

LE LOUP-GARREAU

00

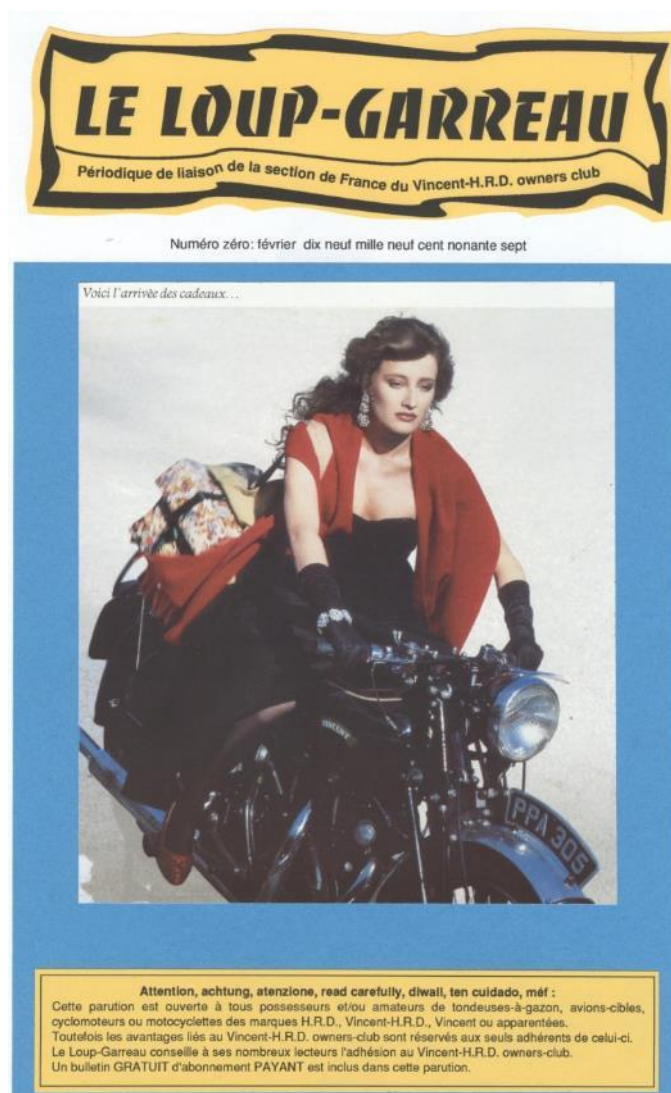
Électronique



Photo : La Black Shadow et la Mallard (document de Catherine Le Bris)

Attention, achtung, atenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, méf:
Cette parution est ouverte à tout possesseur et/ou amateur de tondeuse à gazon, avion-cible, scooter marin, cyclomoteur ou motocyclette des marques H.R.D., Vincent-H.R.D., Vincent ou apparentés.

1997 – 2020 ! 23 ans de Loup-Garreau, presque un quart de siècle !



Et oui, créé par Paul et Jean en 1996 puis repris par Jean, puis par Dany, notre magazine a accompagné la vie de notre club durant toutes ces années avec l'aide de tous ses contributeurs, depuis les occasionnels jusqu'aux quasi permanents. Débats passionnés, moments de fête, moments de deuils, débats mécaniques, minutieuses recherches historiques, expéditions. Pourtant inénarrable... tout fut narré.

Mais alors, pourquoi cette lettre électronique ? Parce que mieux suivre la vie du VOCF, le Loup-Garreau change pour et devient :

ÉLECTRONIQUE !

Vous avez devant vous le numéro 00 que vous pourrez imprimer ou simplement garder sur disque dur (un point pour l'écologie !) et surtout, vous avez devant vous un magazine que nous souhaitons MENSUEL !

La rédaction du Loup-Garreau, riche de ses fouilles curieuses vous propose de regarder ensemble le « cahier des charges » du 1^{er} Loup-Garreau :

Dans ce descriptif, beaucoup d'éléments restent d'une parfaite actualité. Laissons de côté le paragraphe sur la « forme » qui montre comment nos anciens en ont bavé et penchons-nous sur la suite :

Comment va se construire le Loup-Garreau?

Forme : Initialement, j'assumerai la frappe sur mon modeste ordinateur portable. Tout envoi sous forme de disquette (logiciel Works sous Windows sur PC) sera le bienvenu (retour de la disquette assuré). Paul Hamon se charge, pour sa part, de la mise en page (*sauf dans le cas où le trop modeste ordinateur de Jean trouve le moyen de tomber en rideau au mauvais moment et que je me retape le texte, ce qui est le cas en ce moment même. Paul*). K7 audio ou video acceptées si vous avez la flemme d'écrire.

Bien sur, tous les commentaires, conseils etc... seront écoutés avec intérêt, même s'ils ne sont pas suivis à la lettre. Tous les documents dignes d'intérêt: photos, dessins, schémas, bandes dessinées, fac-similés pourront y être insérés.

