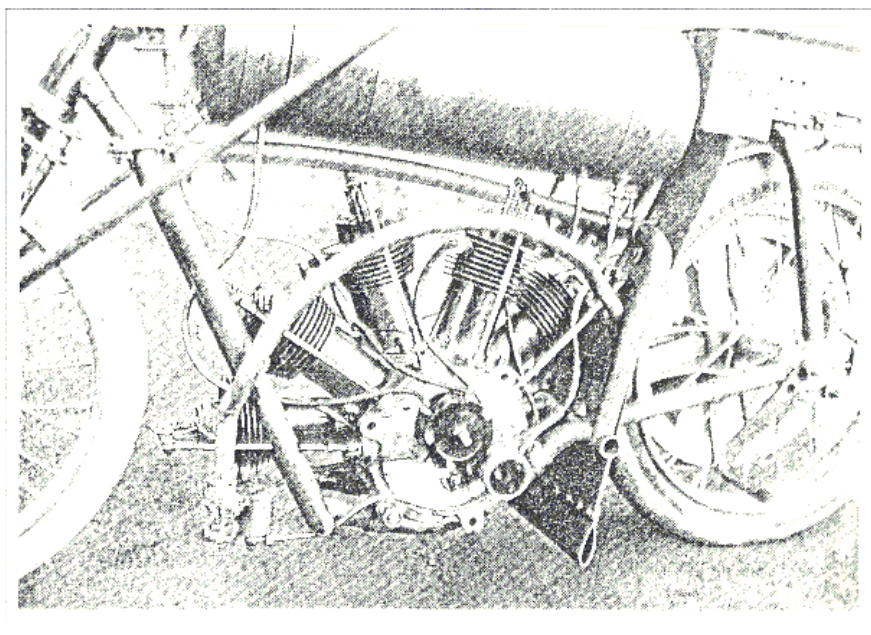


# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 26 Augustus 1998 oplage: 150



Club  
Franse  
Motoren



CFM

## *Club voor Franse motoren*

zijn maken - keuringen - wat heeft de voorzitter: droomt hij?  
spatborden - twee ritten voor CFM'ers dit najaar  
motocyclistieke artikelen in het archief - tips!

# Inhoud

Hoe maak je zin . . . . .	3
Invoerpapieren, douane en keuring . . . . .	5
Jaarrit Baak CFM . . . . .	7
Van de voorzitter . . . . .	8
Nationaal Veteranen Treffen / CFM deelname . . . . .	10
Zomaar een paar tips . . . . .	11
Voorbeeld van service bij koop motor . . . . .	13
Spatborden van E.S. Parijs . . . . .	14
Motocyclettiste-artikelen . . . . .	16
De keuring (uitlaatlamping oplossing 1) . . . . .	21
Uitlaatlamping (oplossing 2) . . . . .	23
Te koop/agenda . . . . .	25/27

## Los bijgevoegd: ledenlijst & Inschrijfformulier Baak

### *Bij de voorpagina:*

*Aparte machines hebben altijd tot de verbeelding gesproken. In 1908 was dat niet anders met de machine van Contant met een R.E.P. vijfcilinder vliegtuigmotor. (R.E.P. = Robert Esnault-Pelterie) "in waaivorm". (= 5 cylindres en éventail) De enige vraag die Bourdache zich stelde is, hoe de banden koel bleven . . . . 35 pk!  
(Uit: Bourdache; blz. 306)*

### **Redactieadres en overige inlichtingen:**

P. Jonkman, Zonnenbergstraat 33, 7384 DK Wilp-Achterhoek  
Tel. (055) 323.26.67 Fax. (0571) 27.68.52 (o.v.v. P.Jonkman privé)

Sluitingsdatum kopij: **Uiterlijk ma. 26 oktober 1998 of bel!**

# Hoe maak je zin?

La Brochure verscheen in april en Peu 26 viel niet meer in juli op uw deurmat. We zoeken geen simpele bladvulling om toch maar wat te kunnen opsturen en zo aan onze verplichtingen te voldoen. Bovendien zijn we zo druk als kleine baasjes. Er zijn een aantal CFM-mensen met overuren op hun werk. En er is verhuisd. Actieve mensen worden op allerlei manieren betrokken bij zaken waar je moeilijk nee op kunt zeggen. Voor mij persoonlijk was het moeilijk om op tijd te beginnen met het samenstellen van dit nieuwe boekje.

**En hoe maak je zin?** Ik heb de band met de oude motoren niet verloren, maar ik heb niet meer dan enkele uren gesleuteld dit jaar. Wel Montlhéry bezocht met de familie maar zonder motor. De belangstelling van CFM-ers viel tegen. We hadden meer mensen verwacht, we hadden schitterend weer, de thuisblijvers niet. Montlhéry was een feest. We hebben enkele clubleden beter leren kennen, in verschillende combinaties is er gewandeld, Parijs bezocht, naar Montlhéry getuft met oude en nieuwe voertuigen. Thuis gekomen is er veel gebeld, zelfs mobiel met de voeten in een zuidfrans beekje om bij te praten over de wetenswaardigheden van de Franse motor. En daar is de club voor: elkaar helpen. Dit schijnt modern te zijn. Bij mij op het werk kost het organiseren van het doorgeven van kennis f 70.000, = voor een organisatie van 200 medewerkers. De CFM werkt ook en doet het voor minder geld. Er wordt binnen de CFM heel wat heen en weer getelefoneerd. Er worden heel wat bezoekjes aan elkaar gebracht. En dat is en blijft de doelstelling van de club.

**Hoe maak je zin?** Ik ben onlangs ook naar de veteranen-races op het industrie-terrein van Barneveld geweest. Ook een feest. Een perfecte organisatie. Veel te beleven. En er stond ook nog een bij clubleden bekend ereld van de CFM met een paar mooie Franse motorfietsen. Ik denk dat de niet verkochte motoren 's avonds niet alleen meer roken naar vergane benzine en oud rubber maar ook naar het "trans"-vet van de aangrenzende friterie. Een mooi tafereel niettemin.

**Hoe krijg je zin?** Als een vriend een mooie nieuwe apart restauratie-object van Franse makelij koopt. Hij zal daar zelf wel eens wat meer van vertellen, denk ik.

**Voldoende zin nu?** Eerst moest het huis geschilderd worden, inclusief de muren. Door de eentonigheid van het werk en de geurtjes begin je vanzelf te verlangen naar wat meer creativiteit. Maar de zin was er nog niet volledig.

Toen heb ik de oude Terrot uit de garage gehaald en toen een lek in de tent opgespoord. Ik zat met het gat op mijn gat heerlijk in de zon en toen had ik het gevoel ineens weer. Dat is prima vrijetijds-besteding. Doodstil in de omgeving want heel Nederland lijkt wel weg te zijn. Zullen al die mensen in Frankrijk zitten?

De zin kwam. Er moest eerst nog een hoop geregeld worden. Gegevens over Woerden, de overdracht van het penningmeesterschap, de ledenlijst, de jaarrit. Dan het gewone

werk: kopij beoordelen en selecteren. O ja, de drukker is ook op vakantie. En wie doet het correctiewerk? Toch levert het getelefoneer een heel prettig gevoel op. In enkele korte gesprekken wordt veel geregeld. De club werkt. Bedankt mensen.

Ik hoop dat dit blad u stimuleert om in ieder geval deel te nemen aan de jaarrit in Baak. (met of zonder motor) Als opwarmer is Woerden een prachtig evenement.

De nieuwe ledenlijst bevat weer een hoop nieuwe namen. Ik hoop dat ik bij de namen in Baak en Woerden weer een aantal gezichten leer kennen. Daar helpen geen 20 Peu's in een jaar bij.

Blijf ik nog zitten met een vraag: zijn er woorden in Baak?

## Styl'son

De heer B.A. Bruntink, Bumerweg 5, 7101 PC Winterswijk belt tijdens het maken van dit artikel en ik kan tijdens het telefoongesprek meteen meetypen. Hier de vraag:

"Ik heb een Stylson uit 1929. De vermoedelijke cilinderinhoud is 350 cc (70 x 90) JAP zijklepper type 1Y/S nr. 72125/B2. Het blok is perfect in orde. Zelfs de moeren lijken wel nooit aangeraakt te zijn. Ik zoek informatie over deze motor en over het merk."

