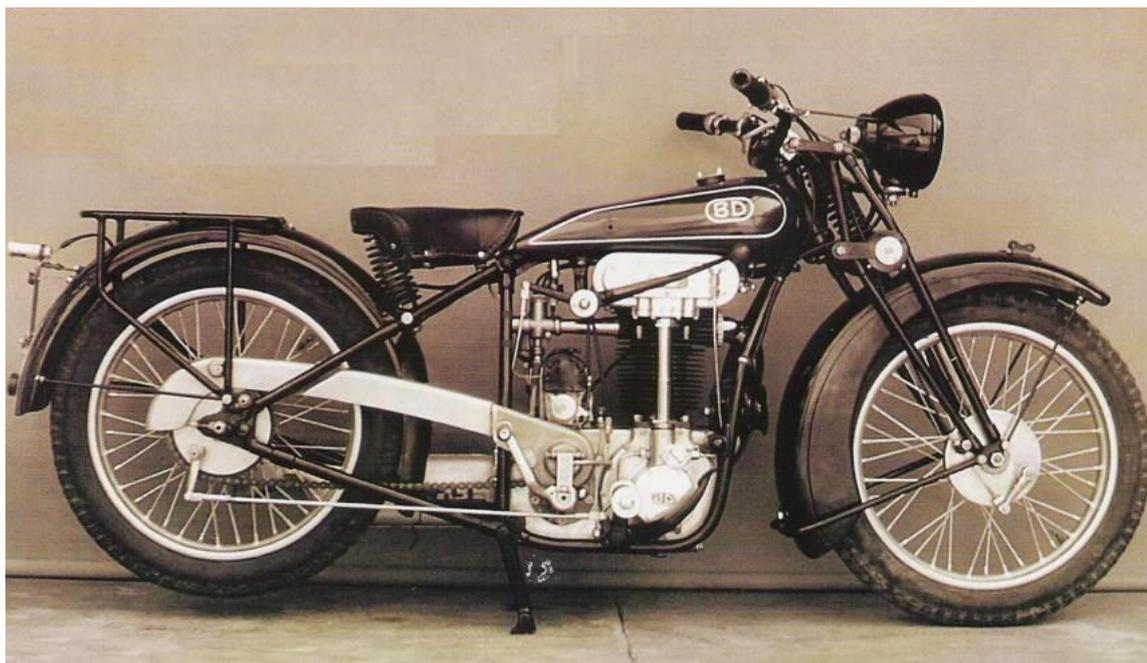




bpost  
PB-PP  
BELGIE(N) - BELGIQUE

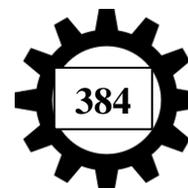


## Les motos tchèques 1. Praga



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

Mai 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.vmcb@gmail.com

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

## **Responsables de la revue**

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](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr)

## **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

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

## ditorial

Chers Amis,

Comme annoncé au calendrier de l'année, la prochaine réunion mensuelle (17 mai) sera l'Assemblée Générale (AG) du VMCB. Si certes l'AG est une obligation légale de toute ASBL comportant parfois des parties quelque peu « protocolaires », c'est aussi et surtout l'occasion de nous retrouver et de faire le point sur l'année écoulée et les objectifs à venir et de débattre de vos préoccupations à l'issue de celle-ci.

Parmi les objectifs, comme l'a très bien décrit le président de la FBVA dans son dernier édito, figure la place du véhicule ancien dans les bonnes grâces de l'opinion publique et de ses mandataires. Personne n'a pu manquer les diverses manifestations pour le climat et autres réglementations LEZ (par ailleurs, étant une compétence communale, ne requérant aucune uniformisation...). Je ne conteste bien entendu nullement le bien-fondé de la nécessité de prendre action pour le bien-être de la planète et de ses occupants, mais les cibles me semblent parfois inadéquates ou n'apportant que relativement peu de résultat face à la problématique. Dès lors, l'amalgame est rapide et le raccourci facile, mettant dans le même panier l'amateur de véhicules anciens dont le kilométrage annuel est anecdotique et l'opportuniste profitant des avantages de la plaque « O » en utilisation journalière ainsi que d'autres sources de pollution. Vous me direz, quel rôle pouvons-nous y jouer ? Je pense que notre fédération (FVBA) forte de milliers de membres (et donc d'électeurs) est l'institution idéale pour défendre notre hobby. Toute action parallèle serait exploitée et retournée témoignant d'un manque d'unité ce qui serait néfaste à notre cause. A notre niveau, **L'information** au travers **d'expositions, balades** tout en ayant un comportement exemplaire par rapport au milieu restent primordiales. Durant ces manifestations, nous avons l'opportunité de montrer en quoi consiste notre hobby (la restauration, la recherche/confection de pièces, balades dominicales et/ou grands raids) éloignant ainsi les préjugés de la moto uniquement bruyante et polluante au profit de l'attrait de la mécanique et de la sauvegarde du patrimoine motocycliste.

Un deuxième objectif tout aussi important, est de rendre la pratique de notre hobby pérenne. Le VMCB soufflera bientôt ses 50 bougies (2021). Bon nombre d'entre nous, souvent restant les plus actifs et assidus, sont de la génération des débuts du club. Même si le club compte aujourd'hui plus de 800 membres et qu'il n'y a pas encore péril en la demeure, il serait bon d'attirer les plus jeunes en partageant l'amour pour la mécanique à l'ancienne sans oublier la transmission du savoir-faire. Evidemment, sans prendre beaucoup de risque, on peut dire que les cotes de la moto ancienne franchissent parfois l'indécence revenant bientôt plus chère qu'une grosse berline. Cela n'est pas de nature à favoriser un plus jeune à franchir le pas s'il n'a pas été initié par un proche. L'avènement d'internet et de ses sites de vente a pris le pas sur « le faire plaisir » où tout n'était pas uniquement lié au profit. Espérons que le compromis sera à nouveau de mise, ne laissant pas le vendeur perdant tout en permettant à de nouvelles générations de s'adonner à ce beau hobby.

Permettez-moi de souhaiter en votre nom la bienvenue à Yves Roch de Lasne, Claudio Bertoni de Seraing, Toni Capodici de Faimies, Alain Liégeois de Bouvignes venu nous rejoindre durant le mois écoulé.

Prochaine réunion et Assemblée Générale ce 17 mai 19h30, en espérant vous y voir nombreux.

LENAERTS Eric,  
Président

# Assemblée générale du VMCB asbl vendredi 17 mai 2019 à 20h00 précises

Au musée des Transports en Commun  
Rue Richard Heintz, 18 4020 Liège

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 18 mai 2018, publié dans la revue n° 374.
4. Rapport d'activité 2018
5. Présentation et approbation des comptes de l'exercice 2018.
6. Rapport des vérificateurs aux comptes et vote.
7. Décharge à donner au conseil d'administration pour la gestion de l'année 2018. Vote.
8. Présentation et approbation du budget 2019. Vote.
9. Compte-rendu de l'AG de la FBVA.
10. Clôture de l'assemblée générale.
11. Divers.

## PROCURATION

Une seule procuration par personne désignée

Je soussigné (nom, prénom),

.....  
.....

N° membre : . . . . .

donne procuration à Mr ou Mme

.....  
.....

pour votre en mon nom lors de l'assemblée générale du vendredi 17 mai 2019.

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

Votes AG 2019		
Description	Oui	Non
Comptes (état du patrimoine, dépenses, recettes)		
Budget 2019		
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

### Etat du patrimoine

Avoirs		Dettes	
Immeubles (terrains, constructions) - appartenant à l'assoc en pleine propriété - autres		Dettes financières	
Machines - appartenant à l'assoc en pleine propriété - autres		Dettes à l'égard des fournisseurs	
Mobilier et matériel roulant - appartenant à l'assoc en pleine propriété - autres		Dettes à l'égard des membres	

Stocks	3181,95	Dettes fiscales, sociales et salariales	
Créances	7,76		
Placement de trésorerie	30000,00		
Liquidités	6740,45		
Autres actifs		Autres dettes	

<b>Droits</b>		<b>Engagements</b>	
Subsides promis		Hypothèques et promesses d'hypothèques	
Dons promis		Garanties données	
Autres droits		Autres engagements	

Total Avoirs et Droits	39930,16	Total Dettes et Engagements	
------------------------	----------	-----------------------------	--

### Etat des dépenses et des recettes 2018

<b>Dépenses</b>		<b>Recettes</b>	
Marchandises et services	1283	Cotisations	16651
Rémunérations		Dons et legs	
Services et bien divers	19806	Subsides	
Autres dépenses	86700	Autres recettes	59641
Total des dépenses	107789	Total des recettes	76292
Différence		-31497	

### Budget 2019

<b>Dépenses</b>		<b>Recettes</b>	
Marchandises et services	562	Cotisations	15800
Rémunérations		Dons et legs	
Services et bien divers	33247	Subsides	
Autres dépenses	27182	Autres recettes	46023
Total des dépenses	60991	Total des recettes	61823



## Les motos tchèques

La Tchécoslovaquie produisit d'intéressantes motos à la technique avancée, peu connues sous nos latitudes (à part certains modèles Jawa), et qui méritent notre attention.

Au long de 3 numéros de notre revue, nous évoquerons successivement les marques Praga, Laurin-Klement et Jawa-CZ.

## **1-PRAGA**

### **Historique**

La société Praga, implantée, comme son nom l'indique, à Prague en Tchécoslovaquie (actuellement République Tchèque) était née le 27 mars 1907 de la fusion de deux entreprises de mécanique, l'českomoravská továrna na stroje "First Bohemian-Moravian Machine Works", qui sera à l'origine, des années plus tard, des usines ČKD - Českomoravská Kolben Daněk, et de l'entreprise de František Ringhoffer.

La marque "Praga" n'a été adoptée qu'en 1909.

Cette société se consacra essentiellement à la fabrication d'automobiles, de poids lourds et par la suite de matériel militaire dont des chars qui équiperont notamment l'armée allemande durant le deuxième conflit mondial.

Au début de son activité, l'entreprise a fabriqué des modèles sous licence du constructeur italien Isotta-Fraschini, puis des français Charon et Renault.

En 1929, Praga fusionne avec "ČKD - Českomoravská Kolben Daněk", une des plus importantes sociétés du pays.

### **Production de motos.**

De 1930 à 1933, cette société se livra à une éphémère production de motocyclettes.

Seuls deux modèles, créés par le pragois Jaroslav Frantisek Koch furent produits.

Un 500cc mono à double ACT et transmission par chaîne la BD 500 et un 350 cc mono à simple ACT et transmission par arbre, la BC 350 et.

Jaroslav Frantisek Koch avait créé sa première machine, baptisée JFK, en 1923.

Mais, heureusement pour lui, ce brillant ingénieur ne mit jamais les pieds à Dallas...

En 1926, il est recruté par la firme BD (Breitfeld-Danek) et conçoit pour elle une 500 de tourisme à double arbre à cames en tête, technique alors inédite en série.

Contrairement à ce que cette image laisse à penser, la B.D. n'a pourtant aucune prétention sportive et n'annonce que 15 chevaux à 4000 tr/min (les ultimes versions de Praga n'en feront que 18).

L'ambition de Jaroslav Koch était de procurer une fiabilité sans faille pour s'attaquer aux routes tchèques alors dans un état déplorable.

Outre le double ACT, il est aussi remarquable à cette époque d'offrir une distribution totalement enfermée et graissée sous pression et la maintenance n'est pas oubliée. Les soupapes sont en effet dotées d'une queue énorme de 15 mm de diamètre au bout de laquelle un écrou et un contre-écrou crénelés permettent de régler le jeu sans tout démonter. Suivant une technique curieuse que J.F. Koch reprendra ensuite sur la 350 Praga, cette distribution complexe est commandée, en bas, par arbre avec un couple conique sur la queue de vilebrequin et, en haut, par un grand pignon horizontal à taille oblique coiffant l'arbre vertical et engrenant sur les pignons en bout d'arbres à cames (comme sur quelques automobiles dont les Salmson).

Un dispositif simpliste générant de beaucoup de frottements et une forte poussée axiale.

La partie cycle n'est pas en reste avec un double berceau tubulaire et une belle fourche avant Webb à ressort central, un équipement encore exceptionnel en 1926.

BD est absorbée par Praga en 1929.

Praga va poursuivre la production de cette 500 avec un certain succès puisque 2 500 exemplaires sont fabriqués sous cinq versions légèrement différentes.

Conjointement à la 500 BD, Koch dessina en 1930 une 350 baptisée BC dont l'ambition était d'être moins coûteuse à fabriquer que la 500.

Cette 350 se contente d'un seul ACT, longitudinal et entraîné par un arbre vertical comme sur la JFK de 1923

Mais cet arbre est désormais logé devant le cylindre et non derrière comme sur la 500. I

Il entraîne l'arbre à cames par une vis sans fin.

Cette 350 arbore une transmission par arbre, logique puisque le vilebrequin est longitudinal, et selon la mode de l'époque, le cadre n'est plus tubulaire mais constitué d'éléments en tôle emboutie.

## **Caractéristiques**

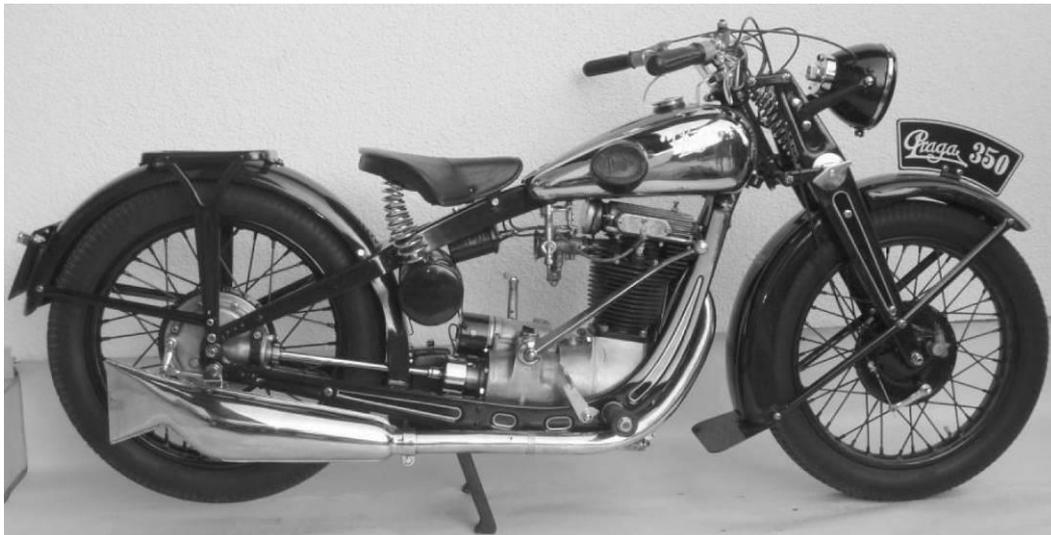
### **Praga BD 500 DOHC (1929-1933)**

Monocylindre 4 t refroidi par air - 499 cm<sup>3</sup> (84 x 90 mm) – 15 ch/4 000 tr/min - Graissage sous pression - Double ACT entraîné par arbre - Boîte 3 rapports à main - Transmission par chaîne - Cadre simple berceau - Suspension av. à parallélogramme - Freins à tambour – 150 kg (+ side 105 kg) – 105 km/h - 80 km/h avec side



### **Praga BC 350 OHC (1930-1933)**

Monocylindre 4 temps refroidi par air - 346 cm<sup>3</sup> (70 x 90 mm) - 12 ch/3 800 tr/min - Simple ACT entraîné par arbre - Lubrification par carter humide - Allumage par magnéto - Boîte 3 rapports - Transmission par arbre - Cadre en tôle emboutie - Suspension av. à parallélogramme - Freins av. et ar. à tambour - 150 kg - 110 km/h.



Mais Praga arrête la construction de motos en 1933 pour se consacrer exclusivement à la production de poids lourds dont l'excellent camion V3S et de matériel militaire ainsi que de karts et même d'avions.

Koch repart à zéro en lançant sous son nom une 350 à simple arbre à cames en tête transversal, dont l'éphémère carrière l'amènera à rejoindre CZ en 1935

La société Praga quant à elle fut privatisée en 1989 et connut une crise très grave.

Durant les années de la fin des années 1990 et jusqu'en 2003, elle a repris la fabrication de motos de compétition Enduro et Supermotard,

Praga ED 250 (1999-2003) - enduro/supermotard

Praga ED 610 (2000-2003) - enduro/supermotard

Praga CD 610 (2000-2003) - enduro/supermotard

Praga SM 610 (2000-2003) - enduro/supermotard

Praga ED 430 (2003) - enduro/supermotard

Avec lesquelles elle a participé avec ses équipes à des compétitions officielles internationales.



Praga SM610.

Actuellement, la société Praga-Export s.r.o., qui a racheté la marque et dont le siège social est installé à Český Brod, en République Tchèque est spécialisée dans la production de karts et automobiles de course"

## Cette année-là ... C'était l'année cinquante et un (3<sup>ème</sup> partie)

*Michel Kersten*

Cette 3<sup>ème</sup> partie est consacrée à la « moto verte », drôle d'expression actuelle pour évoquer ces machines qui creusent des ornières dans la verte nature, enfument les spectateurs ou promeneurs et effraient le gibier à plusieurs lieues de leur passage. A l'époque, Ecolo, Groen et autres partis verdissants n'existaient pas et la « loi Lutgen » n'était même pas envisagée. Dans un premier temps, je me limiterai à aborder ces disciplines uniquement dans notre petit pays.

### **MOTOCROSS**

Pour présenter cette discipline, je ne résiste pas à l'idée de vous proposer des extraits de l'article de la FMB intitulé « La naissance du motocross ».

*Que les belges savent rouler en motocross, tout le monde le sait depuis longtemps. Avec pas moins de 43 titres mondiaux individuels, notre pays détient un palmarès bien étoffé dans ce sport.*

*Le Motocross est un sport 100% Belge. Enfin, en ce qui concerne le nom...*

*... Au début des années 30, la Belgique était une des nations les plus importantes dans les courses de vitesse. Des marques comme Saroléa et FN donnaient le ton dans le championnat d'Europe. En plus des courses de vitesse, on essayait aussi de briser des records de vitesse. On le faisait dans la rue et plus particulièrement à Bonheiden, sur la route nationale entre Malines et Heist-Op-Den-Berg.*

*Malgré tout, pas mal de pilotes belges ont pris à l'époque la voie du sport tout-terrain. Un d'entre eux était le Louvaniste Jacques Ickx. Ickx était un membre du « Motor Union Louvaniste » et a réussi à enthousiasmer les autres membres pour une course de terrain. Au début, la FMB ne voulait rien savoir, mais Ickx allait quand même réussir à convaincre la fédération.*

*Aussitôt dit aussitôt fait. Le 11 mars 1934, un « Motocross Brabançon » fut organisé pour la première fois aux Zoete Waters d'Oud-Heverlee. Il s'agissait d'une « course de vitesse tout-terrain ». Même si cette course portait déjà le prédicat « motocross », on prenait encore le départ individuellement.*

*Néanmoins, nous pouvons considérer cette date comme celle de naissance du motocross. Une appellation qui était utilisée d'ailleurs pour la première fois. Elle provient probablement de « cross-country », le terme anglais et français pour des courses à pied dans les champs...*

*... Ce ne fut qu'en 1939 qu'on allait prendre les départs en groupe dans les motocross. Ici aussi on peut parler d'évolution belge. La même année se courait le premier championnat de Belgique de motocross, qui était remporté par Jacques Ickx en personne. Mais Jacques Ickx était aussi un journaliste actif et surtout inventif. En 1939 déjà, il dictait ses textes par téléphone depuis les lieux de courses. Le nom Ickx vous dit probablement quelque chose ; Jacques n'était personne d'autre que le papa de Jacky.*

*Le motocross allait se répandre rapidement dans tout le Brabant, et plus tard partout dans le monde. Mais ça, c'est une autre histoire.*

<http://www.fmb-bmb.be/fr/content/la-naissance-du-motocross>

Revenons progressivement à l'époque qui m'intéresse; en 1948 fût organisé le premier Motocross des Nations à Spa. L'équipe belge composée entre autres de Nic Jansen, Cox et René Milhoux gagna le trophée. Un an plus tard, le 7 août 1949, le premier grand prix belge de motocross a lieu à la Citadelle de Namur, endroit qui deviendra mythique dans l'histoire du motocross. Deux ans plus tard, la FMB doit organiser le grand prix des nations (en fait le championnat du monde) et pense tout de suite à Namur.

### **Septembre 1951 Motocross des Nations à la Citadelle de Namur**

Le Motocross des Nations, épreuve créée avant même les Championnats du monde de motocross, rassemble plusieurs nations représentées chacune par trois pilotes et est l'événement phare de motocross par équipes chaque année. Elle clôturait traditionnellement la saison. Pour cette édition de 1951, pas moins de 51 pilotes inter vont relever le défi de la Citadelle : 12 belges, 12 britanniques, 12 suédois, 6 français, 6 hollandais et 3 danois. Après 2 séries éliminatoires, 30 pilotes sont retenus pour la finale. La Belgique, malgré l'élimination de Mingels, a réussi à classer 10 concurrents tout comme sa grande rivale, la Grande Bretagne.

A l'issue d'une course palpitante comme on en a peu connu auparavant et devant près de vingt mille spectateurs enthousiastes, la Belgique remporte pour la seconde fois le Motocross des Nations et LELOUP devient officiellement Champion d'Europe, ravissant le titre à DRAPER.

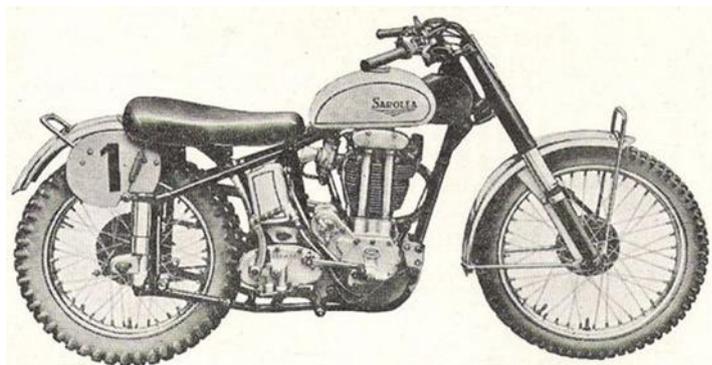
4 pilotes belges et 5 motos belges figurent parmi les 10 premiers au classement de la finale

1. Victor LELOUP (B) FN
2. Nic JANSEN (B) SAROLEA
3. Marcel MEUNIER (B) SAROLEA
4. B. STONEBRIDGE (GB) MATCHLESS
5. G. WARD (GB) AJS
6. J. DRAPER(GB) BSA
7. H. LINES (GB) ARIEL
8. MEERT (B) SAROLEA
9. VAN HEUVERZWIJN(NL) SAROLEA
10. NICHOLSON (GB) BSA

Résultat du Motocross des Nations :

1. BELGIQUE (Marcel Meunier, Victor Leloup, Nic Jansen)
2. GRANDE BRETAGNE (John Draper, Geoff Ward, Brian Stonebridge)
3. FRANCE (J Charrier, H Frantz, Gilbert Brassine)

Sources : La Citadelle du Motocross (G.Gallez) et Moto Revue n° 1045



*« La Saroléa de cross » qui ne cesse de s'illustrer aux mains de nos meilleurs pilotes*

Photo Moto Magazine du 19 janvier 1952

*Moteur monocylindre 4t. refroidi par air - 494 cm<sup>3</sup> (80,5 x 97 mm) - 32 ch. à 5700 tr/min. - Culasse monotube – Soupapes culbutées à ressorts extérieurs- Compression 8,5 à 1 – Carburateur Amal 10TT9 – Allumage par magnéto Bosch – Boîte Saroléa à quatre rapports – Cadre simple berceau – Suspension av. télescopique, arr. coulissante – Freins à tambour – Pneus av. 300x19, arr. 400x19 – Réservoir d'essence 9l, d'huile 1,5l – Poids 145 kg.*

(Source : Carte moto Saroléa 500 cross 1951 collection Atlas motorbike Belgique)

## **Trial**

Il semble que l'organisation de trials officiels commence en Belgique vers 1956. Je n'ai pas trouvé trace de circuit reconnu avant celui de Mons.

*Actuellement inscrit au calendrier international de la Fédération Internationale Motocycliste, le "Trial du Mont Panisel" est le plus ancien trial de Belgique encore organisé.*

*L'histoire commence en 1956 lorsque Jean-Claude BUSINE et ses amis créent le trial de Mons. Le départ est donné au pied du Mont Panisel, au Vieux Puits. Par la suite, le trial partira du Coloma, d'un chapiteau sur la Place d'Hyon, une fois aussi du Waux-Hall, une autre fois de l'école Jean d'Avesnes, et de nombreuses années du local du terrain de football d'Hyon avant d'être donné du terribil de Ciplu.*

*Le parcours était beaucoup plus long et plus difficile qu'aujourd'hui: en plein hiver et dans des chemins de terre inimaginables, deux fois 40 km ou plus... avec des motos plus lourdes et moins fiables qu'aujourd'hui, mais heureusement plus confortables.*

*Les non-stops étaient très nombreux (jusqu'à 18 par tour !) et n'étaient pas groupés. Ils servaient ainsi de contrôle de passage pour cette épreuve d'endurance qui se déroulait à travers les campagnes des environs de Mons. Quelques lieux remarquables: le Bas Marais à Hyon (traversée d'un marécage), les flancs du Mont Panisel, la Trouille à hauteur du Moulin de Spiennes, les carrières d'Harmignies, le site Montliaux à Givry, le Pont de la Vallière à Spiennes, le Pont du Prince et la Fosse à crayons à Nouvelles, Asquillies-Plage, le Théâtre de Verdure à Bougnies et le redoutable petit sentier le long du By vers Asquillies, le terribil de Ciplu, le Bois de St Gobain à Mesvin, le terribil de l'Héribus, ..*

<http://www.rmamc.be/pages/trial/>

Un relecteur attentif m'a fait remarquer que ceci n'avait rien à voir avec 1951. Désolé, je n'avais rien d'autre à vous proposer! (Merci J-P. L.)

## **Enduro**

En ces temps lointains, si les épreuves d'enduro ne sont pas encore structurées comme le sont celles de cross, certains raids en s'écartant des routes s'apparentent autant à cette discipline qu'aux épreuves d'endurance. Pour illustrer mon propos, je vous propose ci-après le récit du raid motocycliste Bruxelles-Kamina du 9 décembre 1950 au 15 février 1951, extrait de « Histoire des Parachutistes S.A.S. de 1942 à 1952 » par Guy de Pierpont et André Lefevre.

*Au temps du 1er Régiment de Parachutistes.*

*Les motos sont des FN type XIII 450 S.V... Samedi 2 décembre 1950, dans la cour de la FN, Jean Cassart serra quelques mains, ajusta son casque, et enfourcha la moto qu'on lui avait démarrée. Il mit les gaz et, le sourire aux lèvres, salua de la main droite. La gauche, elle, tentait vainement de contrôler les oscillations du monstre à basse vitesse. Au détour d'un zigzag, il prit résolument la direction d'un des pilastres de l'entrée, pourtant large, hésita au dernier moment, et passa à un cheveu de l'autre pilastre. Cet obstacle franchi, il prit son envol dans la grand-rue, qu'il avait probablement louée pour la circonstance. ...A l'étape de Tilff, après les 12 premiers kilomètres du*

dernier entraînement, l'équipe technique de la FN (Messieurs André Regout, Questienne, Van Hout et Kelecom) est atterrée par la manière de conduire de certains des parachutistes: au mieux, ils devraient peut-être atteindre la frontière belge !...Après avoir franchi l'Atlas, l'équipe aborde le désert. Sable et poussière étouffent hommes et carburateurs. Pannes et kilomètres se succèdent. La piste, à peine tracée, est un obstacle permanent: elle est constituée, tantôt de sable mouvant, propice à l'enlèvement, tantôt de «tôle ondulée». Imaginez une ondulation tous les cinquante centimètres: la seule solution est de rester au-dessus de 60 kms/h, pour «survoler» les terribles ondulations. La suspension, révolutionnaire, s'y prête parfaitement. La plus grande particularité de ce type de moto est, en effet, d'être d'un modèle dit « à roue tirée»...Ensuite, ils rallient Kamina, but final du raid, le 15 février 1951 après 13.000 kilomètres.

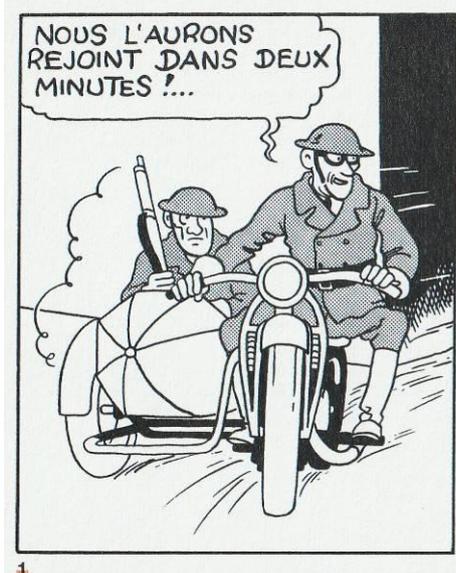
Pour terminer cet épisode, je vous avouerai avoir été présomptueux car le monde de la moto est tellement vaste que vouloir en raconter l'histoire, même limitée l'année 1951, relève de la gageure et saurait difficilement se contenter de quelques articles dans notre revue. Je suis de plus, certainement comme beaucoup d'entre nous, surpris par la précocité du retour d'un temps clément tant attendu par les motards. Je n'ai donc pas résisté à l'envie de sortir hâtivement l'une ou l'autre machine de leur hivernage et compte bien consacrer le plus gros de mon temps à ma passion (qui n'est pas d'écrire). Je ne désespère pas cependant poursuivre mes investigations en les étendant au niveau international et vous en proposer prochainement une synthèse.

Bonne route à tous !

## Tintin

*Jean-Pierre Beaufays*

Michel Deneve est un tintinophile confirmé au point de donner des conférences sur ce sujet. Il a relevé dans le livre 'Le Lotus Bleu', paru en 1934, cette photo de militaires britanniques à bord d'un sidecar censé appartenir à leur armée.



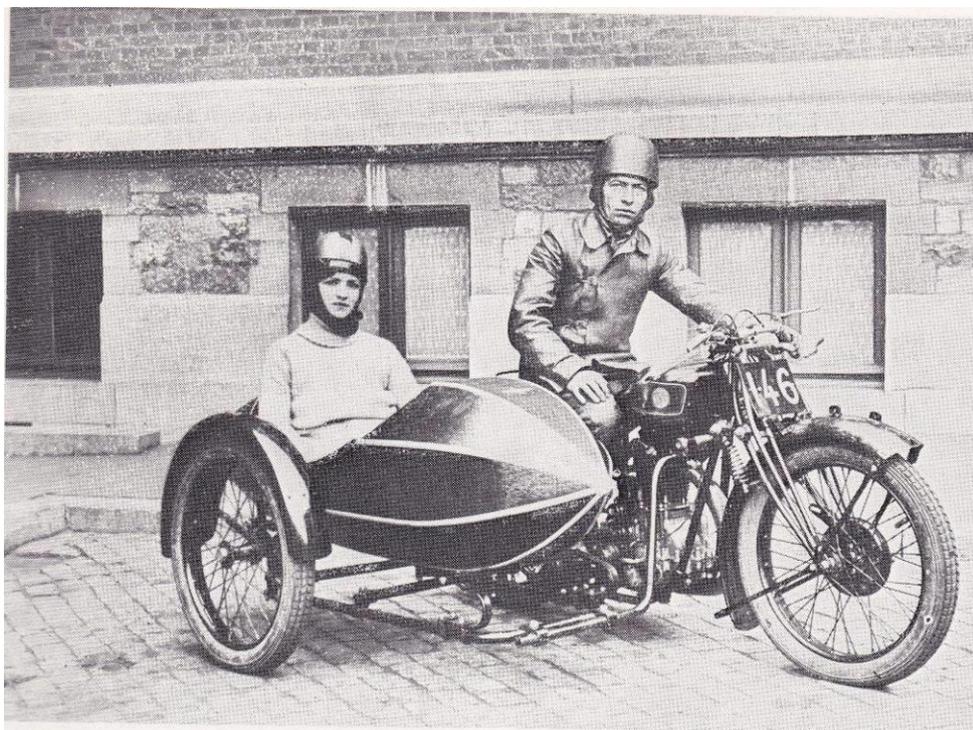
Très curieux car Michel a retrouvé la photo dont Hergé s'est incontestablement inspiré pour son dessin et la moto n'est autre qu'une...FN M67.

Le side est vraisemblablement un Perfect 'Sport', marque belge que la FN avait choisie pour équiper ses sides.

Le célèbre dessinateur n'a donc pas choisi le modèle de moto ad hoc et pour l'authenticité, c'est 'Tintin'.

La photo originale de cette M67 à la fourche fortement renforcée a été prise aux 'Coupes de la Meuse' en 1930.

Le pilote n'est autre que Louis Bouhy, pilote tilffois qui courait sous le nom de 'Mariette', prénom de son épouse qui le secondait dans le panier.



Les 'Coupes de la Meuse', ainsi appelées parce qu'elles étaient subsidiées par le journal 'La Meuse' se sont déroulées de 1920 aux années 30 et comprenaient différentes épreuves sur route et en tout terrain dont la montée de la côte de Malchamps.

## **Souvenirs d'un ancien**

### Troisième partie

*Michel Möhring*

Nous n'étions pas le seul pays à construire des motos d'exceptions. Chaque pays en Europe a eu la fierté à fabriquer des véhicules hors du commun pour illustrer ce qu'il savait faire de mieux. C'est ainsi qu'aujourd'hui, je vais vous raconter l'histoire d'une Moto Guzzi (made in Italie) que j'ai découverte près de chez nous, à Ensival plus exactement.

Lorsque je vois cette Moto Guzzi type Alce 500 de 1938 je n'hésite pas car son état de conservation est magnifique.



Elle revient sans doute d'Italie, le soleil l'a défraîchie certes mais l'a gardée en bon état. Elle ne doit pas avoir parcouru beaucoup de kilomètres. Ce qui m'intéresse dans une Guzzi, c'est la manière originale dont a été conçue la suspension arrière.

Aujourd'hui elle sert encore de référence. La base arrière est articulée autour de biellettes pour pouvoir mettre les ressorts d'amortisseurs en position horizontale sous le moteur (très astucieux). Des rondelles de frictions amortissent le mouvement.

Le système est tout simplement génial. Le moteur n'est pas en reste non plus. Le cylindre est en position horizontale, ce qui abaisse le centre de gravité et un grand volant d'inertie (dit « coupe jambon ») donne de la souplesse au moteur ce qui procure de la douceur en roulant. Bref, une moto digne d'intérêt dans une collection. L'ensemble est typique et du premier coup d'œil un connaisseur reconnaît une Moto Guzzi. La restauration de cette superbe moto m'intéresse pour découvrir les astuces de conception.

Les italiens sont des passionnés d'autos et de motos, c'est bien connu. Je m'aperçois au démontage du sérieux avec le quelle ma Guzzi a été assemblée. Découvrir un autre concept que celui de mes différentes motos belges est enrichissant et ce ne sera pas ma seule expérience.

La restauration est facile car la moto est en très bon état. Remettre sur la route un véhicule conforme à sa conception originale ne présente aucun souci lorsque la moto est bien complète, ce qui est le cas. Il faut quand même un an de travail, le soir après journée pour arriver au bout de ses peines mais le résultat est gratifiant. Le rouge est typique des Guzzi c'est la raison de mon choix. Sa première sortie n'est autre que le Liège-Nancy-Liège tant je suis sûr de sa fiabilité, j'ai eu raison car pas le moindre soupçon de panne ne s'est présenté durant les 700km de l'épreuve. Je constate de manière agréable que sa suspension originale est vraiment efficace et confortable.

Cette superbe Guzzi n'est restée dans ma collection que quelques années. Un collectionneur allemand passionné de la marque italienne m'a supplié de la lui vendre.



## **Fernand Coubeau et sa passion « intense » pour la moto**

*Pierre Laumont*

J'aimerais vous raconter une histoire, une historiette plutôt !  
Je voudrais le faire en wallon de "Lîdje", . . . mais "Dji vou, dji n'pou" !  
Notre ami Fernand (RIP) travaillait "amon Gillet", et les w.e. il courait avec sa moto personnelle, . . . et arrivait encore bien avant les pilotes "officiels".  
Pendant quelques semaines, il n'a plus participé à des courses. Un jour, le contremaître lui enjoint de "passer chez Monsieur Gillet" avant de retourner après sa journée de travail !  
Ouille, ça sent le renvoi !  
"E kwè? moncheu Coubeau", on ne vous voit plus sur les courses ? "Bin, moncheu Gillet", c'est que l'allumage (Safi) de ma moto est en panne ! "Ah, . . . vous passerez demain au magasin avant de partir".  
Le lendemain après l'"ovrèdje", "nos" Fernand se rend au magasin. "Ah, vos v'la ! : tinnez, vochâl du Bosch" (un allumage Bosch), et voilà comment "nos Fernand" est devenu pilote officiel de Gillet !

Après notre première "grande aventure" en 1997: le coup d'essai : "Liège Milan Liège", Fernand me racontait qu'il avait participé aux L M L d'origine : départ le vendredi après la journée de travail par des routes de montagne empierrées et

non éclairées, en équipe, les uns derrière les autres ( avec des 2 temps "surgraissés", donc dans la fumée et les lunettes grasses), avec un éclairage propre minimum (en 6v), . . . pour un retour le dimanche (du même W.E. !), . . . afin d'être au boulot lundi matin !

Fernand admettait que les pilotes utilisaient "une drogue" pour tenir le coup : ça se prenait sur un morceau de sucre : peket? Café ? ether ? autre chose ?

Premier contrôle (en 1957) : Florenville Vendredi 19 juillet @ 20h15, Verdun 21h32, Langres Samedi 20 juillet @ 0h32, . . . Milan 15h25, . . . San Leonardo 22h37, . . . Mittenwald Dimanche 21 juillet @ 2h01, . . . Trèves 14h04, . . . Liège 17h22 . . . = **2.468 km !!!**

Chapeau bas !



 illet d'humeur

Vive le printemps

*Jean-Pierre Beaufays*

Comme chaque année, le retour du printemps comble de joie tous les motards.  
Après plusieurs mois d'immobilisation, nos motos, et leurs pilotes vont enfin pouvoir reprendre la route.

Certains l'ont déjà reprise à la Croisière Blanche et à Val Dieu.

Au moindre rayon de soleil, on voit sortir, à l'image des batraciens ou des escargots un jour de pluie, des groupes de motocyclistes sur toutes sortes de machines, modernes ou parfois anciennes.

Tous désirant profiter de balades dans les odeurs et les couleurs de notre belle nature en éveil. (Bucolique, n'est-il pas ?).

Un retour du printemps particulièrement apprécié fut celui de 1946.

La libre circulation étant enfin rétablie après 5 ans d'immobilisation due à l'occupation, chacun pouvait enfin se livrer à nouveau au bonheur de ressortir sa machine.

Du moins, dans un premier temps, pour ceux qui avaient la chance qu'elle soit toujours en leur possession.

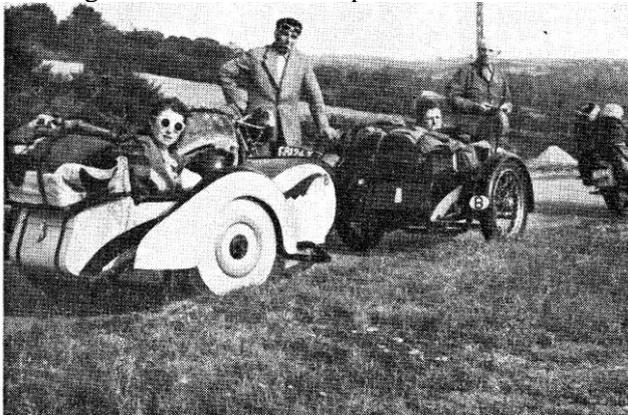
D'autres, moins chanceux, s'empressèrent de se rabattre sur les motos en provenance des surplus alliés ou abandonnées par l'adversaire et proposées, malheureusement à prix d'or, par l'Administration des Domaines.

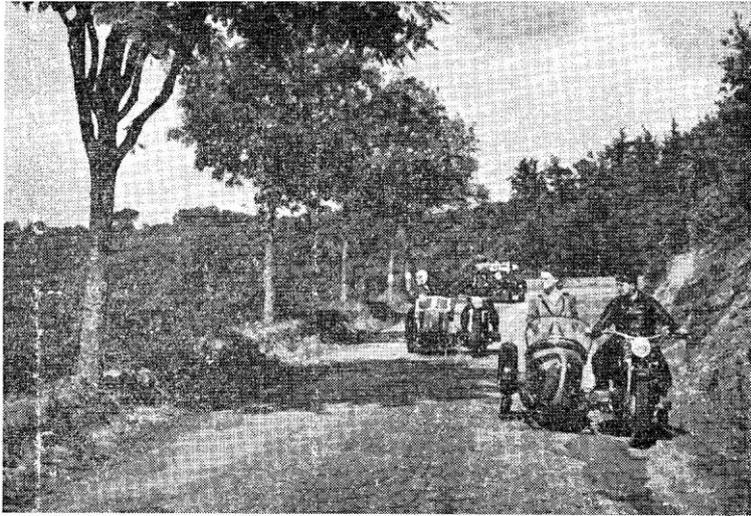
Les Ariel WNG, les Norton 16H, les BSA M20, les Triumph 3HW, les Harley-Davidson WL ou autres Indian 741 côtoyant pacifiquement les BMW R12 ou R75, les DKW SB ou les Zündapp KS600 ou KS750. (Liste bien entendu non exhaustive sous peine d'occuper toute une page.)

D'autres encore, moins nantis mais non moins adroits ni débrouillards, en reconstituèrent tant bien que mal à partir d'épaves ou de pièces diverses qu'ils purent rassembler.

Le tout était de reprendre la route cheveux au vent ou coiffé d'un casque 'bol'.

Dans les 'Moto Magazine' de l'immédiat après-guerre, notamment dans le numéro 1 du premier mars 1946, figurent de nombreuses photos de motards en balade.





La liberté de circuler nous a été virtuellement rendue, et déjà les beaux jours sont à notre porte. Motocyclistes, préparez-vous à reprendre la route...

A leur vue, je suis interpellé par la ressemblance qu'il existe entre eux et nous-mêmes.

Les montures sont quasiment identiques et pilotées par des motards aux mêmes mines réjouies, Motos belges d'avant-guerre à fourche à parallélogramme rescapées, anglaises démilitarisées, et, apparaissant sur plusieurs photos, une Indian 741 chevauchée par une charmante dame.

Seules les tenues sont résolument différentes, les gilets jaunes ou orangés, les chaussures renforcées et les horribles casques 'intégraux' remplaçant maintenant les cuirs noirs, les bottes de cavalerie et les Cromwell tellement seyants, voire les bérets ou les casquettes..

Pas mal de sidecars non plus.

Ce mode de transport, très rare actuellement sauf chez quelques originaux passionnés, constituant à cette époque une alternative de transport familial bien moins couteuse que l'automobile.

En couverture de presque chacun des numéros hebdomadaires, on peut voir, en alternance avec les premières épreuves motocyclistes d'après-guerre, des photos de ces nombreuses rencontres.

Au fur et à mesure des numéros, les motos commencent à évoluer.

Les anciennes machines à fourche à parallélogrammes sont remplacées chez les propriétaires au portefeuille le mieux garni par des nouveaux modèles à fourche télescopique.

Les nerveux bicylindres à soupapes en tête supplantant progressivement les poussifs monos à soupapes latérales.

Côté compétition, les bricolages sur base de machines d'avant-guerre ont cédé la place à des modèles d'usine. C'est la fin d'une époque que certains d'entre nous tentons inconsciemment à recréer dans nos balades. Même si ceux parmi nous qui l'ont connue deviennent de moins en moins nombreux.

Un petit rappel enfin.

Le soir de Val Dieu, notre ami Vincent Surson m'a contacté par téléphone, avec une tristesse non dissimulée dans la voix, pour me faire part des déboires qu'une crevaison d'un pneu de sa superbe Scott lui avait occasionnés le matin en tentant de se rendre à notre balade à laquelle cet incident l'a empêché de participer.

Tous ne seront pas de mon avis mais ma longue expérience de la balade m'a démontré l'intérêt de l'usage de 'slime' vert anti crevaison préventif.

J'en suis un incondtionnel et je n'effectuerais jamais le moindre tour de roue à moto ancienne sans en avoir préalablement disposé dans mes chambres à air.

Avant de connaître ce produit, il y a maintenant au moins une trentaine d'années, j'étais abonné aux crevaisons qui constituaient la cause de nombreux retours de balade sur le véhicule balai.

Depuis, je n'ai plus jamais été immobilisé par un pneu crevé.

Qu'on me croit si on veut, il m'est arrivé une fois, à l'occasion du changement du pneu devenu complètement 'pelaque' d'une lourde moto, d'en retirer 3 clous d'au moins 20 mm de longueur plantés perpendiculairement dans sa bande de roulement.

Et la pression n'avait pas diminué d'un gramme.

Il est évident que le slime n'empêchera pas le dégonflage d'un pneu déchiré mais permettra de continuer sa route sans même s'en apercevoir en cas de crevaison 'normale'.

Tout au plus, dans le cas de crevaisons plus sévères, faudra-t-il peut-être rétablir la pression de temps en temps.

Attention quand-même, l'efficacité du produit n'est pas éternelle et il est recommandé d'en remettre tous les 2 ans.

Par contre, (ou en revanche pour certains puristes à l'avis d'ailleurs contesté), les aérosols de produit blanc à introduire après la crevaison se sont toujours révélés totalement inefficaces.

Au mieux, ils vous permettront de regagner votre domicile si vous n'habitez pas trop loin du lieu de la crevaison.

Mais cependant, ils 'plaquent' bien. Ce n'est pas une de mes fontes ni son contenu qui me contrediront après qu'une de ces bombes eut explosé dedans après un passage sur un chemin spécialement cahoteux.

Et c'est parti. Bonnes balades à tous.

## nformations

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

Désireux de voir votre évènement publier dans la revue du club...

**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.**

## nvitations

### **CHANGEMENT DE DATE !**

**Le LNL 2019 aura lieu les 24 et 25 août.**

Ce changement intervient suite à la proximité du 15 août et à l'indisponibilité de certains intervenants.

## **!!!!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 samedi 27 avril 1<sup>ère</sup> Foire de la moto de la Reid**



Comité des Fêtes de la Reid  
**1ere Foire de La Moto de La Reid**

Vous vendez !  
Vous exposez !  
Vous Transformez !  
**Cette Foire est pour vous !**

Venez nous rejoindre  
le **samedi 27 Avril** dès 09hr30! À 20hr

Exposants ; inscriptions par mail ;  
[cdfiareid@outlook.be](mailto:cdfiareid@outlook.be) – GSM 0471 61 49 70  
en précisant le nombre de places ou tables.

Compte N° ING :BE 35 3630 6604 7037  
Exposants ; 2€ la moto ou 2€ la table de (60cmX100cm)  
Visiteurs ; 4€ entrée et une boisson comprise.  
Adresse ; salle école communale de La Reid  
(Route du Maquisard)

Bar  
Restauration

### **Les samedi et dimanche 27 & 28 avril 40<sup>ème</sup> Salon Moto Pecquencourt**

**Le SALON DE LA MOTO** est incontournable.

Pecquencourt devient ce week end la capitale de la moto.

**Les motards et fan de moto** peuvent Retrouver les concessionnaires moto comme Yamaha, Honda, Suzuki, Kawasaki, Harley Davidson, KTM ...

Avec le village motos, ils pourront en profiter Pour faire des achats de vêtements D'accessoires et d'équipement moto,

**Une exposition exceptionnelle de 40 motos GP Ainsi que de motos GP d'il y a 40 ans**

**Une exposition de motos anciennes**, Des MAMIES renouvelée tous les ans.

Et un **BIKE SHOW** d'exception De renommée européenne

Des pilotes d'exception :

**Giacomo AGOSTINI et Adrien VAN BEVEREN**

Contempler le Stunts avec des stunters différents,

Le **FMX** avec les meilleurs riders au monde,  
Très peu présentés en France et en Europe,  
Avec **Tom PAGES**,  
De nombreuses animations,  
La piste de prévention et de sécurité routière Initiation moto ainsi que des concerts différents avec  
**YAROL** le samedi et **MARCEL ET SON ORCHESTRE**  
Le dimanche  
**LE TOUT POUR SEULEMENT**  
**15 €**  
**0033.6 72 01 60 19**

## **Le mardi 1<sup>er</sup> mai Mobyboute**

Une Mobyboute, tous en salopettes pour 50kms de mobylettes...1er Mai 2018 - Fête du travail  
Ecole Libre Saint-Joseph Rue des Crèches 1 5170 Lesves  
9h : Inscriptions et rassemblement dans la cour de l'école  
10h : Départ de la balade  
13h 13h30 : Retour à l'école pour le diner (Pâtes bolo ou carbo)

Prix pour les motocyclistes :  
Balade et plaque : 5€  
Balade, plaque & repas : 15€  
Accompagnants et spectateurs : 12€  
Enfants : 6€  
Renseignements :  
Cédric ; 0475 604 249  
Dimitri : 0474 082 164

## **Le dimanche 5 Mai la balade des petits Cubes**

*Le dimanche 5 Mai 2019  
Balade des Petits Cubes  
Une organisation du VMCB*



Accueil : à partir de 9h00  
Départ : vers 10h00  
Dîner : Manège de la Golette  
Retour : vers 17h00

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 café de la place dit "café Ruelle " Place de Belle-Maison à 4570 Marchin, elle vous emmènera sur les jolies routes champêtres vallonnées et boisées du Condroz pour une balade matinal vers Rendeux et la vallée de l'Ourthe, un petit arrêt graissage est prévu, 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 à volonté accompagné d'une boisson, il vous est aussi possible de réserver un petit déjeuner café ou thé un croissant et un pain chocolat.

Une Organisation du VMCB représentée par Louis Varetto et Philippe Leroy

## **Le samedi 11 Mai expo moto rétro + bourse+ vente Florennes**

Hé oui, le mois de mai approche déjà à grand pas et avec lui, l'expo moto rétro qui s'agrandi Année après année et encore un peu plus cette fois !! Car à l'expo moto de départ avec ses 3 prix pour les 3 catégories, s'ajoute cette année une bourse moto (il y a eu demande en ce sens), ainsi qu'un espace vente dédié à la moto bien évidemment (consacré en priorité aux motos, sans limite d'âge ou cylindrée, donc ouvert à tous types de motos). Voilà donc cette mouture 2019 bien sur les rails.et comme auparavant et uniquement pour les exposants de motos rétro 2 boissons sont offertes ; les

inscriptions, tant pour les exposants motos rétro, les boursiers et vendeurs sont gratuites et les emplacements également.

Nous espérons, cette année encore être plus nombreux et représentatifs du grand cercle motard, toujours dans cette ambiance amicale et sympathique qui réunit les accros de la moto. Sans oublier bien sur que nous aidons au passage, par notre présence, les écoles libres de Florennes.

Rendez-vous le 11 mai sur le site du Château du Parc des Ducs. (De 11h00 à 17h00, remise des prix vers 17h30)

Ne traîner pas, si possible, pour nous confirmer votre présence pour nous donner une idée de la surface à prévoir.

Merci d'avance à vous tous pour votre soutien,

Merci de diffuser au maximum parmi vos contacts et connaissances.

Les Frères STRENS

Strens JF strensjf1989@gmail.com 0497/ 54 55 69

Strens JM jmstrens@gmail.com 0497/ 29 53 67

## **Le dimanche 12 Mai 34<sup>ème</sup> Marche Bastogne Marche**

Balade du 12 mai 2019 exclusivement réservée aux motos d'avant 1960

Lieu de rendez-vous : Centre Culturel et Sportif (Tennis Club)

Chaussée de l'Ourthe, 74, 6900 Marche

Inscriptions : à partir de 8 h – Départ à 9 h 30

Prix : 15 € par participant ainsi que pour les accompagnants

8 € pour les enfants jusque 12 ans

Sont compris dans le prix :

- 1 café et 1 viennoiserie au départ + 1 une boisson l'avant-midi

- Dîner (soupe chasseur, pistolets et 1 boisson)

- Goûter (tarte et 1 boisson)

- Au retour à Marche : collation + 1 boisson

- Trophée aux participants dont la moto date d'avant 1960

- Pour une bonne organisation de la journée, le bulletin d'inscription est à renvoyer

Le plus rapidement possible. Merci d'avance.

-----

BULLETIN D'INSCRIPTION A RENVOYER à Pierrette JACOB

Rue Noël 1944, 43 à 6900 Verdenne - pierrette.jacob@live.be

Je désire participer à la promenade du 12 mai 2019

NOM : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Marque de la Moto : ..... Année : .....

Nombre d'accompagnants : .....

Je reconnais que mon véhicule se trouve en ordre au point de vue code de la route et

Assurance. Je décharge le comité organisateur de toute responsabilité en cas de problème

Ou d'accident quel qu'il soit durant la durée de la promenade. En cas de panne, j'attacherai

Moi-même ma moto au moyen des sangles mises à ma disposition par les organisateurs.

La responsabilité de la voiture balai ne pourra être impliquée en cas de chute des motos

Sur la remorque et ceci même en cas d'accident.

Signature du participant

## **Le dimanche 26 Mai La 8<sup>ème</sup> Condruzienne**

Le dimanche 26 mai prochain, vous êtes appelés à voter. Incontournable.

Ce même dimanche, tout aussi incontournable, vous êtes invités à participer à la Condruzienne, 8<sup>ème</sup> du nom.

Cette cohabitation entrainera des petits changements : l'heure de rendez-vous est fixée à partir de 9 heures 30 pour un départ vers 10 heures sur la place de Poulseur. Une première étape matinale de 65 kilomètres nous amènera à Marche-en-Famenne pour le repas de midi.

L'après-midi, deux étapes cumulant 90 kilomètres nous ramèneront à Poulseur. La Condruzienne 2019 sera donc plus courte que d'habitude.

Le road book, au format A4 ou A5 ou GPS (Garmin), vous emmènera dans les belles régions du Condroz vers Marche-en-Famenne où nous dînerons. Vu le faible kilométrage matinal, nous rejoindrons directement le Saint-Loup.

L'après-midi, la pause se fera au Pont-de-Bonne.

Il y aura une possibilité de faire le plein en tout début d'après-midi.

L'inscription est gratuite, une participation aux frais de 20 € vous sera demandée pour le repas de midi (2 choix de plats – boulettes ou américain, les deux avec des frites et salade - café, vin). Le paiement se fera au départ.

Pour une bonne organisation de la journée, merci d'annoncer votre présence pour le mercredi 22 mai au plus tard auprès de Bernard au 0476 94 82 15 ou [bernarddeharlez@yahoo.com](mailto: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.

Au plaisir de vous revoir pour une belle journée de moto. Bernard

Une organisation du VMCB représentée par Bernard de Harlez



Sidecar belge **IMPERIAL** d'avant-guerre en tôle.

Complet à restaurer. 3000€.

Jean-Pierre Beaufays

0477205100 [jpbeaufays@skynet.be](mailto:jpbeaufays@skynet.be).

**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](mailto:cabrejeton@hotmail.com)

Deux pneus à talon 26" x 2.25 neuf (encore dans emballage) prévu pour **FN 285** ou autre moto similaire.

Renseignement : 0478.95.87.10

**SALIRA** 250 cc moteur JLO 2 cyl, roulante et restaurée avec papiers belge + pièces moteur diverses. 2500€. Devigne j-1 0490/525430.

**Yamaha FS1** complète en pièce à restaurer (tournante avant démontage).

Prix fixe de 500€. A voir à 4km de Spa. Contact Benoit Michel 0499/41.22.09

Pour **SAROLEA** A4 militaire

2 fontes métal et feu arrière en parfait état.

2 protections latérales.  
1 protection bas moteur en métal.  
Philippe Decat : email felix.thecat@skynet.be

Tour d'établi entre pointe 50cm pouvant fileter. 500€  
Table moto hydraulique marque **VHM** 300€  
Foreuse sur colonne 120€  
Touret à polir et accessoires 380V tri 2 vitesses 100€  
Raymond Wijzen tel 04/ 358.64.17

Moteur **FN m70**, 1 moteur **FN m71** militaire, 1pot échappement **FN m70**, 1garde boue arrière, 2roues à talons complètes avec freins pour **FN Sahara**. Et quelques autres pièces.  
Contact Père Yvon 0474/985523.

**SAROLEA** 350CC LATERALE de 1938 (voir photos) Cette moto a été complètement démontée, sablée et revêtue d'antirouille. Elle est prête à peindre. Beaucoup de pièces fournies en plus : 2 cadres, diverses tôleries refabriquées, 4 jantes, .....) Toutes les pièces sont rangées dans des boîtes et répertoriées. Prix souhaité : 3000€ visible en région de Liège Valère PESSOTTO 0475/90 41 93  
photos sur le site NOUVEAU PRIX SOUHAITE : 2650€

**PANNONIA** 250cc pièce à vendre, fourche et roue avant, petit prix.  
**DOLLAR** 350cc CG Belge, roule très bien, dans son jus d'origine.  
Roland Mignolet 0476/ 957696 (2)

Vends 2 fontes (sacoques en cuir) reprises **Art Gillet Real Leather** : 30x26x14 cm 25 LTR neuves toujours emballées.  
Renseignements : J. Vincent tél. 0473967081 (2)

**SOLEX S3800 IMPEX (Roland-Garros)** produit à 150 exemplaires **1998**  
Renseignements : Hardenne Claire clairehardenne@gmail.com ou 0475/715.050. (1)

**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. (3)

**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. (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 (2)

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

Renseignements : laurence.boussiron@akeonet.com (2)



Cherche roue arrière et échappement si possible complet, pour Dkw ou ifa 125cc 1er modèle. Contact père Yvon 0474/985523.

Cherche couvercle triangulaire pour la distribution d'un moteur JAP 680 en "V", avec console pour le magdyn avant, entre moteur et roue avant. Si désiré, un couvercle avec console côté moteur, magdyn en 90° est à échanger/ vendre. Aussi carter complet sera intéressant.  
Heinz Rövenich heinz-roevenich@web.de 087/ 659.701

Cherche renseignements et historique pour ma moto **GILLET BELGICA 250cc** 1 ère mise en circulation 22/10/1957, dernière immatriculation en 1969 au nom de José HAREN de Boirs. Je l'ai trouvée ce début mars en Hollande en configuration « cross » et envisage de lui rendre son aspect d'origine.

Michel KERSTEN - 0498 / 80 16 30 - michel.kersten@scarlet.be

Cherche vélo **FN** à cardan  
Eddy Grenier fa303951@skynet.be ou 0495/ 757.220

Cherche des pièces pour ma **SAROLEA T6** : réservoir, un feu arrière, des manettes–levier de guidon.  
ben54@underdog-vw.com

Cherche un carter bas pour une **FN M70**, malheureusement le carter du bas est trop fissuré pour être refait donc je cherche un carter bas avec la grosse pompe à huile, merci d'avance. Photos sur le site.  
Clément Sœur peugeotxps39@gmail.com

Cherche flasque de tambour de frein arrière (**PRANAF**) ou roue complète ou moyeu pour une **SAROLEA MONTANA 200**, modèle monté sur amortisseur ressort. Photos sur le site.  
Thierry Herman (lecorse) 0497/606601.

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 33 782 251 392

Cherche moteur **JLO** 250cc même bloquer voir rien que le bas-moteur  
Greer Christian 0476/ 655.294. Ou chris99983@gmail.com

Cherche un carter primaire tôle pour **SAROLEA** 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 : 495-99 40 24 – Mail : jeanpolmathieu@hotmail.com.

Cherche Moto parfait état.  
**MATCHLESS – AJS – BSA – SAROLEA**  
Dormal Pierre : 0498/901.437.

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 - 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 ou tel 087/ 31 44 36

## alendrier du mois

27/04	1 <sup>er</sup> foire de la moto de la Reid	0471/ 614.970
27/04	Broemmerbeurs Gildenhuis-Moretusburg Hoboken	0475/ 232.074
<b>27&amp;28/04</b>	<b>Bourse de Stafford organisation VMCB</b>	<b>0470/ 856.146</b>
27&28/04	Salon Moto Pecquencourt	+33 32.786.14.51
28/04	Les blouses blanches HMRC	087/ 679.961
<b>28/04</b>	<b>Pré 40 à St-Hubert</b>	<b>!!!! ANNULE !!!!!</b>
01/05	Mobyboute ancêtres 50cc pré 1985	0475/ 604.249
01/05	Rallye des Castillons Quaregnon	0476/ 860.163
01/05	Rallye de printemps dans le Lunévillois	baudin.family@wanadoo.fr
04&05/05	Libramont Oldtimer Bourse	www.oldtimer-libramont.be
04/05	Houtlandroute (pré 1975)	0497/ 138.151
<b>05/05</b>	<b>Balade des Petits Cubes</b>	<b>0495/ 777.521-0486/ 948.909</b>
05/05	Treffen der Zuiderkempen OMCH	014/ 548.117
08/09 &10/05	Minitrip HMRC	0477/ 877.009
11/05	expo moto rétro + bourse+ vente Florennes	0497/ 54 55 69-0497/ 29 53 67
12/05	MARCHE BASTOGNE MARCHE	0498/ 315.338
17-18-19/05	42 <sup>ème</sup> Balade des vieux clous Merville	micheldesmet2000@yahoo.fr
<b>17/05</b>	<b>ASSEMBLEE GENERAL VMCB</b>	<b>0470 856.145</b>
17-18-19/05	Tour du Calvados	02/ 31.96.90.04
19/05	Balade surprise 1	0477/ 877.009
26/05	Balade de Schilde pré 65	0477/ 277.372
<b>26/05</b>	<b>La Condruzienne</b>	<b>0476/ 948.215</b>
26/05	Randonnée international Molsheim	00352/ 6019. 355

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

[INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE](mailto: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

**TOUTS LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION**

**CARRELAGES • QUINCAILLERIE • BOIS**

**BRICOLAGE • PEINTURE**

*Des fondations aux finitions*

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



## **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



***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