A compter du N° 1, chaque numéro devrait comporter 20 pages environ (10 pages recto-verso).

Contenu: Les têtes de rubrique les plus immédiates concernent:

- Le recueil des témoignages (passés: constitution d'un historique le plus vivant possible ou présents: aspect social ou informatif)
- La collecte de documents (coupures de presse, échanges techniques...)
- La traduction d'éléments intéressants extraits de parutions en langue anglaise (ou autres)
- La rédaction de fiches techniques et pratiques
- La rédaction d'articles théoriques
- La proposition de temps conviviaux
- (...)

Bien entendu, cette liste n'est pas exhaustive et devra se constituer par l'expérience.

Rédaction: Les colonnes du Loup-Garreau sont ouvertes à tous les rédacteurs volontaires, le Loup-Garreau se réservant le droit de supprimer tout propos portant atteinte aux règles de courtoisie élémentaires.

C'est ce qui apparaissait dans le 1^{er} Loup-Garreau et qui doit rester dans le Loup-Garreau électronique, car il s'agit bien de VOTRE magazine dont vous êtes les contributeurs :

Vous pouvez avoir :

Des projets de balades ou de rallyes à partager (même pas forcément Vincent),

Des expositions ou salons à présenter,

Des photos à communiquer,

Des aventures à narrer,

Des expériences mécaniques à partager, des conseils à solliciter,

De bonnes adresses à partager,

Des pièces à vendre ou à acheter, voire des machines complètes ou presque,

Vous cherchez des personnes pour aller avec vous à une manifestation,

Tout ceci alimentera les colonnes d'une parution

Mais surtout, n'oubliez pas que le Loup-Garreau reste votre journal qui ne pourra vivre que de vos contributions que vous pourrez envoyer par courriel, lettre, enregistrement audio, message codé, qu'importe pourvu que notre magazine vive ...

Alors, à vous de jouer !



Ce magazine émane du VOC France, est totalement indépendant, gratuit, ne vise aucun profit et se veut le bulletin de liaison des amateurs de Vincent HRD et dérivés.

L'adhésion au club VOC France permet aux seuls adhérents de bénéficier d'avantages spécifiques qui seront détaillés en cours d'année. C'est aussi un soutien pour les manifestations à venir.

Cette parution n'est donc pas liée au Vincent-H.R.D. Owners' Club.

Le Loup-Garreau électronique conseille à ses lecteurs l'adhésion au Vincent-H.R.D. Owners' Club (<http://www.voc.uk.com/>) pour connaître la vie des autres sections dans le monde, recevoir la revue mensuelle MPH et bénéficier de remises auprès du VOC Spares Ltd.

Sommaire :

1997 – 2020 ! 23 ans de Loup-Garreau, presque un quart de siècle !	2
Éditorial par Monsieur le Président	4
Au temps de Clément Garreau	6
L'élection du nouveau président arrive en Belgique !	9
Le coin des potins des lecteurs (demandes, etc.)	11
Manifestations à venir en 2020	12
Petites annonces	14
Bonnes adresses du présent	16

Éditorial par Monsieur le Président

Bonjour à tous,

Le Loup Garreau nouveau est arrivé.



Plus souvent, plus vert, plus ouvert, plus au goût du jour, mais surtout plus adapté à des échanges réels avec les lecteurs.

Ce N°00 est le préambule à un vrai bulletin de liaison avec des informations mensuelles à propos de la vie du club et de ses membres.

C'est un lieu d'échange et de partage. Et donc, la possibilité pour toute personne intéressée par les motos Vincent ou ce qui s'en approche de poster un petit reportage, une photo, une astuce mécanique, une sortie qu'il prévoit ou qu'il organise, mais aussi d'être informé des sorties à venir, savoir qui les organise, qui s'y rend, qui pourrait héberger pour y aller, etc.

Mais aussi demander si quelqu'un sait, par exemple, où trouver des contacts de magnéto Scintilla.

C'est un outil de communication : postez toutes les infos que vous jugerez intéressantes, cocasses, humoristiques voire délirantes pour notre communauté à l'adresse leloupgarreau@gmail.com

Réfractaire à l'informatique ? Essayez le téléphone, vainqueur de tous les claviers et de toutes les fautes d'orthographe !

(Catherine 06 81 27 09 11/ Dany 06 07 85 93 33/Jean 06 81 53 09 86).

Ces informations seront relayées dès le numéro suivant et, pour les évènements à venir, resteront jusqu'au déroulement de ceux-ci.

La structure devrait être plus ou moins celle de ce N°00, mais des rubriques, selon vos remarques, peuvent y être rajoutées.

Nous souhaitons que vous nous laissiez vos commentaires élogieux, critiques et donc constructifs à leloupgarreau@gmail.com : c'est la seule façon pour **nous tous** de faire « coller » ce bulletin de liaison avec vos besoins. Il n'y aura pas de restrictions de publication sauf, bien sûr, propos injurieux, malveillants ou déplacés.