Ik dacht dat er leden van de CFM in het bezit zijn van een Stylson. Zouden deze CFM'ers even in contact willen treden met de heer Bruntink en effies met hem bij willen praten? We kunnen over het motorblok eventueel in het CFM-archief nog wel wat bij elkaar zoeken. Ik reken op reacties. Telefoon van dhr. Bruntink: (0543) 51.41.35 < >

Paul Jonkman

## Les 350 Terrot dans l'Armée: oproep!



*Type 4.4 Klein model van de politie of het leger; HDA.*

Er zijn door Terrot veel legermotoren geproduceerd. (la armée = het leger) Wie kan mij helpen aan informatie en/of documentatie over de motorfiets in het Franse leger van midden jaren dertig en de

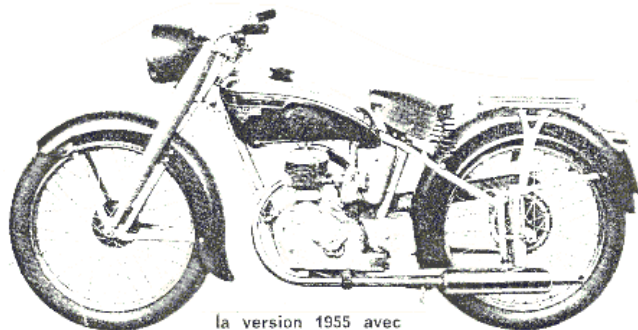
oorlogsjaren. Het enige dat ik tot nu toe heb is het artikeltje uit het grote restauratieboek van Fenautrigues. Ik ben namelijk bezig een Terrot HDArmée uit 1936 te restaureren en wil graag meer weten over de uitvoering van deze machines. Tevens ben ik nog op zoek naar een voorvork (type Webb), aluminium voetsteunen en een originele demper voor een HDA (type 4.4) Dit is de zogenaamde "flute de pan" maar dan korter en voorzien van een iets afwijkende achterkant.

Als je iets weet, laat dan wat van je horen!

Bij voorbaat dank. Rob Stevelmans (055) 522.11.70



# Invoerpapieren, douane en keuring

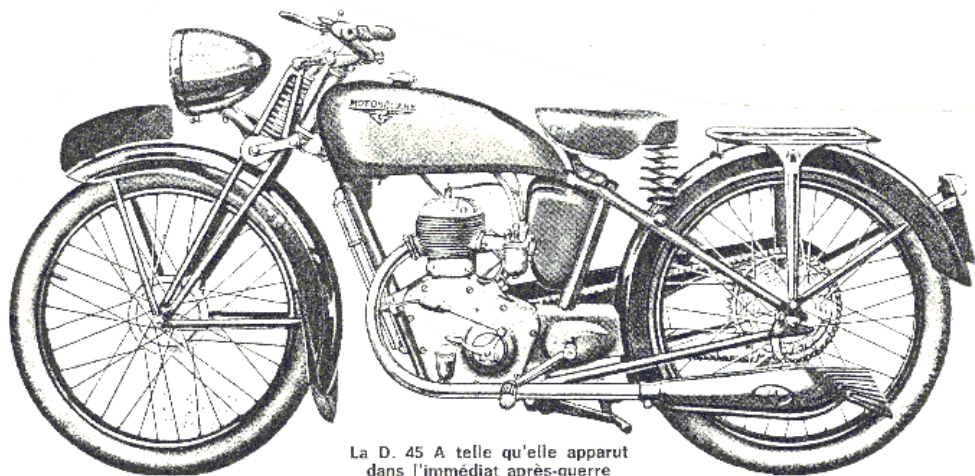


la version 1955 avec  
gros enjoliveurs de  
fourche

Al geruime tijd ben ik bezig met het restaureren van een Motobécane D45 S. Dit is een 125 cc viertakt motor uit 1954. Het schiet al een heel eind op. Ik heb bij de Haan in Schijndel nieuwe velgen en spaken laten doen. Daarna alles opnieuw in de lak, aardig gelukt, zonder spuitcabine. Maar waarom ik jullie nu deze brief stuur, dat is het volgende:

Het is oktober 1997 als een

kennis mij erop wijst dat ik wel eens achter invoerpapieren aan mag gaan, wil ik ooit een kenteken op deze motor krijgen. Ik kijk een beetje verbaasd want ik kocht de motor in onderdelen op de beurzen. Maar ik volgde zijn raad op en zodoende belde ik de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Ik vertel de persoon aan de telefoon dat ik een kenteken op de motor wil. Hij zegt daarop dat ik contact op moet nemen met de douane. Ik heb dat gedaan, ik kon een formulier ophalen en thuis invullen. De douane zelf heeft ook het een en ander ingevuld want die weten precies welke codes ze voor bepaalde zaken in moeten vullen. Dat liet ik graag aan hem over. Na een tijdje werd ik opgebeld met de mededeling dat het misschien helemaal niet nodig was om al die formulieren op te sturen enwel omdat ik alles in onderdelen had gekocht. Dan ben ik dus gauw klaar. Maar niet dus. Stuur ons copieën van de rekeningen. Maar man, er is toch geen handelaar die je een rekening geeft?! Toen stelde hij voor om dan aan een club te vragen of die een bouwverklaring zou kunnen regelen. Toen heb ik de CFM gebeld en ik begreep van Paul Jonkman dat het niet makkelijk zou zijn om in Frankrijk, bijvoorbeeld bij de douane, een verklaring te



La D. 45 A telle qu'elle apparut  
dans l'immédiat après-guerre

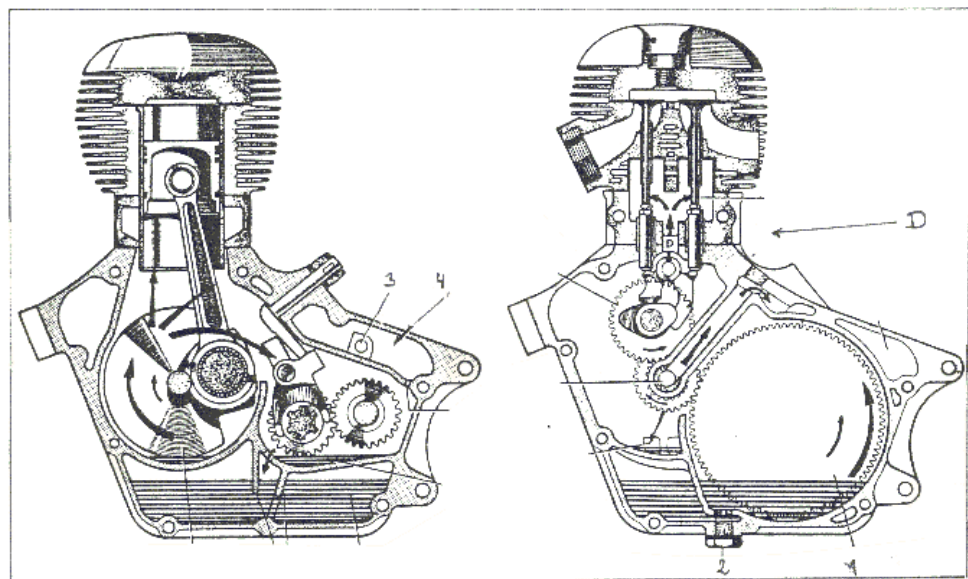
krijgen.. Toen heb ik maar weer de Nederlandse douane gebeld. Daar werd gezegd dat ik toch maar moest proberen om bij de club zoiets voor elkaar te krijgen. Nou goed, dat zal ik dan nog wel een keer proberen zei ik maar ik dacht eraan om eerst nog maar eens de Rijksdienst voor het Wegverkeer te bellen. Daar kreeg ik contact met Erik Heck van Inlichtingen en wat denk je dat die zegt? Als de motor voorzien is van een origineel framenummer en motornummer plus een typeplaatje, dan kun je gewoon naar het dichtstbijzijnde keuringsstation. Dan moet je wel wat documentatie meenemen. Verder hoor je daar wel wat er verder nog nodig is.

Ik zit nu zelf nog op banden te wachten die ik heb besteld bij Willem Pol in Norg, nabij Assen. Zodra ik voor de keuring ben geweest, horen jullie hoe het is gegaan.

Marinus Blonk

*We denken dat je geen problemen zult ondervinden bij de keuring. De keurmeester hecht wel belang aan goede documentatie van de motor. Welk bouwjaar? Welk type? Cilinderinhoud? In het geval van de motor van Marinus zal dat geen enkel probleem zijn.*

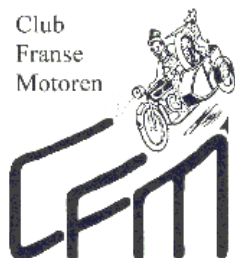
*Bedankt voor je brief en we zien het verslag van de keuring graag tegemoet.*



Een eenvoudig smeersysteem met het koppelingstandwiel (1) als belangrijkste "pomp". De sproeier (2) onderin het carter (3 mm) dient voor het oppompen. Er loopt ook olie via de nokken van de nokkenas door opening D naar de kleppen en geleiders. Er is carter-ontluchting via een snuffelventiel (3) en olie-condensatie in een aparte kamer (4). Het olieverbruik van dit motortype schijnt bijzonder laag te zijn.

