

VZW **CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM** ASBL
v.u. Verzetsstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette

Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.
Augustus / Août 2019

Numéro **383**^{ste} nummer

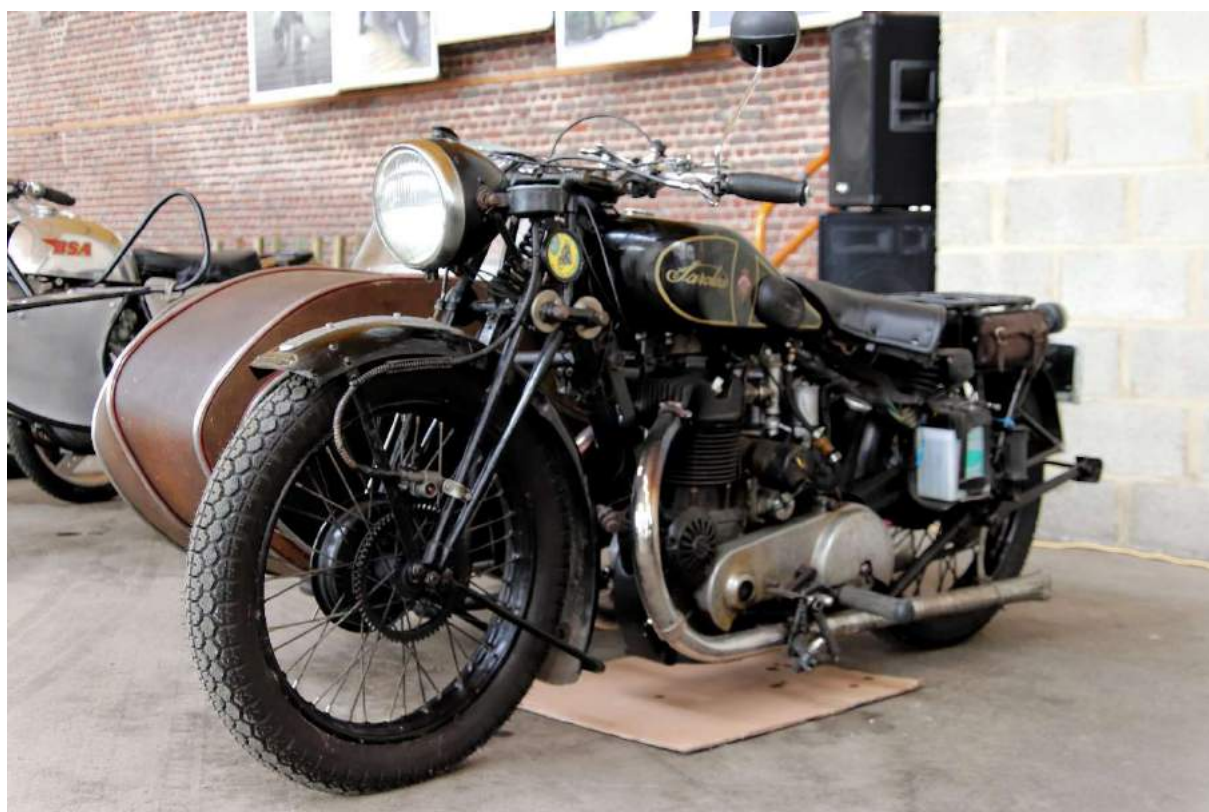
Verzending -expédition :
Postkantoor Laken
P: 002930

Jumelé avec
Verbroederd met
VMCC South Wales
AMCA Europe

Affilié à
Aangesloten bij
FBVA-BFOV



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Vu à Court-Saint-Etienne 09.06.2019.
Foto Chris Waumans.

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS
DE MOTOCYCLETES ANCIENNES

VOORZITTER - PRESIDENT

DANY Faict, Mandekensstraat 328, 9200 Baasrode

SECRETARIAAT – SECRETARIAT

ASSURANCES – VERZEKERINGEN

YVES CAMPION, Rue Dr Elie Lambotte 243, 1030 Bruxelles
Tel: 02/425 89 91

LIDMAATSCHAP – AFFILIATION ADRESWIJZIGING – CHANGEMENTS D'ADRESSE

GUY VAN OBBERGEN, Schotelveldstraat 1a, 2801 Heffen.
Tel: 03/886.17.45

Toute correspondance doit être adressé **AVEC** un timbre poste **POUR LA REPONSE!!!**
Alle briefwisseling moet vergezeld zijn **MET** een postzegel **VOOR HET ANTWOORD!!!**

REDACTIE – REDACTION

Jacques Bastiaens, Rue de la Résistance / Verzetsstraat 28 1090 Jette Tel. 02.660.59.68

Ons clubblad verschijnt 10 maal per jaar. Artikels en informatie zijn steeds welkom!
Notre revue paraît 10 fois par an. Des articles et informations sont toujours les bienvenus!

LIDGELD - COTISATION

Een clubjaar loopt steeds tot eind december. Lidgeld **27 EURO** te storten op rekening
BE89 0013 1986 8185 van **CMB** met vermelding van uw naam, volledig adres en
eventueel lidnr.

Une année court jusque fin décembre. La cotisation de **27 EURO** est à verser au compte
BE89 0013 1986 8185 du **CMB** avec mention de votre nom, adresse complète et
éventuellement numéro d'affiliation.

IBAN-number: **BIC GEBABEBB / IBAN BE89 0013 1986 8185**

INTERNET

Website CMB: www.classic-motorcycles-belgium.be
E-Mail : post@classic-motorcycles-belgium.be

Le petit mot du Président.

" REUNION AU JARDIN ".



J'espère que vous profitez bien de ce temps radieux et ces chaleurs tropicales, ce qui ne nous a pas empêchés de prendre la route sous un ciel bleu et de revenir sous la pluie comme à Ranst, pour le reste le soleil ne nous a plus quittés, ni à Court-Saint-Etienne où j'ai eu le plaisir de retrouver Eric, Gordon et Caro, Simon, voir passer Guy avec son side, ni à Grimbergen avec Paul et Annelies, Fons, Jacques Panther, Rudy, la belle Saro de Wemmel, le grand Jacques, J-Pierre, Jef 5OOT, l'homme de Koblenz à la Hercules qui m'a aidé à débloquer ma tringle de pédale de frein étrangement coincée, où j'ai même gagné un dîner aux moules lors de la tombola, ceci pour ceux qui prétendent qu' on ne gagne jamais à la tombola, en plus cela fait 2 fois que je gagne !!!

En juillet, la cafétaria de Grimbergen était fermée, j'ai donc pris l'initiative de tenir les réunions du 1^{er} et 3^{ème} vendredi chez moi, comme il faisait super beau, au jardin, autour de tout mon brol, à ma grande surprise nous étions 12 et puis 8, le 3^{ème} vendredi, il y avait plus de motos, nous y sommes restés plus tard, et certains étaient même venus de bien loin comme Simon et Christian, la belle Amazone de Guy y était aussi.

L'engouement y est, donc matière à réfléchir, ce serait chouette d'avoir un coin à nous... La réunion du 2 août se fera aussi chez moi à Baasrode et puis nous retournerons à Grimbergen, ce fut un plaisir de vous recevoir.



Pour ceux qui veulent accompagner je pars avec Eric et Fernand pour le TT sur l'île de MAN fin août (si ma pédale de frein ne se cabre pas...), rouler sur les trottoirs pour éviter le trafic inversé.



A vous voir bientôt, que se soit à Ranst, Gedinne, De Haan, Veurne ou Binche...

Bonne route et ouvrez l'oeil.

Dany FAICT.

Het woordje van de Voorzitter.

" VERGADERING IN DE TUIN".



Ik hoop dat jullie van dit parachtige weer en van de tropische temperaturen genieten, wat ons niet belet heeft met een heldere hemel naar Ranst te vertrekken om in de regen terug te keren. Daarna bleef de zon schijnen, zowel in Court-Saint-Etienne waar ik met plezier Eric, Gordon en Caro, Simon en Guy met zijn side teruggezien heb, als in Grimbergen, met Paul en Annelies, Fons, Jacques Panther, Rudy, de mooie Saro van Wemmel, de grote Jacques, J-Pierre, Jef 5OOT, de man van Koblenz met de Hercules, die me bijgestaan heeft in het vrij maken van de geblokkeerde remstang, en waar ik zelfs een mosseldiner met de tombola gewonnen heb, en dit ter attentie van wie beweert dat men nooit iets wint bij de tombola, en dit voor de tweede maal !!!

In juli was de cafetaria in Grimbergen gesloten. Ik heb dus het initiatief genomen om de vergaderingen van de eerste en derde vrijdag bij mij thuis te organiseren, en, dank zij het mooie weer, in de tuin, midden in mijn rommel,... Tot mijn grote verbazing waren we met 12 en daarna met 8 op de derde vrijdag. Er waren meer motoren, we zijn langer samen gebleven, en sommigen waren van ver gekomen, zoals Simon en Christian, de mooie Amazone van Guy was er ook te zien.

Het enthousiasme is er, dus stof om na te denken, het zou fijn zijn over een eigen hoekje te beschikken... De vergadering van 2 augustus zal nogmaals bij mij in Baasrode plaats vinden en daarna... terug naar Grimbergen.

Met veel genoegen heb ik jullie ontvangen.



Voor diegenen die me willen vergezellen, vertrek ik eind augustus samen met Eric en Fernand naar het TT op het eiland MAN (ten minste als mijn rempedaal het niet begeeft...), op de stoep rijden omwille van de tegenovergestelde rijrichting.



Tot binnenkort, te Ranst, Gedinne, De Haan, Veurne of Binche...

Geniet van het rijden maar blijf voorzichtig.

Dany FAICT.

Le billet de l'Oncle Paul.

Très chère(s) ami(e)s,

Voici comme promis mon devoir de vacances intitulé « *Les belles histoires de l'Oncle Paul* » d'après le journal Spirou.

En ce temps-là le club CMB comptait un grand nombre de membres, jeunes pour la plupart, et vaillants dans leurs déplacements, souvent “hors frontières”.

C'était il y a 35 ans déjà que certains rendirent une première visite à nos amis Gallois, tous membres du VMCC, section Pays de Galles Sud (Cardiff). Ces derniers mirent sur pied spécialement pour nous un rallye-promenade. Le *Sea Side Run* était né, une balade d'environ 130 km le long des côtes Galloises, petites routes où les moutons couraient librement et (presque) sans trafic. Les Belges étaient reçus par les membres et logeaient chez eux par groupes de quatre. Les participants, dont certains avaient fait la route à moto, étaient porteurs de victuailles et de souvenirs pour leurs hôtes.

Ce premier échange fut suivi par d'autres et, réciproquement, nos amis nous rendirent visite et participèrent à notre *Rallye des 9 provinces*. Ils s'en retournaient chargés de bières spéciales, de saucissons et de “fromages puants” sans oublier les pralines et le tabac.

De ce tout début date notre jumelage, c'était il y a 35 ans.

Aujourd'hui, nous sommes plus vieux et moins nombreux, tous...c.à.d. eux aussi. Après plusieurs successeurs, le *Sea Side Run* est à bout de souffle. L'absence de participants étrangers et un air de déjà vu ont achevé ce beau petit rallye.

Il n'y a plus de leaders de part et d'autre du Channel.

Le coût du transport et l'âge ont eu raison de nos déplacements mutuels. Nos cuirs restent plus longtemps accrochés et nos motos diminuent de cylindrée. Le confort est un élément de sécurité, l'âge des pilotes aussi...

La suite dans un prochain numéro, ou *Pourquoi l'herbe est plus verte en Grande-Bretagne*.

Paul Saint-Mard.

"LA MOTO DE PAPA"

Article où est présenté un proche avec sa moto.

Voici maintenant une superbe photo qui doit dater de 1951 d'un certain Alain TERIEUR agé de +-30 ans, devant sa maison à Paris avec sa belle RUDGE, comme Robert GARDENER en avait une, accompagné de son fils Alex, pour qui il avait construit une géniale petite moto.

Ceci donc au sujet de la rubrique "LA MOTO DE PAPA", à suivre, ...
Dany FAICT.



"DE MOTO VAN PAPA"

Voorstelling van een naaste met zijn motorfiets.

Hier nu een prachtige foto van rond 1951, van een bepaalde "Alain TERIEUR" bij zijn 30ste verjaardag, aan zijn huis in Parijs met zijn mooie RUDGE, zoals Robert GARDENER er één had, in gezelschap van zijn zoon "Alex", voor wie hij een kleine geniale motorfiets had gebouwd.

Dit was het voor de rubriek "DE MOTO VAN PAPA", wordt vervolgd...

Dany FAICT.

LSD Trip te Impe. 02.06.2019.

Weer een goed georganiseerde motor rit van de B.O.M. met 170 km op roadbook.

Ben er weer met de motor naartoe gereden maar ben niet meegereden door last aan de hals, het gewicht van de helm en de zijwind waren er te veel aan.

Goed weer, goed gezelschap, en bezienswaardige motoren, meer moet er niet zijn voor een geweldige motor dag.

Uw dienaar.

Mike Enfield.



Gnome-Rhone 800 cc 1938.

Une PANTHER australienne parmi les autres à Poperinge.

Tout a commencé il y a bien longtemps, vers 1986 je crois. J'habitais Sydney à l'époque, et je me baladais gentiment sur ma fidèle Gillet 500 Estafette ('52), j'étais allé à un WE de courses de motos classiques et ancêtres au vieux circuit d'Amarroo. Les courses de vitesses pré-1960 étaient toujours remportées par une Douglas Dragonfly 500...



*Votre serviteur, Sydney, vers 1986,
sur la M100 de Jordan.*

...Et c'est là que j'ai rencontré Jordan Princic.

D'un naturel chaleureux et peu timide, il vint pour me complimenter à propos de ma monture, jamais vue en Australie (il connaissait pourtant la marque et quelques modèles).

Nous sommes devenus amis assez rapidement, amateurs de mécaniques inhabituelles et Jordan m'aida bientôt à modifier les axes de roue de la Gillet pour remédier au seul défaut de cette belle moto : les roulements en cône et cuvette. Rien de tel que des bons SKF scellés, et l'affaire est dans le sac.

Lors d'une de mes visites, j'ai eu l'occasion d'admirer une vraie nouveauté pour moi : une Panther M100, une belle machine monocylindre de 600cc.

Un essai sur route m'a vite convaincu que ce genre de machine se retrouverait un jour dans mon propre garage. C'était assez comparable en tenue de route et conduite à ma Gillet, mais avec un bon couple et une puissance très nettement accrue.

Et comme je l'aime, pas plus rapide... 90km/h max, en descente avec vent arrière... 😊

J'imagine que l'attraction est aussi en partie due à la rareté de la machine, de ce moteur d'une forme reconnaissable entre tous, etc... Bref, j'étais séduit. Donc, dans une de nos conversations, je glissai l'offre proverbiale chez les anglo-saxons : « Si un jour tu n'en veux plus, pourrais-tu m'assurer que je puisse être le premier à refuser de te l'acheter ? ». Sa réponse laconique : « C'est noté ! »

30 ans plus tard, alors que je ne faisais plus de moto depuis 20 ans et que la famille était revenue en Belgique vers '97, nous étions donc en visite chez Jordan et son épouse avec qui nous avons gardé un solide lien d'amitié. Donc là, on est vers Noël 2017... Et Jordan me sort alors une M120, grande sœur 650 cc de l'autre, la M100 à 600cc. « J'ai deux Panther, ces deux-ci, et je suis prêt à me séparer de la M120. Elle t'intéresse ? » Ma réponse fut immédiate, et un deal a été rapidement conclu. Comme je connaissais son propriétaire qui l'avait depuis une dizaine d'années, et je savais qu'il entretenait parfaitement ses machines, il n'y avait pas d'hésitation. Si je voulais cette machine-là, c'était parce que c'était la sienne, et pas une autre.

Après ça, il fallait encore la ramener de l'autre bout du monde... heureusement, j'en ai trouvé un bon filon : tous les ans en mai il y a un gars à Sydney qui organise un container de motos vers Felixtowe en Angleterre, pour des voyageurs à moto qui veulent faire l'Europe en été. Et un autre container retour en septembre. J'ai simplement mis ma moto pour le voyage, et je suis allé la chercher avec une remorque à Felixtowe. Droits d'entrée de douane pour l'UE : £ 60 ! Et comme l'Angleterre est toujours dans l'Union, une fois rentrée, c'est réglé. L'immatriculation et assurance, après ça, facile grâce au Club et aux bons conseils avisés d'Yves Champion.

Un autre club essentiel à rejoindre, le POC (Panther Owner's Club), basé en Angleterre, mais avec des affiliés partout dans le monde. Motos rares oblige... Et ils organisent chaque année une sortie à Pâques à Poperinge, 3 jours à loger sur place.



Votre serviteur, prêt à partir vers Poperinge.



*Un des anglais et sa « Green Thing »,
moteur M100 1940, cadre 1956,
fourche on sait pas trop, etc.
Mais ça roule super.*

Je m'inscris, et je vais jusque là et retour par les petites routes. Il a fait une météo sensationnelle tout le WE, donc succès total. Et les anglais (on était une vingtaine) étaient des compagnons très agréables, on n'a même pas parlé du Brexit en 3 jours !

15 motos avaient fait le voyage, deux de Hollande, les autres de l'autre côté de la mer, et j'étais le seul "petit belge".

7 Panthers quand même, dont une de 1925 et une autre de 1927, deux 2-temps équipées de Villiers 350, deux M100 et ma M120.



Un autre ami anglais et sa P&M 1925.



Notre ami écossais et sa P&M 1927.



Tom Norman, président du POC, et son épouse.



Dibbo et sa Nimbus.



Votre serviteur, encore sur sa M120.

Le reste étaient des Enfield, Nimbus, Triton, etc... Pas mal de visites super-bien organisées, on a bien mangé (essentiel), picolé un peu le soir, et beaucoup ri. Pour le retour, j'ai utilisé mon portable comme GPS avec Waze comme application, en programmant « éviter les voies rapides et les carrefours dangereux ».

Ça marche super bien... tellement bien que je me suis retrouvé à Gibraltar ! Pas une blague... C'est en fait un petit bled perdu aux confins du Hainaut, et des Flandres Occidentale et Orientale, près de Outrijve.



*Un petit détour... ou pas ?
Comment suis-je arrivé là ?*

Retour à la maison, la moto est en fait très fiable, économique (4,5 l aux cent), boit un peu d'huile (pas trop) et me donne beaucoup de plaisir. A vous voir sur les routes...

Jacques Nève – Panther M120 650cc 1964.

Luik – Kongo – Luik per Gillet 350 in 1927.

De reizen van Luitenant Robert Fabry (reportage).

Deel 2.

Kuifje's reizen.

Robert Sexé (1890 - 1986) kan gerust bestempeld worden als de eerste motor-globetrotter ooit. Vóór de eerste Wereldoorlog was hij actief als journalist, fotograaf en oorlogscorrespondent gedurende het Balkan-conflict in 1912-1913. Maar wat meer was : hij was verzot op motorfietsen. Hij stond te boek als een beslagen snelheidspiloot en trad op als Frans correspondent voor het toenmalige Britse motormagazine "Motor Cycling".

Op het ogenblik dat de eerste Wereldoorlog losbarstte meldde hij zich aan bij het leger om te fungeren als motorkoerier, een taak die hem gedurende vier jaar aan de frontlinies deed belanden waar hij op gevaar van eigen leven tussen de vijandige kampen heen en weer reed op diverse Britse en Amerikaanse motorfietsen.

Eens de grote wereldbrand geblust installeerde Sexé zich als reporter en testpiloot voor het Franse motormagazine Moto Revue (dat nog steeds bestaat) terwijl hij met zijn krachtige Norton 16H deelnam aan tal van endurance-wedstrijden. Eerder dan anderen raakte hij overtuigd van het potentieel van de motorfiets als reismachine, en samen met twee begeleiders nam hij als één van de eersten deel aan de rally Parijs-Constantinopel-Parijs op een motor, een Gillet-Herstal 350cc tweetakt. Amper één jaar later nam hetzelfde trio deel aan de raid Parijs-Moskou-Parijs, een tocht die de Gillet's alweer met brio voleindigden.

In 1926 legt Sexé de lat nog een stuk hoger : hij wil niet minder dan een reis rond de wereld vervolmaken op twee wielen. Zijn twee vaste kompanen dienen verstek te laten gaan en uiteindelijk vertrekt Sexé voor een 6 maanden durende motortocht met slechts één metgezel aan zijn zijde : de Gillet-mecaniciën Henry Andrieu. Dat impliceerde wel dat één van de drie voor deze gelegenheid geprepareerde Gillet 350's onbemand bleef en net die motor zou Fabry ter hand gesteld krijgen om er zijn Afrika-reis mee aan te vatten.

Sexé en Andrieu zouden in totaal 22.000 km afleggen doorheen Frankrijk, Duitsland, Polen, Rusland, Japan, Noord-Amerika, Groot-Brittannië, Nederland en België. Voorwaar geen klein bier in 1926 ! Sexé maakte nog vele grote reizen, zowel per motorfiets als per wagen, en overleed in 1986 op de gezegende leeftijd van 96 jaar. Motorrijden, dat conserveert blijkbaar goed ... Het is trouwens een publiek geheim dat tekenaar Hergé zijn wereldbekende stripfiguur Kuifje heeft geïnspireerd op de persoon van Sexé *en wie op 's mans foto het brilletje wegdenkt zal niet om een zekere fysieke gelijkenis tussen de twee heen kunnen ...*

Techniek van toen.

Sexé en Andrieu waren nog goed en wel op pad om hun wereldreis tot een goed einde te brengen toen Fabry aan zijn exploot begon, dus met de Gillet waaraan hij zijn zijspan liet bevestigen. Maar los daarvan ging het om krek dezelfde machine, afkomstig uit de pas in 1919 opgerichte 'Ateliers Gillet' te Herstal. In de schaduw van de 'oudjes' Saroléa en FN had Gillet al snel zijn eigen weg uitgestippeld, met als meest succesvol model een 350 cc éencilinder tweetakt met tweeversnellingsbak en eindaandrijving met riem. Deze mono met een slag x boring van 79,5 op 70 mm vormde vanaf 1922 de basis voor de 'Sport', uitgerust met ketting en roterende inlaat op de krukas. Een simpele en robuuste motor, makkelijk herkenbaar aan het uitwendig vliegwiel. De vering vooraan werd verzorgd door een schommelarm, achteraan was er op dat ogenblik - op enkele nukkige machines na - nog geen sprake van vering. De lichte maar snelle 'Sport' kon al vlug enkele mooie overwinningen op zijn naam schrijven (waaronder die in de Bol d'Or van 1924) en genoot op het ogenblik dat Fabry hem ter beschikking gesteld kreeg van de vele verbeteringen en aanpassingen die Sexé er bogend op zijn lange ervaring had laten aan aanbrengen : een grotere benzinetank, een beschermplaat onder de motor, verhoogde spatborden, een vergroot luchtfilter, een sterkere trommelrem vooraan, en tot slot een achterwiel met drie kamwielen, waardoor de overbrengingsverhouding kon verdubbeld worden met het oog op het bedwingen van zwaar terrein. Het grootste kamwiel telde liefst 94 tanden, maar ingenieur Laguesse had Fabry op het hart gedrukt dit 'snufje' slechts als laatste redmiddel en heel kortstondig in te

schakelen. In werkelijkheid maakte Fabry er veelvuldig gebruik van, één keer reed hij zelfs meer dan 75 km op dit grootste kamwiel. Solide, zo'n Gillet! De tweeversnellingsbak werd met de voet bediend, toentertijd een optie bij de meeste constructeurs. Het zijspan was niet meer dan een ijzeren rek met wiel waarop de bagage werd vastgesjord. Hoofdzakelijk bestond die vracht uit reservebanden, jerrycans (met 80 liter benzine), wisselstukken en wat kampeermateriaal. In totaal moest de Gillet een lading van zo'n 350 kg torsen (zijspan + bagage + piloot), en dat is een waarde waar zelfs de allerzwaarste moderne toermotoren hun tanden zouden op stukbijten.

En route ...

Robert Fabry verlaat Luik op 26 december 1926 en richt vanop Place Saint-Lambert het stuur resoluut zuidwaarts, richting Marseille. De sneeuw valt met bakken uit de lucht, één dag te laat om de Kerstman te verwelkomen ...



Luik, 21 december 1926. Robert Fabry staat klaar om aan zijn 9 maanden durende trip doorheen Zwart-Afrika te beginnen. De metalen staven op zijn zijspan zullen nu eens fungeren als draagrek, dan weer als bed, dan weer als tentskelet.

Liège, 21 décembre 1926 : Robert Fabry est prêt à démarrer pour son voyage de 9 mois au travers de l'Afrique Noire. Les barres en fer sur le side-car serviront soit comme porte-bagages, soit comme lit, ou encore sous forme de squelette de tente.

Doorheen heel Frankrijk blijft Fabry geconfronteerd worden met winterse buien en ijzel en zijn derde wiel bewijst 'm vanaf de eerste meters goede diensten.

De Gillet rijdt in deze omstandigheden als een zonnetje, en in het licht van de hoofdzakelijk tropische temperaturen die de 350 het hoofd zal moeten bieden zal dat uiteindelijk minder goed nieuws blijken. Eens heet gestookt blijkt de éénpitter namelijk een ware zuiger- en segmentenvreter, en in de loop van de komende 9 maanden zal Fabry niet minder dan 33 keer zijn cilinder moeten demonteren !

De eindejaar dagen brengt Robert Fabry nog door op Europese bodem in het gezelschap van Franse vrienden, maar op 2 januari neemt de Afrika-reis een nieuwe wending. Met een pakketboot gaat het richting Algiers, en van daaruit naar Casablanca. Die eerste etappe verloopt relatief zorgeloos omdat zowel in Algerije als in Marokko de aanwezigheid van de Franse kolonisator heeft geresulteerd in een goed onderhouden en uitgestrekte infrastructuur. Toch moet Fabry al voor de eerste keer een beroep doen om zijn automatisch Parabellum-pistool, ondanks het feit dat hij zich op bepaalde etappes omringd weet door tot de tanden gewapende Franse soldaten die in konvooi het hoofd proberen te bieden aan rebellerende Marokkaanse onafhankelijkheidsstrijders (Rif-oorlog). Later zal blijken dat hoe dieper hij doordringt in Zwart-Afrika, hoe minder hij nood heeft aan zijn wapen. De toestand in de Afrikaanse protectoraten en koloniën was op dat ogenblik tamelijk stabiel, en het fenomeen 'blanke man' had toen nog allerminst een negatief imago.

Eens in Casablanca is het wachten op een cargoschip dat het zijspan in een boog om de Canarische eilanden naar Dakar, Senegal zal verschepen. In de havensteden is men de aanblik van de meest uiteenlopende gemotoriseerde twee- en vierwielers gewend, maar eens de kuststreek voorbij zorgt Fabry's passage steevast voor een opstootje. Pas daar neemt de eigenlijke Afrika-reis van Fabry een aanvang, met zwaar gehavende pistes die 'm naar Soedan, Niger, Tsjaad, de Centraal-Afrikaanse Republiek en uiteindelijk Belgisch Kongo zullen voeren.

Artikel uit **Motoren en Toerisme** januari/februari 2001.
Wordt vervolgd.

Kaart van de raid.
Carte du raid.



Liège – Congo – Liège en Gillet 350 en 1927.

Les voyages du Lieutenant Robert Fabry (reportage).

Partie 2.

Les voyages de Tintin.

Robert Sexé (1890 – 1986) peut aisément être qualifié de tout premier globe-trotteur à moto. Il était actif en tant que journaliste avant la première Guerre Mondiale, et en tant que photographe et correspondant de guerre pendant le conflit des Balkans en 1912-1913. Mais en plus, il adorait les motos. Il était connu comme pilote de vitesse expérimenté faisait fonction de correspondant Français pour le magazine de moto Britannique “Motor Cycling”.

Lorsque la première Guerre Mondiale éclata, il se présenta à l’armée pour servir comme coursier à moto. Pendant quatre ans il s’est retrouvé aux premières lignes, risquant sa propre vie pendant qu’il faisait des allers-retours entre les camps opposés sur diverses motos Britanniques et Américaines.

Lorsque les combats ont cessé Sexé s’est installé en tant que reporter et pilote de test pour le magazine de moto Français Moto Revue (qui existe encore de nos jours) pendant qu’il participait avec sa puissante Norton 16H à plusieurs compétitions d’endurance. Bien avant d’autres, il était convaincu du potentiel de la moto comme moyen de locomotion pour les voyages et, avec deux accompagnateurs, il fut un des premiers à participer au rallye Paris-Constantinople-Paris à moto, sur une Gillet Herstal 350cc deux temps. A peine un an plus tard, le même trio participait au raid Paris-Moscou-Paris, un voyage que les Gillet ont terminé avec brio.