Nous avons prévu un sommaire chaque fin d'année pour retrouver facilement les articles.

Vous avez reçu ce N°00 car vous figurez dans nos listes de courriels, mais vous pouvez demander une désinscription sur leloupgarreau@gmail.com

Si vous recevez cette copie de la part d'un autre lecteur, vous pouvez vous inscrire (en mentionnant juste vos nom et prénom dans le corps du message) sur leloupgarreau@gmail.com et recevoir ainsi à coup sûr votre propre copie.

Enfin, que les non-informatisés nous contactent, ils recevront ce Loup-Garreau Électronique via un petit véhicule jaune. Prévenez le préposé s'il y a un nid de mésanges...

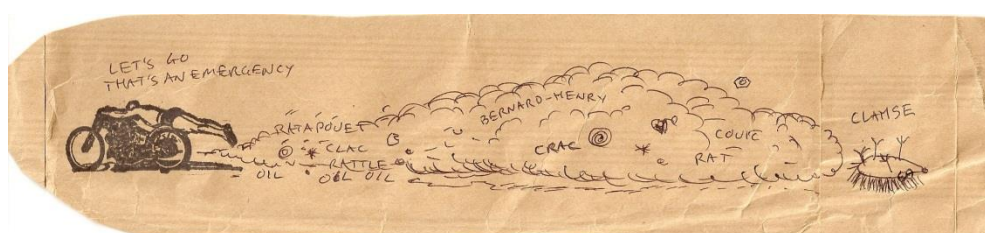
Mais n'oubliez pas : faites rouler votre Vincent, voler votre avion cible Picador, naviguer votre Amanda ou encore tondez votre gazon!

Enfin, allez-vous demander, alors, qu'en est-il des Loup-Garreau numéro 36 et 37 qui ont été évoqués à l'assemblée générale ?

Rassurez-vous, vous les recevrez (si vous êtes à jour de cotisation !) et en magazines en papier », soit le N°36 entièrement dédié à Patrick Godet qui sera un N° collector de 48 pages, et le N°37, le dernier avec 60 pages.

Notez bien que ces deux numéros constitueront un passage historique du Loup-Garreau « papier » (il n'y en aura plus après) au Loup-Garreau « électronique » qui perdurera en fonction de vos contributions !

Dany
(Des Honorables Rachel et Dany Vincent)

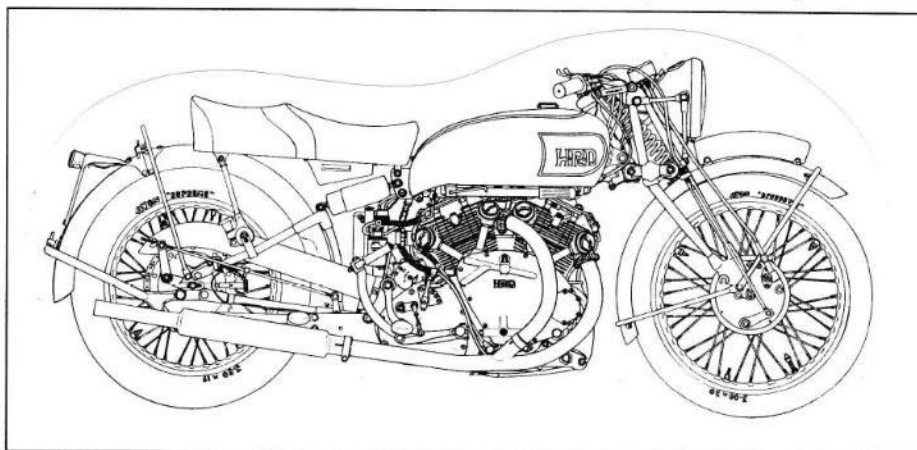


Au temps de Clément Garreau

L'article qui suit faisait partie de la première parution du Loup-Garreau. Il explique quelque peu le choix du titre du magazine et est, en tous cas une source de repères historiques dans la culture Vincent.

Préambule

A la charnière des années 40 et 50, la motocyclette était considérée en France comme un engin de transport utilitaire que l'automobile populaire allait détrôner. Ce qu'elle fit. Or, à cette même époque, un certain nombre d'amateurs roulaient en machines anglaises par goût du sport. Parmi ceux-ci, certains, plus fortunés (il faut bien le reconnaître) et encore moins conventionnels que les autres, jetèrent leur dévolu sur les motocyclettes Vincent fabriquées à Stevenage.