# Jaarrit CFM Baak 1998 12 sept. 1998

Club  
Franse  
Motoren



- Datum:** Zaterdag 12 september 1998  
**Verzamelaarsplaats:** Baak Café Rest. Herfkens (er is maar één café)  
**Verzameltijd:** 9.00 uur  
**Starttijd** 10.00 uur  
**Kosten rit:** f 15, = per persoon (dus rijders en volgers betalen evenveel; kinderen vrij)  
**Kosten afsluitende maaltijd:** f 20, =  
**Inschrijven:** via gekleurd inschrijfformulier  
**Elke inschrijver:** . krijgt een route-beschrijving naar Baak.  
**Mee te nemen:** . in ieder geval goed weer  
. liefst een goed lopende (Franse) motor  
. doe ook maar een goed humeur  
. maar zeker partners (en kinderen) indien voorradig  
. zwemdiploma

Het is uniek dat een club ieder jaar zijn vaste evenement op een andere plaats organiseert, compleet met een andere organisator. De gastheer van dit jaar, Henk Peters uit Brummen, weet u ook weer op een prachtige manier te vermaken. Dit jaar zal weer veel hetzelfde zijn, ongedwongen sfeer, niets moet, soepele onopvallende organisatie. Er zullen weer dingen heel anders lopen. In ieder geval komen rijders en volgers niets te kort. We willen van tevoren niet teveel verklappen over de rit, en de plaatsen die we aan zullen doen. In ieder geval zullen we waterwegen moeten kruisen en water zal ook een rol spelen in het bezoek aan een bezienswaardigheid. (nee; geen bierbrouwerij)

We willen weer een speciale oproep doen aan de mensen met de **kleine motoren**. Kom naar de rit, er wordt speciaal rekening met u(w motor) gehouden. Vorig jaar zei iemand: "als ik had geweten dat het zo ging, dan had ik mijn motor ook wel mee kunnen nemen". Dat hebben we nu dus weer eens gezegd.

# Van de voorzitter

Het is komkommertijd, velen zijn op vakantie en er is veel te rijden in toerritten. Men kan zich ongeveer ieder weekeinde twee keer te buiten gaan.

Vanuit de vereniging is het belangrijkste nieuws dat we binnen het bestuur een kandidaat hebben gevonden voor het **penningmeesterschap**. Henk Kaajan stelt zich kandidaat en zal voorlopig de zaken van Jannie waarnemen.

Zoals in "la Brochure" vermeld wil Rob Stevelmans in november de vacante plaats in het bestuur innemen. **Tot een half uur voor de jaarvergadering in Barneveld kunnen zich kandidaten voor een bestuursfunctie melden.** Met meerdere kandidaten volgt uiteraard een stemming.

Ik ben verscheidene leden tegengekomen in Barneveld op de historische races. Het was daar een gezellige happening met een toch wel leuke beurs tussen het racen door.

Zoals u weet, staan we niet op Vehikel in augustus; 1 x per jaar is genoeg. We zijn aan het bezien of Barneveld een leuk alternatief is.

Ook gaan we zo langzamerhand weer eens denken aan een sleuteldag. Wanneer, hoe en wat hoort u nog.

In de vakantie werd weer wat oude rommel op de kop getikt, een paar nieuwe banden en een compleet blok van de (toch bijna niet te vinden) Terrot HSSE. Betrokkene vond het blok 300 meter van zijn huis naast een vuilnisbak. . . . . Het gebeurt dus nog steeds! Natuurlijk is het blok door mij geconfisceerd. Ik zie het wel een keer in Nederland komen. Voor de bekenden: groetjes van Yves Descombes (Sallanches).

In het najaar (na de jaarvergadering) gaat er weer een bestelling van onderdelen naar Motocycllettiste. Wanneer u nog wat nodig hebt, kunt u dit bij mij opgeven. De verdere regeling is hetzelfde als de vorige keer. Vorige keer had ik voor een bedrag van Fl 4000,- besteld, dus het systeem werkt.

'I HAVE A DREAM'. Deze bekende uitspraak is sinds een maandje ook op mij van toepassing. Ik heb in de vakantie (ja, ja) een stuk vertaald uit Moto-revue (een Frans motorblad uit 1926) wat u binnenkort kunt lezen. Als u dit stuk gelezen heeft, hoef ik niet meer te vertellen, wat die droom is. De door mij reeds 'gepolste' mensen zijn wild enthousiast. Nieuwsgierig? Rustig afwachten.

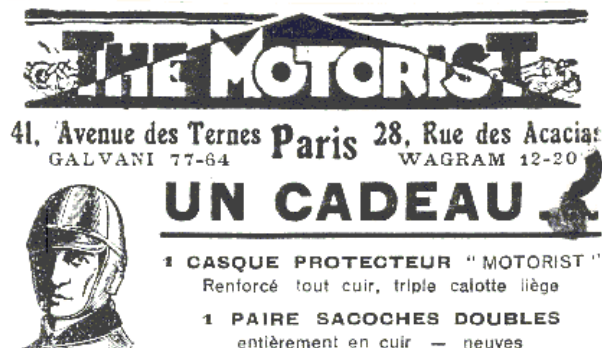
Ja, natuurlijk! Montlhéry hebben we ook gehad. Net zo gezellig als vorig jaar, druk, mooi weer, veel te zien, leuk kampeerstekje. Iedereen had zijn vrijheid om te doen wat hij wilde. Een paar deelnemers hadden om een paar (soms nare) redenen moeten afhaken. Verder heeft iedereen die daar was, zich uitstekend vermaakt. Volgend jaar weer! Ik in ieder geval; en naar ik hoop, met mij vele anderen.



Voor zover u nog op vakantie gaat: veel mooi weer en een behouden thuiskomst toegewenst. Ik hoop u allen op de Clubdag/Jaarrit op 12 september in Baak te ontmoeten. Henk Peeters maakt er iets moois van. Natuurlijk zien we u ook op de jaarvergadering/samenkomst op de beursdag in Barneveld.

Gaat u ook nog naar Woerden naar de Veteranendag? We gaan verzamelen bij Lopik (20 km) en rijden dan op de oude motor naar de happening. U kunt uw dag daar zelf invullen of met anderen deelnemen aan een der happenings. Zie verder blz. 9. < >

Greut'n uut Putt,n



**THE MOTORIST**

41, Avenue des Ternes Paris 28, Rue des Acacias  
GALVANI 77-64 WAGRAM 12-20

**UN CADEAU**

1 CASQUE PROTECTEUR "MOTORIST"  
Renforcé tout cuir, triple calotte liège

1 PAIRE SACOCHES DOUBLES  
entièrement en cuir — neuves

1 PAIRE LUNETTES  
incassables

FRANCO CONTRE  
**100** fr.

## CFM Archief - uitgebreid

Het CFM archief is uitgebreid met drie nieuwe stukken:

- **Moto Revue van 1 sept. 1925**; dubbeldik nummer met daarin een uitgebreid verslag van de rit Parijs-Pyreneën-Parijs. Een vertaling van dit artikel komt te zijner tijd uw kant op. Zeer lezenswaardig.
- **Moto Revue 11 februari 1928**; grote middenposter van Gône & Rhône met links bovenin een leuk detail: een wereldbol met daarin een lijn van Amsterdam naar Batavia; daarnaast de stermotor van Gône & Rhône afgebeeld. Verder een uitgebreid artikel over de voordelen van de tweetakt tweecilinders. Kleine tweetakten liepen netjes en waren zuinig genoeg maar een grotere tweetakten (bijvoorbeeld in auto's en zwaardere motoren) liepen bij lage toeren niet regelmatig genoeg. Een tweecilinder kan dan de oplossing zijn. Dubbelzuiger-motoren, motoren met compressoren, alles wordt gedetailleerd beschreven, met veel plaatjes. Moraal: hoe krijg ik mijn cilinder vol met mengsel. Dus toen ook al!
- **Les Terrot - Magnat Debon des Années Cinquante**: (De Terrots en Magnats-Debons van de vijftiger jaren) Jean-Yves Fenautrigues. Een (te) ruim opgezet boek (170 blz.) met veel materiaal dat in andere naslagwerken ook te vinden is. Op de omslag enkele kleurenfoto's.

