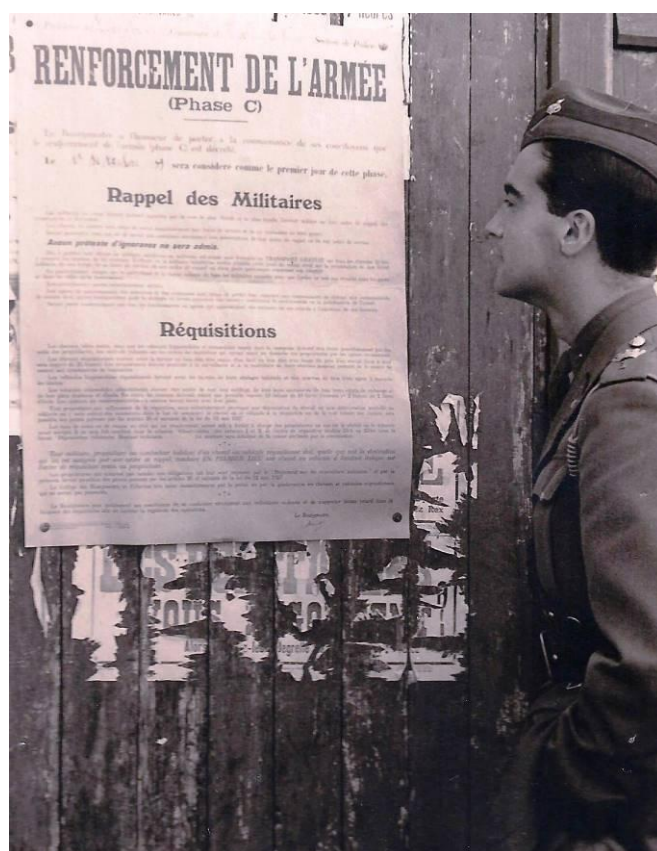




PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

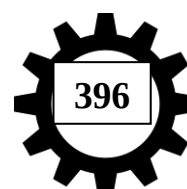


La motorisation de l'armée belge



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

Mai 2020





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 3770 Val-Meer	0475/84 14 47 president@vmcb.org
Vice-Président	Philippot Eddy	
Trésorier	Rue de l'Arbre Croix 272 4460 Horion-Hozemont	0475 80 09 08 eddy.philippot.vmcb@gmail.com
Secrétaire	Vandermersch Ann Chaussée de Tongres 645 4452 Wihogne	04 224 28 79 0496 14 84 69 (soir uniquement) info@vmcb.org

Responsables de la revue

Leroy Philippe Ronheuville 35 4570 Marchin	085 21 14 57 0495 77 75 21 pady1er@gmail.com
Mignolet Roland Chaussée de Tongres 645 4452 Wihogne	04 278 32 50 (journée) 04 224 28 79 (soir) atmospherecuir@yahoo.fr

Administrateurs

Beaufays Jean-Pierre Chemin des Crêtes 116 4130 Esneux	0477 20 51 00 jpbeaufays@skynet.be
Deneve Michel Rue Bruyères Caton 33 1390 Grez-Doiceau	010 84 06 77 0497 52 71 01 mich.deneve@skynet.be
Grenier Eddy Rue Large Ruelle 20 4470 Saint-Georges	0495 75 72 20 motofn91@gmail.com
Lange Philippe Rue de Lens St Servais 5 4254 Ligny	0496 23 14 41 phil.lange@skynet.be

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

Chers Amis,

Sans beaucoup de surprise, suite au Conseil National de Sécurité, notre première Ministre a annoncé lors de la conférence de presse la prolongation de la période de confinement, pour l'heure, jusqu'au 03 mai. Vous n'avez certainement pas manqué le paragraphe traitant de l'interdiction des événements de masse jusqu'fin août. Si la définition d'activité de masse est encore à clarifier, Liège Métropole étend déjà le principe à tout événement public (jusque fin juin pour l'instant). Il devient maintenant de plus en plus évident que l'année motocycliste 2020 sera bien maigre. Toutes nos activités sont au point mort jusqu'à nouvel ordre : bye-bye Val-Dieu, petits cubes, Herstaliennne, Condruziennne,... « wait and see » comme dirait nos amis d'outre-Manche.

Qu'à cela ne tienne, l'enjeu est bien plus important !
Le confinement n'a jamais eu pour objectif de stopper le COVID19, mais bien d'éviter la saturation du milieu hospitalier en étalant les admissions afin d'assurer à chacun la possibilité de profiter des soins appropriés en cas de contamination. Et c'est bien cela que l'on doit protéger. Imaginer le désarroi face à un hôpital ne pouvant accueillir l'un de nos proches en détresse respiratoire, faute de place ou de matériel.
Dès lors, même si parfois certaines mesures peuvent paraître inadaptées ou incohérentes il en va du bien de Tous.
Réjouissons-nous d'avoir l'opportunité de médire sur les mesures de confinement, en regard de ceux étendus sur le ventre dont la vie ne tient plus qu'à un fil, ou encore ceux n'ayant presque plus de revenus se demandant comment survivre durant la crise,...
Dès lors, que les vélos éclectiques puissent rouler et pas les motards (pour le récréatif), semblent fort bien peu de chose à comparer.

Si la période n'est pas propice aux balades en ancienne, elle prolonge par contre la période de remise en état de nos belles habituellement attribuée aux périodes hivernale. Certains d'entre nous sont contraints de rester à la maison ne travaillant pas dans un secteur crucial (ou ne permettant pas la distanciation minimum) ou en retraite. Aussi, si le temps peut paraître long, bien des activités de maintenances préventive ou corrective peuvent être entreprises. Après les conventionnels vidanges et entretiens de la chaîne, on peut s'attaquer à plus lourd, telle que les suspensions ayant pris du jeu au fil des années (typiquement les axes de fourches parallélogrammes, ou bagues de bras oscillant). Généralement, on repousse sans cesse ce type de travail, tant il demande un démontage conséquent, et la réalisation de pièces. Ici, plus d'excuse permise, les jardins pouvant rivaliser avec Versailles après ces premières semaines de confinement, on peut donc y aller. J'imagine même que les prochaines balades pourront s'effectuer sans camion balais tant les machines seront impeccables ☺.
Je vous recommande par ailleurs le visionnage des vidéos de Francis Fievet sur la remise en route après l'hiver (dont voici un lien : <https://www.youtube.com/watch?v=esxG85IPWGs>)

En cette période toute particulière, Messieurs Jean-Pierre Goffin de Vieux-Genappe et Jean-françois Naveau de Ragnies sont venus rejoindre le club. En espérant les rencontrer prochainement lorsque la situation le permettra, nous leur souhaitons la bienvenue.

*LENAERTS Eric,
Président.*

ans nos familles

C'est avec beaucoup de peine que nous avons appris les décès de :

Victor Mercenier

Ce 09 avril à l'âge de 88 ans. Il était membre du VMCB jusqu'en 2015. Il a roulé plusieurs années avec une petite Saroléa puis, l'âge venant, avait opté pour une moto contemporaine. Il faisait partie du groupe Joseph Colin et roulait à Ayeneux, Cerexhe et les activités de HMRC.

