



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



BSA Model 12 - 1924

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

Mars 2017





Compte : BE16 0015 8114 6274 GEBABEBB
VMCB asbl Chaussée de Tongres, 645 4452 Wihogne

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

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

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

Secrétaire: Vandermersch Ann 04 224 28 79
Rue du Stade 30 0496 14 84 69
4000 Rocourt annvandermersch@hotmail.com

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

Administrateurs:

Beaufays Jean-Pierre 04 388 10 37
Chemin des Crêtes 116 0477 20 51 00
4130 Esneux jpbeaufays@skynet.be

Dalem Jean-Christophe 087 26 92 04
Rue Grihanster 24
4870 Nessonvaux bsadalem@gmail.com

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

Lange Philippe
Rue de Lens St Servais 5 0496/23.14.41
4254 Ligney phil.lange@skynet.be

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

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

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

ditorial

Chers Amis,

C'est avec plaisir que nous souhaitons la bienvenue à Mr Philippe Pier de Waremme, Marc Renier de Lesve, Albert Donneaux de Beaufays, Jean-Marie Grégoire de Flémalle venus nous rejoindre ce mois.

L'Hibernamur, première sortie motocycliste de l'année, fut un succès. Même s'il est vrai qu'on n'y transpire pas vraiment, ce redémarrage de janvier, avec pour l'occasion des températures franchement négatives, permet aux purs et durs d'assouvir cette envie presque inexplicable d'enfourcher à tout prix une moto, trépignant dans le garage.

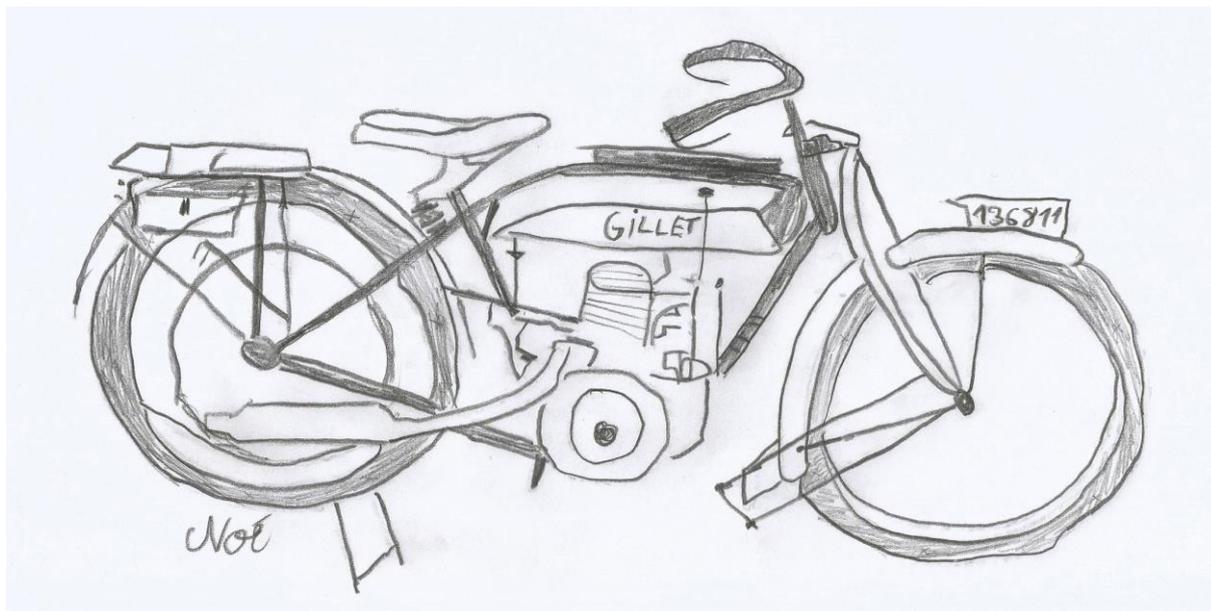
L'agenda des activités est bien rempli, les semaines s'enchaînent et il nous faut déjà petit à petit penser à notre assemblée générale prévue le 19 mai au musée. Aussi, si vous désirez mettre un point à son ordre du jour, veuillez le faire auprès de notre secrétaire avant le 14 avril afin que celui-ci paraisse, comme il se doit, dans la revue de mai précédant l'AG conjointement aux convocations.

Je fais appel aux écrivains en herbe afin qu'ils alimentent la revue de récits relatant les diverses sorties motocyclistes de l'année.

Prochaine réunion au musée le 17 mars à 19.30 au musée.

*LENAERTS Eric,
Président*

ans nos familles



Ce n'est pas le dessin d'une arche mais bien celui d'une jolie Gillet à transmission par courroie que nous envoie gentiment Noé le fils, âgé de 7 ans, de notre sympathique membre Benoît Minne de Tilly.

Ceci prouve si besoin est que, même les très jeunes peuvent s'intéresser à la moto ancienne. Dans la famille Minne, la relève est assurée.

Ca ne peut que nous réjouir et faire mentir les esprits chagrins qui pronostiquent que cette passion s'arrêtera avec notre génération.

Toutes nos félicitations à Noé pour ses indiscutables qualités d'illustrateur. Peut-être s'agit-il d'une vocation. L'avenir nous le dira.

Rappelons que ce modèle fut le premier conçu par la firme herstaliennaise et fut produit dans différentes versions de 1919 à 1927.

Il recevait un bloc moteur 2 temps d'abord de 300 puis rapidement de 350 cc.

Les premières 350 étaient équipées d'une culasse détachable en aluminium mais des problèmes d'étanchéité conduisirent le constructeur à en revenir aux cylindres borgnes.

Le dernier modèle produit était le type 'confort'. Il recevait des pneus 'ballons' et son cadre était inspiré du type 'Sport' à transmission par chaîne.

usée en péril

Objet: Patrimoine motocycliste en danger

Maurice Chapleur avait rassemblé une importante collection de motos dont vous trouverez une description sur son site: www.chapleur.org. Il avait fait le geste généreux de confier son trésor à la société pour aider à sa sauvegarde et le faire connaître.

C'est ainsi que cette fantastique collection avait trouvé une place dans la cité thermale d'Amnéville dans le nord de la France et fut classée trésor national.

Le VMCB y avait organisé en 2004 une visite dont vous trouverez quelques photos à partir de

notre site dans la galerie.