# Nationaal Veteranen Treffen

Zaterdag 29 augustus

Woerden:

de CFM doet mee!

Club  
Franse  
Motoren



Op verzoek van CFM-leden is door de club besloten om minstens één keer per jaar deel te nemen aan een rit die door anderen wordt georganiseerd.

Het Nationaal Veteranen Treffen is niet zomaar door ons uitgekozen:

- . Aad van den Burg is organisator van het NVT en CFM clublid!
- . We rijden weer eens in een andere "hoek" van het land
- . Er is een groot enthousiasme bij de organisatoren van het evenement
- . De CFM kan het zo organiseren dat we niet "verdwijnen" in het grote geheel

De organisatie is als volgt:

- . De ontmoetingsplaats voor de CFM is op het industrieterrein in Lopik. **N 210 tussen IJsselstein-Schoonhoven**
- . Al vroeg in de morgen zorgt Jan van Doorn dat de koffie klaar staat en de toiletten schoon zijn.  
**Gouda's Glorie complex achteraan op het industrieterrein: vd Grient spuitrij "Strak en Stralend"**
- . Om **10.00 uur** vertrekken we naar Woerden. Het terrein gaat dan op slot zodat auto's en aanhangers veilig staan.  
**Lopik-Woerden 20 km; pechwagen volgt de deelnemers**
- . Afhankelijk van de situatie bepalen we ter plekke de tijd om terug te gaan naar de auto's.  
**Vermoedelijk terug tussen 16.00 en 17.00 uur. (bij slecht weer eerder?!)**
- . Het exercitieterrein in Woerden is moeilijk met de auto (en aanhanger) te bereiken vanwege parkeerproblemen. We raden u daarom af om met de auto het centrum van Woerden in te rijden. Onze ervaring: meer water dan parkeerplaatsen.
- . **U hoeft zich niet in te schrijven** (i.t.t. eerdere berichten)
- . **Bezoekers met een motor kunnen het terrein gratis bezoeken.**
- . **Voor verdere informatie: Ton Dorland (0341) 36.13.52**

# Zomaar een paar tips

Tijdens een bijeenkomst in Barneveld van de Vereniging CFM hoorde ik een paar leuke tips die ik u niet wil onthouden.

1. Bij de demontage van een frame-buis uit een lug kan het zijn dat, ondanks goed warm stoken, de buis niet uit de lug schuift. Dat komt dan waarschijnlijk doordat tijdens het in elkaar zetten van het frame een spijker of een pinnetje is gebuikt om de buis tijdelijk op de goede plaats te fixeren. Na de fixatie is pas gesoldeerd. De spijker (letterlijk gevonden!) zie je zeventig jaar later in je enthousiasme makkelijk over het hoofd en dan valt zo'n simpel klusje nog flink tegen.
2. In het restauratieverhaal van de benzinetanks in Peu 22 kreeg ik een reactie over de wijze van "lekzoeken" met de compressor. De ingestelde druk zou gevaarlijk kunnen zijn! Nog even voor alle duidelijkheid: de perslucht kan inderdaad uw tank laten exploderen maar niet als u een paar vuistregels in acht neemt:
  - a. sluit de beluchtings-opening van de tankdop niet af (zoals toen ook al in de tekst vermeld werd) want anders loopt de druk razendsnel op en heeft u binnen enkele seconden waarschijnlijk helemaal geen (lekkende) tank meer. Probeer de ontluchting ook niet even met de vinger af te sluiten want dat heeft binnen enkele seconden hetzelfde effect. Grote knal!
  - b. probeer eventueel een nog lagere druk uit dan de 3 bar die ik de vorige keer adviseerde. Je kunt altijd de druk tijdens het werk nog iets opvoeren.
  - c. De vermeende polyester-coating aan de binnenzijde van de tank is -slip of the tongue- een epoxy-hars. De trage hardingstijd werd door anderen bevestigd, zelfs terwijl de tank zo warm was gemaakt dat hij bijna niet meer was vast te pakken.
3. Glas snijden kun je goed met een haakse slijper met een diamant-slijpschijf. Hier kwam ik achter toen ik een buisje nodig had voor een kijk glaasje van mijn benzinekraan. Het lijkt me dat op deze manier ook prima andere glazen plaatjes te "snijden" zijn. Polijsten van de rafelige randjes kan met gewoon schuurpapier. De diamant-schijfjes zijn niet duur meer, evenals de haakse slijpers. Gewoon een keer proberen. (veiligheidsbril gebruiken)
4. Naar aanleiding van vermeende onveilige tips zal de redactie (nog meer) proberen om onveilige ideeën niet te plaatsen of in overleg met de tipgever zo te veranderen, dat we geen aanleiding geven voor gevaarlijke situaties. Bedenk wel dat in veel motorbladen onbesuisde tips vermeld staan, soms gevaarlijk, soms onnodig milieu-onvriendelijk en soms gewoon niet werkend. Geloof niet alles wat u leest en bedenk dat het altijd uw eigen verantwoording is, wat u doet.
5. Niet iedereen is er evengoed van op de hoogte, daarom de volgende tip. Benzine, terpentijn, thinner en andere oplosmiddelen zijn milieu-onvriendelijk. En dat

bedoel ik dan voor u persoonlijk. Deze stoffen worden makkelijk via longen en huid opgenomen in het bloed. Regelmatige sleutelaars kunnen zo te hoge concentraties oplosmiddelen in hun lichaam krijgen. Op den duur kunnen er schadelijke effecten zijn. Werk met oplosmiddelen zoveel mogelijk buiten, vermijd contact met de huid. Het schoonmaken van de handen met oplosmiddelen is niet de gezondste bezigheid. In ieder geval met water en zeep goed nawassen. Nog beter is het om de handen schoon te houden. Voor f 1, = kocht in onlangs prima kunststof handschoenen bij "Zeeman". Ze gaan lang mee en bij het professioneel uitoefenen van je hobby mag je best iets aan veiligheid en hygiene besteden. < >

Paul

## Het nieuwe stuur "de luxe" van AMAC

LE NOUVEAU GUIDON DE LUXE

**AMAC**

à poignées tournantes



est monté moyennant un supplément de 85 ou 95 fr. (1 ou 2 poignées tournantes) sur tous les modèles Terrot, Monet-Goyon, etc.

Le guidon complet est vendu séparément par tous les stockistes au prix de 225 et 250 fr.

ET AU SIÈGE SOCIAL :

**ST<sup>E</sup> AMAC - 43, Rue de Villiers - LEVALLOIS**  
 Dépôt à Paris Et. **MUNRO - 198, Boul. Péreire**

*Advertentie; juni 1933*

Het stuur, dat voorzien was van één of twee draaihandels (rechts voor de bediening van de gasschuif en links voor de ontsteking) heeft talloze merken voorzien. Het was als optie bijvoorbeeld bij Terrot en Monet Goyon te koop tegen betaling van 85 of 95 FF extra. (één of twee draaihandels) Naast de draaihandels waren de overige bedieningshendels door middel van vaste steunen aan het stuur bevestigd en was het geheel in chroom uitgevoerd.

Het complete stuur was ook te koop bij de dealer voor de prijs van 225 of 250 FF. Voor die tijd een zeer lux en zeker heel modern stuur.

Dat een carburateur-fabrikant sturen maakte was niet zo gek: een clublid (was dat niet Henk Stomp, de sigaren-as moest eraf geblazen worden!) vond een keer een nieuwe carburateur compleet met kabels en stuur. Klaar voor montage.

Kennelijk werd het stuur compleet met carburateur goed afgesteld geleverd.

Rob Stevelmans/Paul Jonkman

## Voorbeeld van service bij koop motor

Beste Jean-Philippe;

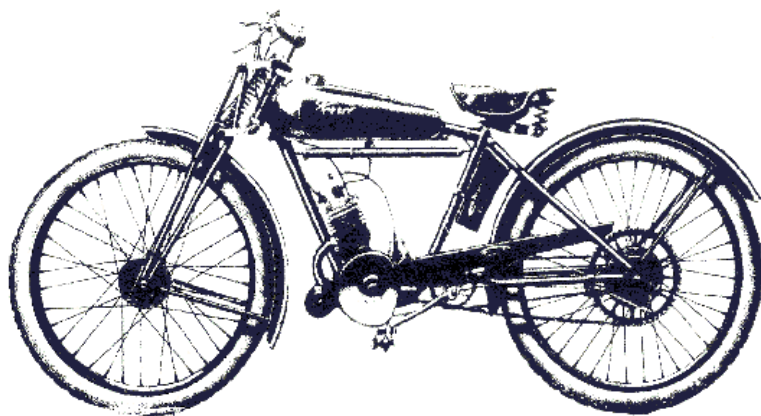
Hier een fax met de beloofde foto en de gegevens van de **Terrot BMA 1932**.

BMA betekent in het Frans Fiets met hulpmotor. De rest van de gegevens heb ik al met je doorgenomen. Let op de details. Hoe meer details kloppen, hoe waardevoller het fietsje is. Denk eraan dat het later bijzoeken van onderdelen bij dit type in Nederland heel moeilijk is. Bovendien moeten de restauratiekosten bij dit type motoren zeer binnen de perken blijven daar de handelsprijzen van kleine motoren, hoe mooi ook, vergelijkenderwijze altijd laag blijven.

Nog vragen? Dan hoor ik het wel.

Groeten, Paul Jonkman

**carburateur Gurtner, dynamo Magneto France, Trommelremmen (meervoud?!) van 98 mm!! Let op de vorm van de spatborden.**



### 100 cc. 1CV VÉLOMOTEUR Type VM

MOTEUR 2 temps avec cylindre à culisse détachable. — ALÉSAGE 48 mm. — COURSE 55 mm. — CYLINDRÉE 99 cc. S. — PUISSANCE fiscale 1 cv. — MAGNETO France. — CARBURATEUR Gurtner. — DÉMULTIPLICATEUR à engrenages silencieux. — DEBRAYAGE à disque garni de liège. — FREINS à tambour de 96 mm. — CADRE brasé. — FOURCHE brasée. — SELLE réglable. — GARDE-BOUE enveloppant. — PNEUS velomoto de 600 x 55. — RÉSERVOIR en selle décor bruyère et noir (Chromage en supplément 50 frs). — PÉDALIER coulissant. — GUIDON chrome avec leviers brasés. Prix : 1.490

### 100 cc. 1CV VÉLOMOTEUR DAME Type VMO

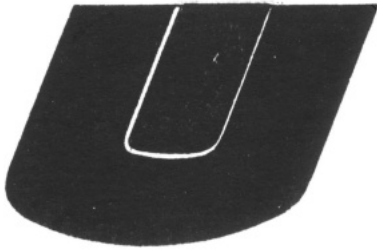
Mêmes caractéristiques que le modèle VM mais cadre ouvert et réservoir cylindrique en selle. Prix : 1.590

P.S. Ik hoop wel dat we het goede type voor onze neus hebben. De modellen konden iets verschillen met de catalogus.



# Garde-Boue BOIS et

## GELAKTE SPATBORDEN VAN HOUT EN STAAL



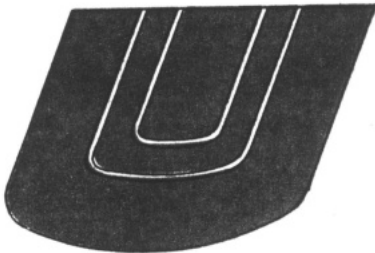
En bois . . . . N° 600  
En acier . . . . N° 600bis



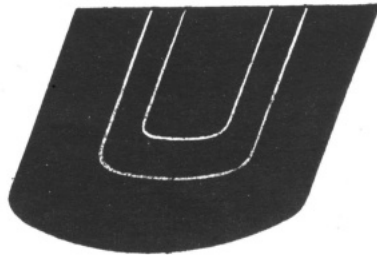
En noir - En rouge - En vert  
En bois . . . . N° 601 (F.31)  
En acier . . . . N° 601bis



**Entretoise pour garde-boue bois**  
Breveté S.G.D.G.



En bois . . . . N° 602 G (A.9)  
En acier . . . . N° 595 G

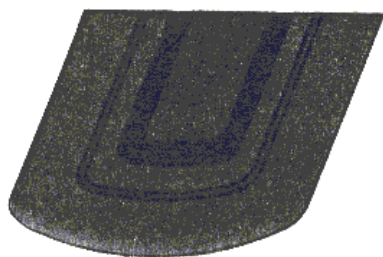


En bois . . . . N° 602 V (A.9)  
En acier . . . . N° 595 V

FILETS POUR GARDE-BOUE DE DAME, ASSORTIS

# Garde-Boue ACIER LAQUES

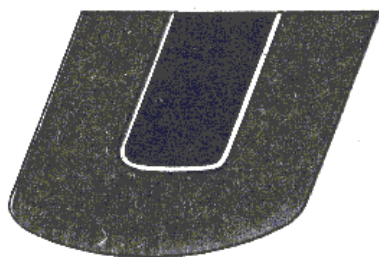
**E.S. PARIS**



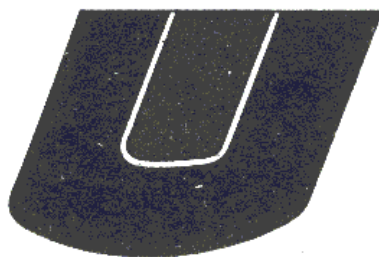
En bois . . N° 604 (A. 23)  
En acier, . N° 604<sup>bis</sup>



En noir - En bleu ciel  
En bois. . . . N° 605  
En tôle. . . . N° 605<sup>bis</sup>



En bois. . . . N° 606 (A. 7)  
En acier . . . N° 606<sup>bis</sup>



En bois. . . N° 607 (A. 24)  
En tôle . . . N° 607<sup>bis</sup>



En bois. . N° 603 (A. 11) N  
En acier . N° 603<sup>bis</sup> N



En bois. . N° 603 (A. 11) R  
En acier . N° 603<sup>bis</sup> R

**CYCLISTES EXIGEZ LES SPÉCIALITÉS**

**BRAMPTON**

# Motocycltiste-artikelen

Aanwezig in het club-archief.(inclusief korte omschrijving) Alle artikelen zijn Franstalig, goed gedocumenteerd. Velen van u zullen copieën hebben van deze artikelen. Ze zijn te herkennen aan het "liggende A4-formaat".

Excuses voor het feit dat alle ë, ô, é en andere "Franse" leestekens in onderstaande lijst ontbreken.

**De opsomming loopt vanaf nr 5 (heruitgave) tot en met nr 58-59 dec. '89 en is lang niet compleet. Diverse nummers zijn uitverkocht. (nr 64/65 als extra vermeld)**

**Een andere keer de lijst van 1990 tot heden.**

**Dubbel en dus te ruilen zijn de nummers 35 en 58/59.**

## Nummer

- |    |  |
|----|--|
| 5  | Gnome Rhone C, D en D2<br>GP De France 1925  |
| 6  | Gnome & Rhone D3 en D4<br>Museum Luneville<br>Lohmann diesel<br>Speelgoed motoren  |
| 7  | Peugeot 115 117 515 517<br>Peugeot wereldrecords 515 1934<br>Geneve Zwitserse motoren  |
| 12 | Chaise kopkleppers en 2 takten<br>Terrot rallye 175 cc<br>Foto Dollar blok: LPL<br>Banden en velgen<br>Draaimolen motoren<br>Pullin Groom<br>BMW productie overzicht |
| 14 | Jonghi 350 cc 1930-1939<br>Peugeot 125 cc P55 en P51<br>Interview Jean Jeannin<br>Bailleul 1904 watergekoeld   |

- 15           Ultima 350 cc zijkleppers met ketting 1927-1936  
              Louis Clement 540 cc 1920
- 18           Gnome & Rhone AX2  
              Dax 100 cc  
              MGC foto  
              Taon Derny 125 cc 1958
- 22           Werner deel 1 : 1897-1901  
              Monet Goyon 200 en 232 cc modellen 50er jaren  
              Ballot motorblok  
              Remmen  
              Peugeot 2 cil. foto
- 23           Werner deel 2 : 1902-1903  
              Monet Goyon 200 en 232 cc modellen 50er jaren  
              Magnat Debon 400 cc boxer
- 24           Terrot 250 cc JAP Type M  
              Alcohol als brandstof  
              Rene Gillet 50er jaren  
              ABC 1919 plaatje
- 25           Peugeot P109 en P110 175 cc en 220 cc  
              NSU max 250 cc  
              Motobecane bloc S plaatje
- 27           Motobecane B met blokmotor  
              Motoconfort T Met blokmotor  
              Monaco Baudo 500 cc uit Turijn  
              Monet Goyon VT3 1922 3 wieler plaatje
- 28           FN 350 cc M60 kopklepper  
              Gnome & Rhone 125 cc 3 versnelling  
              Pieper 1902