Nous présentons toutes nos condoléances à la famille et aux proches.

Et

Guillaume Nullens

Ce 02 avril à l'âge de 89 ans. Il fût président du HMRC quelques années et membre du VMCB jusqu'en 2017. Il faisait également partie des compagnons de route de Joseph Colin. Nous présentons toutes nos condoléances à la famille et aux proches.



a vie du club

Salut les copains,

Tout d'abord j'espère que toutes et tous vous allez bien et que ce virus ne vous a pas atteint, soyez prudent et prenez soin de vous.

Sinon pas grand-chose à se mettre sous la dent en ce moment. Pas de balade, pas de promenade avec nos vieilles (motos), rien à lire dans les invitations, pas de calendrier au moment d'écrire cette bafouille. Toujours pas d'éclaircissement pour la fin du confinement tout comme la couleur du ciel en ce lundi de Pâques, mais il y a malgré toutes ces mauvaises nouvelles un point positif, c'est que nous avons le temps de préparer ou de restaurer nos machines. En effet, si la levée du confinement se fait pour les grandes vacances, les quelques balades prévues en cette fin d'année risquent fort d'avoir du succès et je le pense seront toutes très appréciées, alors soyons fin prêt...

Je vous fais la poignée de main virtuelle en attendant de meilleurs jours.

Amicalement, Philippe Leroy

Bye Bye Condruzienne

Bernard de Harlez

Billet d'amour

Ce titre, bien sûr, pour parodier le billet d'humeur de notre ami JPB.

En prélude à cette histoire d'amour, en septembre 2004 suite à une petite annonce dans Moto 80, je mets le pied à l'étrier en faisant l'acquisition de ma fidèle Triumph Speed Twin de 1963. Après un hiver de restauration complète, je suis prêt à prendre la route.

En mai 2005, donc, je participe à ma première sortie avec ma belle et prend part à la balade de mon ami Jean-Pierre Devresse, célébrant le 100^{ème} anniversaire de l'Exposition Universelle de Liège, qui nous emmène au Parc de la Boverie pour le centenaire de l'Exposition Universelle de Liège avant d'aller jusque Werbomont au Don Diego pour le repas de midi. La moto n'est pas au mieux de sa forme mais le plaisir est grand. J'ai l'occasion de rencontrer beaucoup de personnes très sympathiques roulant sur de super motos. Un nouveau monde s'est ouvert à moi.

Guère d'autres sorties en 2005 car je dois faire face à de gros problèmes d'allumage. Ceux-ci réglés à l'automne, je décide de reprendre le flambeau de Jean-Pierre.

Et c'est ainsi que le 14 mai 2006, la 1^{ère} Condruzienne a lieu au départ de Boncelles et repas de midi Au Petit Train à Hamois. Une belle réussite saluée par les participants.

Voilà donc qui me mène tout naturellement à organiser une 2^{ème} édition. Elle aura lieu le 6 mai 2007. Même lieu de départ, même endroit pour midi.

Le 20 avril 2008, on embarque pour la 3^{ème} édition. Déménagement à Poulseur pour le départ, toujours Le Petit Train à midi.

En 2009, le 26 avril, on se retrouve encore à Poulseur pour aller jusque Ciney aux Tables de Barcène, Hamois nous ayant fait comprendre qu'il nous faudrait enlever nos bottes et mettre des pantoufles pour manger sur la terrasse ! L'an dernier, nos bottes auraient laissé des traces de graisse sur la terrasse ! On rêve !

Le 25 avril 2010, nous traçons notre route depuis Poulseur pour s'arrêter manger à Spontin. Moment de frayeur pour l'organisation : une semaine, avant, le restaurateur qui devait nous accueillir, me fait savoir que ce ne sera pas possible (je cherche toujours la vraie raison). Coup de bol, de l'autre côté de la rue, à peu près en face, se trouve Le Cheval Blanc qui est d'accord de nous accueillir. Ouf !

Au soir de cette 5^{ème} édition, beaucoup de discussions par revue du Club interposée concernant l'âge des motos acceptées m'amènent à rendre le tablier avec tristesse.

Cinq années passent et l'envie d'organiser me reprend en 2015. Ce seront donc 5 éditions de la Provencienne, organisées dans le Sud de la France. Mais là n'est pas le sujet.

En 2017, la Condruzienne me manque, malgré la France, et le Club accepte d'élargir la fourchette d'âge des motos. Je décide donc de relancer une 6^{ème} édition, à mener en parallèle avec la Provence. Ce sera donc toujours le départ de Poulseur pour manger à midi aux Fond d'Ahinvaux à Yvoir.

2018 nous emmènera à Hun-Anhée où, malheureusement, le repas ne fut pas vraiment de la meilleure veine. Longueurs, plats pas toujours très chauds, ... Endroit à oublier.

Nous voici en 2019, jour d'élections. Le départ sera décalé (au grand plaisir de certains participants) et le kilométrage réduit pour manger à midi à Marche-en Famenne. L'après-midi se fera comme d'habitude.

Pourquoi donc tout cet historique ? Pour une raison toute simple : vu ma nouvelle vie en France (et des retours au pays de maximum une semaine) ainsi qu'un voyage au Lake District programmé en mai, je ne peux pas organiser ce qui aurait dû être la 9^{ème} édition de la Condruzienne.

Fin 2019, j'ai donc fait part de ma décision à notre cher président Éric. Celui-ci est très vite revenu vers moi en me proposant, pour ne pas risquer de perdre le nom, de confier l'organisation de cette édition à 2020 à d'autres membres. Libre à moi de revenir en 2021 ou plus tard si l'envie m'en prenait.

C'est donc avec joie que je cède les rennes de "mon bébé" aux Eddie's, Grenier et Philippet. De tout cœur, je leur souhaite une très bonne réussite pour ce 24 mai que vous voudrez bien marquer en rouge dans vos agendas. J'espère qu'ils auront du bon temps, une belle participation et un minimum de problèmes comme ce fut presque toujours le cas pour les huit éditions que j'ai organisées. Je ne manquerai pas de me tenir informé de son bon déroulement.

Après ces longues considérations, je vous dis (peut-être) à l'année prochaine. Bonnes balades.

PS : malheureusement, depuis la date de rédaction de cet article, les événements bien difficiles que tout le monde connaît nous sont tombés dessus. Donc, annulation de la 6^{ème} Provencienne et très probable du Lake District. J'espère sincèrement que le Condruzienne pourra avoir lieu.

Soyez prudents et portez-vous bien !

es articles du mois

1. LA MOTORISATION DE L'ARMÉE BELGE

Texte Charles Gillet

Illustration Etienne Durieux

La période de confinement actuelle qui voit l'annulation de toutes nos sorties, remet en cause les manifestations prévues pour le 80^e anniversaire de la campagne de mai 40. Si l'on parle plus souvent de la Libération et de la bataille des Ardennes, il ne faudrait tout de même pas oublier nos 15.000 braves tombés au Champ d'Honneur, nos 50.000 blessés ou estropiés (souvent à vie !) et plus de 100.000 prisonniers de guerre qui ont moisie 5 années en Allemagne.

