



bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Nos têtes, nos casques

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

BEHVA
Belgian Historic Vehicle Association

Mai 2021



VETERAN MOTO CLUB BELGE

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

Informations générales sur le club **0470/856 145** info@vmcb.org
Informations sur les assurances et l'immatriculation **0470/856 146** assurances@vmcb.org

Président: Lenaerts Eric
 Mielestraat 5 0475/84 14 47
 3770 Val-Meer president@vmcb.org

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

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

Responsables de la revue

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

Administrateurs

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

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

Heller Guy 0472 53 96 46
Rue Granfosse, 68 guy.heller@skynet.be
4130 Esneux

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

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

ditorial

Chers Amis,



3 pas en avant, 3 pas en arrière... Les JT et autres points presse relayant les mesures censées être anti-covid rythment maintenant notre quotidien depuis 1 an. L'art est difficile et la critique facile, mais force est de constater qu'elles ont eu des effets mitigés faisant mentir leurs prévisions d'impact sur la 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} vague, tout en limitant malgré tout la saturation des services de réanimation, ce qui reste le but ultime. L'arbre cachant la forêt, la saturation étant un facteur pour les prises de décisions, le nombre de places disponibles et un réinvestissement massif n'a guère évolué sur cette même année.

La première balade de l'année à Esneux a eu un succès non escompté et ce malgré une température « piquante ». Les Petits Cubes est le prochain rendez-vous, adapté aux restrictions du moment. A plus long terme, vous êtes nombreux à vous demander ce qu'il en sera du mythique Liège Nancy Liège. La situation est plus que compliquée. Un rallye n'étant pas une balade, son organisation ne s'improvise pas et les demandes d'autorisations de traversée du cortège devraient être envoyées en ce mois de mai. Il est fort à parier que les autorités locales seront très frileuses à octroyer les permissions. S'y ajoute, la problématique du logement avec les modifications de l'hôtel Ariane. Et enfin, l'autorisation de voyages récréatifs. Il est difficile d'être optimiste pour cette organisation, mais nous ne manquerons pas de vous tenir au courant de son évolution.

Le contrôle technique (CT) moto prévu dès le 01/01/22 est revenu à l'avant plan avec la manifestation de motards en nombre à Bruxelles. Le contrôle technique pour moto fait écho à une directive européenne visant la réduction des accidents impliquant des motos. Si l'objectif est louable, la mesure n'y répondra hypothétiquement que dans de très faibles proportions (« seuls » de 5 à 9% des accidents moto sont imputables à la technique). De façon générale, aucun lien ne peut être établi entre une réduction du nombre d'accidents et l'introduction du contrôle technique sur les motocycles : L'Espagne, l'Italie, la Suède ou la Slovaquie, qui ont introduit ces CT, ont même connu une augmentation du nombre de motards tués ces dernières années. La mesure de mitigation qu'est le CT doit faire l'objet d'une étude poussée afin de s'assurer qu'elle diminue effectivement le risque identifié ET qu'elle ne génère pas de risques supplémentaires inacceptables. Dans le cas contraire, la mesure de mitigation est inadéquate et doit être retirée. Sinon, elle sert un autre objectif que la sécurité routière (€€€\$\$\$).

Souhaitons la bienvenue à Messieurs Maxime Doucet de Monceau sur Sambre, Frédéric Maloir de Grâce-Hollogne, Jean-paul Martinelli de Seraing, René Opsomer de Eupen, Jean-marc Remacle de Embourg, Bernard Pierret de Milmort, Jean-pierre Schoonbroodt de Modave.

Prochaine réunion club en fonction de la réouverture des bars & cafés. Bonne lecture de la présente.

LENAERTS Eric,

Président.

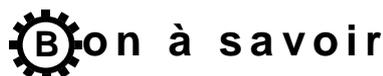
FORMULAIRE MUTUELLE

Certains d'entre vous me contacte afin d'en savoir plus. Certaines mutuelles (pas la Mutuelle Neutre) remboursent l'affiliation à un club sportif (Et oui, la moto ancienne est considérée par la plupart des mutuelles). Veuillez remplir préalablement votre formulaire, disponible sur leur site ou dans les bureaux régionaux. Envoyez-le par courrier postal au nom de Roland Mignolet à l'adresse du club. N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée pour le retour du formulaire complété. Merci !

DOCUMENTATION

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

La rédaction.



Allonger la durée de la sonnerie de votre GSM.

Si vous trouvez que votre gsm ou smartphone ne sonne pas assez longtemps avant de passer sur la messagerie, voici comment augmenter le temps de sonnerie jusque 30 secondes maximum avant de manquer un appel.

Commencez par former ce numéro ***#61#** et appeler.

Un message vous donnera un n° de téléphone et indiquera probablement la durée actuelle de la sonnerie.

Notez ce numéro de téléphone.

Puis formez le numéro : ****61*+** suivi immédiatement du numéro que vous avez copié (**32...**) suivi immédiatement de ***11*30#** (le 30 représente le nombre maximum de secondes désirées et vous pouvez donc remplacer le 30 par 25 20 15 10 ou 5)

Un exemple pour une sonnerie de 25 secondes chez Proximus ****61*+32475151516*11*25#**
(Mais Proximus il y a plusieurs numéros)

Si vous ne recevez pas de message de confirmation, appelez à nouveau le ***#61#** et vous verrez si le temps de sonnerie est bien modifié.

La procédure est en principe valable quelle que soit la marque du gsm ou l'opérateur.

Seul le numéro reçu est lié à votre opérateur.

Exemples particuliers. (Pour 30 secondes) sous réserve, non testés :

Orange ****61*5555**30#** ou ****61*+3249595555*11*30#**

Base ****61*+32486191933**30#** ou ****61*+32486191933*11*30#**

Scarlet ****61*+32475181851*11*30#**

Telenet ****61*+32468115550*11*30#**

Michel Bovy qui espère que cela sera utile à nombre d'entre vous.

article du mois

Nos têtes, nos casques

Michel Deneve

Dimanche passé j'ai sorti ma BMW R60/5 et ai rendu visite à mes petites-filles (huit ans). Je n'ai pas résisté à la tentation de rouler quelques centaines de mètres avec chacune d'elles à l'arrière ; les grands-pères comprendront ce plaisir intense que fut le mien.

Une chose m'a interloqué c'est leur réflexe de porter un casque (de vélo mais tout de même)

Et de là mon questionnement : depuis quand les motards ont-ils eu conscience du danger et du besoin de protéger leur boîte crânienne ?

En voici la courte histoire :

En 1914 un **physicien britannique nommé Eric Gardner** a commencé à traiter des patients blessés par des accidents de moto. En raison du grand nombre de patients qu'il avait, il eut l'idée de développer un casque pour protéger la tête des pilotes imprudents et a imposé le port du casque parmi les pilotes du TT de l'île de Man de 1914 ; casque plutôt destinés à empêcher leurs cheveux de les gêner qu'à protéger vraiment leur tête mais ce sont les ancêtres du casque moto que l'on connaît. **Ainsi, nous pouvons établir que les premiers casques et règles de port datent de 1914.**

À la suite de la mort accidentelle de l'officier et écrivain britannique Thomas Edward Lawrence (plus connu sous le nom de Lawrence D'Arabie) survenue le 13 mars 1935, en Brought superior, le neurochirurgien Hugh William Bell Cairns, qui lui avait porté assistance en vain, conclut que s'il avait porté un casque, le célèbre militaire britannique aurait pu avoir la vie sauve.

Jusqu'en 1935, le casque de moto n'était pas entré dans l'usage car aucun médecin n'avait fait de lien entre l'absence de cette

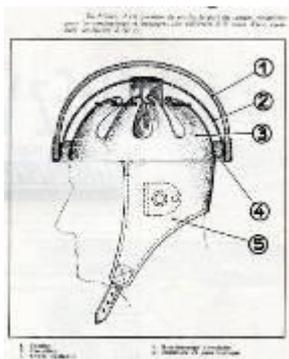


protection et les décès de motards et c'est l'action de ce médecin australien qui fera évoluer les mentalités.



Le D^r Cairns se lance dès lors dans l'étude des pratiques des motards de l'armée anglaise en 1941, tout en leur recommandant de porter cet équipement (les premiers casques étaient en liège recouvert de toile imperméable avec des couvre-oreilles en cuir

Les soldats de l'Armée Britannique acceptent alors de servir de cobayes. Ils jouent le jeu et portent une sorte de bonnet fait de cuir ou de liège avec un retour en tissu qui cache leurs oreilles.



Après plusieurs semaines d'expérimentation, on constate que le nombre de mort baisse considérablement. On peut le dire, le casque est né.

En 1946, le médecin publie une étude dans laquelle il certifie que les motards qui avaient suivi les recommandations en 1941, en portant un casque protecteur pour se déplacer à moto réduisaient significativement le risque de mort accidentelle. Mais ce n'est qu'une dizaine d'années plus tard, dans les années 50, qu'il deviendra plus résistant. La coque est désormais rigide et en forme de bol.

Pourquoi risquer votre vie !

puisque le **MOTORIST** vous offre

GRATUITEMENT

Un Casque Protecteur "MOTORIST"

A tout
acheteur
d'un
manteau
de cuir
de

250 fr.



A tout
acheteur
d'un
manteau
de cuir
de

250 fr.

Le Casque **MOTORIST** ne coûte que 59 fr.
2 casques pour 100 fr.

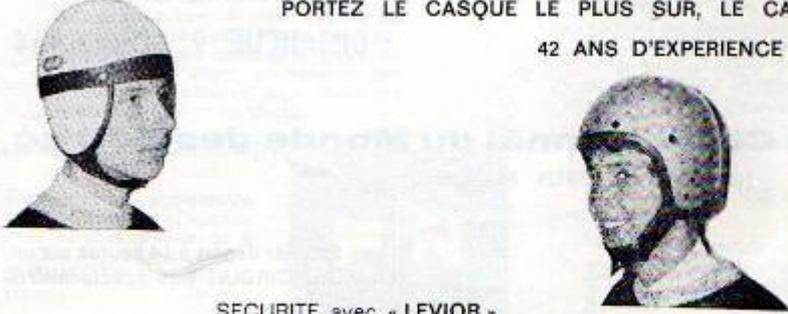


Quelques années plus tard, en 1953, Charles F. Lombard, chercheur pour la North American Air Force, brevète aux États-Unis le **premier casque de moto à structure moderne**: calotte rigide à l'extérieur et intérieurs rembourrés à l'intérieur. Le « Jet » est né.

NE RISQUEZ PLUS VOTRE VIE !

PORTEZ LE CASQUE LE PLUS SUR, LE CASQUE **LEVIOR**

42 ANS D'EXPERIENCE AU SERVICE DU MOTOCYCLISTE



CASQUE « LEVIOR »
agréé par l'Etat Belge
normes BENOR

SECURITE avec « LEVIOR »

S.P.R.L. J. MENTEN & Cie, 40, rue de Bloir, Tongres
Tél. (012) 314.83 - 332.90

L'un des pionniers en Europe était l'AGV italien. Fondée en 1947 par Gino Valenza à Amisano – d'où AGV – la compagnie a commencé par fabriquer des sièges de moto, puis s'est tournée vers des accessoires tels que des casques. Qui n'en a pas porté parmi nous ?

Une belle évolution mais cette forme ne permet de protéger que le haut du crâne des motards. Les recherches se poursuivent et c'est en 1964 que le premier casque intégral apparaît. C'est à la marque Bell qu'on le doit.



En 1967, **Giacomo Agostini** utilise pour la première fois dans un test officiel un casque de moto intégral AGV.

AGV et Bell se font concurrence pour un marché en plein essor.

C'est en 1968 que Bell a été la **première marque à commercialiser un casque intégral** avec le modèle Bell Star.

Ce n'est qu'en 1973 que les autorités britanniques, ainsi que celles d'autres pays européens, rendent obligatoire le port de casque de moto.



Conception et fabrication

Les chocs correspondent la plupart du temps à une collision. En effet, toute action mécanique changeant brutalement d'intensité est source de discontinuité d'accélération. Si le choc résulte d'une action de contact, alors les parties du corps loin de la zone de contact conservent leur vitesse initiale, selon le principe d'inertie. La zone de contact allant à une vitesse différente du reste du corps, nous sommes donc en présence d'une déformation localisée. Il en résulte la création d'une onde de compression qui va propager l'accélération jusqu'à ce que le corps soit de nouveau à l'équilibre, c'est-à-dire jusqu'à ce que tous les points aillent à la nouvelle vitesse.



Le casque protège la tête par l'absorption d'une partie plus ou moins importante de l'énergie cinétique de l'impact. Ces ondes de choc (onde de compression) déforment les "axones", fibres nerveuses par lesquelles transite l'influx nerveux et provoquent les lésions neurologiques. Plus la quantité d'énergie absorbée par la déformation ou par la destruction du casque est importante, mieux la tête aura été protégée. L'absorption d'énergie est assurée par cette destruction (partielle ou complète, visible ou non). Par conséquent tout casque doit être changé après un accident car sa capacité de protection sera diminuée.

La coque externe protège contre les risques de pénétration du casque par des objets pointus. En même temps, elle assure le glissement du casque sur les surfaces impactées d'une manière tangentielle. La coiffe interne composée de matériaux expansés (polystyrène, polypropylène ou autre) absorbe l'énergie de l'impact par écrasement. Le rembourrage interne en mousse légère et en tissu assure un contact confortable, une protection contre le froid, contre le bruit du moteur et des courants d'air.

Un casque, à l'achat, doit être serré, la mousse de garniture intérieure se tassant après les premières utilisations.

Toutefois il existe aujourd'hui des solutions alternatives avec l'introduction de l'utilisation des mousses à mémoire de forme (Givi et Shark) ou des mousses de joues dont l'épaisseur est ajustable par un système de pompe (Scorpion). En effet, la surface de contact de la mousse étant plus

importante, la pression nécessaire sur le visage pour la bonne tenue du casque devient moins importante. Cette garniture doit parfaitement épouser la morphologie du motard, et il est fortement déconseillé de prêter son casque (sauf avec les mousses à mémoire). C'est pour cette raison qu'il est également préconisé de changer le casque de manière régulière (quatre ou cinq ans en cas d'usage



régulier). En cas de choc (accident, chute, etc.), le casque doit impérativement être changé.

NORMES

C'est le règlement « E22 ». Ce dernier n'est pas, contrairement à une idée reçue, un règlement de l'Union européenne, mais un règlement de l'ONU de Genève, massivement adopté par tous les pays européens mais aussi de nombreux pays d'autres continents.



Prenez votre casque et vous trouverez :

- la lettre E suivie du code pays ayant accordé l'homologation (1 = Allemagne, 2 = France, 3 = Italie, 4 = Pays-Bas, 6 = Belgique etc.)
- un numéro d'homologation dont le début rappelle la norme en vigueur (amendement 4 pour 22-04 ou amendement 5 pour 22-05)
- l'adjonction d'une lettre permet de connaître le résultat d'un test de protection de la mâchoire auquel le casque a été soumis :
 - J pas de protection maxillaire (casques de type jet ou demi jet),
 - NP indique que le casque ne répond pas aux tests de protection de la mâchoire (casques modulables),
 - P garantit une protection maxillaire intégrale (casques intégraux),
 - J/P indique la double homologation jet et intégral ;
- un numéro de série de production.

Poids

Le poids du casque dépend d'abord de son modèle. Les casques « jet » sont les plus légers (autour de 1 kg) et les intégraux sont les plus lourds (par exemple 1,65 kg en taille XL)

INFRACTION :

Dans l'Union Européenne, le défaut de port de casque fait partie des infractions pouvant être échangées entre les pays membres dans le cadre de la Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité

LES MODELES Bol – Jet – Integral – cross etc...





Bol

Il ne couvre que le haut du crâne. Les modèles neufs ne peuvent plus être utilisés sur route ouverte, ne répondant pas aux exigences minimum d'homologation. Les adeptes des motos anciennes ou rétro, principaux utilisateurs de ce genre de casque, se tournent donc vers des modèles anciens homologués à leur époque ; ceci permet légalement de continuer à les utiliser. Le port de lunettes est indispensable.

Jet

C'est un casque léger et ouvert, qui coiffe les tempes en plus du sommet du crâne, mais qui n'offre pas ou peu de protection maxillo-faciale (l'avant du visage). Son poids est d'environ mille grammes, le champ visuel est élargi. Il peut être équipé d'une visière faciale. La dénomination « jet » reprend tous les casques dépourvus de mentonnière.

Intégral

En plus des modèles jet, il offre une protection faciale.

Modulable

Ce type de casque est hybride. Il allie les avantages du casque jet tout en offrant une protection faciale et un confort supplémentaire à vitesse élevée.

Cross

Casque offrant une protection faciale, sans visière, pouvant également être utilisé sur le domaine routier. Le port de lunettes est indispensable.

Transformable (ou modulaire)

Ce type de casque possède une mentonnière démontable.

LES VISIÈRES



Il y a visière et visière

Ce que l'on appelle communément « visière » doit être appelé « écran ». Techniquement une visière est la petite partie « casquette » pare soleil sur le front d'un casque jet ou cross et pas la protection transparente devant les yeux.

Les écrans d'origine de la plupart des casques sont en polycarbonate incolore, le règlement E2204, en vigueur dans de nombreux pays, n'autorisant pas les transmissions de lumière dont le filtrage est inférieur à 50 %. Des écrans teintés « iridium » (réfléchissants et d'apparence métallique) permettant de se passer de lunettes de soleil peuvent être montés à la place mais sont en principe interdits

Depuis peu de temps il existe des écrans « photochromiques » qui ont l'avantage de supprimer l'écran escamotable solaire. L'écran photochromique, d'apparence claire, se fonce selon l'intensité lumineuse et plus précisément selon la quantité d'UV. Il est donc transparent par mauvais temps ou de nuit et se teinte automatiquement en environ quinze secondes par grand soleil.

SYSTÈME DE FERMETURE

Trois principaux types de fermetures existent :

- la boucle double D : composée de deux anneaux où une sangle passe dans les deux puis revient dans un seul afin de réaliser le blocage. La fermeture est optimale car le serrage est effectué à chaque utilisation. Ce système empêche le desserrage de la sangle. Ce mode de fermeture permet également un enfilage rapide du casque sans avoir à retirer la sangle des anneaux. C'est le système le plus efficace et le plus sûr. Il est le seul homologué en compétition ;
- la boucle à clips : semblable au principe d'une ceinture de sécurité, les deux brins de la sangle sont reliés par un mécanisme simple à manipuler et fiable. Si la longueur de la sangle est pré réglée, elle peut se desserrer avec le temps, compromettant ainsi le maintien du casque sur la tête si le réajustement n'est pas effectué ;
- le système micrométrique, également appelé « Micro lock », qui permet un ajustement parfait du serrage à chaque mise en place du casque grâce à un mécanisme à crémaillère.

Dans les années 1980, la marque GPA avait également commercialisé une gamme de casques baptisée « SJ » pour « sans jugulaire ». La mentonnière était articulée et venait en prise sous le menton pour assurer le maintien avant du casque. Ce concept a depuis été abandonné.

LES ACCESSOIRES

Moins visibles avec nos vieilles bécanes, de nombreux accessoires ont été développés :

- **Interphones**
 - Il existe différents systèmes permettant de communiquer entre pilote et passager. Les plus connus sont les systèmes électroniques par liaison filaire ou radio. Ils sont communément appelés Intercom.
 - **système audio et navigateur GPS.**
 - **systèmes acoustiques** fonctionnant un peu comme le stéthoscope d'un médecin.
 - **Systèmes anti-buée**
 - **Systèmes de ventilation**
 - **Feu-stop de casque**
 - **Dispositifs électroniques**
-

Le Casque Protective Electronique (CPE) est une mesure de système de transport intelligent (STI) visant à augmenter les standards de sécurité du transport à deux roues. Le CPE est un système technologique de connexion entre le véhicule et le casque. Le motocycliste peut démarrer le véhicule uniquement si le casque est correctement mis et attaché. Le casque est donc doté de détecteurs pour percevoir les courants électrostatiques et électromagnétiques, émis par le corps humain, afin de vérifier que la position de la tête dans la coque interne soit correcte. Le casque est également pourvu de détecteurs pour vérifier l'attachement correct de la jugulaire. Ces données sont envoyées à une boîte de raccordement placée sur le deux-roues qui empêche le démarrage dans le cas où le casque manque ou est mal utilisé.



Après ce j'espère qu'en mettant sous un œil différent.



bref



aperçu, votre casque, vous le verrez



Bonne route. Michel

 illet d'humeur

Jean-Pierre Beaufays

C'était un autre temps...

Comme il ne se passe plus rien ou presque concernant nos balades d'anciennes, force m'est une fois de plus de parler du bon vieux temps. Certains parmi nous ont encore en mémoire une période, maintenant révolue, où la convivialité était la qualité principale de ces agréables rencontres. A cette époque, il existait des endroits où il nous était permis de nous réunir, même très nombreux, de nous asseoir ou de nous accouder à un bar pour deviser gaiement autour d'un bon verre ou d'une bonne tasse, parfois très proches les uns des autres, et à visage découvert.

Ces endroits de délice avaient pour nom café, bistrot, bar, troquet, brasserie, pub, plus un nombre infini d'appellations trop longues à énumérer, qui désignaient sensiblement le même type d'établissement.

Nos balades, quelle inconscience, prévoyaient même des arrêts dans de tels endroits propices à l'infection et à la propagation de virus...

Quand on se rencontrait, on s'échangeait une poignée de mains. Sans gants. Il était même requis de retirer ces derniers par signe de politesse.

Avec les copines et dans certains cas les copains (on apprécie ou pas), on osait même rapprocher nos visages jusqu'à les effleurer, voire même exercer un léger mouvement de succion des lèvres.

Et, quelle horreur, tout ça sans masque !...On appelait ça un bisou.

Un repas était souvent prévu au cours de nos balades.

Mais pas, comme il se doit, dans un endroit découvert, largement aéré, parfois sous la pluie, assis sur notre moto ou sur une borne qui nous écrase les hémorroïdes, et de toute façon à distance respectueuse de nos voisins.

Nous ne jouissions pas du plaisir de déguster un sandwich ou un hamburger qui nous dégouline dans la barbe, en cherchant désespérément un endroit où déposer notre boisson sans que quelqu'un ne risque de shooter dedans.

Et même si c'est difficile à imaginer de nos jours, nous nous sustentions à l'abri, dans un endroit confortable, même parfois chauffé, assis à une table avec des copains, pour manger un bon repas dans une assiette et avec des couverts.

Ce genre de monstrueux nid à microbes s'appelait un restaurant.

Il nous arrive au cours d'une balade d'en apercevoir des vestiges le long de la route, fermés comme il se doit, certains abandonnés et presque en ruine, leur terrasse jonchée de tables et de chaises décrépites, leurs propriétaires contraints de déposer le bilan suite à la fermeture forcée de leur établissement.

Parfois, à notre désappointement, notre chemin était détourné suite à certaines manifestations. Carnavals, fêtes locales, brocantes, mariages, communions.....

Nous pestions alors contre les organisateurs de ces rassemblements qui nous envoyaient parfois en 'ballon' et nous causaient de grandes difficultés pour retrouver notre tracé.

Mais surtout : Quelle inconscience de leur part : Des rassemblements de plus de 4 personnes ! Côte à côte ! Sans masque !

Pire, nous pouvions même nous rendre librement à l'étranger pour y participer à des rallyes ou concentrations (mot depuis rayé du dictionnaire). Et qui se déroulaient parfois sur plusieurs jours.

Nous devons pour ce faire passer la nuit dans des logements. Hôtels, centres de vacances, tentes, caravanes.

Parfois à plusieurs dans une chambre ! Quel risque !

Et ces horribles apéros pendant lesquels de nombreuses de personnes non masquées se côtoyaient et promenaient leurs mains non gantées sur les bouteilles et les verres !

Il y avait également ce qu'on appelait des réunions.

Plusieurs personnes se rassemblaient dans un local pour discuter de la gestion d'une entreprise ou d'un club.

Ridicule et dangereux alors que la communication électronique, chacun chez soi, est tellement plus agréable et conviviale. Sans compter les économies de carburant que la suppression de ces déplacements inutiles permet de réaliser.

Excellent contre le 'réchauffement' climatique tellement sensible en ce début avril !

Difficile en ces temps reculés de participer incognito à un événement.

L'absence de masque vous faisait immédiatement reconnaître.

Impossible, en arrivant à un rassemblement de jouer au 'Qui es-tu ?'.

Seul inconvénient du port du masque : Les ventriloques vont devoir se recycler. Plus personne ne pourra plus reconnaître leur talent.

Bonne saison quand même.

     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  	<p>PNEUS COLLARD BOVY</p> <p>GROSSISTE EN PNEUS ET JANTES</p> <p>TOUTES MARQUES</p> <p>MOTO, VOITURE UTILITAIRE, AGRICOLE</p> <p><u>WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE</u></p> <p><u>INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE</u></p> <p>TEL : 087/228.884</p> <p>Réduction pour les membres du VMCB</p>
--	---

La vie du club

Esneux-Esneux 2021

Louis Varetto

C'est ce dimanche 21 mars 2021 qu'a eu lieu la balade destinée à remplacer le traditionnel Coup de kick de Val-Dieu. Un bel itinéraire nous a emmené du départ vers 13 heures à Esneux, à l'arrivée à Esneux après un parcours que l'on pouvait choisir soit court (112,8 km), soit plus long, avec une bonne partie commune. Nous sommes passés par Hody, Fraiture, Chanxhe, Lincé, Hotchamps, Jevoumont, Tiège, Spa, Winamplanche, Hayen et Méty. L'itinéraire a même pris un petit bout d'autoroute pour se rendre à l'arrêt graissage en plein air comme il se doit. Comme pour compenser, il y avait également quelques portions un peu "inadmissibles" comme les aime notre ami Jean-Pierre, contrairement à notre ami Michel qui fut "l'inventeur" de ce qualificatif lors d'une balade nocturne mémorable.

Au départ, une bonne vingtaine de motos. Quelques avant-guerre, celles des Bovy's : la DKW SB 500 conduite par Henri et le side Gillet conduit par Michel. Henri semble avoir retrouvé une certaine mobilité de la main gauche lui permettant d'utiliser l'embrayage à main. Malgré un problème de deuxième vitesse qui "saute" parfois sur la DKW, les deux motos rallièrent l'arrivée. Il y avait aussi la Scott de Vincent Surson, un modèle Tourer qui avionne en miaulant. J'ai aussi remarqué l'Ariel WNG 350 montée par Pavel Bale. Son père Thierry a fait une apparition remarquée au volant d'un engin à trois roues dont je n'ai pas eu le temps de déterminer la nature car je ne l'ai plus vu de toute l'après-midi.

Comme je n'avais pas prévu de faire ce compte-rendu vous me pardonneriez si j'oublie l'un ou l'autre. Je me souviens quand-même que j'y étais, au guidon de ma bonne à tout faire FN M22 de 1957.

Notre président a roulé sur sa Gillet 500 des années 50 tandis qu'un de ses copains avait, semble-t-il, emprunté sa petite deux-temps qui fit quelques caprices de démarrage.

Les classiques flat-twins BMW étaient évidemment présentes mais je ne sais plus qui roulait sur quoi, à part Jean-Pierre Beaufays qui nous avait prévenu dans un de ses articles que cette année, il ne sortirait que peu de motos, dont cette BMW noire. Didier Guns était aussi sur BMW, ayant délaissé sa Guzzi Airone.

Une moto peu courante était celle de Philippe Leroy, une belle Maïco 250.

Il y avait donc une majorité d'après-guerre et même une ou deux après-guerre... du golfe. Je ne citerai que celle de Louis Esser qui était avec Sadam. Sa monture, une Triumph (militaire irakienne civilisée ?) fut bien une arme de destruction massive, à vrai dire une arme d'autodestruction massive, apparemment un problème d'Imam (entendez par là un problème de sous-pape). Bon, OK, j'exagère un peu, mais c'est pour le fun.

Voilà pour ce compte-rendu improvisé d'une belle balade qui a fait fichtrement du bien en ces temps de Covid malgré le temps assez froid mais sec.

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

Oritex
TEXTILE • BRODERIE • SÉRIGRAPHIE

Etre vu, c'est être connu !

Votre partenaire en vêtements
publicitaires, sportifs
et professionnels.

**Broderies et sérigraphies réalisées
en nos ateliers.**

La qualité, le service, votre image et les
délais sont nos priorités

Eaux de nettoyage et de dégravage de
sérigraphies épurées avant rejet !

www.ortitex.be info@oritex.be

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

Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister

 **nformations**

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

Dès à présent, envoyez par mail votre annonce à atmospherecuir@yahoo.fr.

Philippe Leroy ayant de nouvelles fonctions, c'est Roland Mignolet, l'éditeur responsable qui s'occupera de collecter les annonces. N'oubliez pas lorsque la vente est faite ou la pièce trouvée de prévenir afin de retirer l'annonce. Merci !

nvitations

Le dimanche 02 mai Petits Cubes à Rendeux Haut

A ce jour, nous ne connaissons pas les mesures fixées par ce « cher gouvernement », mais ce qui est certain, c'est que la balade aura bien lieu !!!

Adresse : rue de la Golette, 14 6987 Rendeux-Haut

Accueil dès 9h00

Départ vers 10h00 d'une boucle de 50km au road-book par petits groupes (si possible). Retour au manège pour le pain-saucisse (A réserver).

Boucle de 50km l'après-midi au road-book par petits groupes (si possible).

Tickets repas (3.50€), boissons (2€) et tarte à réserver également (2.50€)

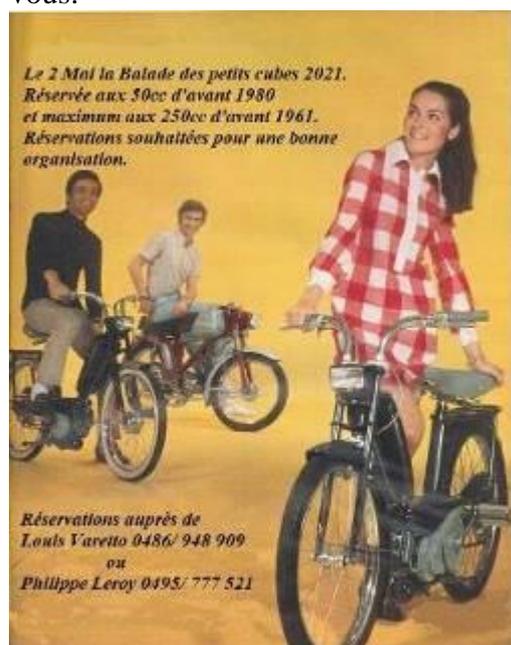
Clotûre des réservations le mercredi 28 avril auprès de Louis et de Philippe.

Véhicule balai prévu !

Une organisation du VMCB représentée par Louis Varetto et Philippe Leroy.

Conditions d'acceptation, voir l'affiche.

Comme d'habitude maintenant, n'oubliez pas votre masque et conservez les distances entre vous.



Le lundi 24 mai Les Tchapèles

Contact : Philippe Pier au 0477/427.787



Durée de publication de votre annonce « A vendre » dans 3 revues successives.

A vendre : TERROT FLG 1932 250cc complète et à restaurer, pas de papier. Photos sur demande jacquesivens@gmail.com. (1)

A vendre **DKW 250/2** de 1955, moto n'ayant fait que 100 kms depuis sa restauration il y a une petite dizaine d'années. Vilebrequin et cylindre/piston reconditionnés chez Stemler en Allemagne. Prix à débattre. Photos sur demande.

Matchless G80 1961, papiers belge, n'a plus roulé depuis 3 ans. Prix 4500€. Photos sur demande. Père Yvon 0474/985.523 (1)

Vend **NSU Fox**, 98cc, 4 temps, 1951, tournante, complète mais à restaurer. Papiers belge. 1400€,
Matchless G3LS, 350cc, 1963, en bon état, papiers belge, 3300€,
Gillet Milan, 300cc, 1956, en bon état, papiers belge, 4000€,
Honda CB750K2, 1975, en bon état, papiers belge, 8800€.
Edgard Rennertz 0473/917.648 (1)

Vend **HD Elètra Glide FLH** 1200cc de 1967 Pan Shovel , démarreur électrique +kick, boîte 4 vitesses, moto d'origine et non transformée. Prix : 17000 Euro. Saey Alex tel 0479/589.454 (2)

À vendre : **Velocette LE Mk3** 192cc du 05/07/1965 à finir de restaurer. Toutes les pièces sont présentes. Peinture gris/beige neuve. Moto à remonter. 2 pneus neufs, radiateur remis à neuf. Avec papiers belges. Ex moto de la police anglaise. Infos au 0495/92.60.66 ou vdelloye@hotmail.com. Prix : faire offre sur place. Région Eghezée (3)

A vendre **Moto Guzzi Le Mans 1979** en ordre de marche .tête de fourche Le Mans 1 carénage complet avec ses attaches pour le Mans 2. tel: 0472/780.776 marc.lepoudre@gmail.com (3)

Lot de pièces zundapp bella

1 moteur complet, 1 incomplet, 4 roues, réservoir, plusieurs moyeux av et ar, ainsi que diverses petites pièces de carrosserie. Photos disponibles Père Yvon 0474/985.523 (3)



Durée de publication de votre annonce « recherche » dans 9 revues successives.

Cherche : cyclomoteur FN PRINCESS ou FLANDRIA MAJESTIC ou KING, complète.
Envoyez-moi les photos si possible: jacquesivens@gmail.com Merci.

Cherche pour **Saroléa Atlantic**, des coussinets de tête de bielle ainsi que des coussinets de palier central de vilebrequin, neufs de préférence ou bien usagés. Eric Esser au 0496/089.016 ou sr2an@skynet.be

Cherche moteur **JAP 350 OHV** de 1938 Rudi Verbist rudi.verbist58@gmail.com 0497/278.230

Cherche une personne qui pourrait m'aider et m'expliquer le remontage d'un moteur **NSU type 101** 98cc 4temps et 4 vitesses de 1954. Surtout pour le calage de la distribution, ou un manuel d'atelier (même une copie). Merci d'avance Lucine Vasbinder de Marcinelle 0472/285.943

Cherche manuel utilisateur pour motos **Suzuki TU250X**. Une copie peut convenir.
Mail : Gillmer01@gmail.com Tél. 0494/583.530

Cherche pièces Jeep Willys 1944-45 0475/877.627 thierry.baele@skynet.be

Cherche documents et pièces pour **Horex Regina**.
Echange possible. nauwelaers.paul@gmail.com Tél. 0495/614.912

Cherche affiche **FN M86** (fond jaune) de l'imprimerie Benard SA à Liège.
Frank Istace 0477/47.83.44 - frankistace2@hotmail.fr

Cherche 2 silencieux pour **FN 175 type M22** luxe modele long tel 0496/188.044 Philippe Brahy

Cherche: Réservoir à essence pour Saroléa 38S6 (600 ohv). Fond creusé.
Possibilité d'échange avec le même pour 38T6 (600 'latérales'), fond plat ou un de 350 OHV. En bon état. Je serais déjà content d'en obtenir un en prêt comme modèle pour modifier le mien si je n'en trouve pas. Merci d'avance. Jean-Pierre Beaufays jpbeaufays@skynet.be 0477/205.100

Cherche 2 jantes chromées non restaurée 16 pouces 36 rayons. Roland Mignolet 0476/957.696
Cherche pour moto **FN 4 cylindres** modèle 1913-14: - un guidon (grand modèle sur la version 13-14)
OU un exemplaire pouvant être copié :- pot d'échappement (silencieux)-toutes autres pièces pour ce modèle Philippe Sone 0474/277.743 philippesonet@yahoo.fr

Cherche pour **FN M13**: garde chaîne même endommagé, boîte à outils, décompresseur (moteur) pour 450 grande culasse. Me contacter par e-mail da_dumont@hotmail.com ou Gsm: 0479/864.288.

Cherche **tôle émaillée FN** Eddy Grenier 0495/757.220

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

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

Merci pour lui. Jean-Pierre Beaufays 0477/205.100 jpbeaufays@skynet.be

Cherche : vilebrequin ou soies de vilebrequin pour **Matchless g3** modèle post 55 (de 56 à 61)
Mr Jean-Pierre Capel 0472/322.716 ou capelracing@gmail.com

Cherche un **piston** alésage entre 81 et 82 mm, diamètre d'axe maximum 22 mm, hauteur d'axe aux environs de 40 mm. Jean-Pierre Beaufays T. 0477/205.100, jpbeaufays@skynet.be

Cherche embrayage complet pour boîte de vitesses **Sturmey Archer** pour Sarolea type 23 de 1925.
Jonniaux Patrick. Tél. 0477/962.878. Email patrick-30@hotmail.be

Cherche Réservoir essence aluminium pour **TGM 125cc cross** à moteur HIRO refroidit par air du milieu des années 70. Contact père yvon 0474/985.523

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

Cherche rouleaux de démarrage pour moto sans démarreur – course
Tel : 0475/877.627 thierry.baele@skynet.be

Cherche toutes pièces documentations, affiches, catalogues, essais des **Maico Taifun**. Merci.
Philippe Leroy. 0495/777.521 ou pady1er@gmail.com

Cherche **cyclomoteur Fn**, mais aussi toutes pièces, dans n'importe quel état.
Eddy Grenier 0495/757.220 fa303951@skynet.be

alendrier du mois

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

02 mai	Petits cubes	0495/777.521
16 mai	Pré 40 à Wasmes-Audemetz-Briffoeil	annulé
24 mai	Les Tchapèles	0477/427.787
29 & 30 mai	Coupes Moto Légende	reportées aux 12 & 13 septembre



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