Phare Miller de huit pouces de diamètre, absence de chasse-pluie sur les freins avant, carter de distribution nervuré, commande boîte de vitesses à biellettes, pattes droites pour l'ancrage inférieur des "amortisseurs" arrière... pompe à air. J'ai personnellement tenté de camoufler une "chambre de décompression de reniflard" dans une pompe à air... bel espoir de la jeunesse). Dessin: VOC

Ces motocyclistes qui allaient nourrir la légende de la Vincent dans le monde des amateurs français de motocyclettes avaient pour nom, sa majesté Bao Daï, empereur d'Anam, monsieur Jean Babilée, premier danseur étoile de l'opéra de Paris, monsieur Vuarnet, skieur olympique et créateur des célèbres lunettes, mais aussi, messieurs Belon, Besse, Charvin, Chevalérias, Guerchoux, Hollier, Laplaud, Nicli, et j'en passe...

Les lettres de bon nombre d'entre eux commençaient par cette émouvante formule "Cher ami sportif"! Et de fait, il fallait souvent l'être, sportif, pour mener à un train d'enfer ces machines capricieuses sur nos routes d'alors.

La première Shadow française a-t-elle, sur l'autoroute de l'ouest, atteint les 206 km/h annoncés? Nous ne le saurons jamais. Ce que nous savons par contre, c'est que le champ de liberté de la presse spécialisée était réduit à cette époque: Terrot retira ses publicités de Moto-Revue qui avait eu l'audace de dire des choses vraies sur son scooter nouveau-né...

L'histoire même récente est pleine de controverses et sujette à erreurs.

D'autant plus que l'information technique était rare et, si l'on considère de bons articles de la Moto Revue par exemple, force est de constater que cette information est très théorique et souvent à la merci de l'annonceur (M. Garreau, par exemple).

Peut-être pourrions-nous retrouver une partie de la vérité, redécouvrir dans toute leur cocasserie, certaines erreurs ou certains témoignages apocryphes, mais le principal est de comprendre l'atmosphère qui baigna l'arrivée puis l'essor (limité) de la Vincent en France.

Ceci fait partie d'un "bain culturel" (eh oui!) qui n'est pas pour rien dans le fait que nous nous penchons sur ces lignes.

La Vincent est arrivée en France sous le signe d'un importateur légendaire et je ne pense pas trahir son aura en baptisant cette revue le "Loup Garreau".

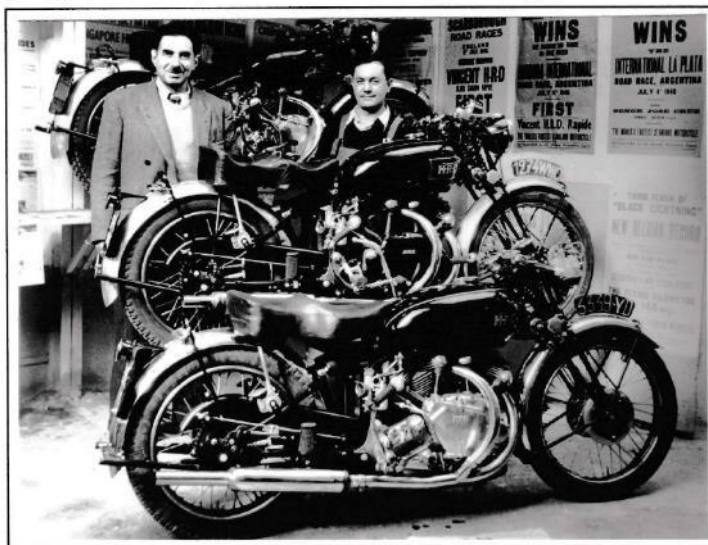
Le Loup-Garreau, périodique de liaison de la section de France du Vincent-H.R.D. owners club

Clément Garreau, importateur des Vincent en France

Clément Garreau était installé dans XVème arrondissement, bien avant que ce quartier de Paris ne devienne chic. "La Ruche", cité d'artistes passage de Dantzig, la rue de la Saïda décrite par Léo Malet dans les "Les eaux troubles de Javel" ne sont pas loin, de même que les usines Citroën.

Les baraques en bois, les anciennes fermes, les maisons rurales du Val Girard, souvenirs d'une vie de faubourg, ne cèdent pas encore le pas aux immeubles ouvriers puis aux résidences. La verdure se cache derrière les murs des maternités congréganistes.

Lecomte -l'importateur Vélocette- est installé à quelques pas, et chose amusante, bien des années après, Robert Lechevallier, le spécialiste Motobécane, abandonnant les abords du Vel-d'Hiv, viendra s'installer dans ce "périmètre sacré"... rue de Dantzig.



Un après-midi chez Garreau:

Notre Clément Garreau national pose ici avec Gustave Lefèvre dans son magasin.

La Black Shadow est une des premières sorties de l'usine (compteur "pan clock"... ou "casserole" si vous préférez).

La Rapide au premier plan est déjà utilisée (immatriculée et fuyant l'huile).

Les succès de la marque, y-compris en Amérique du Sud, sont affichés sur les murs. Cliché: Nebout.