De grandes manifestations avaient été prévues tant à Haut-le Wastia (B) qu'à Montcornet (F). Le VMCB avait fait sa part de travail de mémoire en prévoyant une sortie à Lantin, Loncin et Eben-Emael. Hélas, ce fichu virus asiatique a tout mis par terre !

Il m'a donc été demandé, en ces temps de pénurie, de rafraîchir la mémoire des plus jeunes d'entre-nous sur cette fameuse motorisation de l'Armée Belge. Si nous connaissons tous plus ou moins bien les motos militaires de notre pays (FN, GILLET et SAROLEA) bien peu connaissent les événements qui ont amené à cette fameuse motorisation. Il ne s'agit donc pas pour moi d'énumérer les diverses motos civiles ou militaires, motos que

vous connaissez tous. Ce sont les événements qui les ont amenés qui nous intéresseront aujourd'hui.

Pour cela il faut remonter au début du 20^e siècle. Vers 1905, l'Armée Belge fait ses manœuvres annuelles. De jeunes officiers sportifs, ont dans le privé, quelques motos. Ils en parlent naturellement à leurs supérieurs, voyant en ce nouveau moyen de locomotion une opportunité toute militaire. Les motos alors utilisées sont pour la majorité des FN 4cylindres. L'EMGA (1) reconnaît l'utilité de ces engins mais reste assez « froid » aux innovations : le cheval est roi !. De plus il est une reconnaissance de « classe » par rapport à ces engins bruyants et fumants. Enfin le cheval peut, en temps de guerre, se contenter de manger dans les prairies, tandis que ces engins ont besoin d'essence « nauséabonde » (sic) et difficile à trouver. Sans négliger l'usage de la moto, il faut reconnaître qu'en ce début de siècle, les lieux de ravitaillement en essence étaient rares, et en temps de guerre cela compte ! Bref, l'idée n'était pas mauvaise mais reste dans les cartons. Néanmoins, des jeunes lieutenants comme M.M. NEEFS, DE NEEF et de KRAHE sont fermement décidés à faire aboutir leurs idées.

La guerre va leur donner raison. En effet, le 4 août 1914, l'Allemagne attaque la Belgique. Le quartier général de la 3^e Division d'Armée (Liège) est situé à proximité de l'église St Foy, dans une maison attenante à La Fonderie Royale des Canons dans le quartier St Léonard. Devant la soudaineté de l'attaque, nos 3 lieutenants y voient une opportunité sans précédent et, de leur propre chef, réunissent amis et connaissances, tous civils, pour se porter volontaires. Cette petite « unité (qui n'en est pas une en réalité, et n'a même pas d'uniforme spécifique) va rendre de grands services à l'Etat-Major. Elle est nommée « Compagnie d'Estafettes et de Reconnaissances ». Ce sera la première unité motorisée organiquement constituée de l'Armée Belge, dirigée par le lieutenant DE NEEF.

En reconnaissance, une plaque commémorative sera apposée sur cette maison (aujourd'hui rasée) le 30-4-1937.

Je pense qu'il est inutile de s'étendre ici sur les services inestimables que les motocyclistes ont rendus lors du 1^{er} conflit mondial. Toutes les armées en ont possédés.

Après la guerre, l'utilité des motocyclistes n'est plus contestée, mais ils restent toujours dans leur rôle d'estafettes, il n'est pas question de créer un Régiment « d'attaque » à motos.

La guerre a démontré aussi l'utilité du moteur sur le cheval sur un champ de bataille (par ex. l'usage de chars). D'autre part, les « années folles » voient la vulgarisation de l'automobile, et son corollaire : la multiplicité des points de ravitaillement en essence.

Le cheval vient donc de perdre un point !

L'EMGA, dirigé par le général GALLET, a une vue spécifique de l'utilisation de notre armée : comme celle-ci est petite (moins de 300.000 hommes), il est illusoire de vouloir défendre notre frontière de Maastricht à Arlon contre un envahisseur potentiel Allemand (on en sort !) ou Hollandais (n'oublions qu'à l'époque ils étaient nos ennemis 80 ans auparavant !) Bref, il est décidé de prendre la Meuse comme obstacle naturel et de s'y retrancher. En d'autres termes on « abandonnait » purement et simplement les provinces de Luxembourg, Liège et Namur (en partie). Ce point de vue militaire va perdurer jusqu'en 40 ! Le général NUYTEN, successeur de GALLET puis, avec un peu plus de souplesse, le général VANDERBERGEN.

Pour ce faire, les forts de 14 de la PFL et de la PFN (2) vont être réarmés (sauf ceux irrécupérables) et de nouveaux vont être construits : Aubin-Neufchâteau, Battice, Eben-Emael, Tancremont et même Sougné-Remouchamps (3) selon les enseignements de 14, sous l'égide de la Commission Militaire des Forts.

Mais un ministre va changer grandement la situation : la nomination d'Albert DEVEZE au poste de Ministre de la Défense Nationale. Ce vaillant capitaine de 14-18 va y rester plus de 5 années et a des idées bien précises de l'usage de notre Armée. Tout d'abord, il n'admet pas « d'abandonner » ainsi des parcelles de territoire. Pour lui, il faut repousser l'ennemi dès son entrée sur notre sol. Pour ce faire, il imagine la création d'unités de soldats « locaux » connaissant bien leur territoire et qui pourraient de la sorte créer des pertes sensibles à l'ennemi. Sans nous étaler sur le sujet, nous pouvons dire que les Chasseurs Ardennais étaient nés !. Il imagine même de les doter d'un uniforme spécifique, mais comme en Belgique on n'a pas souvent de l'argent (déjà !), non seulement on lui refuse cette création, mais aussi l'uniforme. Tenace, notre homme prend alors le 10° de Ligne qu'il rebaptise, fait une croix sur le nouvel uniforme mais, influencé par les Chasseurs Alpains français, parvient tout de même à les doter d'un béret (plus petit !) vert avec une hure de sanglier comme emblème. Au fil des ans, il va ainsi, petit à petit, créer 3 Régiments de Chasseurs Ardennais et 3 autres pour la relève (au seuil de la guerre). Tout au long de ces années, ce ne fut que « luttes intestines » entre lui et l'EMGA qui lui mettait sans cesse des bâtons dans les roues.

De ce fait, les motocyclistes ne restaient donc pas de simples estafettes, mais participaient activement à la défense. Il leur fallait donc des engins appropriés ! Et nous revoici avec la dualité cheval/moteur ! Mais les temps ont changé et si d'une part les moteurs ont grandement évolués, l'approvisionnement en essence n'est plus vraiment un problème en 1930 d'autre part. Néanmoins, les tenants du « moteur à crottin » arguent sa souplesse, sa facilité à évoluer dans les bois et surtout son silence (tout en gardant secrètement sa distinction de classe). Par contre, les « modernes » font valoir la rapidité, la mobilité et la puissance de feu.

Il faut donc réellement créer des engins susceptibles de répondre à ces exigences. C'est là que nos motos vont intervenir !!