Les recettes du musée n'étant pas assez élevées du point de vue du maire d'Amnéville, cette collection a disparu des yeux du public et risque la dispersion, voire la disparition !!!

La mairie avait pourtant pris un engagement en son temps qu'elle se doit de tenir (ou de faire tenir). Elle n'a moralement pas le droit de se débarrasser à vil prix d'un tel engagement, qu'elle n'aurait, dans ce cas, pas dû accepter...

Afin que ce patrimoine soit maintenu en France et reste accessible au public, soutenez le fils de Marcel et les amateurs de motos anciennes et/ou exceptionnelles en signant la pétition suivante:

https://www.change.org/o/les_amis_de_la_collection_maurice_chapleur



La vie du club

Mon premier Hibernamur

Philippe Leroy

Pour commencer par le début, c'est toujours mieux me direz-vous, cela faisait déjà quelques années que j'avais envie d'y participer... Mais le froid aidant et le manque de préparation (remise en route après hivernage) de la machine et surtout du pilote, je n'avais pas encore franchi le pas, ce qui fût fait cette année.

La bourse de Marche m'y ayant aidé, j'avais donc pris un petit emplacement pour accompagner les copains et passer une bonne journée de reprise de notre passion, ce qui fût le cas, une bien belle journée et certaines rencontres toujours agréables, avec comme sujet de conversation pour certains « Vas-tu à Hibernamur ? Car il est grand temps de t'y inscrire » ce que je fis le lendemain, petit contact téléphonique avec Gaston, pour demander s'il n'était pas trop tard pour une inscription, communication bien sympathique ou Gaston me confirma qu'il était encore temps, inscription faite, ne restait plus qu'à me préparer ainsi que la Saroléa qui est la seule, pour ce début de saison qui soit encore sur pieds.

Soit dit en passant, bien belle bourse de Marche que je recommande à tous même si je suis persuadé que vous y avez déjà tous participé.

Revenons-en à nos moutons, moto prête, plein fait, huile, essence, batterie rechargée et replacée, mise en route, tout est ok... Reste à sortir la remorque du hangar.... Pfff avec 15/20 cm de neige au jardin, pas facile.... D'où petite réflexion «et pourquoi n'irais-je pas en moto jusqu'au point de départ ? ». Petit tour sur Google pour voir le trajet et les kilomètres, hum 29km aller, même chose retour, une balade d'environ 60km c'est bon, décision prise je me rendrai à Hibernamur en moto....

Le matin réveil à 7 heures, petit déj, enfiler quelques couches, flute avec les couches je sais plus mettre la veste moto, et bien tant pis, je mettrai une bête fraque (anorak) qui me sert pour la pratique de la pêche, 8h30 départ, une fois dehors v'la ti pas quelle ne veut plus démarrer.... Elle tousse, elle tousse mais rien pffffff, elle ne doit pas apprécier le froid, j'insiste et hop v'la qu'elle pète une bonne fois, je tiens un filet de gaz pour laisser chauffer un peu, départ, enfin le bonheur ... Pour quelques kilomètres seulement, car une fois arrivé dans la vallée et ayant emprunté la N90 le long de l'eau rive droite, mauvais choix, car à cette heure-là le soleil pourtant de la partie ne baigne pas encore ce versant de ses rayons salvateurs, résultat certains endroits donnaient moins 10/11 degrés, à une vitesse de croisière de 65/70 km/h, les dents jouaient les castagnettes, les doigts grattaient l'intérieur de la visière,

qui était en majorité ouverte (buée et non visibilité) pour enlever le givre qui s'y formait, les yeux qui se remplissaient de larmes et qui me donnaient la sensation de givrer aussi et c'est là que tu te dis « faut être complètement barjo tout de même..... »

Enfin arrivé à Marche-les-Dames sur le petit parking de la Féraugière où il y a déjà quelques copains Eddy P avec la Saro 600, Benoit M et la Sœur de ma Saro, Jean également avec la Saro, Eric et Pascale avec le side Gillet, Robert aussi en Saro, Pierre et sa Gillet, son pote et sa Jeanine CZ 175, et bien d'autres, petit café et croissant pour la route et hop en selle pour une belle balade d'environ 50 km plutôt sur le versant droit de la Meuse en remontant par le Samson, ensuite direction des hauts plateau du Condroz, passage par Solière (si ma mémère me lâchait à cet endroit, je n'avais pas beaucoup à pousser pour rentrer chez moi), s'en suivit la descente vers Huy ou Constant et Jean-Pierre s'étaient postés dans un tournant ou un ruisseau de glace traversait la chaussée merci à eux, retour le long de la vallée, quelques kilomètres sur la N90 vers Andenne et passage cette fois rive gauche direction Sclaigneaux, enfin retour à la Féraugière, nous avons eu le soleil toute la journée et de splendides paysages tout au long de cette balade.

Ensuite pour ceux qui connaissent, ce qui n'était pas mon cas, le traditionnel remontant/réchauffant breuvage que chacun avait pris soin d'emmener avec lui..... Autant vous dire que la Choucroute (excellente d'ailleurs) fût la bienvenue et pour ma part salvatrice..... Ponctuée de quelques blablabli blablabla avec Pierre, Paul et Jacques que l'on n'avait plus vu depuis 2016 accompagné bien entendu du traditionnel « Bonne année et bonne santé hein » et pour moi après un bon repas, quelques échanges de blablabli blablabla, l'heure de rentrer avait sonné, je me suis enfuis comme un voleur je l'avoue sinon j'y serais peut-être encore à l'heure où je vous écris ce récit Une bien belle expérience à refaire et cette fois je ne viendrai pas les mains vides.

Bonne saison à toutes et tous, qu'elle vous apporte joie, bonheur, santé et plein de balades et de trouvailles.

article du mois

Jean-Pierre Beaufays

Raleigh 7 hp 800 cc V twin modèle 12 1924

Bref historique de la marque

La firme Raleigh a été fondée en 1887 par Frank Bowden à Raleigh Street, Nottingham (Angleterre).

Ses premières productions furent des bicyclettes.

La marque devint rapidement une des plus importantes d'Europe.

Ils construisirent leurs premières motos en 1899.

C'était de simples bicyclettes sur lesquelles on avait installé un moteur de marque Schwan au-dessus de la roue avant à la manière des premières Werner.



Par la suite, des machines de construction plus classique furent fabriquées avec des moteurs monocylindriques.

Ils produisirent également dès 1903 quelques tricycles à moteur de 3 cv ½ à refroidissement liquide nommés 'Raleighette'.



La fabrication de motos s'arrêta ensuite en 1906 pour ne reprendre qu'en 1919.

Entretemps, la production de vélos s'amplifiait et Raleigh racheta en 1902 la marque Sturmey-Archer.

Ils produisirent à cette époque sous la marque Sturmey-Archer des moyeux arrière contenant un embrayage seul ou couplé à un système de démultiplication à 3 rapports.

De nombreuses marques comme Triumph ou Saroléa adoptèrent ce type de transmission.

Bowden mit également au point le système de commande par câble bien connu qui porte son nom.

Conçu au départ pour actionner les freins des vélos, ce mécanisme par câble souple coulissant dans une gaine rigide fut universellement utilisé et est encore largement d'application de nos jours.

La première moto sortie en 1919 recevait un bicylindre à plat longitudinal à soupapes latérales et à transmission par chaîne de 698 cc.



Fort coûteux à produire, ce modèle fut remplacé en 1924 par le 800 cc V twin dont question ici.

Conjointement aux bicylindres, plusieurs modèles de mono étaient également proposés.

Le catalogue de 1924 propose :

Modèle 2 : Mono 348 cc 2hp $\frac{3}{4}$ à soupapes latérales et transmission par courroie.

Modèle 3 : Idem à transmission par chaîne

Modèle 5S : Idem mais à mécanique plus poussée.

Modèle 7 : Mono 399 cc 3 hp à soupapes latérales étudié pour l'usage du sidecar.

Modèle 6A Sport: Mono 348 cc 2 hp $\frac{3}{4}$ à soupapes en tête.

Modèles 12 et 13: V twin 800 cc 7 hp à soupapes latérales.



Par la suite, des 498 cc à soupapes latérales et en tête furent également proposés ainsi que des 175 cc.

Conjointement aux motos, la firme produisait également sous la marque Sturmev-Archer des moteurs et des boîtes de vitesses à 2 ou 3 rapports qui ont été adoptés par de nombreux constructeurs.

On retrouve par exemple des moteurs Sturmev-Archer sur les Cotton et les Coventry Eagle en Angleterre, Automoto en France, La Mondiale en Belgique et Victoria en Allemagne.

Et on ne compte plus les marques comme Saroléa qui équipèrent leur production des années 20 de boîtes de vitesses Sturmev-Archer.

La marque s'essaya également en compétition à la fin des années 20 mais cessa sa production de motos en 1933.

Elle ne se consacra plus désormais qu'à la fabrication de bicyclettes sous les deux marques Raleigh et Sturmev-Archer et est encore en activité de nos jours.

Caractéristiques du modèle 12

(extraites du catalogue d'époque avec la naïveté et la truculence de circonstance).

Moteur :

Bicylindre, 7 hp, 798 cc. Alésage 76 mm Course 88 mm. Vilebrequin monté sur roulements à billes et à galets. Paliers sur roulements à billes. Grandes soupapes interchangeables actionnées par des poussoirs facilement réglables. Pignon de cames de construction simple et robuste constitué par 2 cames utilisées en conjonction avec des bascules efficaces. Le piston frontal

plonge dans un puits dans lequel toute l'huile est envoyée, assurant de la sorte la parfaite lubrification de ces éléments.

Lubrification :

Par pompe mécanique incorporée dans le couvercle de distribution.

Une pompe manuelle est ajoutée pour alimenter le carter dans le cas de vidange pour nettoyage ou en cas d'urgence.

La quantité d'huile fournie par la pompe mécanique peut être ajustée depuis la selle si besoin est. (Dans le cas d'un pilote acrobate. ndlr).

Allumage :

Magnéto à haute tension entraînée par une chaîne sous carter. Contrôlée depuis le guidon.

Bougies de la plus haute qualité.

Boîte de vitesses :

Sturmey-Archer à 3 vitesses. Kick starter. Embrayage commandé au guidon. Opérée par un levier placé de façon conventionnelle.

Transmission :

Par chaîne amplement protégée par des garde-chaîne facilement amovibles.

Amortisseur de transmission incorporé dans l'embrayage.

Chaîne primaire lubrifiée par un reniflard en provenance du carter moteur.

Réservoirs :

De conception spéciale les deux en un seul bloc.

Le réservoir à huile indépendant est incorporé dans le réservoir à essence avec un joint sur le dessus du réservoir. Tout risque de perte étant de ce fait incontestablement écarté.

Muni de larges bouchons et d'un filtre de remplissage dans le réservoir à essence.

Capacités : Essence 2 gallons ½. Huile ½ gallon.

NB : 1 gallon=4,546 litres.

Fourche avant :

Brampton 'Biflex' fournissant un mouvement horizontal aussi bien que vertical.

(Mais qui ne prémunit pas contre la perte de ses dents à la Hesbignonne).

Biellettes facilement ajustables pour rattraper le jeu.

Toutes les pièces en mouvement sont munies de graisseurs pour le système de graissage par pistolet 'Enots'.

Cadre :

De construction excessivement robuste. Constitué de tubes de la plus haute qualité et de grand diamètre.

Conçu pour tous les usages en solo ou sidecar.

Points d'attache pour le sidecar faisant partie intégrante du cadre.

Roues :

De 26 X 3 à jantes de profil plat de grand diamètre et avec de larges moyeux.

Une attention toute particulière a été accordée au démontage aisé de la roue arrière.

Repose pieds :

Revêtements de caoutchouc sur plateaux d'acier.

Protège jambes :

De forme élégante donnant au pilote une protection adéquate par tous les temps.
Une protection pour la magnéto est aussi fournie.

Pneus :

Dunlop Cord 26'' X 3 ''.

Freins :

Avant : Actionné à la main sur des poulies d'acier spéciales en V.

Arrière : par segments expansibles internes de diamètre exceptionnellement large (7'') et actionné par une pédale au talon.

Garde boue :

Avant : Largeur de 5''1/2. équipé de flasques latérales et d'une bavette anti-boue.

Arrière : Largeur 6''. Avec une large garde pour accès et démontage aisés de la roue arrière.

Porte bagages :

De construction tubulaire. Attaché directement à la fourche arrière.

Béquilles :

Les deux de construction tubulaire. L'arrière munie d'un clip à ressort.

Boîte à outils :

De grande capacité. Boulonnée au tube arrière du cadre.

Avec kit d'outillage complet.

Finition :

Email noir.

Filets rouge et or sur le réservoir.

Guidon et pièces usuelles solidement nickelées.

Prix : 68 £

La machine pouvait être livrée avec un sidecar.

L'ensemble s'appelait alors 'Modèle 13' et coûtait 90 £.

Le modèle 12 a été fabriqué de 1924 à 1927.

Les derniers exemplaires produits bénéficiaient d'un frein avant à tambour.

Assez inhabituel pour un V twin : Le moteur possède un volant extérieur.



Sur la route

Depuis quelques années, j'ai le grand plaisir de posséder une moto de ce type.

Malgré son état de semi-épave ambulante, cet engin, dont la partie cycle n'a jamais été restaurée mais plutôt progressivement rafistolée au cours de ses 93 années d'existence, fonctionne extrêmement bien et se montre d'un usage fort agréable.

Le 800 V twin est très souple et, ce qui ne gêne rien est très facile à mettre en route.

Cependant, et contrairement à ce que préconise le manuel d'atelier d'époque, pour en arriver à une mise en marche aisée et à un ralenti correct, j'ai dû régler l'avance minimum à 6 mm avant le point mort haut. Bizarre pour un 'latéral' mais ça fonctionne bien ainsi et sans aucun cognement.

Et pour obtenir un rendement routier maximum, je dois encore augmenter l'avance au moyen de la manette au guidon.

Sa puissance est alors très appréciable et elle ne faiblit pas en côte contrairement à l'Indian Scout de la même époque que j'ai beaucoup utilisée.

Sa vitesse de croisière se situe autour des 80 km/h.

Elle souffre évidemment de l'inconvénient de toutes les machines de son époque à savoir une partie cycle en inadéquation avec la puissance de sa mécanique.

La fourche Brampton 'Biflex' qui combine les systèmes d'une fourche à parallélogramme déformable et d'une fourche pendulaire, est très attrayante en théorie mais nettement moins convaincante à l'usage.



Sur les mauvais revêtements, heureusement très rares en Belgique, Les usagers se font copieusement secouer et la direction très incertaine rend le maintien d'une trajectoire assez aléatoire.

Pour un usage agréable, j'ai apporté quelques modifications à sa configuration originale.

Le guidon 'sport' très plat qui nécessitait un pilotage en apnée a été remplacé par un guidon de type 'sidecar' nettement plus agréable pour le dos et pour la respiration et rendant la moto plus maniable en courbe.

La roue avant a été équipée d'un frein à tambour beaucoup plus sécurisant que la poulie en tôle déformable.

Des pneus à tringles ont remplacé les foutus pneus à talons qui pétaient tout le temps.

La pédale de frein 'au talon', probablement bien adaptée à l'usage avec sidecar mais qui frottait par terre à la moindre prise d'angle a été déplacée pour être actionnée par la pointe du pied.

Mais que les puristes se rassurent. Les pièces d'origine sont soigneusement conservées dans mon garage et leur remise en place, pour une exposition par exemple, ne nécessiterait qu'environ une heure de travail.

illet d'humeur

Raides raids

Jean-Pierre Beaufays

Je tiens tout d'abord à remercier les nombreux copains qui m'ont présenté leurs bons vœux à la bourse de Marche.

On sentait que ces tous vœux étaient empreints d'une réelle sincérité et totalement dépourvus d'ironie.

Bien fait pour ma g.

Au souper 'choucroute' magistralement organisé par le copain Paul, la conversation s'est un moment orientée sur les grands raids comme cette année Bratislava.

Outre que ça m'ait incité à consulter le net pour m'informer sur cette ville dont j'avais déjà entendu parler, que j'imaginai bien être à l'est de l'Europe, mais que je ne pouvais situer exactement, j'ai une fois de plus été empreint d'une profonde admiration pour ces courageux qui s'engagent à parcourir pendant 9 jours plus de 300 kilomètres quotidiens sur des tape-cul d'avant guerre souvent équipés d'une selle Waïmicou et d'un guidon Waïmesreins.

Et le pire, c'est la hantise perpétuelle de la panne qui risque de foutre en l'air un voyage qui aurait du s'avérer une longue partie de plaisir.

Quand je pense au stress qui m'envahit chaque année avant de prendre le départ d'un simple Liège-Nancy-Liège, je n'ose imaginer l'état nerveux dans lequel je me trouverais si je devais m'engager à effectuer un aussi long périple l'oreille sans cesse aux aguets du moindre bruit suspect, du moindre raté de la mécanique, du moindre louvoisement qui pourrait ô horreur s'avérer être une crevaison.

Moi qui ai besoin d'un minimum de 8 heures de repos par nuit pour ne pas me retrouver comme une clicotte et ne pas risquer de m'endormir en selle, je me sens prêt à défaillir rien qu'à la perspective d'une horrible nuit passée accroupi en apnée à côté de ma machine pour tenter de rafistoler cette m. de mécanique afin qu'elle soit aléatoirement prête à repartir le lendemain.

Surtout que, si j'adore rouler, je suis pourvu de 2 mains gauches et la simple vue d'un outil me provoque d'insurmontables nausées.

Encore dernièrement, j'ai eu l'humiliation de voir notre Vice Président démonter en quelques secondes des roulements que j'avais tenté d'extraire sans succès pendant plus d'une heure.

N'ayant pas la chance d'avoir un frère jumeau féru de mécanique et mes moyens financiers ne me permettant malheureusement pas de m'adjoindre un mécanicien suiveur qui s'occuperait de ma moto pendant que je fais dodo, ce genre d'aventure ne sera jamais pour moi.

Messieurs, chapeau bas devant tant de courage et de persévérance.

En comparaison, je n'ai pu m'empêcher de sourire à la dernière réunion d'un club dont la plupart des membres s'intéressent préférentiellement aux bagnoles vieilles de 40 ans tout au plus.

Une balade de 100 kilomètres a du y être rabotée à 80 car les organisateurs craignaient que certains véhicules ne fussent pas capables de parcourir une distance aussi importante.

Comme le chantait Antoine, 'Laissez-moi rire hè hè hè !...';

La lecture des annonces parues dans notre dernière revue m'a fourni l'explication d'un phénomène bien connu dont j'ignorais l'origine.

Il s'agit des boîtes de vitesses qui 'chantent'.

Il y était question du pignon balladeur d'une FN M70.

C'est donc ce dernier qui prend plaisir à nous chanter la ballade.....Des gens heureux pouvons-nous espérer.....

Hier, comme la météo annonçait un temps sec et pas trop froid, je suis allé reconnaître à moto l'itinéraire du prochain coup de queue de Val Dick.

J'ai eu l'occasion d'y vérifier ce que j'avais déjà souvent constaté à savoir la vanité de tenter de sortir correctement son engin pour aller uriner quand on est équipé de sa tenue de motard hivernal.

Malgré tous les efforts qu'on peut déployer pour traverser les différentes couches, autant pisser directement dans son froc sans se livrer à de tels exercices. Il se trouvera toujours un rebord de pantalon ou un pan de veste pour intercepter notre jet et le résultat sera sensiblement le même.

Et ce sera toujours mieux que de le faire sur la tête des contrôleurs du Liège-Nancy-Liège.

Préparez bien vos motos.

Rompant à la tradition, le Coup de Kick nous emmènera cette année dans une direction peu conventionnelle pour cette première sortie.

Nous espérons vous y voir nombreux au guidon de nouvelles restaurations.

Bien à vous tous.



La vie du club

LED's Go

Jean-Pierre Vanséveren

Très souvent les membres du VMCB évoquent ou discutent de Led dans le but de remplacer ou non les ampoules type Edison.

Loin d'être un spécialiste, je peux néanmoins raconter ici quelques expériences.

Il sera aussi question d'ampoules halogènes pour moto ou pour votre lampadaire halogène du living.

Led signifie "Light Emitting Diode". Lorsque je parle de diode Led, il s'agit de l'élément de base en forme de bulbe. Parler de diode Led c'est utiliser deux fois le mot diode. Dans le commerce les Led se déclinent en ampoules ou en spots. Une visite en grande surface suffit pour nous éclairer sur la grande diversité régnant en ce domaine.

La Gillet TDM

Depuis que je possède une Gillet TDM, je cherchais un truc pour éclairer ou du moins être vu même en plein jour ou dans l'obscurité en rentrant du Liège-Nancy. La dynamo d'origine qui s'accroche au collecteur d'échappement est introuvable.

Feux AR: achat de diodes Led dans un magasin d'électronique (exemple Cotubex à Bruxelles ou Fissette à Liège).

2 diodes LED blanches, 3V en série soit 6 volts et alimentées par une pile sèche type Leclanché 4,5 Volts (valable aussi) ou petite batterie 6V. On peut aussi acheter directement des diodes LED rouges ou les récupérer sur des appareils.

Phare AV: j'ai tout essayé comme des lampes frontales de spéléologie, des lampes frontales pour bricoler "mains libres", je démonte le bidule en plaçant les diodes LED au milieu c-à-dire au foyer du réflecteur à l'aide de bouchon en caoutchouc de gros diamètre. J'étudie les trois positions de puissance et je les regroupe. Alimentation par une batterie 6V. Pas terrible.

Puis chez Cotubex, je découvre un spot LED de puissance (réflecteur conique muni de contacts et non soquet GU 10).

380 lumen et alimenté soit en 220V ou en 12V continu. J'achète en même temps une mini batterie gel de 12V.

Sur la TDM, le gros phare accepte ce dispositif et plus besoin de se tracasser pour le foyer, l'ampoule « spot » est complète. Cette fois alimentation en 12V par la mini batterie placée dans une des petites sacoques et 4 diodes LED rouges en série soit 12V pour le feu AR. Toujours placer une petite résistance sur le circuit des diodes Led. Sur des diodes Led récupérées, vous repérez facilement la borne + et – avec une pile de 3V. Pas d'erreur possible une diode Led correctement branchée « lumen » cas contraire rien. Sur la diode Led : le fil le plus long correspond au +, le plus court au -.

Saroléa « oiseau Bleu »

Toujours chez Cotubex (que je connais bien depuis mes 16ans à l'époque de montage Hifi et postes à transistors) je repère des ampoules halogènes en 6V, de 10W et de 20W.

Je vide le rayon pour constituer une réserve ou pour les copains.

De plus, je m'assure que l'article est suivi.

Ici, il s'agissait de la Sarolea "Oiseau bleu" première restauration au siècle dernier en 1993.

L'alternateur ne débite pas suffisamment car une bobine est défectueuse et avec une ampoule 6V 20/25W et le feu AR, il faut calculer au départ les km à parcourir de nuit sous peine de batterie vidée, la suite se passe de commentaires.

Solution : placer, en bricolant, un soquet céramique et l'halogène 6V 10W au "foyer" du réflecteur du mieux que l'on peut.

Pour le feu AR 2 diodes LED rouges en série avec la petite résistance et la nuit est à nous. Et je peux même klaxonner.

Balade de nuit

Evidemment il faut un éclairage correct. Souvent le réflecteur est défectueux, dépoli, jauni bref cra-cra.

Pour le phare de la FN XIII, j'ai placé un réflecteur plus petit provenant de récup de phare additionnel de Triumph moderne (verre cassé) et je le collais, avec quelques points de silicone-colle, dans le réflecteur. Ensuite placer, comme décrit plus haut, soquet et halogène 6V, 10W ou 20W si la génératrice débite correctement.

Un tel phare halogène « lumen » super dans la nuit et cette solution est réversible, mais l'idéal est de trouver un réflecteur en fin de vie et d'y coller un réflecteur plus petit valable avec l'ampoule halogène.

Éclairage du Road book

Une diode LED 3V alimentée par une pile posée sur le fond de la boîte. Entre le papier et la LED intercaler un plastique opalescent diffusant ou un papier calque type architecture de façon à diffuser au mieux la luminosité et la diminuer. Souvent l'éclairage est trop fort et éblouit le pilote.

Certains se connectent sur la batterie 6V, alors il faut 2 Led en série. Vérifier la luminosité dans la cave ou dans une grotte.

Motos équipées en 12V

Soit 12V d'origine ou suite à modifications (magdyno modifiée ou volant magnétique 12V remplaçant l'équipement 6V) Voir sur le Net, extérieurement la moto est pareil.

Evidemment, ici, les ampoules Led existent pour le feu AR (feu et stop). Remarquons qu'ici, vous pouvez remplacer l'ampoule par celle de réserve ; avec le bricolage diodes Led pour le feu AR, il faut réparer.

Phare AV: ampoule type Edison 12V ou halogène type voiture H4.

Eclairage domestique, etc

Ici, "at home" i tout existe dans le commerce. Le problème c'est le confort d'éclairage.

Il y a la quantité de lumière exprimée en lumen (lm) et la couleur de lumière exprimée en T° Kelvin (K).

On vend du blanc chaud à 3000K ou 3200K mais ce n'est pas confortable, il faut glisser vers 2700K.

Pensons à des luminaires anciens placés sur le bureau ou sur un meuble : vous liquidez les anciens soquets parfois encore en cuivre et anneau en céramique et vous les remplacez par des soquets ad hoc pour spots LED. Bien sûr : petit bricolage et parfois il faut inverser la position de l' » ampoule » ou accrocher le spot Led sur l'armature de l'abat-jour.

Sous l'abat-jour le miracle s'opère, on ne décèle rien et l'ampoule Edison de 60W ou 100W se mute en spot LED 220V, 480 lm et consomment 6 ou 7Wh . Étonnant 480 lumens correspondent environ à 50W type incandescence et cela éclaire vraiment bien. La couleur de lumière change grâce à l'abat-jour et 3000 ou 3200 k sont, dans ce cas, valable et confortable.

En ce qui concernent les Wh consommés, nous le savons tous, nous participons au développement soutenable (et pas durable car cela n'existe pas rien n'est durable). Bien sûr, il y a investissement et amortissement à envisager valablement.

Halogène sur pied

Le cas de l'halogène sur pied avec sa coupole orientable ou non, souvent utilisé en éclairage indirect est « médicalement » sérieux.

Sur Internet, on vend des d'équivalents en LED remplaçant le tube linéaire de 300W ou 500W, mais encombrement dépassant la coupole. Pas élégant du tout et la T° de couleur est trop froide.

Avant d'opérer le cas de cet halogène sur pied et de lui redonner vie, je me suis renseigné chez un grand spécialiste en éclairage domestique.

Ce praticien me déconseilla les équivalents Led (Type R7s 118 mm) soit trop dépassant la coupole soit peu fiable et à durée aléatoire. J'ai regardé chez ce professionnel plusieurs dizaines de luminaires sur pied type halogène et en Led.

Misère, en Led la couleur de lumière est en général trop froide. Mais pas toujours et un ou deux me plaisait : la puissance OK et le confort de lumière OK mais à quel prix 1200 jusqu'à 1600 euros !

Comme nous le savons tous, les recherches sont rapides dans le domaine et le nouveautés Led se succèdent dans le commerce.

Expérience récente : sur halogène sur pied de 500W, vider la coupole de son équipement et horreur je constate que les fils son quasi à nu en dehors des protections de câble. Cela chauffe sous la coupole.

Ne pas "virer" les fils menant jusqu'au variateur (dimmer), ils serviront pour tirer les nouveaux fils.

Dans la coupole : adapter 3 pattes en alu pour fixer les soquets céramique GU10. Ici, il faut 4 fils conducteurs au lieu des 3 d'origine, pour installer 3 spots Led.

Au sol, le variateur est remplacé par un petit boîtier muni de 3 interrupteurs poussoirs modèle simple et courant. On peut les enclencher avec le pied (délicatement évidemment).

En fin de bricolage les 3 "spots Led" ne se voit pas et vous obtenez 3 séquences d'intensité :

Une, deux ou trois spots LED 480 Lm et de 4,8W, 5W ou 7 W unitaire. Plus que surprenant de remplacer 500W du siècle dernier par environ 15W ou 20W. Bien mais choisissez 2700 K de T° de couleur.

Et cela "lume" étonnement bien et vous ne chauffez plus le plafond !

Si vous placez 4 spots Led de 480 ou 500 lumen chacun, T° couleur de 2700K, vous obtenez un bel éclairage. (Ici 5 fils et 4 interrupteurs et les fils sont de petites sections car l'ampérage est ridicule).

NB : la marque Elix est belge (c'est du belge avec la voix d'AlbertII) et Phillips on ne sait plus mais souvent made in China.

Les spots Led donnent de cônes de lumière exprimé en degrés, de 30°, 60° ou plus.

Cet article n'est pas exhaustif sur le sujet et vos expériences ou suggestions peuvent nous aider mutuellement.

nformation

25^{ème} Coupes Moto Légende Circuit Dijon-Prenois du 26 au 28 mai 2017

Pour cette édition 2017 des Coupes Moto Légende, le Vétéran Moto club Belge participera à cet évènement incontournable des passionnés et amateurs de motos anciennes de collection et de compétition des années 1900 à 1992.

Une bonne organisation de notre « Stand Club » sur ce site de Dijon-Prenois sera nécessaire.

Deux points importants: (2 solutions)

1. Inscriptions des membres intéressés pour venir et placer une moto en expo sur notre stand sans rouler sur le circuit :
 - Ces demandes d'inscriptions devront être envoyées à notre organisateur du VMCB Mr Dalem Jean-Christophe **avant le 17 Mars 2017** pour regrouper et compléter le « formulaire Club » de l'organisation des Coupes Moto légende et obtenir les entrées nécessaires.
 - Prix des entrées:
 - Bracelet 3 jours: 30€
 - Billets tarif réduit (carnet 10+2 entrées):220€
 - Réserve aux clubs, commande avant le 1 mai
 - Valables uniquement samedi et dimanche.
2. Inscriptions pour démonstrations sur le circuit :
 - Il sera nécessaire pour les intéressés de vous inscrire séparément (par vous-même) via le « formulaire d'inscription démonstrations » à télécharger sur le site de l'organisation Coupes Moto Légende 2017 suivant la catégorie choisie et cela **avant le 17 mars 2017.** (Voir règlement concernant contrôle technique des motos)
Un courrier vous sera adressé pour confirmation ou non de votre inscription selon les critères de sélection.
La liste des inscrits sera diffusée sur le site internet de l'organisation fin avril 2017.

Logistique du «Stand Club»

Il sera important de pouvoir compter sur chacun de nous pour organiser au mieux notre emplacement et trouver les divers ustensiles indispensables pour monter notre stand.

Il nous faudra trouver une tonnelle (Philippe Lange), un groupe électrogène, un frigo, guirlande de Noël, bec à gaz/barbecue, casseroles...

On en parlera au moment opportun suivant le nombre de personnes inscrites.

ATTENTION: Nourriture et boissons non prévus dans l'organisation. Chacun prévoit sa popote...

Les renseignements arrivant au compte-goutte, veuillez prendre contact auprès de notre organisateur Mr Dalem Jean-Christophe pour de plus amples informations.

Gsm: 0473/410973

Tél: 087/269204

Mail: bsadalem@gmail.com

Dimanche 26 mars 2017 : Journée du motard



FEDEMOT

Fin mars, le printemps sera (normalement) de retour! Ce sera donc le moment de ressortir la moto du garage! Pour célébrer cette nouvelle saison, la FEDEMOT et l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) proclament le dimanche 26 mars 2017 Journée du Motard et s'associent à cette occasion à de nombreux partenaires pour que les motards puissent reprendre la route en toute sécurité!

Rendez-vous sur nos différents sites en Wallonie pour profiter d'une multitude d'activités !

Au programme, notamment:

*Tests d'aptitude au pilotage;

*Check-up gratuit (pneus, niveaux, freins, ...);

*Essai de différents modèles de démonstration;

*Informations sur la sécurité à moto (assurances, formations, démonstrations, ...);

*Découverte des nouveaux équipements et accessoires auprès des revendeurs locaux participants;

Goodie bag pour les participants;

Le dimanche 26 mars, nous invitons aussi tous les clubs de moto de Wallonie à ouvrir la nouvelle saison moto en toute sécurité,

En organisant une première balade;

Une Balade est organisée par le VMCB, la Croisière Blanche qui effectuera une halte l'après midi sur le site du Karting de Spa-Franchorchamps, Route du Circuit 60, Stavelot
Coordonnées GPS : latitude 50.429544, longitude 5.962271

En faisant une halte dans un des 4 sites participants et en montrant de cette manière que nous sommes tous acteurs de la sécurité routière!

Plus d'informations:

<https://www.journeedumotard.be/>

Liège Bratislava-Liège

Promenade de 3200 km du 1 au 9 juillet, pour motos d'avant 1945

(voir revue de Janvier.)

Date limite des inscriptions le 28 février

michelbovy@yahoo.fr ou 0494/902832

nvitations

Le 19 Mars 47^{ème} Coup de Kick de Val-Dieu

Cette promenade, comme toutes celles organisées par le VMCB, est réservée aux motos d'avant 1961 Inscription gratuite.

Notre première balade de l'année, censée étrenner les nouvelles restaurations de l'hiver, et réservée aux motos de construction antérieure à 1961, nous emmènera cette année dans une direction peu habituelle.

Dés 08h30 : accueil au parking de l'Abbaye de Val Dieu.

GPS : Val Dieu 227 4880 Aubel.

Casse croûte possible à partir de 09h30.

10h00 précises : Départ pour la balade du matin de 70 kilomètres avec arrêt vers 11h00 à Sprimont au café 'Le Panama' T. 0474184420.

12h30 : Repas de midi au 'Clapotis' Quai du Batty, 37. 4180 Hamoir. T 0490409291.

Choix entre boulets-frites et spaghetti pour 12 € boissons non comprises.

13h30 : Départ pour la balade de l'après-midi de 70 kilomètres également avec arrêt vers 14h30 à Grand Rechain, Cercle Saint Augustin. T 0498215022

16h00 : Retour à Val Dieu.

L'inscription préalable est facultative mais pour des raisons d'intendance vous seriez aimable en voulant bien prévenir Philippe Leroy 0495777521 de votre participation.

Les réservations pour les repas devront se faire auprès de Philippe au plus tard le matin de la balade avant 09h45.

Le paiement se fera directement à Hamoir auprès du restaurateur.

Nous vous espérons nombreux et vous souhaitons d'avance bon amusement.

Eddy Philippet : 0475800908

Jean-Pierre Beaufays : °477205100

Organisateur : Vétéran Moto Club Belge, asbl, représenté par Jean-Pierre Beaufays et Eddy Philippet

Le 26 Mars balade VMCB la Croisière Blanche

Cette promenade, comme toutes celles organisées par le VMCB, est réservée aux motos d'avant 1961

Inscription gratuite à partir de 8h30 au café "Le Parc" à Chaudfontaine (parking Casino)

Départ de la balade 9h30.

Arrêt graissage du matin après 37km400 au Beau Sart (Sart-lez-Spa) tel 087/47.43.08

Diner Lunch Garden (Malmedy) après 28km400 de balade.

Arrêt graissage de l'après-midi après 18km600 au Karting Circuit Francorchamps.

Retour Chaudfontaine après une distance de 52km400.

Renseignements : Colin Joseph au 0495/797.190

ourses



Prix pour stand : Intérieur le mètre = 2.5€ ; Extérieur le mètre = 1 €
Bourse de pièces pour ancêtres motos.
Possibilités de restauration et boissons sur place
Frites boulets à la liégeoise ou Hot-Dog
Vaste parking auprès de l'activité
Nombre d'exposants prévus:25
Où: Avenue Reine Astrid 9, 4650 HERVE Téléphone: 0473596998
Samedi 11/03 de 9h00 à 16h00

vendre

JAWA 640 Black Style 11/04/1992, 350cc bicylindre roulante avec papiers et clés, toujours immatriculée.

LEROY Philippe : 0495 777 521

COVENTRY 1936 (très rare) restaurée, moteur **VILLIERS** 249cc 2Temps, cadre tôle emboutie 3 vitesses au cadre, immatriculée pas de taxe de circulation. 2800€

NEW-HUDSON (très rare) 1 vitesse moteur **VILLIERS** 98cc 2 temps, cadre comme vélo modèle ancien très joli restaurée et immatriculée. 1200€

Vélo homme MGI rouge 18 vitesses **Chimano** très bon état. 150€

Les trois pièces 4000€

WIJZEN Raymond 04/358.64.17

BMW 600cc série 5 superbe side-car, 6 rue Haute 54115 Aboncourt

BREITEL François 03/83.36.50

NSU 251 OSL de 1949 : restauration complète (très belle) noire a redémarrer.

MOTOBECANE AB1 100 cc 4 t complète, très beau jus.

WHIZZER 138 cc, à courroie, restauration à terminer.

ROYAL NELLY (100 cc ??) moteur Sachs, complète avec la poussière.

Vélo homme avec frein à tringles, motorisé avec **Victoria** 35,5 cc de 1948

Visible en prov. de Lux : tél. à Francis 0485 68 10 67

BMW 90S grise très bel état avec papiers Belge.

GILLERA sei giorni 150cc avec papiers Belge

Nombreuses pièces sur renseignements.

Choix entre une dizaine de **MOTO-GUZZI** entre 1940 et 1980 toutes roulantes, pour plus d'infos Iannelli Cataldo 04/351.73.94 ou 0496/845.085.

herche

Caches aluminium de carburateur pour **DKW RT 200**

Dalem Jean-Christophe 0473/41.09.73

alendrier du mois

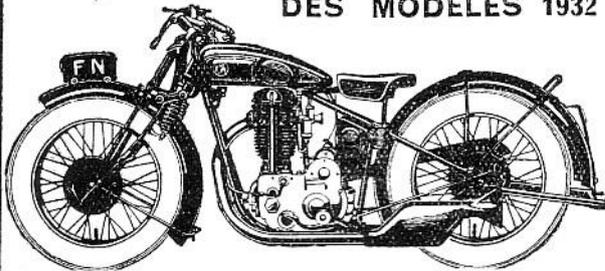
25/02	Bourse pré 65 de Shilde Lindenstraat 10	0477/27.73.72
10/03	Festival de la moto Fedemot	0479/20.33.37
11/03	Bourse du HMRC	0473/59.69.98
18&19/03	Classic Motor & bromfietsbeurs de Schelp 35	T0031/594.512.040 F0031/594.512.074
19/03	Coup de Kick Promenade de Val-Dieu VMCB	0477/20 51 00
26/03	Journée nationale de la moto FEDEMOT	0479/20.33.37
26/03	Bourse de Lommel Solex	0474/47.64.27
26/03	Croisière Blanche VMCB	0479/67.57.38
26/03	Bom Berlare OldTimer Beurs	0473/96.26.87
		053/21.23.07
26/03	Dégommage APAM (voitures et motos)	0475/63.19.57



FABRIQUE NATIONALE

d'HERSTAL (Belgique)
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

QUELQUES SUCCÈS
DES MODÈLES 1932



1
ers

ex

æquo

Sur 500 cmc F. N. :

PARIS-NICE 1932 Gillot et Jeanneret
Coupe de la cat. 500cmc. Médaille d'or.

CIRCUIT du SUD-OUEST 1932 Gillot
Médaille d'or

TOUR DE FRANCE 1932 Gillot

CIRCUIT de PROVENCE 1932 Jeanneret
Médaille d'or

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1932 Gillot
Médaille d'or - Coupe du Massif Central
Tous avec huile Kervoline et batteries Huitric

LIÈGE-MILAN-LIÈGE 1932 Moutchen, Norbert
Coupe des Constructeurs Paye

Sur 350 cmc F. N.

BOL D'OR BELGE Discry-André

Allumages R. BOSCH - Chaines RENOLD

Matériaux de construction-
Bois- Bricolage-Peintures-Outillage

NEUBAT S.P.R.L.

Av. de la Station, 66 4130 ESNEUX (gare)

Téléphone 04/380 42 23

FAX 04/ 380 24 01

Ouvert de 7 à 18H30 Le samedi de 8 à 15

LIVRAISON À DOMICILE PAR CAMION GRUE



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 dégravage de sérigraphie
épurées avant rejet !**

**Tél.: 087 22 39 45 - Fax : 087 23 01 73
info@oritex.be - www.oritex.be
Rue de l'Avenir, 10 - ZI des Plenesses
4890 THIMISTER**



**TOUT pour le VéloSoleX
Achat-Vente-Entretiens-Réparation-
Restauration**

**Pièces neuves et d'origine
WWW.SOLEXISTE.BE**

**0492/ 76 23 53
Chavée des Loups 6 B
4280 THISNES**



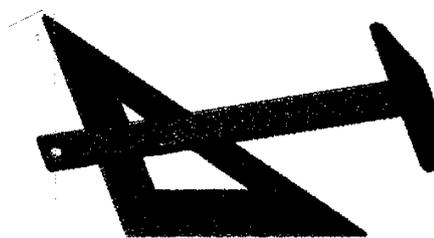
**Roland Mignolet
Selles**

**Garnissage de side-car
Garnissage automobile**

**643, Chaussée de Tongres,
4452 WIHOGNE**

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50 fax 04 278 71 61



**TOITURE
SANTO**

**GRAND RUE 52
4870
TROOZ**

**☎ 04/351 75 01
0495/32 23 63**

BArt Leather

**Tout en cuir sur mesure
pour votre ancienne moto:**

couvre-selle, trousse à outils,
sangles, sacoche, etc. ...

Cuirs et matériaux de qualité supérieure
d'origine belge!

Réparations et restaurations
de pièces anciennes possible.

Aussi: **ressorts de selle** sur mesure!

b.ooghe@skynet.be
0474/23.96.57

Qualifié en sellerie et autres métiers du cuir.
Membre du VMCB et
amateur de motos anciennes.

Website bientôt!



Co-Joint

Rue Côte d'Or, 279
4000 - Liège
Tel +32 4 252 17 41
Fax +32 4 252 14 02
www.cojoint.com

*Votre Partenaire
Industriel!*

SOUDURE

OUTILLAGES

ÉTANCHÉITÉ

PNEUMATIQUE

PRODUITS TECHNIQUES

FLEXIBLES HYDRAULIQUES

TRANSMISSION DE PUISSANCE

NETTOYEURS HAUTE PRESSION

*Dépannage
24/24*



Lu - Je : 8h30-12h & 13h-17h

Ve : 8h30-12h & 13h-16h30

Sa : 8h30-12h 30

PNEUS COLLARD BOVY

GROSSISTE EN PNEUS ET JANTES

TOUTES MARQUES

MOTO , VOITURE ,UTILITAIRE , AGRICOLE

WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE

INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE

TEL : 087/228.884

EN PROMO PNEUS MOTO

Réduction prévue pour les membres du VMCB