Clément Garreau, c'est une multitude de légendes :

- il est là, dans un stand, barbotant le casse-croûte d'un employé et en extrayant le camembert pour maintenir un roulement dans un carter brûlant où la graisse fond instantanément.
- il est là, lors de la session de records organisée par l'usine Vincent à Monthléry, en 1952 : après que plusieurs moteurs aient rendu l'âme, il attaque un survivant à grands coups de lime salutaires sous l'oeil effrayé des ressortissants britanniques. Ce moteur-ci tiendra.
- il est là, derrière son comptoir, mâchonnant son éternel mégot, vendant le plus petit ressort au prix de l'or.

- Pourquoi s'embarrasser? Il ne passera pas la Black Shadow aux Mines et ne vendra que des "Rapide", quelque soit leur couleur. (La Comet sera passée aux Mines par N.S.U.).

Clément Garreau, c'est aussi son gendre, Gustave Lefèvre qui allait s'illustrer maintes fois au Bol d'Or, véritables 24 heures de la motocyclette et du cycle-car (un seul pilote pour 24h à cette époque), notamment sur Norton Manx (Clément Garreau gardera la concession Norton jusqu'à l'arrêt de la production).

Clément Garreau, importateur Vincent, roi des combinards à la "Pieds Nickelés" est l'archétype du motociste des années d'après-guerre, une race d'individus hauts en couleur dont la tradition a été perpétuée par les frères Corbeau.

Va donc pour le "Loup-Garreau".

Le Loup-Garreau, périodique de liaison de la section de France du Vincent-H.R.D. owners club

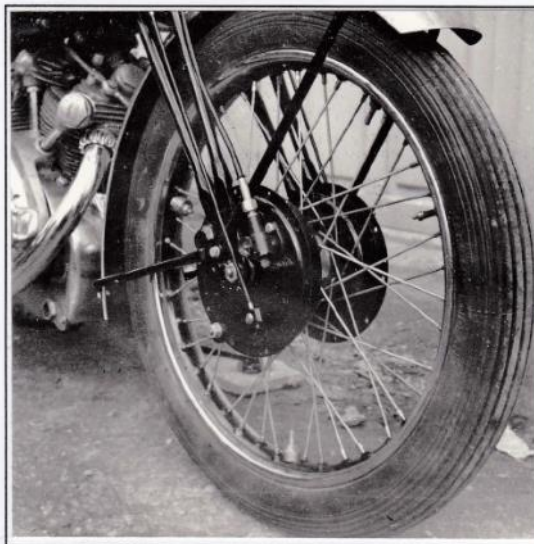
En 1946, chez Garreau



Voici trois prises de vue, réalisées par Nebout, un grand journaliste-photographe-coureur motocycliste de l'après-guerre (on ne demande pas laquelle!). Ces clichés étaient certainement destinés à fournir la matière première des magnifiques dessins qui illustraient les parutions de l'époque.

Notez l'absence de chasse-pluie sur les freins avant, la commande sophistiquée de changement de vitesses... Autant de détails qui montrent bien qu'il s'agit d'un des premiers modèles sortis d'usine.

Clichés: Nebout.



Le Loup-Garreau, périodique de liaison de la section de France du Vincent-H.R.D. owners club

L'élection du nouveau président arrive en Belgique !

Afin de saluer dignement cet évènement, Charles et Rita nous adressent une page de catalogue présentant la « série D » habillée, l'accomplissement ultime du mouvement « Arts & Crafts »... la dernière monture de notre valeureux chevalier-président :

The Twentieth Century "Knights of the Road"

are years ahead of any other motor cycle, and give the ultimate in performance, road-holding, protection, safety and comfort.

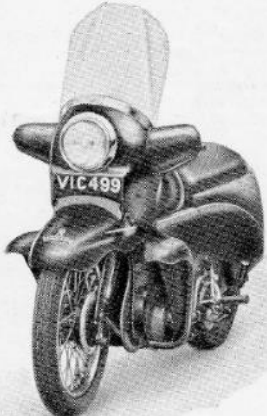


The Black Prince, developed from the famous Black Shadow, combines racing performance and roadholding with the most luxurious touring equipment and docility for road work. The machine represents the last word in motor cycling for the discriminating rider and is the ideal model for sidecar work when maximum performance is required. The enclosure is also of advantage to those riders who like to take part in occasional sporting events.






Continuing the reputation of the Rapide, the Black Knight will appeal to those riders who require high performance in conjunction with fuel economy and maximum flexibility for touring, pillion riding or heavy sidecar work. The finest workmanship and materials ensure that this superbly engineered model will give lasting pride of ownership.

The Vincent Victor, with the luxurious specification of the larger models, replaces the well-known Comet and sets new standards in the 500 c.c. class. The single cylinder engine maintains its reputation for smooth running, combined with fuel economy. The machine is equally suited for pillion riding and sidecar work.

Tout lecteur de ce catalogue souhaitant une traduction d'icelui en français moderne peut en faire la demande au Loup-Garreau qui transmettra.

Mais ce n'est pas tout : Charles nous appelle aussi à la réalité : Même à l'époque de production de Stevenage, il fallait quelques doublezons pour acquérir une Vincent H.R.D. !

TARIF DES MOTOS	
1 JANVIER 1953	
ZUNDAPP	
type "Comfort,, 200 cc, 2 temps, suspension AR (2 échappements)	22,850.—
" "Norma,, 200 cc, 2 temps, cadre rigide (1 échappement)	20,500.—
" "KS601,, 600 cc, culbut. 2 cylindres, 2 carb.	49,500.—
TERROT	
"Scooter,, 100 cc, 2 temps, roues AV et AR indépendantes (siège AR, compt. kilom., porte serviette serrure anti-vol en supplément)	16,950.—
D.M.F.	
Véломoteur "Nestor,, 48 cc, 2 temps, moteur J.L.O.	7,950.—
type "Popular,, 175 cc, 2 temps, cadre rigide, fourche télescopique, moteur J.L.O.	18,200.—
" "Comfort,, 175 cc, 2 temps, suspens. AR, fourche télescopique, moteur J.L.O.	18,950.—
VINCENT	
type "Comet,, 500 cc culb., 1 cylindre	42,500.—
" "Rapide,, 1000 cc culb., 2 cylindres	55,000.—
PANTHER	
type "65,, 250 cc culb., susp. AR.	27,250.—
" "75,, 350 cc culb., susp. AR.	31,000.—
" "100,, 600 cc culb., susp. AR.	34,000.—
EXCELSIOR	
Véломoteur "Autobyk,, 98 cc, 2 temps	9,800.—
"Talisman Twin Sport,, 250 cc, 2 temps, 2 cyl., double siège, suspension AR.	25,950.—
IMPORTATEURS POUR LA BELGIQUE ET LE GRAND DUCHE DE LUXEMBOURG:	
ETABLISSEMENTS MOORKENS S.A.	
571, Grande Chaussée — BERCHEM (Anvers)	
Tél. 49.71.80-89 (2 lignes)	
CATALOGUES ILLUSTRÉS SUR DEMANDE.	

Il m'avait été dit qu'une 1000 chez Garreau en 1950 se vendait plus de 500 000 francs et que cela voisinait avec le prix d'une Traction avant Citroën (pas la 2Cv qui est aussi à traction avant mais la 11 d'après certains. Bien sûr, il serait intéressant de vérifier cette affirmation.

Le coin des potins des lecteurs (demandes, etc.)

« Ah qu'il est misérable, le sort des matelots ! » (Vieille chanson française)

Louis Ferdinand Destouches, dans une interview, comparait le lecteur à un passager de transatlantique. Il regarde les jolies filles sur le pont, il boit son coquetèle, il regarde la mer, il est doucement bercé par la houle... tandis que l'écrivain en bave dans la salle des machines... mais ce détail n'intéresse pas le passager, tout à son plaisir sur sa chilienne...

En 1996, je me suis fait embaucher au Loup-Garreau. À cette époque, je n'avais pas de liaison Internet, tout juste mon premier ordinateur pour le travail, une cochonnerie en noir et blanc qui avait la puissance de tir d'un pistolet à bouchons... Je ne sais plus si j'envoyais mes articles par lettres à Paul Hamon ou en disquettes (vous savez ces machins en « 5 pouces » en carton mou). Paul récupérait ça, mettait le tout en forme. C'était au temps qu'il dirigeait une boîte de cartographie marine, laquelle souffrait de la récession économique et, tout à la fois, se lançait dans la grande aventure Alton (Fiat Lux !).

Bon, on en a bavé malgré des moments très drôles mais, déjà à l'époque, nous nous sommes très vite retrouvés en panne de contributeurs...

Il me souvient par exemple du premier rallye que Fabien organisa à Bordeaux. Marcus Bowden était là avec son Cromwell rouge mais aussi avec un incroyable chargement, digne de la croisière jaune, qu'il pouvait dételé de sa 1000 et utiliser comme atelier de campagne avec étau et chalumeau. Ébahi par cette révélation, le regretté Jean Ribot se tourna vers moi et me dit : « Tu vas pouvoir faire un article pour le Loup-Garreau ! » Jamais, il ne lui serait venu de le faire lui-même. Puis, Paul ne pouvant plus faire face tout à la fois à son activité professionnelle et à mes errements « syntaxico-orthographiques », je me suis retrouvé seul avec le bébé dans les bras. J'ai tenu encore quelques années, le Loup-Garreau est passé de trimestriel à annuel et j'ai à mon tour passé la main.

Quand Dany eut le courage (salutaire et que je salue) de reprendre notre magazine, j'ai essayé tant bien que mal de lui donner des coups de main. Le progrès était passé par là et, loin des disquettes en 5 ou 3 pouces, des clés USB, nous communiquions de façon instantanée (ou quasi – il y en a qui disent « en temps réel », ça fait plus savant). Internet nous avait envahis et devait nous faire gagner beaucoup de temps ! Las, un soir que j'étais à jeun, je me suis proposé pour prendre en charge le Loup-Garreau électronique et, du coup, nous sommes trois à examiner vingt fois par jour, chaque bout du prototype de ce magazine, fautes de typographie, fautes de français, couilles (pardon, je voulais dire « coquilles »), tout est objet d'échanges aussi passionnants qu'épuisants pour nous, pauvres matelots du VOCF !

Nous relançons donc le bateau sur les flots du filet (quelle belle image ! On passe du transatlantique au chalutier !) Mais il faudra que le filet capture vos propositions !

Car, rappelez-vous que le Loup-Garreau n'a jamais été une production commerciale mais le médium par lequel chacun est invité à communiquer avec tous les autres Vincentistes francophones (ou non).



Manifestations à venir en 2020

FÉVRIER DU 13 AU 16 : Le VOFV aura un stand au Salon des 2 roues (www.salondu2roues) à Eurexpo (Lyon) grâce au RCME et à Jean Boulicot. Grand merci à Denis Fleury son président.

Contact : Dany 06 07 85 93 33 ou dany.vincent@wanadoo.fr

Un flyer a été imprimé pour ce type de manifestations :



Vous :

- avez une Vincent, une HRD Vincent,
- êtes attirés par cette marque mythique,
- souhaitez mieux connaître cette marque,
- aimeriez rouler avec des amateurs de Vincent HRD,
- aimeriez avoir votre Vincent.

Rejoignez le club Vincent, section de France, vous y trouverez :

- convivialité, simplicité et bonne humeur.
- des sorties nombreuses avec ou sans Vincent.
- des « tuyaux » pour éventuellement en trouver une à prix acceptable.
- de l'aide pour l'entretien, les pièces...
- des infos régulières sur la section, les sections étrangères, les voyages, la technique, etc...

VOYAGER AUTREMENT

Les performances et la fiabilité légendaires de ces motos en font aujourd'hui encore, des motos parfaitement à l'aise dans la circulation actuelle pour voyager souvent et loin, à l'instar d'une moto moderne.

Ce que les membres du VOFV ne se privent pas de faire...

Envie d'en savoir plus ?
vocfbureau@gmail.com • 06 07 85 93 33 / 06 81 53 09 86 / 06 81 27 09 11

AVRIL 26 : 8^{ème} Déjeuner des Normands (dans l'Eure -27)

Contact / inscription : Jean Pirot, pirot.jean@orange.fr, 06 81 53 09 86.

MAI 30/31 : Coupes Moto Légende - Circuit Dijon-Prenois

Pas de contact ou de participant pour le moment

JUILLET 18 ET 19 : Rallye VOFV à (03) Bourbon l'Archambault

Contact organisateur : Dominique Malcor, 06 62 57 26 35 - ateliermalcor@aol.com



(Ouverture dès le vendredi 17)

44ème Rallie en France les 18 et 19 juillet 2020

Ce rallie est en passe d'être merveilleusement organisé par **Dominique Malcor.**

Il aura lieu à Bourbon L'Archambault.
46° 35' 03" Nord, 3° 3' 26" Est.

Département: Allier. Code postal 03160

Cette magnifique petite cite du centre de la France est entourée de verdure chatoyante et de châteaux romantiques

Ces deux liens peuvent vous donner une idée (O combine inférieure à la réalité !) de cette ville:

<https://youtu.be/3sl5PfbYxJA>

et

<https://youtu.be/Qi2I1nFqTdE>

Comme à l'accoutumé, le dîner de gala, les merveilleuses balades (voire ballades), le déjeuner de dimanche, l'animation trépidante de Dominique seront au rendez-vous! Les environs sont tellement magiques que vous avez tout à gagner à venir plus tôt et paresser un peu sur place...
...après le rallie.



Voici le lien du camping digne du camp du Drap d'Or: <https://www.allier-auvergne-tourisme.com/hotellerie-plein-air/bourbon-l-archambault/camping-municipal/4674193>

Le prix du rallie n'est pas complètement décidé (budget à boucler) mais il faut compter dans les 60 € (cette année, les Bolivars ne seront plus acceptés).



Attention, les places ne sont pas infinies, dépêchez-vous de vous inscrire auprès de Dominique :

04 43 00 60 20 (avec répondeur), mobile : 06 62 57 26 35

ou : ATELIERMALCOR@aol.com

Pour toute question complémentaire, n'hésitez pas à adresser un message à Dominique.

AOÛT 22 AU 12 SEPTEMBRE : France à Moto Ancienne (ancien nom : Tour de France des Motos Anciennes) : 4 de nos membres sont préinscrits : Dany (Black Prince), Rachel (Comet), Bertrand Ville (Comet), Philippe Wagner sur Velocette MSS, Jean-Louis Chauvet (Comet) participera comme Président-Organisateur du FMA.
Contact : Dany 06 07 85 93 33 - dany.vincent@wanadoo.fr

SEPTEMBRE 4/5/6 : Rallye Vincent/Velocette à (14) Pont-Audemer.
Contact Jean 06 81 53 09 86 - pirot.jean@orange.fr

NOVEMBRE 6/7/8 : Salon Epoqu'auto (Eurexpo – Lyon) ou le VOCF aura un stand grâce à l'amabilité du Gavap Moto. Merci à Jean-Louis Chauvet, son président
Contact Dany 06 07 85 93 33 - dany.vincent@wanadoo.fr

NOVEMBRE 22 AU 24 : Salon Moto-Légende : Parc Floral 94 Vincennes
Pas de contact actuellement.

NOVEMBRE 23 : Assemblée générale et dîner annuel du VOC F au Clairon.

TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 20 H : dîner entre membres, au Clairon, et selon les possibilités/disponibilités de chacun :
Le Clairon, 382 Rue de Belleville, 75018 Paris / 01 43 64 66 84.

Petites annonces

- **Roger Munch** (membre VOCF) propose des ceintures en cuir de grande qualité, réalisation artisanale, tannage végétal, marquées au fer avec un logo Vincent ou HRD, avec ou sans dorure :
 - Marquage simple (Vincent et HRD alternés) : 90 Euros, port en plus
 - Marquage + Dorure (1 logo sur 2) : 120 euros port en sus
 - Marquage + Dorure tous logos : 150 Euros, port en sus
 Le club dispose de quelques exemplaires :
Contact : Dany 06 07 85 93 33 – dany.vincent@wanadoo.fr ou roger.munch68@gmail.com



- **Michel Laplaud** vend des pièces en un lot : S'adresser : f.laplaud@orange.fr.

Pièces neuves :

1 A58AS	Pump return pipe assy
1 ET/32/2	Carb adaptor, rear, 1 3/8
4 ET43	Pushrod
1 PD24	Clutch sprocket bush (large)

2 PD22	« « « (small)
18 PD6	Shock absorber spring (outer)
16 PD27	Auxiliary spring
1 OP33	Oil pump cap (alloy)
1 AP22	Banjo bolt (special, with drain screw)
1 OP31	Oil pump worm
4 ET27	Tappet adjuster
1 G43	Ratchet
1 G64	Carrier return spring
1	Camplate spindle
1G52	Chain sealing washer (felt)
4 ET100	mod Rocker feed bolt
4 ET127	Pushrod tube nut
	Assortment of seals, washers, studs, etc
1 FT132	Battery bolt anchor
1 FT29/1AS	Battery bracket
1 FF29	Fork spindle crown lug
4 FF7	Front fork eccentric s/steel
3 FF70	Damper pivot (top) s/steel
4 FF5	Bush, large
10 FF 67/	Assortment of Girdraulic shims
1 FF23	Headclip nut
2 FT162	Torque arm spring

Pièces d'occasion :

2 ET92	Mainshaft roller bearings VGC, very low mileage (approx 5,000 miles)
1 OP 32 As	Oil pump assy, complete VGC
2 ET 84	Exhaust pipe nut (1 bronze, 1 steel) VGC
2 ET 33	Exhaust valve GC
2 ET34	Inlet valve GC
4 ET27	Tappet adjuster GC
2 G34	Camplate spindle GC
2 ET40	Top valve guide VGC
1 FT130	Battery thumb nut VGC
1 H35/1AS	Brake rod wing nut VGC
1 ET24	Inspection cap (Vincent)

- URGENT : recherche une bouillote car de retour de la 51^{ème} édition la concentration des Millevaches (8/9/10 décembre dans le Cantal), Raspoutine nous informe qu'il n'a toujours pas réussi à se réchauffer. Tout don est à adresser au LGE qui transmettra.
- À vendre bas prix : un piston (+ 0,20“) complètement détruit pour réutilisation éventuelle par routard désargenté, obstiné et optimiste. Contacter Bertrand Ville via le LGE.

Bonnes adresses



Godet Motorcycles : Le Houlme, 76770 Malaunay www.godet-motorcycles.fr
Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet.



Alton France : Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon www.alton-france.com
Alternateur, démarreurs pour moto anglaises.



Restom : 20 Rue du Premier Mai, 71500 Louhans www.restom.net
Traitements réservoir, peintures époxy, etc.



Tracy Tools : www.tracytools.com
Tarauds filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNF, etc. Ils proposent deux qualités : chinoise (usage occasionnel) ou Britannique (bonne qualité).



Le Clairon : 328 rue de Belleville, 75018 Paris / Facebook : leclairon.free.fr
Bar ambiance moto rétro : le repaire du club VOCF et de bien d'autres...



Ont contribué à ce numéro :

La rédaction du Loup-Garreau, Charles Vandermeulen.
Photos: A.S. Wilson, M. Nebout, T. Dubois, Y. Bodelot, P. Hamon.