- 30 Peugeot P105  
Ydral 125 cc en 175 cc  
Speelgoed motoren
- 31 De Dion Bouton in motorfietsen  
Terrot Padovani 2 cil. racer  
Interview Edmond Padovani  
Ydral 50er jaren racers
- 35 MGC motoren  
(dubbel) Terrot en Magnat Debon 125 cc 50er jaren  
Type ETD ETDS EP ETP ETPC M4SD

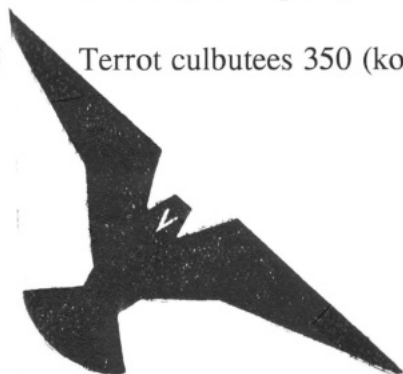
37-38 **Petrolettes jaren 20**

ABC Aiglon Alcyon Alleluia Armor Aubier Austral Auto-  
moto Auxi Barre BBL Marco BCR Benjamin Blanche Her-  
mine Blauseur Christophe Louis Clement La Cyclette Cyclo-  
ne Le Cyclotracteur De Dion Bouton Claude Delage DFR  
Dollar D'Yrsan Evans Cyclemotor Exshaw Famo - Famocy-  
clette Faure - Bayle Favor FOR La Francaise Diamant La  
France Charles Gerald Gloriol Goliath Griffon le Grimpeur  
Grivon Gurtner Harlette Helyett Herstal Hunter Labor  
Lapize Leloir Lumen Lutetia Mac Kenzie Madoz Magnat  
Debon Marant - Anzani Mars Micromoteur Monet Goyon  
Moteurcycle L Rosengart La Motocette Moto Merveille  
Moto - Fly Voisin Motorhony'x Motosolo PAP La Parisien-  
ne Peugeot PEUPLE Picquenot Prester Propulcycle PS  
Mascotte PS Raymonette Roll Rovin Royal France Royal -  
Phlox St George's Sanhoc SCL SEPT SICAM SIC - DKW  
Silver Prince Smart Spada Stella Tavernier Terrot Tibalette  
Alphonse Thomann Train Tripp le Velomotor Chevillard  
Velotouriste Wonder Mirus 1904 foto



- 40            Gillet Herstal Bol d'or  
               Dkw 175 cc Racers 1925 - 1931  
               AMC 1954 plaatje  
               Magneet ontsteking  
               Labor plaatje
- 41-42        Rene Gillet
- 43            Monet Goyon 147 cc 1923 - 1933  
               Puch 125 cc en 150 cc 50er jaren dubbelzuiger  
               La Sancione 1899 - 1900
- 44-45        Terrot L 1924 - 1938 175 cc tweetakten  
               Terrot Magnat Debon Cyclomoteurs  
               Peugeot 125 cc 150 cc 175 cc 4 versn. 50er jaren  
               Terrot 100 jarig bestaan Artikel  
               Majestic plaatje  
               Durandal plaatje  
               Carburateur restauratie
- 46            Ultima met cardan 1930 - 1940  
               Peugeot 125 cc en 175 cc 4 versn. sport 50er jaren  
               Alcyon motorail motor op spoorrails
- 47            Gnome & Rhone 500 V2  
               Gnome & Rhone tweetakten 4 versn. L53 LC531 LX200 L5
- R5
- Gnome & Rhone Frame uit duraluminium
- 48            Terrot motorettes Zedel motor 1 cil. 1908 - 1919  
               Gnome & Rhone 125 cc 175 cc 200 cc 4 versn. 50er jaren  
               Itom
- 49            Soyer 350 cc 500 cc ACT en Sturmey Archer motoren  
               Douglas boxer

- 51 Moto Reve 1906 - 1914  
Stayer 1897 - 1914  
Gurtner sproeiers
- 54 Magnat Debon met Blackburne motoren 1927 - 1932  
Villiers 98 cc in Frankrijk 1932 - 1953  
Monet Goyon 10 en 10D en Automoto  
Smering  
Nsu bromfietsen
- 55 Blackburne motoren  
Perreaux 1889  
Moto Guzzi Airone  
Motobecane 750 4 cil.  
Benzine kranen
- 58-59 BMW Rennsport 1951 - 1974  
(dubbel) Terrot CP 1926 - 1937  
Villiers 98 cc en 112 cc in Frankrijk 1950 - 1960  
OD  
Terrot scooter reclame plaatje  
CP Roleo JAP plaatje
- 64-65 Terrot culbutees 350 (kopklepmotoren) special



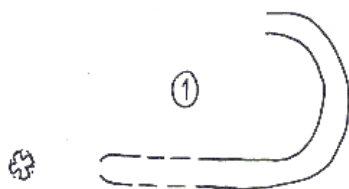
# MICLON

Production de la FRANCE MOTOR CYCLES.

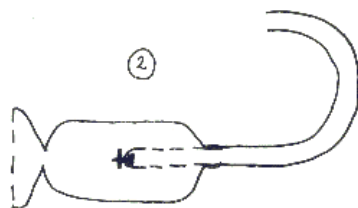
# De keuring

*Altijd weer spannend, zo'n keuring. Op tijd de spullen klaar hebben. Dan afwachten of de keurmeester de motor net zo goed voor elkaar vindt als ikzelf. In ieder geval is niets aan het toeval overgelaten. Van het werk is zelfs de decibelmeter geleend.*

Enkele dagen voor de keuring was het geluid met de motor half-gas nog meer dan 100 dB(A). Toch wel een beetje veel. Uit alle recente beschrijvingen blijkt dat een oude motor ongeveer 95 dB(A) aan geluid bij elkaar mag ploffen. En u weet het: een verdubbeling van het geluid is op de dB-schaal af te lezen als ongeveer 3 dB extra. Er moest dus nog even flink gerommeld worden in de uitlaat. Eigenlijk vond ik dat ook niet erg want het ding maakte een naar geluid in de uitlaten. De Gnôme & Rhône CM1 uit ongeveer 1933, een 350 cc kopklepmotor met geïntegreerde versnellingsbak en overbrenging door tandwielen, had wel een wat mooier geluid mogen produceren. Het leek wel of teveel geluid recht uit de buizen onafgebogen door de dempers naar buiten werd geblazen. De geluid-werende maatregelen die gedacht waren, bleken niet afdoende. (zie tekening 1)



*De achterzijde van de uitlaat is op vier plaatsen vernauwd zodat er een "klavertje-vier" opening open bleef. Dit bracht echter weinig geluk. Teveel uitlaatgas blies recht naar achteren en gaf een hard schel geluid.*



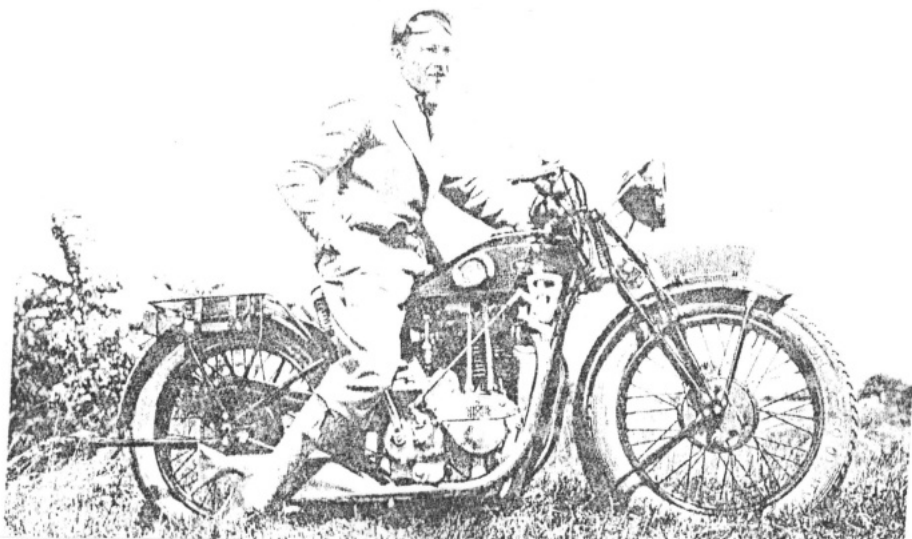
*Het klavertje-vier is nu dicht gemaakt met een schijfje, dat bevestigd is met een moertje en een boutje. De gasafvoer wordt natuurlijk voor een deel geblokkeerd maar door het dubbele uitlaatsysteem van de CM1 presteert de motor nog naar vermogen.*

Vervolgens is het een schotje gemonteerd zoals op tekening 2 is weergegeven. Het narschelle geluid verdween meteen en veranderde in een diepere plof zoals we dat van oude motoren zo graag willen horen. Het geluid daalde naar 95 dB op de eigen meter bij stationairloop en bij half gas bleef het geluid ruim onder de 100 dB hangen. Omdat het geluid zo mooi was, moest dit het maar wezen.

De accu uit de verpakking, op de houder gezet, mooie leren riem er omheen, verlichting eraan geknoopt en gelukkig bleek niets het te doen. Door diverse oorzaken natuurlijk. Lampje kapot, draadje verkeerd, aarding onvoldoende (geëpoxideerd frame), kortom, na wat gepuzzel deed alles het, maar de dynamo weigerde alle dienst. Maar die wordt op de keuring toch niet getest.

Voor de zekerheid nog maar wat reserve-lampjes meegenomen, de motor op een zonnige morgen op de aanhanger gezet en naar Arnhem getogen.

Op tijd aangekomen mocht er eerst f 208,- en een beetje overhandigd worden. Zet hem maar buiten neer, de keurmeester komt er wel aan. Stipt op tijd was de man, gewapend met schrijf-materiaal aanwezig en liep heel relaxed om de motor, alles kritisch onderzoekend. "Teveel RVS, dat hadden ze in die tijd nog niet. En die reflector; zo hoort het. En



**Gnôme & Rhône CM1; 350 cc kopklepper;** enige bekende foto van dit model

*la CM1 sur cette photo extraite d'un catalogue d'époque.*

loopt' ie ook?" Hij loopt wel maar misschien moet er even geduwd worden. Met nog wat tips van de keurmeester liep de CM1 na drie trapjes. Niet slecht.

De decibelmeter werd erbij gehaald en een klein zwart kastje dat nog het meest aan een rolmaat deed denken. Daar werd een draadje uitgetrokken en op een afleesschaal stond het toerental erbij. Het zwarte geheime doosje moest stijf op de tank gedrukt worden. De motor moest verhoogd worden in toeren totdat het uiteinde van het draadje begon mee te draaien. Machtig, wat een herrie toen dat kolere-touwtje eindelijk begon mee te slingeren in het tril-ritme van de krukas. De meter bleef steken op 98 dB(A). "Niet helemaal goed,

je moet nog maar eens wat aan die uitlaten doen. Er wordt teveel gas recht uit de uitlaat naar buiten gedrukt. Als u met veteranen-riften mee gaat doen, dan heb je kans dat je niet door geluidsmeting komt." Zou hij nou bedoelen dat de CM1 is goedgekeurd en dat later de aanpassingen aan de uitlaten gemaakt mogen worden? Ja. Goedgekeurd. Na het controleren van het bouwjaar, frame-nummer, cilinder-inhoud (papieren controle) en wat andere zaken, moesten we nog even wachten. De gegevens werden ingevoerd in de computer. "U moet nog even naar de douane (aan de andere kant van de stad) om dit formulier te laten verwerken." Drie kwartier later was ook deze formaliteit geregeld (geen invoerrechten want de motor is veel te oud) en met vele stempels rijker kon ook dit formulier weer in het archief. Kosteloos en nutteloos zullen we maar zeggen.

Toen ik thuis kwam, had ik toch nog een beetje een vreemd gevoel: was het mijn CM1 maar geweest, dan kon ik er tenminste op rijden, die van mij is nog lang niet zover.. Dit was de CM1 van Jan-Coen. Niet minder gegund hoor Jan-Coen, veel plezier ermee.

### **Een jaar later:**

De kinderziekten bleken mee te vallen. De motor heeft de jaarrit in Wilp 1997 goed doorstaan en zelfs de eerste prijs weten te veroveren voor de mooiste motor. Hij zal de komende tijd in Woerden en Baak ook weer te bewonderen zijn.

Paul Jonkman.

## **Uitlaatdemping**

---

*Ik hoorde dat jullie in de Peu een artikel over demping aan het voorbereiden waren. Onze oplossing viel bij de keuring zeer in de smaak. Misschien geeft het volgende nog een inbreng.*

Door: Ton Rietbergen

---

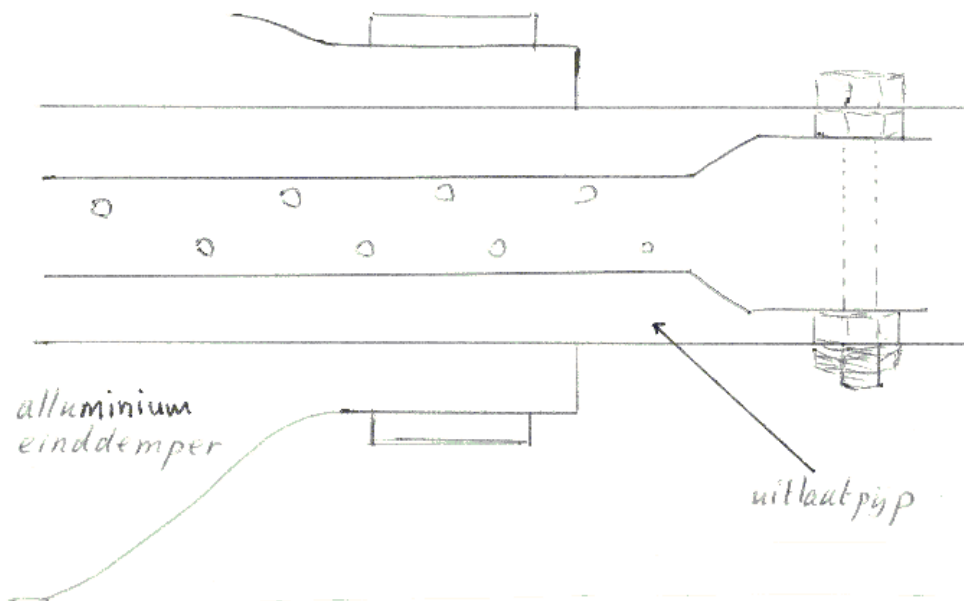
In het laatste stuk van de pijp heb ik een binnendemper van een naoorlogse Triumph ingebouwd. De diameter van de demper is twee 6 mm moertjes dunner dan de buisdiameter. Dat kwam goed uit. Er blijft zo flink wat ruimte over om het roet door te blazen.

De blikkerige knal is een beter aanhoorbare zware dreun geworden. Bovendien loopt de motor "ronder" en blijkt daardoor beter te trekken. (de 90 km/h was op de gladde weg lang niet de top, maar ik durfde niet harder!)

Hoe pakten we het aan:

- gaatje in één keer door de pijp, met de demper erin, boren. (het dikke gedeelte; de trechter dus)
- moeren op de demper plakken met snellijm (draaien anders mee)
- demper in de pijp schuiven
- boutje erdoor.

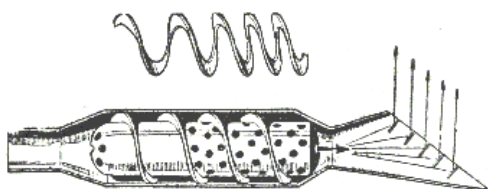




Er zijn wel wat nadelen:

1. De pijp wordt bij de demper net zo gekleurd als in de bocht.
2. Bij het demonteren moet je de stukjes die uitsteken -de kop en de moer- afzagen, want de binnenmoertjes draaien echt wel mee.  
Opmerking: doe je het met ringetjes in plaats van moertjes, dan gaat de zaak rammelen.
3. Je ziet de kop en een moertje aan de buitenkant van de pijp.

De demper kostte op de beurs f 10,00. Daar kon ik hem zelf niet voor in elkaar lassen.

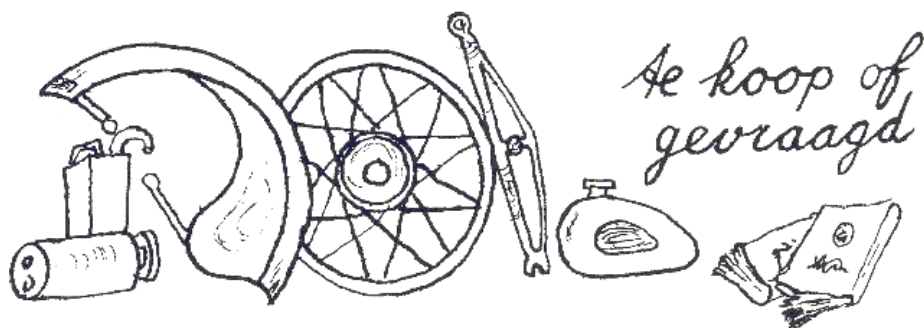


Le silence

### Moto Revue 1932

Il est naturellement impossible d'apprécier au salon le silence des machines. Nous avons toutefois l'impression que les silencieux sont mieux étudiés. Un velomoteur possède une chambre de détente à la sortie du cylindre et un silencieux. On peut souhaiter que cela se généralise.

*We zien als redactie van de CFM uit naar andere reacties op het onderwerp demping. Alle ervaringen bij elkaar kunnen een interessant beeld opleveren van problemen en oplossingen. Hoe zit het met tweetakten?.*



### **Te koop:**

**Motoconfort type T2A 3 CV uit 1938; jubileum sport uitvoering. De motor is compleet en het blokje is gereviseerd Hfl. 1500, =.**

**Reno Meijer (0412) 63.31.16**

### **Te koop bij de CFM:**

**Terrot badge** in zes kleuren. Hoge kwaliteit, zwarte ondergrond, zilveren letters. Logo uit het begin dertiger jaren. Geschikt om op kleding of een (leren) jas te naaien. Uit voorraad leverbaar f 12,50 incl. verzendkosten. Bestellen door het geld over te maken op rekening van de penningmeester. (zie achterkant "Peu") onder vermelding van badge.



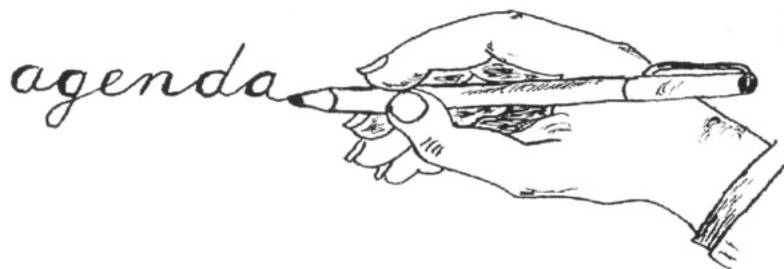
### **Te koop bij de CFM:**

#### **Histoire de Terrot Daniel Pallegoix**

Uitgegeven door Claude Renaud; zwart-wit uitgave van 220 blz met heel veel foto's. Beschrijft de volledige geschiedenis van de Terrot-fabrieken in Dijon. Uit restauratie-oogpunt niet interessant maar voor de Terrot-liefhebber kan het interessant zijn. Prijs ong. f 125, = Er is steeds een kleine vraag naar dit boek; reden voor de CFM om er een in voorraad te hebben. Weg is weg.

### **Te koop bij de CFM:**

**Terrot restauratie-handboek 350 cc kop- en zijkleppers.** Absolute aanrader. Met kleurenfoto's, veel tekeningen en tabellen. Franstalig. Jean-Yves Fenautrigues, f 115, = inclusief f 6, = verzendkosten. Er zijn nog steeds enkele boeken uit voorraad leverbaar.



09 Aug. '98

Les pistons en mouvement  
La Chapelle sur Oreuse(89) (F)  
10 km noordelijk van Sens  
150 voertuigen 1910-1960  
Onderdelenbeurs

21-23 Aug. '98

Vehikel Jaarbeurs Utrecht

29 Aug. '98



Nationaal veteranen treffen  
(onderdelenmarkt) Woerden

30 Aug. '98

Festival motos anciennes  
Toerit  
Gimont (RN124) (F)

05 Sept. '98

Motormarkt Zuidwolde

12 September '98

CFM Jaarrit Baak 1998



Henk Peters uit Brummen staat borg voor een mooie rit in de Achterhoek. We tuffen weer ongeveer 80 km, interessante stops en de inwendige mens wordt zeker niet vergeten. Partners en kinderen zullen deze dag ook zeker waarderen. (denk eventueel aan een helm en goede kleding!)

19 Sept. '98

18e Motormarkt Assen

04 Okt. '98

Grand rassemblement de motos Terrot et Dijonnaises. Expositie, beurs, tentoonstelling, buffet en restauratie.  
Dijon (F)

11-12 Okt. '98

Veterama Mannheim (D)

31 Okt-1 Nov. '98

15e Ruilbeurs en Expo show  
Hooglede (B)

07-08 Nov. '98

11e Oldtimer Motorbeurs  
Gierle (B)

31 Okt-1 Nov. '98

15e Ruilbeurs en Expo show  
Hooglede (B)

7 Nov. '98



Onderdelenbeurs Barneveld en  
Tevens CFM-jaarvergadering in aangrenzende  
sporthal. Agenda, fin. jaarverslag en begroting-en  
zullen tijdig in de Peu te lezen zijn.

Meer informatie over bovenstaande evenementen, VMC ritten en andere evenemen-  
ten in Nederland: bij J.C. Dragt

**DEUX** nouveaux Records du Monde  
viennent enrichir le palmarès du

**100 cmc**

**Aubier et Dunne**

Record du monde des 5 h. : Moyenne 67 kms 727

Record du monde des 6 h. : Moyenne 58 kms 185

*Dans votre intérêt, exigez donc un*

**Moteur Aubier et Dunne**

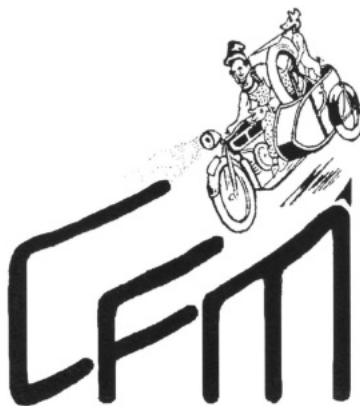
Notice descriptive détaillée, ainsi que la liste complète des  
Constructeurs utilisant nos moteurs sont envoyées franco  
sur simple demande.

**Moteurs Aubier-et Dunne** à Saint-AMAND-  
les-EAUX (Nord)

# Informatie vereniging CFM

**Doel:** Het verspreiden van kennis over Franse motorfietsen, vertalen van teksten, elkaar helpen en stimuleren en als het kan, er nog wat leuke contacten aan over houden ook. We organiseren enkele bijeenkomsten, een jaarrit en we beheren documentatie in een documentatiecentrum.

De nieuwsbrief verschijnt onregelmatig ongeveer vier keer per jaar. Informatie over Franse motorfietsen kan worden bemachtigd door gebruik te maken van het documentatiecentrum. Leden kunnen ook (het liefst) schriftelijk hun vragen stellen bij onderstaande adressen met een \*.



**Voorzitter\*:** Ton Dorland, Veldstraat 15, 3881 JM Putten. (0341) 36.13.52

**Secretariaat en eindredactie nieuwsbrieven\*:** Paul Jonkman, Zonnenbergstraat 33, 7384 DK Wilp-Achterhoek (055) 323.26.67

**Pm:** Jannie Stomp, Hogedijk 106, 2861 GD Bergambacht. (0182) 35.24.42

**Penningmeester (a.i.)\*:** Henk Kaajan, Schelpkreek 9, 8032 JE Zwolle. (038) 454.43.40  
Contributie 1998 f 25,00. We streven ernaar om het archief en de nieuwsbladen kostendekkend in stand te houden. Per jaar wordt bezien of de contributie voldoende is.

**Alg bestuurslid\*:** Jan-Coen Dragt, Menuetstr. 55, 7323 KB Apeldoorn.(055) 367 00 63.

**Ledenadministratie:** Peter Mosseveld, de Visserstraat 20, 7331 TA Apeldoorn. (055) 543.03.06.

Nieuwe leden betalen vooruit per jaar (f 25, =) of vanaf 1 augustus f 37,50 voor 1½ jaar.

**Geld overmaken:** 377 . 32 . 84 . 80  
CFM, Schelpkreek 9, Zwolle

**Archief:** Te bezoeken op afspraak. Wilp-Achterhoek (055) 323.26.67

## **Redactie Nieuwsbrieven:**

Paul Jonkman (eindredactie, opmaak), Jan-Coen Dragt, Henk Kaajan, Rob Stevelmans  
Peter Mosseveld, Hans vd Grefte (verzending), John Uittenhout (druk)

**Kopij:** Getypt of geschreven. Nog liever op DOS-floppy in Word, WP of ASCII-formaat

**Sluitingsdatum kopij: Uiterlijk ma. 26 oktober 1998 of bel!**