

LE LOUP-GARREAU

01

Électronique



Photo : Les Eglicistes sont-ils les nouveaux Terroristes ? (document Didier Camp)

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.



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 :

Éditorial par Monsieur le Président	2
L'annual Rallye ou les péripéties de la Reine Mathilde	4
Qu'emporter comme outils ?	Erreur ! Signet non défini.
The OZ Vincent review Bushfire Appeal	10
Archives Moto-Revue	13
Le coin des mélomanes	15
Manifestations à venir	16
Petites annonces	18
Bonnes adresses du présent	20

Éditorial par Monsieur le Président

Chers amis,

Le lancement du LGE semble remplir son office car nous avons reçu des contributions et des commentaires, voire des compliments, gageons qu'il s'agit de bons augures pour le futur. Ce journal est le vôtre, n'hésitez pas à communiquer vos sorties, vos remarques ou un article.

Un article, ce n'est rien de bien difficile à faire, nous avons tous vécu quelques aventures à Vincent et si ce n'est pas le cas, vous pouvez au moins nous raconter comment vous avez trouvé votre moto. Les Vincent étant plutôt rares, elles ont presque toutes des histoires étonnantes : passées par l'Australie, l'Argentine, les US, parfois dans plusieurs pays, et dans différents états de conservation... avec une photo ou deux et voilà une contribution « facile » (à envoyer sur leloupgarreau@gmail.com) que la rédaction peut remettre en forme si l'écriture ce n'est pas votre fort.

Ce numéro nous parlera notamment de voyages à Vincent, une belle façon de voyager à l'heure des interdictions multiples et des engins presse-bouton dont on ne comprend rien au fonctionnement et sur lesquels les sensations sont bien faibles, sauf à risquer son permis.

Mars, c'est le mois où nous enverrons les 2 derniers Loup-Garreau papier que seuls recevront les adhérents à jour de cotisation.

Ensuite, le Loup-Garreau Électronique remplacera le papier (avec une fréquence plus élevée), et pour compenser la « perte » du Loup-Garreau papier, nous avons imaginé d'éditer un album « Annuel Photos ».

Album « Annuel photos »

Il serait constitué tout au long de l'année avec les contributions photos des membres qui enverront des images d'un voyage à Vincent, d'une séance de mécanique particulière ou juste une belle photo avec un mini commentaire.

Cet annuel devrait avoir un aspect proche d'un album « Tintin » mais constitué uniquement de photos et d'une mini légende par photo.



C'est notre idée actuelle, mais ce n'est peut-être pas la meilleure et d'autres idées peuvent être émises, ce club étant le vôtre, merci de nous faire vos propositions via vocfbureau@gmail.com

En attendant les beaux jours, pensez à réviser votre machine, différents « topics » continueront d'être abordés prochainement pour aider les moins bricoleurs d'entre nous.

Mais à la moindre éclaircie, sortez votre Vincent, cela lui fera du bien, tout comme à vous !

Dany



Un document déniché par Paul Hamon...
... ou une vue insolite des États-Unis d'Amérique.

À vous de choisir :

Explication 1 :
Le gazier à Vincent va pourrir le malheureux à la Harley.

Explication 2 :
L'antagonisme Vincent Harley n'est que légende

L'Annual Rally 2019, péripéties de Reine Mathilde Ou la telle du conquest

Depuis fin juin Reine Mathilde (ou ma Black Shadow série B) avait dû parcourir 2100 km, entre le Café-Racer Festival et le rallye de France... quelques soucis d'embrayage, du moins la commande ce qui rendait le passage des vitesses dures à la fin du voyage à Montlhéry, puis impossible lors de mon départ au rallie.

L'arrêt de câble dans le carter était en aluminium d'origine et j'ai dû bricoler un système avec un arrêt de câble de bicyclette (la honte !). Bon, ça a fonctionné et j'avais commandé les nouveaux arrêts chez Godet et à la Spare Parts Co du VOC, arrivés juste à temps pour partir... Il y avait aussi une fuite aux carburateurs déjà bien trop riches, mais pas de soucis de démarrage, chose légèrement arrangée avant le départ : plus de fuite mais toujours bien trop riche avec des soucis de démarrages à froid et une carburation assez changeante.

Aussi, j'ai effectué une vidange et remplacé la couronne d'entraînement en téflon de l'Alton (je suis nul mais ça je sais faire) que Paul m'avait envoyé d'urgence.

Mais, une Vincent ça avance quand même... Donc départ de chez moi sur remorque car je rends mes deux petits-fils à leurs parents à Caen pour prendre le ferry à Ouistreham, (bon l'armée du Conquérant était partie de Barfleur, « Barfieu » pour un Normand) (vous avez un petit rappel rigolo que j'ai trouvé sur le oueb, où il est question de la Telle du Conquest, de la Reine Mathilde etc. et du Loup zossi, le « Loup Garou » cette fois) que le monde est petit aurait dit...

J'avais garé la moto juste devant la maison de mon fils et je n'ai pas résisté à une petite photo :



À moto cette fois, départ 8 h 45 le mardi précédant le rallye car je vais chez Andy Davenport d'abord, lequel a un programme prévu pour moi... Donc sacoches, tente etc... bien chargé... il y a quatre motos dont la mienne et j'arrive à démarrer mais au moment de laisser la moto sur sol métallique très glissant, on me dit de la mettre sur la béquille latérale, je doute de la stabilité du système vue la charge et le côté élastique de l'ensemble.

Le jeune qui s'en occupe à l'air de dire que ça ira, mais elle bouge et va se casser la figure sur l'avant et j'essaie de la retenir ce qui fait qu'au final elle tombe sur le côté droit ! Aïe !

Bref, la pomme reçue par Newton (pomme sans doute normande) provoque la chute grâce à la gravité (si, si !) et ben patatras !

J'essaie de la relever seul (plus personne dans les parages) et je me claque le dos avec force alors que Newton s'était fait mal à la tête, lui...



On la remet après appel à l'aide mais sur la béquille centrale qui sera dure à enlever à l'arrivée (le sol glisse)... Là, je fais connaissance avec un Anglais très sympa à moto sur une Triumph moderne, qui revient d'Albi et va chercher sa femme dans le Nord pour revenir à Albi, il habite sur l'Île de Man.

Il m'aidera à démarrer (poussette : ma réputation revient !)

Vraiment très mal au dos, mais il faut continuer... À Portsmouth, on passe douane et police des frontières qui sont bien moins décontractées que par le passé : finis les grands signes amicaux au passage d'une classique et les sourires à la vue d'une Egli ou d'une Vincent en marche.

On me demande d'enlever mon casque, on fouille un peu... ça sent la suspicion à l'immigration illégale, la parano ambiante ou le souci de « Brexiteux »... Au choix.

Reine Mathilde porte fièrement le logo Godet et aussi son nom écrit sur un auto-collant frappé aux armes de la Normandie avec les deux léopards que l'on retrouve aussi sur les armes de la perfide Albion (mais trois cette fois, tout augmente !) histoire d'afficher franchement ses objectifs de reconquête. De gueule aux léopards d'or (de la gueule : normal pour un *Froggy*).

Nous nous séparons sur la route, l'ami et moi... et je me dirige vers Londres et la M25, pour faire le tour de la capitale par le Nord et rejoindre la A1 M... Il fait très chaud dans les 30 degrés voire davantage... la circulation en GB dans le Sud est devenue dantesque même sur routes secondaires.

Il y a même des bouchons sur la M25, mais avant, je refais le plein (elle consomme un peu genre 7,5 l/100, trop riche)... Un peu d'angoisse de la panne ou du redémarrage mais ça se passe très bien, je bois aussi... La pédale de frein est trop haute, sans doute en raison de la chute qui a déréglé le repose-pied gauche, pas simple ! L'état des routes est assez variable... Bon ou vraiment mauvais avec des nids de poules que je m'efforce d'éviter à cause de la fourche Brampton.

Pour les stations d'essence tout va bien, elles sont comme en France c'est-à-dire que l'on rentre par une bretelle et on sort en avant par une autre mais cette configuration ne sera pas toujours la même au retour (il faudra faire attention) et puis aussi je me suis trompé et suis entré dans une série de voies citadines où j'ai pu faire le plein... Là, les routes étaient assez défoncées, merci pour le dos. Sur la A1 M la circulation est bien moins importante, ça va nettement mieux.

Aucun souci de démarrage à chaud, mais vu mon état je sécurise avec les deux latérales.

Peu de motos sur ce trajet, mais certains sont étonnés ou ravis de voir une Vincent rouler... Je roule entre 90 et 110 km/h et parfois j'envoie du gaz jusqu'à 135 km/h histoire de me dégager de certains pénibles. Je m'arrête juste pour les deux pleins et boire pendant l'arrêt.

Finalement, je passe Stevenage et sors à Letchworth Garden City, qui est la sortie suivante, où habitent Andy et Becky... C'est à moins de 10 km de Stevenage. Là, je tourne un peu en rond et fini par trouver grâce aux indications qu'Andy m'avait donné avant mon départ... Chaleur intense, je suis essoré après ces 220 km dans une circulation dense. Accueil vraiment très chaleureux d'Andy et Becky, douche, changement de vêtements et bière ! (On est en Angleterre non ?)

Puis, nous irons aider une de leurs amies déménager quelques trucs dans les environs... sur Bedford que j'ai connu dans ma jeunesse mais qui a bien « enflé » depuis, comme tout ce qui est assez proche de Londres.

Le lendemain on remettra le repose-pied dans sa position correcte...

Suite au prochain numéro

« Tu les as, tu n'en as pas besoin, tu ne les as pas... tu es perdu ! »
(dicton vincentiste populaire).

L'épineuse question de la trousse à outils.

Tout commence par un Message de Grégory : « Bonjour, cher Loup-Garreau, bonne année et bonne santé ! Je vous écris pour avoir votre avis éclairé, je pense enfin réaliser mon rêve d'acquérir une Vincent (une rapide B de 49 vendue par Conway mais en tant qu'intermédiaire). L'annonce stipulait « carbus nettoyés réglés et vidange effectuée, moto roule parfaitement ». De ce que j'ai lu, beaucoup de Vincent ont fait de longues distances et roulent même relativement vite, aussi ai-je été surpris que Conway me demande comment je comptais récupérer la Vincent ! Pour moi, à l'évidence, je vais chez eux, je monte sur la moto, traverse l'Angleterre, la France et arrive en Corse...

Je n'ai pas envie d'acheter un « show bike » mais Conway semblait plus insister pour « Chaz Davies » que pour la route. Bref, qu'en pensez-vous ?

Quelle est votre trousse à outils et que peut-il m'arriver ?

J'ai pensé à des crevaisons, une bougie qui claque, voire une bobine, les vis platinées, la batterie. