lui donner une vitesse maximale de 83 mph et une accélération considérablement améliorée.

La S8 pouvait atteindre 80 mph en 40 secondes, départ arrêté.

Même si ce n'était pas une moto de sport, la S8 était assez rapide pour satisfaire le touriste sur longue distance.

Des modèles S9 et S10 furent étudiés mais n'ont jamais été produits.

Un autre modèle "sport", équipé de soupapes à 90°, a également été testé.

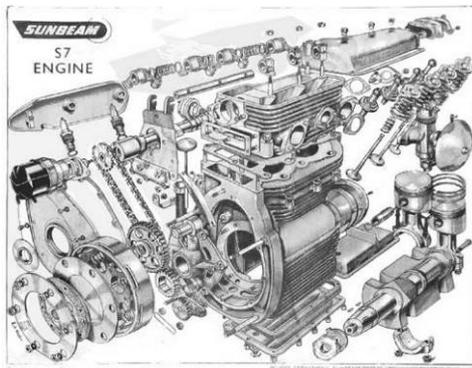
Celui-ci avait un taux de compression beaucoup plus élevé avec un arbre à cames redessiné censé élever sa puissance à 50 cv mais n'a jamais été vendu.

Malgré leur coût de production élevé et leurs ventes médiocres, les Sunbeam S7 et S8 ont été produites jusqu'en 1956 et les derniers stocks vendus en 1957.

Au total, 7658 Sunbeam S7 ont été construites, ce qui comprend 5554 modèles De Luxe (certaines sources affirment que le chiffre de production original de S7 est en réalité inférieur à environ 1200 unités).

Pour la S8, le nombre total de production s'élève à 8530.

Lorsque la production de Sunbeam a pris fin, BSA a vendu le stock de pièces restant à Stewart Engineering.



Caractéristiques de la S8 :

Moteur : Bicylindre en long calé à 360°, 4 t refroidi par air - 487 cm³ (70 x 63,5 mm) - 25 ch/5800 tr/min Simple ACT entraîné par chaîne - Un carburateur Ø 27 mm - Carter humide - Bloc moteur-boîte 4 rapports

Transmission : Par arbre et vis sans fin - Cadre double berceau

Suspensions : av. télescopique, ar. Coulissante

Pneus : av. 3,25 x 19", ar. 4,00 x 18"

Freins : à tambour déportés

Partie cycle : cadre à double berceau, 195 kg. Empattement 1400 mm.

Consommation : 5 l/100 km

Performances : 135 km/h

Fabricant : Sunbeam Cycles Limited (filiale de BSA)

Production : 8530 unités de 1949 à 1956.



Formules, unités, conversions

Louis Varetto

Il arrive souvent que l'on rencontre, dans la littérature qui concerne les motos anciennes, des données en anglais ou dans des unités qui ne s'utilisent plus aujourd'hui. Par exemple qu'est-ce qu'un *mpg* ? Evidemment, on trouve des programmes de conversion sur internet, mais il est parfois pratique d'avoir ce genre d'information sur une petite feuille que l'on peut garder par exemple dans son portefeuille ou photographier et introduire dans son smartphone. C'est ce que vous pourrez trouver à la fin du présent article. Pour ceux que cela intéresse, j'ai fait ci-après un "rappel" sur les différentes grandeurs et les unités, avec des exemples.

1. Unités, formules

a) *Force* : en newtons $1 \text{ N} = 1 \text{ kg.m.s}^{-2}$ 1 kg × (mètre par seconde-carré)

$$F = m g \quad \text{force} = \text{masse} \times \text{accélération}$$

Une force de 1 N appliquée à une masse de 1 kg provoque une accélération de 1 m.s⁻²

On utilise aussi le kilogramme-force, force exercée sur une masse de 1 kg par l'accélération de la pesanteur (9,81 m.s⁻²). Donc

$$1 \text{ kgf} = 9,81 \text{ N}$$

b) *Pression* : en pascals 1 Pa = 1 N.m⁻² 1 newton par mètre-carré

$$p = \frac{F}{S} \quad \text{pression} = \text{force par unité de surface}$$

Une pression de 1 Pa représente une force de 1N qui s'exerce sur une surface de 1 mètre-carré.

Remarque : le bar est un multiple du pascal : 1 bar = 10⁵ Pa

c) *Energie, travail* : en joules $1 \text{ J} = 1 \text{ kg.m}^2.\text{s}^{-2}$

Il existe plusieurs formes d'énergie : chaleur, travail (plusieurs formes).

Le travail est un transfert *ordonné* d'énergie entre un système et le milieu extérieur.

La chaleur est un transfert *désordonné* d'énergie entre un système et le milieu extérieur.

Dans le domaine qui nous occupe, nous prendrons le travail mécanique : c'est l'énergie obtenue lorsqu'une force s'exerce sur une masse et que son point d'application se déplace d'une certaine distance d .

$$W = F \cdot d \quad \text{travail (work) = force} \times \text{déplacement}$$

$$1 \text{ J} = 1 \text{ N}\cdot\text{m}$$

d) *Puissance* : en watts $1 \text{ W} = 1 \text{ J}\cdot\text{s}^{-1}$ W pour watt

$$P = W/t \quad \text{puissance = travail par unité de temps}$$

La puissance (mécanique) est la capacité d'un système à fournir un travail en un temps donné.

2. Conversions (nous prendrons 3 chiffres significatifs pour les valeurs)

a) *Distance, longueur* : pouces (inch) et mètres (meters)

$$1 \text{ in} = 25,4 \text{ mm}$$

Pour passer d'une distance en inches à une distance en millimètres, multiplier par 25,4

$$\boxed{\text{inches} \times 25,4 \Rightarrow \text{millimètres}}$$

$$\text{Un pied} = 12 \text{ pouces} = 305 \text{ mm} = 0,305 \text{ m}$$

$$\boxed{\text{feet} \times 0,305 \Rightarrow \text{mètres}} \quad (\text{pluriel de foot, des feet})$$

$$\text{Un mile (anglais)} = 1,61 \text{ km}$$

$$\boxed{\text{miles} \times 1,61 \Rightarrow \text{kilomètres}}$$

b) *Vitesse* : miles per hour (mph) et kilomètres par heure (km/h)

$$\boxed{\text{mph} \times 1,61 \Rightarrow \text{km/h}}$$

c) *Masse, poids*

L'unité de masse est le kilogramme, l'unité de poids est le newton. Les deux grandeurs sont souvent confondues, erronément. La *masse* reflète la quantité de matière d'un objet, c'est-à-dire le nombre et la nature de ses atomes. Le *poids* est une mesure de la force entre deux objets due à la gravité. Si un des objets est une masse de 1 kg et l'autre la terre, la force qui s'exerce entre eux est donnée par

$$F = m \cdot g = (1 \text{ kg}) \times (9,81 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}) = 9,81 \text{ N}$$

Masse : pounds (lbs) et kg

Une livre équivaut à 0,453 kg.

$$\boxed{\text{lb} \times 0,453 \Rightarrow \text{kg}}$$

Une once (anglo-saxonne) = 1/16 de livre

$$\boxed{\text{oz} \times 28,4 \Rightarrow \text{g}}$$

d) *Volume*

Un gallon impérial (anglo-saxon) = 4,55 litres

$$\boxed{\text{gal} \times 4,55 \Rightarrow \text{litres}}$$

Un U.S gallon (américain) = 3,79 litres

$$\boxed{\text{U.S gal} \times 3,79 \Rightarrow \text{litres}}$$

La pinte impériale (anglo-saxonne) = 1/8 de gallon = 0,568 litres

$$\boxed{\text{pints} \times 0,568 \Rightarrow \text{litres}}$$

e) Consommation

Les anglais comptent le nombre de miles qu'ils peuvent parcourir avec un gallon d'essence (mpg : miles per gallon), tandis que nous calculons le nombre de litres d'essence qu'il faut pour parcourir 100 km (l/100). Quelques applications de la règle de trois donnent :

$$\boxed{283 / \text{mpg} \Rightarrow \text{l/100}}$$

f) Couple (en mécanique, moment d'une force)

Le couple est au mouvement de rotation ce que la force est au mouvement de translation. Un couple, en mécanique, désigne l'effort en rotation appliqué à un axe.

Un couple C s'exprime en newtons.mètres (N.m). L'unité kg.m est désuète : 9,81 kg = 1N, donc 1 kg = 0,102 N et 1 kg.m = 0,102 N.m, ou 1 N.m = 9,81 kg.m. L'expression "serrer à 5 kilo" veut donc dire à environ 50 N.m (normalement à $5 \times 9,81 = 49,1$ N.m)

$$\boxed{\text{kg.m} \times 9,81 \Rightarrow \text{N.m}}$$

Les anglais expriment un couple en livres \times pied et donc, après conversion des kg en lb et des m en ft, on a

$$\boxed{\text{lb.ft} \times 1,36 \Rightarrow \text{N.m}}$$

g) Puissance

Passage des bhp (brake horse power) aux kW (kilowatts)

$$\boxed{\text{bhp} \times 0,746 \Rightarrow \text{kW}}$$

Passage des ch (chevaux din) aux kW

$$\boxed{\text{ch} \times 0,736 \Rightarrow \text{kW}}$$

h) Puissance et couple

La puissance obtenue par un mouvement de rotation peut s'exprimer comme ceci :

$P = C \cdot w$ où C est la valeur du couple en N.m et w la vitesse de rotation en radians par seconde.

Sachant que 1 rad/s = 9,55 t/min on obtient

$$P(\text{ch}) = C(\text{m.kg}) \cdot w(\text{tr/min}) / 716 \text{ et}$$

$$P(\text{ch}) = C(\text{N.m}) \cdot w(\text{tr/min}) / 7300$$

$$\boxed{(\text{N.m}) \cdot (\text{tr/min}) / 7300 \Rightarrow \text{ch}}$$

i) Pression

Passage des psi (pounds per square inch = livres par pouces-carré) aux bars

$$\boxed{\text{psi} \times 0,0689 \Rightarrow \text{bar}}$$

3. Exemples

a) Avance à l'allumage Scott 500 de 1928 : 1/4" donc 1/4 de pouce

$$\boxed{\text{inches} \times 25,4 \Rightarrow \text{millimètres}}$$

$$1/4 \times 25,4 = \mathbf{6,4 \text{ mm}}$$

b) Vitesse maximum à 7490 tr/min de la Kawasaki 500 H1F = **120 mph**

$$\boxed{\text{mph} \times 1,61 \Rightarrow \text{km/h}}$$

$$120 \times 1,61 = \mathbf{193 \text{ km/h}}$$

c) Poids (en réalité masse)

Weight réservoir rempli à moitié de la Kawasaki 500 H1F = **425 lbs**

$$\boxed{\text{lb} \times 0,453 \Rightarrow \text{kg}}$$

$$425 \times 0,453 = \mathbf{193 \text{ kg}}$$

d) Volume

Capacité du réservoir de la Kawasaki 500 H1F : **4,0 U.S gal**

$$\boxed{\text{U.S gal} \times 3,79 \Rightarrow \text{litres}}$$

$$4,0 \times 3,79 = \mathbf{15 \text{ litres}}$$

e) Consommation

BSA M20 : **56 mpg** at 50 mph

$$\boxed{283 / \text{mpg} \Rightarrow \text{l/100}}$$

$$283 / 56 = \mathbf{5,1 \text{ l/100 km}}$$
 à 80 km/h

f) Couple

Kawasaki H1F, torque (couple) = **42,3 lb.ft** at 7000 rpm

$$\boxed{\text{lb.ft} \times 1,36 \Rightarrow \text{N.m}}$$

$$42,3 \times 1,36 = \mathbf{57,5 \text{ N.m}} = 5,9 \text{ kg.m}$$

g) Puissance

BSA A10 Golden Flash : **35 bhp @ 5750 rpm**

$$\boxed{\text{bhp} \times 0,746 \Rightarrow \text{kW}}$$

$$35 \times 0,746 = \mathbf{26,1 \text{ kW}}$$

h) Puissance et couple

$$\boxed{(\text{N.m}) \cdot (\text{tr/min}) / 7300 \Rightarrow \text{ch}}$$

On voit que la puissance est à la fois proportionnelle au couple (N.m) et à la vitesse de rotation (tr/min) du moteur.

Pour interpréter cette formule, comparons 2 motos, la Honda CB 550 K3 de 1978 et l'Aprilia 650 Pegaso de 2005.

	Moteur	Alésage × course (mm)	Puissance	Couple maximum
Honda CB 550	4 cyl	58,5 × 50,6	50 ch à 8500 tr	5,6 kg.m à 7500 tr
Aprilia 650	1 cyl	100 × 84	50 ch à 6250 tr	6,5 kg.m à 5200 tr

Transformons d'abord les valeurs de couple en N.m, on obtient

	Moteur	Alésage × course (mm)	Puissance max.	Couple max.
Honda CB 550	4 cyl	58,5 × 50,6	50 ch à 8500 tr	55 N.m à 7500 tr
Aprilia 650	1 cyl	100 × 84	50 ch à 6250 tr	64 N.m à 5200 tr

Les deux motos possèdent des moteurs *super carrés* : alésage / course = 1,16 pour la Honda et 1,19 pour l'Aprilia : *l'alésage est supérieur à la course* dans les deux cas.

Leur puissance est indentique, 50 ch. Cependant, l'Aprilia est un "gros mono" tandis que la Honda est un 4 cylindres. On retrouve ces caractéristiques dans les faits suivants : pour obtenir la puissance maximum, le moteur de la Honda doit tourner à 8500 tr/min, contre 6250 tr/min pour l'Aprilia.

L'Aprilia a un moteur plus "coupleux" (64 N.m à 5200 tr/min contre 55 N.m à 7500 tr/min pour la Honda).

Evidemment, chaque type de moteur a ses avantages et ses inconvénients, mais ceci est une autre histoire.

i) Pression BSA A10. Tyre pressure (solo) : 18 psi (front) ; 20 psi (rear)

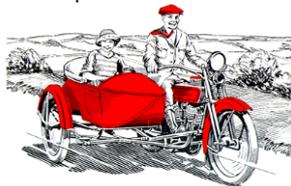
$$\boxed{\text{psi} \times 0,0689 \Rightarrow \text{bar}}$$

1,2 bar (avant) ; 1,4 bar (arrière)

Pour résumer, voici donc le tableau qui reprend les différentes formules de conversion. Ce tableau peut être photocopié, découpé et affiché dans votre atelier, dans la cuisine, dans la chambre à coucher, dans la salle de bains, au WC, etc. Si des erreurs se sont glissées dans ce texte, signalez-le moi aimablement.

LIEGE - NANCY - LIEGE

pour moto d'avant 1945



40^{ème} édition 18 et 19 août 2018

Bonjour,

En vue de la réussite de cette 40^{ème} édition, nous aurons besoin, comme chaque année de bénévoles tout au long du week end.

Dans un premier temps, j'aimerais que ceux qui sont désireux d'apporter leur aide au long de ce weekend prennent contact avec moi sans tarder par mail de préférence : liegenancyliege@yahoo.fr mais aussi par téléphone au 0488 150 228

Actuellement, je voudrais déjà être rapidement fixé sur le nombre de bénévoles qui accepteront de participer à un poste de contrôle, soit en Belgique, soit en France ceci afin de voir comment découper l'itinéraire en différents tronçons. La tâche n'est pas très ardue, mais est rigoureuse et le contrôleur

proprement dit doit pouvoir être aidé dans sa tâche par d'autres à qui on ne demande aucune connaissance particulière mais qui seront bien nécessaires.

Nous avons aussi besoin de contrôleurs de passage ce qui ne nécessite que de pointer le participant sur une feuille.

Mais bien d'autres tâches qu'il est difficile d'énumérer ici sont nécessaires. En voici quelques unes en vrac :

le vendredi : aider à préparer les tables pour l'accueil des participants, conduire les chauffeurs des véhicules balai du musée au quai de Rome pour qu'ils puissent prendre possession des véhicules ; aller chercher les clés des chambres à l'auberge de jeunesse ; accompagner les logeurs dans le car qui les conduit à l'auberge ; ...

le samedi : aider le directeur de course à donner la feuille de route au départ sur le podium ; ranger le musée après le départ ; ...

le dimanche : décharger le camion bagages, ranger les bagages dans le musée, distribuer les bagages en échange du dossard ; préparer le barbecue, cuire, servir ; préparer la table de la remise des prix ; aider à la distribution de feuilles de pointage à l'arrivée ; aider à décharger les camions balais ; aider à recharger le matériel ;

le lundi : participer au nettoyage du musée ; ...

Voilà les tâches ne manquent pas et l'équipe organisatrice ne rajeunit pas.

Dès maintenant, un tout grand merci pour l'aide, si minime soit-elle, que vous apporterez à cette belle épreuve.

Mais c'est dès maintenant qu'il faut me le dire même si le 18 août semble encore bien lointain...

Henri Bovy

illet d'humeur

Jean-Pierre Beaufays

Nos motards ne sont plus ce qu'ils étaient

Ce dimanche 18 mars, le 'Coup de Kick' du Val Dieu revêtait des aspects de 'Croisière Blanche'. Comme les organisateurs de cette dernière y avaient renoncé à cette année, peut-être la météo s'est-elle vengée en nous réservant un temps sibérien.

Toujours est-il que, après un hiver plutôt clément et fait assez rare pour la mi-mars, les thermomètres affichaient en ce début de printemps des températures nettement en-dessous de zéro degrés.

Alors que nous sommes souvent une cinquantaine à participer à cette traditionnelle balade (environ 70 l'an passé), seuls 10 courageux s'étaient résolus à en prendre le départ.

Par hasard, je feuilletais cette semaine un de mes anciens albums de photos consacrés aux premières balades du VMCB auxquelles j'ai participé.

Cet album date évidemment d'une époque où la photo numérique n'existait pas encore et où seuls des documents sur papier nous rappelaient les bons (ou mauvais) souvenirs.

J'y trouve plusieurs photos prises au cours des premières 'Croisières Blanches', à une époque où celle-ci avait lieu en février au cœur des froides Ardennes.

La balade se déroulait en deux jours. La participation était nombreuse.
Souvent une bonne trentaine de motos, toutes construites avant la guerre.
Parfois des amis français se sont même joints à nous.

La balade se déroulait en deux jours. La participation était nombreuse.
Souvent une bonne trentaine de motos, toutes construites avant la guerre.
Parfois des amis français se sont même joints à nous.

Et pourtant, la météo était loin d'être favorable. Neige épaisse recouvrant les routes, plaques de gel, température bien en-dessous de zéro degré.

Bien emmitouflés sous nos cuirs, nous nous amusions comme des petits fous.
Les chutes étaient très nombreuses mais toujours sans gravité car nous adaptions nos vitesses et tombions souvent dans la neige qui amortissait notre chute.

Parfois même, nous avons été contraints à transporter les motos pour franchir des congères ou même traverser des prairies lorsque la voirie était absolument inutilisable.
Mais à tous les coups, nous avons effectué contre vents et marées la totalité du parcours.
Personne ne déclarait forfait. Tous les inscrits étaient joyeusement au départ.

Devons-nous en conclure que la race des vrais motards s'éteint au profit d'une génération de poules mouillées préférant la douce chaleur de leur fauteuil ou de leur voiture pour les meilleurs d'entre eux ?

Je reconnais volontiers que notre congrégation vieillit, que les rhumatismes n'apprécient pas le froid, et que la relève se fait attendre.
Mais est-ce une bonne raison ?
La relève en question n'est-elle pas encore plus 'croufieuse' que la vieille garde ?

Je ne citerai pour exemple que Marcel Van Wayenberghe qui, à l'âge d'or de la défunte Croisière Blanche, à nonante-deux (vous lisez bien : quatre-vingt douze) ans effectuait encore la distance Anvers-Herbeumont et retour au guidon de sa Saroléa de 1932 pour venir se joindre à nous. C'était un pur.....

Evidemment aussi, à cette époque, les balades pour anciennes motos étaient très peu nombreuses.
A peine 3 ou 4 par an, et celui qui en ratait une devait attendre plusieurs semaines voire plusieurs mois avant de pouvoir sortir à nouveau sa monture.

Maintenant par contre, l'abondance, voire la surabondance des sorties nous contraint à procéder à une certaine sélection si on veut de temps à autre, parfois sous l'influence de Bobonne, passer un week-end ailleurs qu'en selle.

A bientôt sous le soleil et la chaleur. A moins que vos motos ne supportent pas cette dernière.



Information

Chers amis,

Vous avez certainement remarqué que notre site VMCB.org est resté inaccessible un bon moment, c'est désormais de l'histoire ancienne et ce grâce à la perspicacité de notre président...

Nouveauté dans la boutique du VMCB

Autocollant de très bonne qualité, dimensions 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.

A voir en dernière page de la revue !

Vétérana Mannheim samedi 13 octobre 2018.

Le VMCB affrète un autocar de 50 places pour visiter cette bourse gigantesque au prix d'entrée de 15€. Le prix du car sera divisé par le nombre d'occupants. Un minimum de 30 personnes est nécessaire pour réaliser ce voyage. Ne traitez pas s'il vous plait !!!

Départ 04H30 parking Barchon E40. Retour vers minuit.

Contact : Roland Mignolet au 04.2783250 ou atmospherecuir@yahoo.fr

Invitations

!!!!ATTENTION !!!!

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

Samedi 28 avril expo journée porte ouverte IPES de Seraing

Bonjour à toutes et tous, le VMCB se mobilise pour cet événement et a besoin de vous, si la journée vous intéresse, contactez-moi le plus tôt possible pour me signifier votre présence, ainsi que la ou les motos que vous aimeriez exposer, l'organisateur a besoin de savoir pour les assurances et aussi pour le nombre de déjeuner dîner et collation qui seront offerts à tous participants, merci mobilisez-vous, plus on est de ... plus on s'amuse 😊

Contact & réservations : pady1er@gmail.com ou 0495/777.521 ou 085/21.14.57

JOURNÉE PORTES OUVERTES

SAMEDI 28 AVRIL 2018 DE 10H À 16H

Exposition et balade de motos et voitures anciennes

Rencontre avec les propriétaires

Visite des classes et ateliers et échanges avec les différents professeurs

Stand inscriptions

Restauration

Inauguration de la reproduction de la façade du château CMI, réalisée par nos élèves des sections constructions et peinture du Plein Exercice et CEFA, ainsi que de l'exposition John COCKERILL réalisée par les élèves et les professeurs d'Histoire et français du Degré Supérieur.

EP SERAING

ECOLE POLYTECHNIQUE DE SERAING

PLEIN EXERCICE ET CEFA

Rue Colard Trouillet 48 à 4100 Seraing

Tél. 04 330 72 21

epsg@provincedeliege.be

Planning de la journée :

Arrivée des participants prévue vers 9h00-9h30. Petit déjeuner, café.

9h30-10h00 distribution du road book et des tickets pour le repas de midi, départ balade voiture et motos (circuit de +/- 70 km)

Retour 12h30 ou 13h00 repas de midi

Visite des ateliers de mécanique auto et soudage vers 14h00 avec les participants et propriétaires des véhicules.

L'après-midi est statique aux stands (photos, explications mécanique etc...)

Fin de journée une collation est prévue pour un retour serein et agréable.

Pourriez-vous svp, m'envoyer la liste des participants, la dénomination, ainsi que le prix des véhicules, de manière à pouvoir chiffrer le montant à assurer.

JOURNÉE PORTES OUVERTES
SAMEDI 28 AVRIL 2018 DE 10H À 16H





EP SERAING
ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE SERAING
PLEIN EXERCICE ET CEFA

Rue Colard Trouillet 40 à 4100 Seraing
TEL 04 330 72 21
ep@epgoprovincedeliege.be

www.mafuturecole.be

Informations générales sur le club: info@vmcb.org
Site: <http://vmcb.org>

Exposition et balade de motos et voitures anciennes
Rencontre avec les propriétaires

Visite des classes et ateliers et échanges avec les différents professeurs

Stand inscriptions

Restauration

Inauguration de la reproduction de la façade du château CMI réalisée par nos élèves des sections constructions et peinture du Plein Exercice et CEFA ainsi que de l'exposition John COCKERILL réalisée par les élèves et les professeurs d'Histoire et français du Degré Supérieur.



EP SERAING





Dimanche 29 avril 6^{ème} rallye Gillet Dinant

Une organisation de • Een organisatie van : Vincent Derdeyn & Yves Champion • Avec le • Voor de : VMCB (Vétéran Moto Club Belge)

En collaboration avec le • In samenwerking met de : Gillet-Herstal Website
<http://users.pandora.be/gillet-herstal>

Ce rassemblement est exclusivement réservé aux véhicules construits par les Ateliers Gillet-Herstal tant en Belgique qu'en France (Jeumont) ou en Italie (Milan), ainsi qu'aux véhicules d'autres marques propulsées par un moteur Gillet-Herstal.

Les préinscriptions et paiement sont obligatoires, merci pour les organisateurs...

- Accueil à partir de 7h30.
- Petit déjeuner (boisson + croissant) de 7h30 à 9h00.
- Départ de la promenade à 9h00 (± 75 km) • Arrêt Boisson
- Étape à 12h00. Déjeuner (Potage + Plat Chaud + Boisson) à Anseremme
- Départ de la promenade à 14h00 (± 75 km) • Arrêt Boisson
- Retour à la Citadelle de Dinant vers ± 17h30. • Goûter (galette + boisson) + Remise des souvenirs
- Parcours : fléché roadbook carte
- Accès au rendez-vous : fléché à partir de la «N 936»
- Véhicule de dépannage prévue pour les malchanceux
- Participation aux frais : € 25,00- pour les pilotes • € 20,00- pour les accompagnants.

Uitsluitend toegankelijk voor Gillet Herstal voertuigen gebouwd in België, Frankrijk (Jeumont) of

Italië

(Milano), en aan andere voertuigen met Gillet-Herstal motor.

Voorinschrijving en betaling zijn verplicht bedank voor de organisatoren...

- Ontvangst vanaf 7u30.
- Ontbijt van 7u30 tot 9u00.
- Vertrek van de rit vanaf 9u00 (± 75 km) • Drankstop.
- Middagstop 12u00 : middagmaal (soep + warme schotel + drank) te Anseremme
- Vertrek van de rit vanaf 14u00 (± 75 km).
- Terug aan de Citadelle van Dinant : ±17u30 • Versnapering (drank + koek) en aandenken
- Bepijld roadbook plategrong
- Toegang : bepijld vanaf «N 936»
- Depannagewagen voorzien voor de pechvogels
- Inschrijving bedraagt : • € 25,00- voor de piloten • € 20,00- voor de begeleiders.

Adresse du jour • Plaats van het gebeuren :

Hôtel du Plateau de la Citadelle • rue du Plateau de la Citadelle • BE-5500 Dinant

tél : +32 (0)82.222.834

Informations • Informaties:

FR : Vincent Derdeyn : tél : +32 (0)82.222.732 • Email : moto.gillet@gmail.com

NL/GB/DE/FR : Yves Campion : tel : +32 (0)2.425.89.91 • Email : ycampion.gillet@skynet.be

Payement obligatoire • Verplicht betalingen :

Au compte n° : 104-0012226-51 de Vincent Derdeyn avec la mention : "Promenade Gillet 2018"

Op rekening nr : 104-0012226-51 van Vincent Derdeyn met mededeling : "Gillet Tocht 2018"

Code IBAN : be 75 104001222651 & Code BIC : NICABEBB

Une organisation de : Vincent Derdeyn & Yves Campion

Avec le: VMCB

En collaboration avec le Gillet-Herstal

Samedi 5 mai 35^{ème} Houtlandroute pour motos pre-1980

Tour en groupe dans la région de Lichtervelde (Houtland=pays de bois)

Départ à 9 :00 h, arrivé à 17 :00h à Lichtervelde, Katelijnenhof, Heirweg, Beveren-Roeselare

Repas plus consommations

Cadeau pour tous les participants inscrits.

Pré-inscription obligatoire.

Trophées spéciaux pour la plus ancienne moto, le pilote le plus âgé et le plus jeune.

Dépannage prévue

Info : Miguel Garwig

Mobile : 00 32 (0)497 13 81 51

E-mail : info@veteraanmotorenhoutland.be

Dimanche 6 mai balade des petits cubes

La Balade des petits cubes est comme à son habitude, réservée au 50cc d'avant 1980 et 250cc maximum d'avant 1961, le départ prévu vers 10 heures du Manège "La Golette" vous emmènera sur les jolies routes champêtres vallonnées et boisées de la province du Luxembourg pour une balade d'environ 35 km, un petit arrêt graissage est prévu au Parc Chlorophylle, ensuite nous aurons de nouveau le bonheur de dîner et de partager un moment convivial au restaurant du manège, tenu de main de maître par notre hôte Françoise, ou cette année pour bouleverser nos habitudes de boulettes frites ou spaghetti, il vous est proposé le jambon grillé avec patates pétées crudités sauces chaudes et froides a volonté accompagné d'une boisson et ce à 20€, il vous est aussi possible de réserver un petit déjeuner pour la somme de 5€ café ou thé un croissant et un pain chocolat.

Après se bon dîner, nous reprendrons la route pour de nouveau environ 70 km et également un arrêt, qui sera laissé au choix de chacun, la visite du Musée du jouet pour 4€ et ou une petite collation au

bistrot des sport sur la place de Ferrière, bistrot a l'ancienne et assez typique de la région, ensuite nous rejoindrons le manège et terminer cette journée en toute amitié.

Inscriptions : dès 9h

Départ : vers 10h-10h30

Dîner : vers 12h30-13h

Retour : vers 17h

Réservations souhaitées au plus tard pour le 2 mai dans le souci d'un bon accueil et d'une bonne organisation.

Au 0495/777.521 ou lephilbd@gmail.com voir aussi sur événement Facebook « Balade des petits cubes » <https://www.facebook.com/events/145265739524402/>

Une organisation du VMCB représenté par Philippe Leroy.

Jeudi 10 mai 2018 5^{ème} Pré-40 à Saint Hubert

Balade réservées aux motos d'avant 1940.

Accueil 09h00 : Al Pèle Rue du Fourneau Saint-Michel 3, 6870 Saint-Hubert. Grand parking auto à 100m.

Départ 10h15 pour 50km au travers de la forêt et des campagnes aux vues panoramiques.

Dîner à Al Pèle avec un plat unique régional, le Matoufè .

Départ vers 13h30 pour 67 km avec visite d'une collection privée motos-autos avec verre d'accueil.

Retour vers 16h30

Une organisation VMCB représentée par Roland Mignolet

04.2783250 ou atmospherecuir@yahoo.fr

Dimanche 20 mai La Condruzienne

Vous êtes conviés à la Condruzienne dont ce sera la 7^{ème} édition. Je vous fixe rendez-vous le dimanche 20 mai prochain au Poul's sur la place Puissant à Poulseur dès 8.30.

Le road book, au format A4 ou A5 ou GPS (Garmin), vous emmènera pour un petit 180 kilomètres dans les belles régions du Condroz vers Hun où nous dinerons (4 choix de plats) tout près de la Meuse. Avant cela, nous aurons fait une première pause à Andenne. L'après-midi, la pause se fera aux Etangs d'Evelette.

L'inscription est gratuite, une participation aux frais de 20 € vous sera demandée pour le repas de midi (4 choix de plats, café, vin). Le paiement se fera au départ.

Pour une bonne organisation de la journée, merci d'annoncer votre présence auprès de Bernard soit au 0476 94 82 15 ou bernarddeharlez@yahoo.com. Vous en profiterez pour dire si vous préférez un road book au format A4 (paysage) ou A5.

Merci de faire circuler cette information autour de vous.

Une organisation du VMCB représentée par Bernard Deharlez.

Dimanche 20 mai pré 40 Wasmes-Audemetz-Briffoeil

Balade pour motos d'avant 1940.

Parcours fléché de 130 km.

Départ de la 1ère boucle à 9h30.

L'inscription est de 22 euros.

Elle comprend : le petit déjeuner, l'apéro, le diner barbecue, le dessert, le café et un trophée souvenir (fait main)

Inscriptions à partir de 8h au dépôt du tram à Wasmes-Audemetz-Briffoeil.

Autoroute E42 Mons Tournai Sortie 30.

Renseignements : Patrick Jonniaux.

Tel : 0477 96 28 78. Email : Patrick-30@hotmail.be

Pour une bonne organisation des repas je demanderai aux pilotes de s'inscrire un peu à l'avance.

D'avance merci et bienvenue à tous.

Lundi 21 mai 10^{ème} Les Tchapèles Oleye

Lundi 21 Mai 2018 (Lundi de Pentecôte) 10° Balade des Tchapèles à Oleye (Waremmé)

Balade ouverte à toute moto ancienne, Vespa et motard sympathique.

La boucle du matin nous promènera parmi les vergers du Limbourg et du Brabant Flamand.

Celle de l'après-midi nous mènera à la découverte des paysages et des châteaux de la vallée du Geer que nous parcourrons par morceaux sur la quasi-totalité de son pittoresque cours. Entre les 2, le repas de midi (délicieuse assiette cochonnaille) sera servi sous le chapiteau de la Fête à Oleye.

Lieu de rendez-vous : rue de la Source (Chapiteau). Fléchage à partir de la sortie Waremmé de l'E40

8:30 Accueil, petit-déjeuner

9:30 Départ boucle du matin, 60km. Arrêt graissage au "Winning" à Montenaken.

12:30 Repas de midi au Chapiteau à Oleye. Délicieuse assiette cochonnaille.

13:30 Départ boucle de l'après-midi, 85km avec arrêt graissage à Haneffe, au "Vieux Haneffe".

16:30 - 17:00 Retour à Oleye, fin de la balade.

Participation: 20€ incluant le déjeuner, le Roadbook, l'assiette cochonnaille, une boisson et la plaquette souvenir.

Passager (-gère) 14€ (Idem sans Roadbook). Roadbook seul 8€.

Renseignements Philippe Pier 0477 42 77 87 ou ph.pier.01@gmail.com

Samedi 2 juin Connexions Urbaines

Bonjour à toutes et tous.

L'A.P.A.M. est consultée par le Département de la Culture et du Tourisme de la Ville de Liège pour une manifestation plus que sympathique.

La manifestation se nomme "Connexions Urbaines", elle monopolise le quartier d'Outremeuse pour présenter des activités "Vintages" aux tours et alentours de la nouvelle place de l'Yser. - Soit, Bld Saucy, Bld de l'Est, rue Henri de Dinant, rue Chaussée des prés, etc ...) - Ce grand périmètre fermé sera composé de chalets de métiers artisanaux, de plusieurs podiums pour des activités musicales diverses, d'expositions d'arts et de photos, etc.

Pour étayer de façon très visible et bucolique toutes ces présentations il nous est demandé la participation de véhicules anciens ; Agricoles, Autos, Motos.

Les participants recevront une plaquette souvenir, un macaron libre-accès, + ticket repas + 2 tickets boissons, avec un maximum de 2 participants par véhicule !

Cette participation est Gratuite et est offerte par la Ville de Liège, Département de la Culture et du Tourisme.

La date de l'événement est le samedi 2 juin, et la présence statique des véhicules est de 10h30 à 18h00. Il est à remarquer que nos amis des tracteurs anciens les "Vi Capoteux" ont déjà réquisitionné 30 membres pour l'occasion.

Le rondpoint de la statue "Tchantchès" sera exclusivement réservé aux membres V.M.C.B ! C'est une superbe occasion de présenter l'A.P.A.M., et de promouvoir ainsi la journée du Patrimoine de septembre !

Des moments de présentations de nos véhicules sont prévus aux pieds des podiums tout au long de la manifestation ...

Merci de revenir vers moi dès que faire se peut, pour plus de précisions et pour surtout pour les "inscriptions": il nous est en effet demandé une liste précise des participants pour pouvoir bien nous accueillir et nous assurer (Noms et prénoms des conducteurs, marques et types de véhicules + N° d'immatriculation. Cela pour pouvoir estimer le nombre de plaques, de macarons, de repas, de boissons et d'emplacements de parking réservés !)

Il y aura sur ce site, le stand de la FBVA et la tonnelle de l'A.P.A.M.

La place où se trouve la statue "Tchantchès" est strictement réservée aux motos anciennes !!!

A vous de voir entre-vous et de me tenir informé pour les repas, les boissons, les plaques souvenirs (Spéciales/motos), les laissez-passer et les macarons d'identifications.

Au plaisir de vous lire & bonne journée.

Dan.

Pour. L'A.P.A.M. Les Amis du Patrimoine Autos-Motos-Liège.

DANIEL DODEUR.

Animations et Relations Presse.

Rue de Loncin, 50.

B-4340 Awans.

Tél : (+32)04 246 51 87

GSM : (+32)0495 304 778

Mail : cheetahkart@hotmail.com

<http://www.apam-liege.be>

Dimanche 10 juin Balade de Fays

Balade pour moto av 1961.

Rendez-vous à Fays près de Bertogne 49 chemin de la quiétude 6687 Fays. Le 10/6-2018.

Inscription souhaitée +/- 160km

Départ 9h30, collation du matin

Boisson offerte av midi, repas du midi à votre charge. Une boisson offerte après midi.

Renter vers 17h00 gouter pain saucisse boisson et souvenir offert.

Pris 10 euro av le road book. Inscription et renseignements.

JACQUET ALEX GSM 0498.578836 . jaqalex312@gmail.com



Gillet à courroie 350cc.

Gillet 250cc 4temps de 1946

FN m70 1931

Bastin Alain 0477/341.682

BSA S29 500cc latéral de 1929, état concours, entièrement restaurée de A à Z, prix en MP, vue à la bourse de Marche.

Tour Boxford triphasé 220/380 avec contre-pointe, 1750€

collardbovyc@hotmail.com ou 0475/285.608. (1)

Pusch 175 cc année environ 1960, complète et tournante.

Suzuki 750cc GT,3cyl,2 temps, double disque de freins avant, des années 70, complète sans papier.

Kawasaki 900 cc sport Gaudier Genoud, complète sans papier.

Rens Joseph De Pirro 04/3422015 apres 17 H ou 0488/648474. (1)

Moto Guzzi G5 (1000cc) qui à un look du modèle T3 plus connu, qui lui est un 850cc, elle est de 1980 (voir photo sur le site), le moteur à été refait récemment (par Claude Delhière de chez Mécaservice Court-St-Etienne) et elle est en bon état de marche, toute personne intéressée peut me faire une offre.

Renseignements : 0476/ 93.19.28 ou mail : michatim@skynet.be. (3)

Plusieurs couvre-selles neuves + ressorts de selle pour motos belges et différentes motos anciennes.

Infos : Bart 0474/23.96.57 (3)

Moto side-car **URAL** 650cc année 1993, 2 nouveaux carburateur delorto, nouvelle bobine et allumage électronique, 8700 km, 4500€

SAROLEA 400 latéral année 1952, 4000€

HONDA Pan European ST 1100 année 1993, voir carburateur, 19500 km, 1400€

Voir photos sur le site.

Didier Pottier 0498/57.77.88 ou didier.pottier@hotmail.com (3)

PUCH MV 50, 3 vitesses 1532 km en état de marche, il doit dater de 1980.

Voir photos sur le site. Prix a discuté.

Waaltherè Marichal : clmari@skynet.be ou 0479/47.11.70. (3)

Offrez-vous une (ou plusieurs) coiffe de selle neuve **FN 13**.

Atmosphère Cuir. Roland Mignolet 04/278.32.50 (3)

Matchless 500 G80 de Juillet 1947 en parfait état

AJS 250 Model 14 d'avril 1964 en parfait état

Gilera 125 Arcore 5v de mars 1977 en parfait état

Velocette MAC 350 année 1939

GSM: 0472/182234 ; 0478/370139 Mail : cabrejeton@hotmail.com (2)

TRIUMPH T100-120, pot d'échappement neuf et complet 4 chromés et 2 noir mat.

Remorque **DECKERS** double essieu, équipée pour le transport de deux motos, état neuf.

Pierre Dormal : 0498/90.14.37 (1)

FN 250cc 2t type **M22** de 1958, restauré, tournante et roulante avec papiers 3500€, photos sur le site.

Jean-Pierre Simon : 0476/48.39.49 (1)

Veste de moto **HeinGericke** taille 56, état utilisé 35€

Tenue moto **BMW Streetguard 3**, haut de gamme de la marque, veste taille 56 pantalon taille 54, avec doublures, état utilisé mais toujours très bonne étanchéité, 150€ (valeur neuf 1200€)

Photos sur le site.

Eric Lenaerts : e.lenaerts@gmail.com ou 0470/81.61.45. (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)

VICTORIA KR25HM aéro de 1952. Nouvelle batterie. A terminer. Avec papiers.

GUZZI V7 SPECIAL de 1971. 750cc. 34.000kms. Accessoires. Câbles inox. Très belle.
Avec papiers.

ZÜNDAPP BELLA R204 de 1962. Restauration ancienne. A remettre en route. Nombreuses pièces de rechange. Avec papiers.

GUZZI californica 3. Injection de 1990. 35.000kms. Carénage style goldwing + bagagerie complète. Avec papiers.

GUZZI californica 3 injection de 1990. 55.000kms. Sans compteur ni phare ni papiers.

BMW R100RS de 1979. 80.000kms d'origine. Série GOLD, avec bagages. Peinture d'origine jamais restaurée ! Avec papiers.

LECTEUR de road book électrique à avance automatique gauche ou droite par commande au guidon. Ou avance manuelle par molettes. Rétroéclairé par 6 LEDS. Fonctionne en 12 volts. Servi 3 fois

Didier GUNS 0494-21.99.67 et 04-235.64.09 (1)

Motos des années +/-50 :

Gillet 125/150; Gillet 200; Ardie 200; Zundap 200; Velocette 200LE; Dresch 1927 toutes en état impeccable esthétiquement et mécaniquement testées sur L-N-L. Prendre contact avec Pitou Laumont 0486954906 faire offre (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 (1)

Cherche

Mon petit fils s'intéresse de plus en plus à la passion de la moto et pour ses 10 ans (au mois de juillet) j'aimerais pouvoir lui offrir une moto à sa taille, alors si vous avez ce qu'il faut pour faire son bonheur, contactez moi svp.

Leroy Philippe pady1er@gmail.com ou tel 0495/777.52.

Cherche moteur complet **Guzzi Lodola 250**.

Réservoir **Gillet** tour du monde 3 vitesses.

Rens Joseph De Pirro 04/3422015 après 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 ou tel 087/ 31 44 36

FN M11 : boîte à vitesse et les 2 grandes couvercles moteur.

Huygens Robert GSM 0475/61.14.92 huygens2@telenet.be

SUZUKI T 250 1970 : fourche avant complète pour roue à tambour.

CONTACT : 0475 49 68 01 OU FB790415@SKYNET.BE

Cherche coupe-circuit BTH 6 Volts équipant les HRD Serie A ou les Velocette LE dans les années trente (voir photos).

État indifférent. halewyck.michel@gmail.com"

Cherche MOTEUR AMC 175 CC serie G ou H,
et pièces de ces moteurs des années +/-1950 à1960.

JC Brisko. olafbris@gmail.com

Roue avant et arrière pour **FN M60** avec poulie

Eddy GRENIER tel : 0495/75.72.20

Je recherche pour **Matchless** (Jampot) ou **AJS** des années 54 à 56 environ
le garde-boue avant et sa tringle de support.

0496/690924 Lanride@gmail.com

alendrier du mois

28/04	Expo IPES Seraing	0495/77.75.21
28/04	Broemmerbeurs Gildenhuis	0475/23.20.74
29/04	Rallye Gillet	0477/32.92.46 ou 0478/14.97.20
01/05	Rallye des « Castillons » Quaregnon	0476/86.01.63
05/05	35ste Houtlandroute pré 1975	0497/13.81.51
06/05	Promenade des Petits Cubes	0495/77.75.21
06/05	Oldtimerrit	0473/92.49.67
06/05	Treffen der Zuiderkempen	014/54.81.17
10/05	4^{ème} Pré 40 Saint-Hubert	04/278.32.50 ou 0476/95.76.96
13/05	Marche-Bastogne-Marche	0498/31.53.38
18/05	Assemblée Générale du VMCB	0470/85.61.45
19/05	Minitrip HRMC	0477/877.009
20/05	Balade Pré 40 Wames-Audemetz-Briffoeil	0477/962.878
20/05	La Conduzienne	0476/948.215
20/05	Balade légende auto/moto	0479/602.227
21/05	8 ^{ème} Verkenningssrit pour moto pré 1990	0496/509.039
21/05	10^{ème} Les Tchapèles 2018	0477/427.787
27/05	Balade à 2970 Schilde pré 65	0477/277.372
02/06	Connexions Urbaines	04 246 51 87 ou 0495 304 778
02-03/05	Coupe moto légende	
03/06	Balade Moto Retro Flémalle Classic	0473/409.797
09/06	Pré 60 Court St Etienne	0476/788.461
10/06	Bourse & 30 ^{ème} Rallye Court St Etienne	0479/126.249-0479/470.678- 0476/521.408
10/06	Balade Motos à Fays	0498/578.836
16/06	17 ^{ème} Crisistreffen pour motos pré 1975	051/318.849
17/06	Moeder Lambik Promenade	0475/247.994

17/06	Florennes	0475/366.918
17/06	Balade d'Eupen motos d'avant 1988	0473/571.774
20/06	Les Drailles du sud avant 1975	0033/67.587.94.62
23&24/06	Rondrit Voor Motorfiesten pré1960	0475/254.773
24/06	L'étoile du Hainaut	0478/380.063
24/06	L'Ardennaise 2018 Sart	0496/976.132
29&30/06-01/07	Bikers's Classic Spa VMCB	087/539.009 ou
0495/757.220		
30/06	WE Nostalgie Herve	087/647.136



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**

Père & Fils

Grand Rue 52
 4870

TROOZ

04/ 351 75 01
 0495/ 32 23 63

Baert Classic
VINTAGE MOTORCYCLES



Norton MOTORCYCLES

URAL RUSSIAN MOTORCYCLES

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



KSR GROUP **ROYAL ENFIELD**

PNEUS COLLARD BOVY
GROSSISTE EN PNEUS
ET JANTES

TOUTES MARQUES
MOTO, VOITURE
UTILITAIRE, AGRICOLE

WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE

INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE

TEL : 087/228.884

Réduction pour les membres du VMCB

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