En 1926 Sexé vise encore plus haut : il veut réaliser un tour du monde sur deux roues. Ses deux fidèles camarades ne peuvent l’accompagner et finalement Sexé part pour un voyage de 6 mois avec un seul compagnon à ses côtés, le mécanicien Gillet Henry Andrieu. Cela implique qu’une des trois Gillet 350 préparées pour cette occasion reste

sans équipage et c'est exactement cette moto-là qui sera mise à la disposition de Fabry pour entreprendre son voyage en Afrique.

Sexé et Andrieu ont totalisé 22.000 km en parcourant la France, l'Allemagne, la Pologne, la Russie, le Japon, l'Amérique du Nord, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Belgique. Ce n'était pas de la petite bière en 1926 ! Sexé a encore fait d'autres grands voyages, aussi bien à moto qu'en voiture, et est décédé en 1986 à l'âge respectable de 96 ans. La conduite à moto, cela conserve bien apparemment ... C'est d'ailleurs un secret de Polichinelle que le dessinateur Hergé s'est inspiré de la personne de Sexé pour Tintin, son personnage de bandes dessinées mondialement célèbre, *et ceux qui regardent la photo de l'homme en l'imaginant sans lunettes ne pourront pas contester qu'il y a une certaine ressemblance physique ...*

La technique d'antan.

Sexé et Andrieu étaient encore en route pour mener leur voyage autour du monde à bonne fin lorsque Fabry commençait son exploit, donc avec la Gillet à laquelle il avait fait fixer son side-car. Mais à part cela c'était exactement la même machine, en provenance des 'Ateliers Gillet' qui venaient d'être fondés en 1919 à Herstal. A l'ombre des 'anciennes' Saroléa et FN, Gillet avait rapidement trouvé son chemin, son modèle 350 cc monocylindre à deux-temps avec boîte de vitesse à 2 rapports et transmission à courroie avait le plus de succès. Cette mono avec course x alesage de 79,5 sur 70 mm fut à partir de 1922 à la base du modèle 'Sport', équipé d'une chaîne et admission rotative sur le vilebrequin. Un moteur simple et robuste, facilement reconnaissable à son volant d'inertie externe. La suspension à l'avant était assurée par une fourche en berceau, à l'arrière il n'y en avait pas du tout à cette époque - hormis chez quelques motos bizarres. La 'Sport' légère mais rapide réussit très rapidement à inscrire quelques belles victoires à son nom (parmi lesquelles le Bol d'Or en 1924) et bénéficiait au moment où elle fut mise à disposition de Fabry des multiples améliorations et modifications que Sexé avait fait apporter sur base de sa longue expérience : un réservoir d'essence plus grand, une plaque de protection sous le moteur, des garde-boues plus hauts, un filtre à air plus grand, un frein à tambour avant plus puissant, et enfin une roue arrière à trois

pignons, ce qui permettait de doubler le rapport de transmission en vue d'un contrôle plus élevé sur terrains difficiles. Le plus grand pignon comptait 94 dents, mais l'ingénieur Laguesse avait insisté auprès de Fabry pour n'utiliser cette 'astuce' qu'en dernier recours et très brièvement. En réalité Fabry s'en est servi très fréquemment, il a même à un moment donné fait plus de 75 km sur ce pignon. Solide, une Gillet pareille ! La boîte de vitesse à deux rapports était actionnée avec le pied, à l'époque c'était une option chez la majorité des constructeurs. Le side-car n'était rien d'autre qu'un support en fer avec une roue sur lequel étaient arrimés les bagages. Ceux-ci comportaient principalement des pneus de réserve, des jerrycans (avec 80 litres d'essence), des pièces de rechange et du matériel de camping. En réalité la Gillet devait se coltiner un chargement de 350 kg (side-car + bagages + pilote), avec un poids pareil même les motos de tourisme modernes les plus puissantes se casseraient les dents.

En route ...

Robert Fabry quitte la Place Saint-Lambert à Liège le 26 décembre 1926 et se dirige résolument vers le sud, en direction de Marseille. De fortes chutes de neige l'accompagnent, un jour trop tard pour accueillir le Père Noël ... Tout au long de son parcours à travers la France Fabry est confronté à des averses hivernales et du verglas et sa troisième roue lui rend de bons services dès les premiers mètres. C'est un vrai plaisir de conduire la Gillet dans ses circonstances, mais au regard des températures essentiellement tropicales auxquelles la 350 devra faire face, cela s'avère en définitive être plutôt une mauvaise nouvelle. Une fois chauffée à bloc, la monoplace s'avère être une vraie dévoreuse de pistons et segments, et au cours des 9 mois suivants Fabry devra démonter son cylindre pas moins de 33 fois !

Robert Fabry passe encore les fêtes de fin d'année sur le sol Européen en compagnie d'amis Français, mais le 2 janvier le voyage vers l'Afrique prend une nouvelle tournure. Un paquebot le transporte vers Alger, et de là vers Casablanca. Cette première étape se passe relativement sans soucis puisqu'aussi bien en Algérie qu'au Maroc la présence du colonisateur Français a eu pour résultat qu'il bénéficie d'une infrastructure bien entretenue et étendue.



Casablanca :

l'uniforme encore relativement immaculé et infroissable, la Gillet en pleine santé. Le vrai travail devait encore commencer ...

Casablanca :

het uniform nog relatief smetteloos en kreukvrij, de Gillet nog blakend van gezondheid.

Het echte werk stond er toen nog aan te komen.

Néanmoins Fabry a déjà pour la première fois dû faire appel à son pistolet automatique Parabellum, nonobstant le fait que pendant certaines étapes il se sait entouré de soldats Français armés jusqu'aux dents qui, en convoi, tentent de faire face aux combattants indépendantistes Marocains (la guerre du Rif). Plus tard il s'avèrera que, plus profondément il pénétrera en Afrique Noire, moins il aura besoin de son arme. La situation dans les protectorats et colonies Françaises était plutôt stable à ce moment, et le phénomène de l' 'homme blanc' n'avait alors en aucune façon une image négative.

Une fois à Casablanca il fallait attendre un vaisseau cargo pour transporter le side-car en arc autour des Iles Canaries vers Dakar, au Sénégal. La vue des bi- et quadricycles les plus divers est chose commune dans les villes portuaires, mais le passage de Fabry en dehors des zones côtières crée invariablement des mini-émeutes. Ce n'est que là que le voyage Africain de Fabry commence réellement, avec des pistes fortement abîmées qui le mèneront vers le Soudan, le Niger, le Tchad, la République Centrafricaine et finalement le Congo Belge.

Extrait de la revue **Motoren en Toerisme** janvier/février 2001.

Traduit du Néerlandais par Alfons De Borger.

A suivre.

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

25/08/2019	Rusty Wheels in Pelt Thema : Zündapp Sixties decor met live muziek	Info : gorremans.vlassaks@gmail.com Tel. 0479 43 97 99 Facebook : Rusty Wheels
01/09/2019	Onderdelenbeurs WELLEN Parking RELU Daalstraat ULBEEK	www.bromfietstreffenwellen.tk Tel. 012 74 40 74
29/09/2019	Bourse de FLEMALLE Salle l'Envol Rue du Herdier 6	AVEC EXPO 100 ANS MOTO GILLET www.motoretro.be
26/10/2019	LOMC oldtimer motorbeurs Panishof Bommershovenstraat Borgloon	Info : www.lomc.eu Tel. 0475 24 79 94
26/10/2019	Oldtimerbeurs Oldtimefun School Wico campus Tio 3900 (Over)pelt	Info : limburgse.oldtimerbeurs@gmail.com Tel. 0492 78 97 87
2- 3/11/2019	Roeselare Fabriekspand Beurs en expo. Thema Italiaanse motoren	www.veteraanmotorenhoutland.be
9- 10/11/2019	Beurs HERSELT Parochiezaal Blauberg	www.omch.be Tel. 0499 67 30 44
Elke 2de Zondag v.d. maand	10u-12u Kofferbakverkoop "In de Fortuin" Gemeenteplein Kontich.	www.rAMCC.be

TREFFENS - CONCENTRATIONS

25/08/2019	BMW Classic Tour 13h (seventies) Hannut	www.bmwclassictour.be Tel. Hans Crabbe 052 35 99 25
01/09/2019	Bromfietstreffen WELLEN Parking RELU Daalstraat ULBEEK	www.bromfietstreffenwellen.tk Tel. 012 74 40 74
28/09/2019	Balade du Centenaire Gillet Herstal 1919-2019 Ecole l'Envol FLEMALLE	info@vmcb.org Tel. 047085 61 46

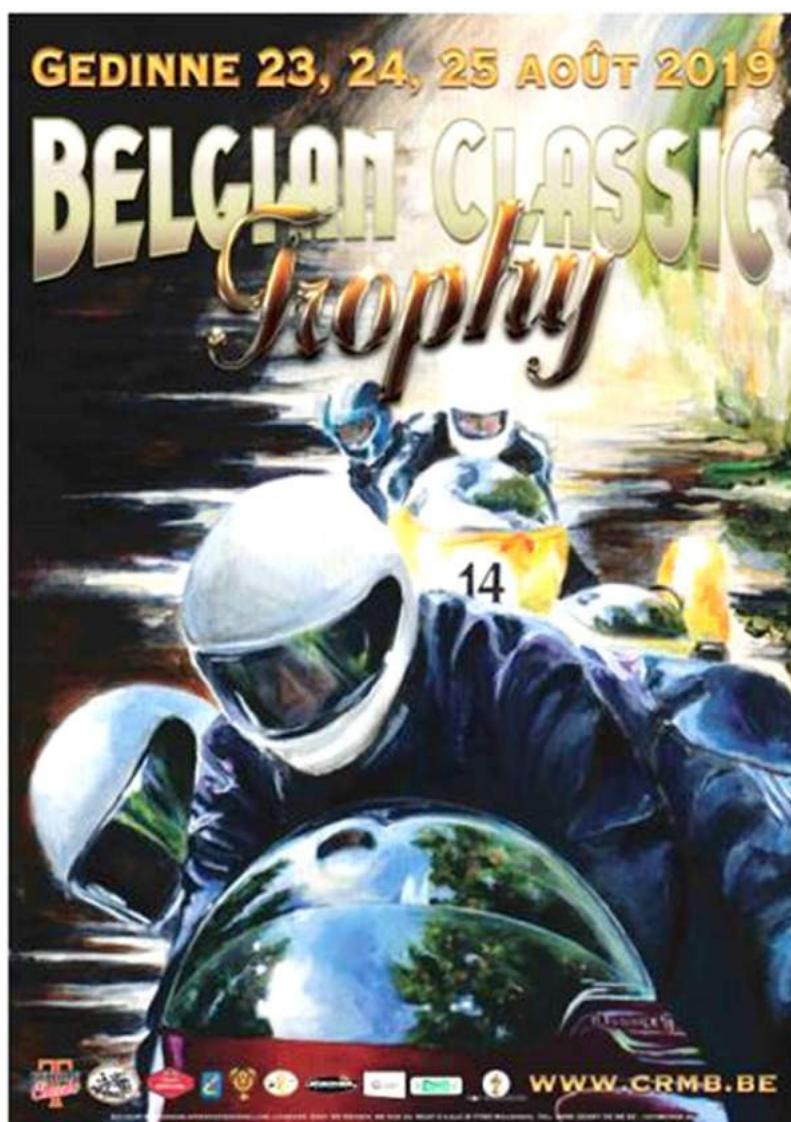
EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

29/09/2019	Expo spéciale <i>100 ans Gillet</i> Ecole l'Envol FLEMALLE	info@vmcb.org Tel. 0470 85 61 46
2-3/11/2019	Roeselare Fabriekspand Beurs en expo. Thema Italiaanse motoren	www.veteraanmotorenhoutland.be

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

23-24-25/08/2019	Belgian Classic Trophy Gedinne	www.crbm.be
------------------	-----------------------------------	--

Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos - Alles over TRIAL PRE-65 en Twin-shocks : <http://www.motobecane-trialclub.be>



RACING INFO :

CRMB

Classic Racing
Motorcycles Belgium

www.crbm.be

info@crbm.be

Tel. +32/(0)486/912200



CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM

Het clubbestuur en de uitgever van het clubblad kunnen niet aansprakelijk gesteld worden voor gebeurlijke ongevallen ten gevolge van wijzigingen aangebracht aan motorfietsen na het lezen van tips en artikels uit het clubblad.

Le comité et l'éditeur responsable du journal ne peuvent pas être mis en cause, suite aux modifications que vous apporteriez à votre moto, après lecture des conseils et articles parus dans le journal.



AGENDA EN ZOEKERTJES - AGENDA ET ANNONCES

Jacques Bastiaens, Verzetsstraat / Rue de la Résistance 28, 1090 Jette
Tel.02.660.59.68. E-mail : jacques.bastiaens@telenet.be

Zoekertjes worden schriftelijk per brief of e-mail doorgegeven.

Informatie voor onze kalender wordt liefst tweetalig opgestuurd.

Les annonces sont à transmettre par lettre ou e-mail.

Les informations pour le calendrier sont à renvoyer de préférence dans les deux langues.

VERGADERINGEN - REUNIONS

U wordt vriendelijk uitgenodigd op onze maandelijkse vergaderingen (20 uur)
Vous êtes cordialement invités à nos réunions mensuelles (à 20 heures)

Elke eerste en derde vrijdag van de maand / Les 1^{er} et 3^{ème} vendredis du mois:

Cafetaria Sporthal Verbrande Brug

Vaartstraat 198

1850 Grimbergen

In samenwerking met

En collaboration avec



SPECIALISTES DE MARQUES MERKEN SPECIALISTEN

AERMACCHI-HD	Rik Van Eycken e-mail: rikvaneycken@telenet.be	
ADLER	Gustave Goffin , Rue Fernand Stimart 7 , 5020 Namur (Vedrin)	Tel: 081/21.04.12
AJS / MATCHLESS	Paul St Mard, Av Prekelinden 33, 1200 Bruxelles	GSM: 0494.34.10.34
BSA	Fernand Coosemans , A. Servaislei 32 , 2900 Schoten	Tel: 03/658.72.31 Fax: 03/658.39.47
DKW	Marnix Carlier , Rekkemsestraat 107 , 8510 Marke	Tel: 056/25.88.26
DNEPR + URAL	Bodenhorst Raoul, Rue du Fayt 5 à 1370 Jodoigne bodenhorst.r@gmail.com	Tel: 02/361.20.01
FN	Verhaeghe Michel, Rogierlaan 65, 8400 Oostende	Tel: 059/50.69.59 Fax: 059/80.58.44
GILLET	Yves Champion, Rue Dr Elie Lambotte 243, 1030 Bruxelles ycampion.gillet@skynet.be	Tel: 02/425.89.91
HARLEY DAVIDSON 750cc Leger, burger en servicar 1937-1973 en Amerikaanse motoren	JP Piron Kruiskensheide 33 1502 Lembeek	Tel. 0473-991507
INDIAN	Christian Dupont, Rue des Chevreuils 1, 6534 Gozée	Tel: 071/51.08.93
Machine de Guerre Legermotoren	Erwin De Lange, Elzenstraat 6, 9500 Geraardsbergen info@retro-rest.be	Tel: 054/41.09.37 Fax: 054/41.09.37 GSM: 0475/80.06.81
MAICO (Scooters + motos)	Luc Bohets, Ronsen Heerweg 19 , 9700 Oudenaarde	Tel: 055/49 87 19 GSM: 0495/37.64.13
MOTO GUZZI	Manu Mommens Sasweg 3, 1820 Perk e-mail: emmanuel.mommens@telenet.be	GSM: 0477/43.55.02
NIMBUS	Geert Huylebroeck, Suikerstraat 73, 9340 Lede	Tel: 053/80.56.36
NORTON	Jan Kerkhof, Leliestraat 76b, 8210 Zedelgem nocfbred@yahoo.co.uk	Tel: 0497 / 577.000
NSU	Stephane Oger, Rue des trois Ruisseaux 53, 1450 Chastre	Tel: 010/65.85.88
ROYAL ENFIELD	Locotrans sprl Ch de Bruxelles 309, 1410 Waterloo Site: www.locotrans.net Email : marco@locotrans.net	Tel: 02/351.09.55 Fax: 02/351.07.0
ROYAL NORD + bromfietsen/véломoteurs	Eric Steyls , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellen	Tel: 012/74.40.74
SAROLEA	Ronald Danis, Prins Albertlaan 68, 8400 Oostende saroleadanis@outlook.com	Tel 059/32.03.05 GSM: 0474/284324
VESPA Scooters	Walckiers Daniel, Plankenstraat 53 bus1, 1701 Itterbeek danielwalckiers@hotmail.com	Tel: 0477/ 92.68.62
WHIZZER	Roger Van den Bogaert Liersestwg 26, 2520 Emblem	Tel: 03/480.35.58

Toute correspondance doit être ACCOMPAGNÉE d'une enveloppe PLUS timbre poste pour la réponse !

Alle briefwisseling moet vergezeld zijn van een briefomslag MET postzegel voor het antwoord !