Dans les années 30, c'est la crise. Les usines tournent au ralenti et les débouchés sont rares. Les ventes de motos chutent et bon nombre de petites usines ferment leurs portes. C'est donc tout naturellement que le MDN (4) se tourne vers les 3 grosses usines seules capables de fournir rapidement et en quantité de tels engins : FN, GILLET et SAROLEA. Pour eux, c'est la « poule aux œufs d'or », une reprise inespérée de l'activité et on se met au travail. Mais pour l'instant on ne dispose que de motos « civiles » impropres à un usage militaire. Qu'à cela ne tienne, ce sont ces motos « civiles » que l'on va, dans un premier temps, fournir à l'armée. Mais la Commission Militaire du Charroi ne va pas se laisser berner longtemps.

Elle exige rapidement des modifications structurelles pour augmenter la capacité de franchissement des motos. En quelques sorte l'on crée alors les premières motos « trial » avant la lettre : béquille spéciale, rehaussement de la garde au sol, phare plus puissant et réglable, surtout fiabilité du moteur et autonomie augmentée.

Mais Monsieur DEVEZE, veut plus que des motos, il veut augmenter considérablement la puissance de feu de ces équipages, et dès lors le side-car s'impose. Mais pas n'importe quel side. Il charge alors le Bureau du Charroi dirigé par un ingénieur compétent : le major Tellier de les déterminer.

La moto-side « idéal » aura un usage polyvalent : support-feu, ravitaillement, liaison. La moto devra supporter 2 hommes avec armes et le side un homme plus le matériel (munitions) soit un total de 440Kg utile. Le moteur devra avoir au moins 2 cylindres d'une puissance minimum de 20cv. Elle devra monter des rampes de 20%, s'arrêter et repartir avec toute sa charge. Il faudra donc prévoir une vitesse « courte » qui ne fasse pas chauffer le moteur lors de son usage et une vitesse d'au moins 80Km/h. Le poids total ne peut dépasser 800Kg et

pour tracter pareille masse surtout à basse vitesse il faut veiller à ce que l'effort ne soit pas trop important à la jante arrière sans quoi il y aurait bris de la pièce et patinage, c'est pourquoi la roue du side doit être, elle aussi, tractée ce qui diminue de moitié la charge sur la roue arrière de la moto. Il faut aussi prévoir une grande garde au sol, un fonctionnement silencieux et une protection efficace des organes vitaux. Ouf.....





C'est la FN qui répond en premier en fournissant une M86 de 500cc avec la roue du side motrice. Il s'agissait en réalité d'un simple pignon qui entraînait la roue du side en prenant son énergie sur la chaîne secondaire ! Cela pouvait « passer » mais dès que l'on demandait un effort prolongé ou conséquent cela « sautait ». Bref : refusé après essais, sans avenir.

Ici, petite parenthèse : vous connaissez tous nos 3 grandes marques. Vous savez qu'elles sont toutes dans la région de Herstal. Alors imaginez, devant ces promesses de contrats juteux, l'effervescence qui agitaient les bureaux d'études ! D'autant plus, et vous le savez, ces 3 usines ne sont distantes que d'un kilomètre environ et pour les essais il fallait sortir en cachette !! L'espionnage devait régner en maître et James Bond aurait été le roi ! Exigence de l'Etat-Major : conscient qu'un seul fabricant ne pourrait (et ne devait pas) fournir l'armée en side, celui-ci exige que si la moto est « propre » à chacun, le side lui, doit être identique. Simple question d'interchangeabilité et de facilité pour l'Intendance. La FN crée alors son fameux type 12 en utilisant un moteur prévu pour le « civil ». GILLET utilise les premiers plans d'un moteur de cyclecar qui avaient été rangés au placard dans les années 30'. SAROLEA peaufine ses motos solos alors qu'il étudie un tout nouveau moteur non encore construit sous la férule de son directeur Mr FAGARD.

Et c'est ainsi qu'en quelques mois (fébriles on l'imagine !) des nouvelles motos voient le jour et se présentent au Concours Militaire. La FN impressionne mais la GILLET, avec son moteur 2T 2 cylindres, est plus souple grâce à son grand volant moteur extérieur (qui par contre arrose copieusement son pilote lors de passage d'eau !!) mais est assez gourmande. Les 3 marques se partagent le « gâteau » : FN et GILLET livrent plus de side et moins de « solos » tandis que SAROLEA a toutes les autres solos. Mr FAGARD ronge son frein ! Ces concours militaires apportent une grande expérience aux usines : ce ne sont pas de grands avancements (ceux-là se décident dans les bureaux d'étude), mais des détails comme des renforcements de boulons, des poignées supplémentaires, des emplacements des bougies etc...

Et ainsi, d'année en année, à chaque concours militaire, les « modèles » ne changent pas mais évoluent favorablement en fiabilité. SAROLEA finira par présenter lui aussi un modèle side performant au concours de 1938.







Deux remarques : la première est que, sans preuve, je ne puis dire qu'il y a eu « entente » entre les constructeurs, mais le prix des équipages side est étrangement rapproché entre les marques. Voyez plutôt : FN : 12.820Fr ; GILLET : 13.040 et SAROLEA 12.945Fr. La seconde est, DE MON POINT DE VUE (j'insiste sur ce point) les 3 motos se valent avec des plus ou des moins dont on peut discuter sans fin, mais la GILLET a un grand avantage sur ses 2 concurrentes : son changement de vitesses au pied ! En effet, il permet au pilote de garder toute sa concentration lors de passages difficiles et de ne pas lâcher le guidon pour chercher sa vitesse !





Motorrijders van het 2^{de} Jagers te Paard met sidecar-
motoren Gillet type AB 38 van 750 cc.
(Verzameling : Tank Museum)

Motocyclistes du 2^{ème} Chasseurs à cheval avec motos
side-car Gillet type AB 38 de 750 cc.
(Collection : Tank Museum)

Avec ces Concours Militaires qui se déroulaient à Spa en présence d'armées étrangères (Françaises et Allemandes) notre industrie nationale se hissa en quelques années au sommet de ce type de machines. L'avenir allait prouver leur efficacité.

Il ne m'a pas été demandé ici de détailler tous les modèles militaires, solos ou sides, vous les connaissez comme moi, mais simplement d'évoquer le contexte dans lequel elles ont été créées.

Principalement affectés au Chasseurs Ardennais, les sides feront un travail extraordinaire, répondant à toutes les sollicitations de leur pilote.

En 1936, le roi Albert est mort (le 17-2-34) et c'est Léopold III qui est le chef des Armées.

N'ayant eu aucune fonction en 14-18, il n'est pas habitué à manœuvrer avec l'EMGA. Pour le conseiller, il prend à son service le général VAN OVERSTRAETEN, médaillé de 14-18, mais qui va exercer sur le souverain une emprise assez forte. Il sera d'ailleurs nommé (en cachette bien sûr : le vice-Roi !). Lui aussi est partisan de la défense de la Meuse et va, via le Roi, s'immiscer dans l'agencement de nos troupes (5).

Ainsi, après le traité de Locarno, il devient évident qu'un conflit européen se prépare. VAN OVERSTRATEN pousse alors le souverain à opter pour la neutralité à outrance. Les rapports militaires avec les Français et Anglais diminuent (général GAMELIN et GORT) et la neutralité a bien sauvé les Hollandais en 14, alors pourquoi pas nous ?

Mais le général VANDENBERGEN veille et maintient le cap. Les obstructions et préminages se poursuivent dans la province de Luxembourg. Plus de 800 seront construits, et malgré les bruits persistants qui ont couru après la guerre, ils sauteront TOUS, sauf 4 !! En février 40, durant la « drôle de guerre » un petit avion tombe sur le sol belge, à Maasmechelen, avec des documents secrets qui révèlent le plan d'invasion de la Belgique. Ainsi dévoilé, les belges pensent que Hitler va les changer : que nenni ! Des fausses alertes succèdent aux fausses alertes et lors de celle de février 40, après les affirmations de notre

attaché militaire à Berlin, le colonel GOETHALS, c'était « la bonne ». Le général VANDENBERGEN fait bloquer les routes du côté allemand et les ouvrent bien grandes du côté français !!! Ceci afin de leur permettre de venir nous soutenir ! Hélas, c'était une fausse alerte !!!

Cette « bavure » diplomatique qui met notre « neutralité » en fâcheuse posture lui coûtera son poste. Obligé de démissionner, il est remplacé début avril par le général MICHIELS avec comme second le général DEROUSSEAU (6).

MICHIELS n'aime pas VAN OVERSTRAETEN et envisage une autre stratégie.

Malheureusement son petit mois de commandement ne pourra pas faire changer les choses.

Le 10 mai c'est la guerre !

Et nos motos, aux mains des Eclaireurs Régimentaires et de nos Chasseurs Ardennais vont faire merveilles. Chaque général les veut, au point qu'ils changeront de commandement plus de 15 fois au cours de la campagne !

Honneurs à eux.

2. Les femmes au guidon 2

Jean-Pierre Beaufays

Bessie Stringfield, la femme noire qui parcourait l'Amérique raciste à moto

Dans les années 1930, malgré les lois Jim Crow prônant la ségrégation raciale et le poids de la Grande Dépression, celle que l'on surnommait « la reine motarde de Miami » trouvait la liberté sur la route.

Sa vie durant, elle a parcouru des routes poussiéreuses et désertes, répondant à l'appel de nouvelles aventures. La sensation de liberté qu'elle ressentait au guidon l'ont poussée à enfourcher sans arrêt sa fidèle Harley-Davidson.

Bessie Stringfield vivait sa vie comme bon lui semblait, c'est-à-dire en traversant les États-Unis seule à moto.

Née Bessie Beatrice White, elle est la fille de Maggie Cherry et James White, afro-américains, demeurant à Edenton, en Caroline du Nord.

Sa famille aurait émigré à Boston quand elle était encore jeune. Ses parents seraient morts alors qu'elle avait cinq ans et elle aurait été adoptée et élevée par une Irlandaise. Cette dernière lui offre sa première moto, une Indian Scout 1928 alors qu'elle a à peine 16 ans. Elle apprend seule à la piloter et commence à parcourir les USA à son guidon.

Il se dit qu'elle tirait un lieu à pile ou face sur la carte des États-Unis, puis se rendait seule à moto jusqu'au point indiqué. Les autoroutes n'existaient pas encore à l'époque, mais les routes non asphaltées, cahotiques et poussiéreuses ne la décourageaient pas.

En 1930, à l'âge de 19 ans, elle a déjà accompli 7 voyages de longue distance à travers les États-Unis au cours desquels elle a traversé 48 États. Un exploit qu'elle répétera huit fois dans sa vie

Elle délaisse ensuite sa fidèle Indian au profit d'une Harley-Davidson plus confortable et entreprend de visiter l'Europe, le Brésil, et Haïti.

Elle gagnait sa vie en effectuant des cascades à moto dans des spectacles de Kermesse.

Les gens étaient abasourdis de voir une femme noire à moto.

Dans les années 1930 et 1940, à cause des préjugés raciaux, Bessie n'était pas la bienvenue dans la majorité des motels et il lui arrivait souvent de dormir sur sa moto dans des stations-service ou, si la chance était de son côté, séjournait chez des familles noires qu'elle rencontrait sur son trajet.



En raison de son sexe, elle se voit parfois refuser des prix dans les courses sur piste plate auxquelles elle participait.

La culture américaine de la moto, alors en plein essor, était loin d'être inclusive. L'American Motorcycle Association, fondée en 1924, n'a ouvert ses portes aux membres noirs que dans les années 1950 Et même là, la plupart étaient des hommes.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, Bessie Stringfield est engagée par le gouvernement américain et rejoint l'armée. Elle y suit une formation rigoureuse

Un emblème militaire attaché à sa Harley-Davidson Knucklehead 61 CI bleue personnelle, elle a pour mission de transporter des plis confidentiels entre différentes bases américaines. Elle est la seule femme de son unité.

Au cours de ces quatre années de service pour l'armée, elle traverse huit fois les États-Unis. Elle est régulièrement victime de racisme pendant cette période.

Elle aurait même été délibérément renversée par un homme blanc en pick-up lors d'un voyage dans le Sud.



Plus tard, dans les années 1950, elle s'installe à Miami, achète une maison et suit une formation d'infirmière.

Ses premiers temps en Floride furent difficiles et elle se heurtait souvent à la police locale.

Lorsqu'elle tenta d'obtenir son permis de conduire à Miami, les policiers lui ont clairement fait savoir qu'ils n'étaient pas prêts à laisser une femme noire conduire une moto dans leur ville. Après plusieurs arrestations et suite au harcèlement que lui font subir les policiers, elle parvint à obtenir une rencontre avec leur capitaine. Il l'emmena dans un parc voisin et lui ordonna d'exécuter plusieurs exercices difficiles. Bien entendu, elle les a tous réussis avec beaucoup de facilité. « Depuis ce jour-là, je n'ai plus eu d'ennuis avec la police et j'ai obtenu mon permis de conduire », a-t-elle déclaré.

Elle suit ensuite une formation comme infirmière en continuant à participer à des courses locales et fonde le *Iron Horse Motorcycle Club*.

Son talent et ses extravagances dans les salons de moto attirent l'attention de la presse locale, ce qui lui vaut le surnom de « The Negro Motorcycle Queen ». Ce surnom devient plus tard « The Motorcycle Queen of Miami », un surnom qu'elle portera pour le reste de sa vie.

Même à l'âge de 70 ans, elle continuait de se rendre à l'église à moto.

Sa vie sentimentale ne fut pas aussi épanouie que sa vie aventureuse. Elle se marie et divorce six fois. Elle perd également trois bébés, nés de son mariage avec son premier mari. A la demande de son troisième mari Arthur Stringfield, elle garde son nom de famille sous lequel elle sera connue.

Bessie Stringfield est décédée en 1993 à l'âge de 82 ans suite à des complications liées à une hypertrophie du cœur, mais elle a roulé jusqu'à sa mort. Elle aurait dit à son médecin : « Si je ne roule plus, je ne vivrai pas longtemps. Donc je n'ai jamais arrêté. »

L'American Motorcycle Association a créé en son honneur le Bessie Stringfield Award décerné aux femmes motocyclistes d'exception

Dix ans seulement après que les femmes blanches ont obtenu le droit de vote, elle brisait les conventions en se forgeant l'image d'une femme noire indépendante.



illet d'humeur

Restons.....négatifs.

Jean-Pierre Beaufays

On m'a souvent reproché d'être négatif dans mes écrits.

Je serai donc positif en vous souhaitant à tous de rester négatifs.

A la contamination par ce fameux virus évidemment.

C'est bizarre comme en médecine ils font tout à l'envers. Pour les maladies quelles qu'elles soient, quand on est négatif, c'est bon et quand on est positif, c'est mauvais. Allez comprendre.

Combien n'y en a-t-il pas déjà eu qui sont revenus tout guillerets de chez leur oncologue en annonçant à leur conjoint que leur analyse était positive.....

Mais assez parlé de maladies sous peine d'imiter ma vieille matante Jeanne (paix à ses cendres) qui, comme beaucoup de sa génération, était capable de tenir toute une soirée avec ce seul sujet de conversation.

Comme beaucoup d'entre nous je suppose, puisque nous ne pouvons pas sortir nos belles (motos bien entendu), je passe plutôt mes journées à tenter de leur faire profiter de nécessaires réparations ou d'entretiens que j'avais jusqu'ici repoussés par manque de motivation.

J'ignore s'il en est de même pour vous mais autant je peux me passionner pour la restauration d'une moto qu'elle soit fraîchement acquise ou sortie du tas en attente de restauration, autant je déteste revenir sur une bécane terminée.

Surtout que, généralement, c'est souvent ce qui t'avait fait le plus fait chier lors de ta restauration qui foirera en premier lieu et que tu devras reprendre.

Ainsi, j'ai remis sur la table ma Harley-Davidson type J dont la magnéto m'avait lâchement lâché à Mussy-La -Ville lors du LNL 2012 ou 13 et qui était 'punie', confinée (elle aussi) dans mon sous-sol.

Mais ce n'est pas simple de 'mécaniquer' par les temps actuels.

Hormis le fait qu'on prenne de gros risques financiers en se déplaçant pour des raisons 'non urgentes', la plupart des commerces sont fermés et souvent le boulot entamé devra attendre la fin du con finement. S'il y en a un jour une...

Surtout que, n'étant pas capable ni outillé pour faire grand-chose moi-même à part le démontage et le remontage, je dois confier mes réparations à des copains habiles et bienveillants.

Certaines de ces réparations ont dues être remises aux calendes car balader une moto ou un moteur sur remorque ou dans une camionnette serait difficile à faire reconnaître en cas de contrôle comme voyage indispensable.

Mais cette situation a cependant quelques bons côtés :

Au placard les fastidieuses réunions de famille, les interminables parties de 'shopping' avec Bobonne, et les expositions horticoles.

A la faveur du confinement, notre VP a même eu le temps de terminer la mise au point de ma Gnome et Rhône qui allait bientôt fêter son troisième anniversaire à Horion-Hozémont.

Et il paraît qu'elle va bien. Merci Eddy.

Mais je ne peux pas encore l'essayer malgré mon impatience.

Car oserais-je prendre le risque d'aller la rechercher ?

Et malgré tout, en choisissant bien son itinéraire, un 'ami' comme on dit chez le psy, arrive encore à s'adonner sans trop de risques à sa balade à moto quasi quotidienne.

Il a ainsi tracé un parcours d'une quarantaine de kilomètres en privilégiant les petites routes et surtout en élaborant son itinéraire sans trop s'éloigner de son domicile mais en se ménageant la possibilité de se trouver une bonne excuse en fonction du lieu du contrôle.

Aller s'approvisionner en oeufs à la ferme, se rendre dans une grande surface ou en revenir, aller chercher des provisions chez sa fille pour éviter tout contact avec des étrangers, aller débrancher un chargeur de batterie à son atelier par crainte d'un incendie, aller à la banque, se rendre à un magasin spécialisé pour son épouse diabétique, etc....

Pour ce qui est de la grande surface, il est prudent de s'y arrêter chaque fois pour y acheter l'une ou l'autre denrée et se munir du ticket de caisse.

Suite à cette dernière précaution, mon 'ami' commence d'ailleurs à voir les boîtes d'aliments pour chats s'accumuler dans sa cave.

L'idéal est aussi de choisir l'heure 'de pointe' car la circulation est plus dense et les policiers que cette situation n'amuse pas non plus préféreront souvent supposer qu'il revient du boulot avant de l'arrêter.

Il est convaincu que ça lui tombera dessus un jour ou l'autre et qu'il devra lier 250 € à ses c. mais c'est le risque à courir.

Mais à qui fait-il du tort ?

Il démarre de son domicile seul, masqué par sa visière, ne s'arrête pas, ne rencontre personne, puis réintègre son domicile. Qui peut-il contaminer ou par qui peut-il l'être ?

Il n'y a aucun doute qu'il génère beaucoup moins de 'postillons' potentiellement porteurs du virus que les nombreux cyclistes qui sillonnent nos campagnes en toute impunité. Surtout quand ils sont essoufflés par l'effort.

Ce sont les marchands de vélos qui se frottent les mains devant cette recrudescence de pédaleurs.

D'autant que les vélos électriques sont également autorisés.

Et, comme le dit très bien notre VP, en quoi un moteur électrique à la place d'un thermique et une batterie au lieu d'un réservoir peuvent-ils générer moins de contamination ?

Mais il va bien entendu sans dire que je réproouve totalement la façon d'agir de mon ami et que je ne conseille à personne d'imiter cet incivique.....

Pourtant, quand on y pense, il aurait tort de s'en priver quand on voit que ces Messieurs Dames de RTL se paient une balade de 5 heures en hélico pour pouvoir narguer en toute impunité les malheureux cloués à leur domicile.

Et respectent-ils la 'distanciation sociale' dans leur cockpit ?

Patience. Nous pourrons peut-être un jour nous promener de nouveau et oublier ces temps difficiles..

Et, pour votre sécurité et celle des autres, n'oubliez pas de prendre exemple sur le personnage ci-dessous. Sortez masqués...



n f o r m a t i o n s

Bonjour à toutes et tous,

Au moment de rédiger cette revue vous n'êtes pas sans savoir que le pays est confronté aux mesures de restrictions due au Covid 19 et ce jusqu'au 3 mai, avec possibilité que ces restrictions soient prolongées. Dans ce cas de figure, il n'est pas aisé de vous assurer le maintien des activités pour ce mois d'avril voire plus. Cependant, nous vous informerons dès que ces

restrictions seront levées des activités maintenues ou reportées, vous ne trouverez donc pas d'invitations ni de calendrier dans cette revue.

Courage et patience à toutes et tous et prenez soin de vous.

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

Désireux de voir votre événement publié dans la revue du club...

Veillez envoyer les informations au minimum huit semaines avant la date de votre organisation. Ainsi que pour toutes vos annonces : vendre, recherche, manifestation, bourse, expo, toutes dates calendrier, envoyez uniquement à Philippe Leroy
pady1er@gmail.com ou 0495/ 777.521.

Merci de votre compréhension.

Amicalement Philippe Leroy.



vendre

Durée de publication de votre annonce « A vendre » dans 3 revues successives. Sans réaction du vendeur, l'annonce sera retirée : Cette mesure est suspendue temporairement !

Vend HONDA 125cc CBR de 2006 avec papiers et en ordre de marche, prix 1000€
Constant Collard Bovy tel 0475/ 285.608 (0)

A vendre pour 500 €: attelage Susuki GN avec papiers à remettre en route, avec chassis side MZ et panier Velorex, complètement en fibre de verre/ resine, même le fond, au lieu du PVC fragile. En plus: un moteur à arbre à cames usé, un bas- moteur, un bas- moteur DR 250 avec Kick, un cadre GN. L'attelage est muni d'une roue arrière 15' à rayons, convient pour des pneus 2CV par exemple, tient jusqu' 40.000 Km. Reservoir 14 litres, 4 points de fixations. En plus une partie- cycle GN sans moteur, avec papiers, et beaucoup de pièces, partiellement neuves.

Photos sur demande, heinz-roevenich@web.de (1)

Moto BMW R1200R Juin 2014. Premier propriétaire. Juste rodée. Etat neuf, splendide. 6700 km avec 2 coffres + 1 top ; pare-chocs; coupe-vent; poignées chauffantes; GPS; roues à rayons; ABS; alarme; échappement silencieux - pot catalytique; batterie neuve. L'entretien annuel a été effectué chez BMW en janvier 2020 11.500 euros
Pour tous renseignements : AF. Claassens : 0472 366 421 (1)

Vend moteur **FN M70** pour **Mototraction** avec carbu et magnéto équipé d'une turbine.

Père Yvon 0474/985523 Père Yvon@skynet.be (2)

Remorque 2 motos, 2 rails, excellent état, Essieu freiné ; MMA 750 kg Marque Costco, année 2015, Coffre de timon (770 x 350 x 370 mm), Roue jockey gonflable ; Antivol de timon, Plancher continu, Roue de secours Prix : 1800 € (à discuter), visible sur RDV
Contact : 0472 86 86 01 (2)

CZ modèle 476 de 1974 juste le cadre avec papiers moteur non bloqué plus de nombreuses pièces moteur plusieurs allumages (2 caisses à banane et une autre petite caisse) etc etc...à voir sur place le tout pour 200€ !!

Leroy Philippe 0495/777.521 ou pady1er@gmail.com. (2)

Vend

1. Remorque plateau 250 EUR
 2. Remorque monorail démontable. 250 EUR
 3. Side-car. **Vélorex** complet avec attaches très bon état 999.-EUR
- Pour tout renseignement tél. 0497.483274 Raymond Volders. (2)

Vends un **Garelli** type VIP 2 de 49 cc de cylindrée qui date de 1986. L'alésage est de 40 mm et la course de 39 mm. Il est en état de marche.

Patrick Hoffsummer 19 chemin de Pierreuchamps 4910 Theux 087 53 07 59 ; 0473 53 19 89
Photo sur le site (2)

Vend remorque moto fermée (travail propre) Pot d'échappement chrome pot d'échappement noir mat pour moto **TRIUMPH** bonneville et ou convient pour moto ancêtre pot de détente racing et pièce pour scooter pot d'origine pour scooter **kymco**
Dormal Pierre tel : 0498901437 (2)

Vend **NOVY 200cc** moteur Villiers, cause non utilisation. Entièrement restaurée conforme à l'origine, nouveau chrome, avec papier actuel.

1955. prix 1950€. Photos sur demande par mail. Roland Mignolet 0476/957696
atmospherecuir@yahoo.fr (3)

Vend vis platinées BREMI. Ref Noris n° 1703 et 1706.

Vend paire pot d'échappement **DKW NZ ou SB**, bon état d'origine. Diamètre tube 46mm.

Vend câble gainé avec embouts pour **DKW Hummel**.

Vend ressort de fourche neuf pour **Saroléa AS 350**.

Vend pneu neuf 2.50x19.

Photos de chaque article sur demande par mail. Roland Mignolet 0476/957696
atmospherecuir@yahoo.fr (3)

A vendre moto **Norton ES 2 500** mono année 1952

Bon état général, dans son jus. Essais à volonté, avec papiers belges en règle

Prix : 6000 euros. Gaston Jacquart Tel : 0496 92 01 81. (3)

Vend **Suzuki TS 50**. ER21. Année 1985. 1er propriétaire, en parfait état d'origine. Entretien fait. Batterie et chaîne neuve, part toute distance. 15782 km. Faire offre sérieuse.

Missoul gsm: 0499/418.698. En soirée. Email : jules.missoul@skynet.be (3) photo sur le site

Attaches side-car pour motos **Gillet**, gros modèles de 1949 à 1956. Très solide, 4 points de fixations, prix 90€, Pour 25€, port inclus, 2 soupapes neuves, avant destinées à être travaillées pour une **Saroléa** 350 "B": longueur totale 130mm, longueur tige 110, diamètre tige 9, diamètre siège cales 7, hauteur
Siège cales 6, distance début siège cales vers bout de tige 5, diamètre tête de soupape 42.
Photos sur demande par email3 heinz-roevenich@web.de (3)

herche

Pourriez-vous passer l'annonce suivante dans la revue : « J'aimerais être contacté par le membre qui m'a acheté un stock LVM. Stock Moto Revue à vendre. Alain Leclercq 0495/792817 »

Cherche rouleaux de démarrage pour moto sans démarreur – course
Tel : 0475-87.76.27 thierry.baele@skynet.be

Cherche moto enduro années 70 (genre Bultaco frontera ou Ossa Pionier/Désert) avec CG bon état
Roland Mignolet 0476/957696 atmospherecuir@yahoo.fr

Cherche amortisseurs bouteilles type **Gillet** estafette d'après-guerre.
LENAERTS Eric (0475 84 14 47 ou e.lenaerts@gmail.com)

Recherche cache droit (batterie) pour une Saroléa "Simoun" 250 cc, idem que la M 22 FN.
Musiaux Léon musiaux56@gmail.com 0494/14.82.28

Cherche toutes infos documentations revue technique sur les scooters de marque **AMI** marque Suisse.
Philippe Leroy 0495/ 777.521 ou pady1er@gmail.com

Cherche pièces Victoria KR 25 et KR35 Pionier 1938 à 1943.
Roland Mignolet 0476/957696 atmospherecuir@yahoo.fr

Cherche toutes pièces documentations, affiches, catalogues, essais des Maico (même tout-terrain) des années 50 et 60. Merci.
Philippe Leroy. 0495/777.521 ou pady1er@gmail.com

Cherche cyclomoteur Fn, mais aussi toutes pièces, dans n'importe quel état.
Eddy Grenier 0495/757220 fa303951@skynet.be

Cherche des infos sur des motos de marque (**ideal**) avec moteur **sachs** +ou- 1950
alainliegeois60@gmail.com

Cherche un interrupteur (switch) Lucas RS39 référence 31371.
Contact halewyck.michel@gmail.com

Recherche d'un membre qui pourrait m'aider à résoudre un problème électrique sur une **Velocette** MK2 200 ...Eric Vandenbroere 0473/24.07.20

Recherche **Sarolea** 500cc ou 600cc avant-guerre, restaurée ou, si possible roulante et en état convenable. Attend toutes propositions. Tel : 0478.95.87.10

Cherche des pièces pour ma **SAROLEA T6** : réservoir, un feu arrière, des manettes-levier de guidon.
ben54@underdog-vw.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 (Iecorse) 0497/606601.

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

Cherche un carter primaire tôle pour **SAROLEA** type 31R, 31S, ...
Zoek naar een primaire behuizing van plaatstaal voor Sarolée 31R, 31S,
Voir photos pour détails sur le site.
Contact : MATHIEU J-P – Téléphone : 495-99 40 24 – Mail : jeanpolmathieu@hotmail.com.

Cherche pièces ou VéloMOTEUR **PIAGIO** Vel-Fax
Walthère Pévée : tel 04/ 226.55.07 ou gsm 0478/ 822.593

Recherche de pièces pour scooters **HEINKEL** 175 -
Modèles 103A0 - 103A1 - 103A2.
Jacques Bonnamy (jacquesbonnamy@live.be - 068/55.21.53 ou 0488/11.52.52

Cherche pièces **SOCOVEL** électrique.
Contact : Jean Theunis 0485/362 801

Cherche pièces ou épave Lambretta modèle LI 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.
Vespary313@gmail.com ou tel 087/ 31 44 36

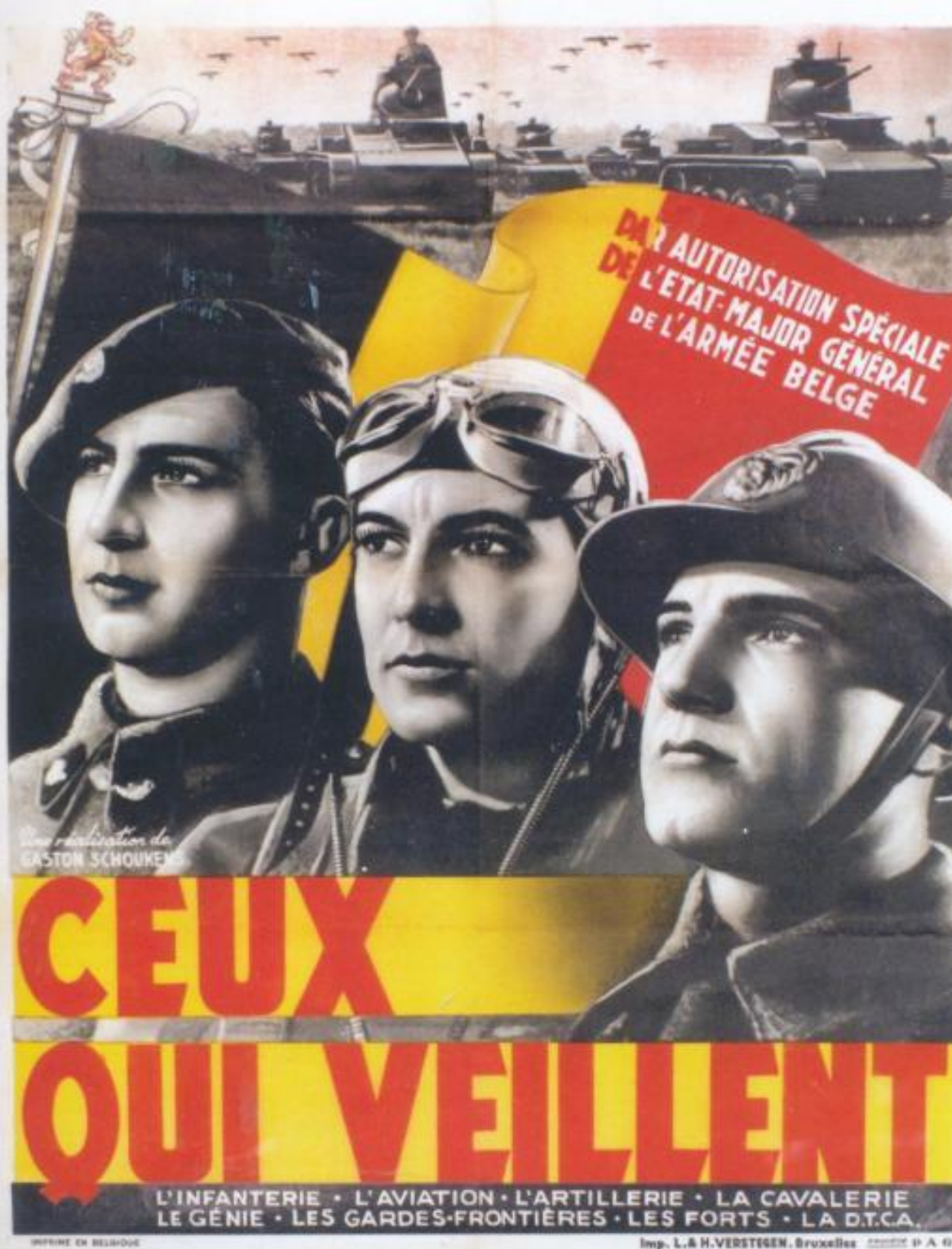
Cherche pour :
SOCOVEL 200cc 1955, roue arrière 19x300, pignon et frein du même côté (gauche), la fixation du câble compteur à droite.
SUZUKI Hayabusa : moteur 1300cc ou 1340cc ou pièces
SUZUKI RE5 : moteur ou pièces
VILLIERS : moteur 200cc boîte 4v.
JLO moteur 200cc ou 250cc 1 ou 2 cylindres et pochette joint moteur

Ghislain Van Eyck 016/472 042 après 19h00

alendrier du mois

Suspendu jusqu'à nouvel ordre !





Une réalisation de
GASTON SCHOUKENS

CEUX QUI VEILLENT

L'INFANTERIE • L'AVIATION • L'ARTILLERIE • LA CAVALERIE
LE GÉNIE • LES GARDES-FRONTIÈRES • LES FORTS • LA D.T.C.A.

IMPRIMERIE EN BELGIQUE

Imp. L. & H. VERSTEGEN, Bruxelles. Contour P. A. 6

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

Atmosphère
cuir



Roland Mignolet
 Selles
 Garnissage de side-car
 Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres
 4452 WIHOGNE

atmospherecuir@yahoo.fr
 04 278 32 50



TOITURE
SANTO
Père et Fils

Grand Rue, 52
 4870 TROOZ
 04/351 75 01
 0495/32 23 63

Gedimat

MATERIAUX & BRICOLAGE

Neubat

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

Gedimat

MATERIAUX & BRICOLAGE

Seron

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

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

Des fondations aux finitions

plus d'infos sur
WWW.GEDIMAT.BE



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 info@oritex.be

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

Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister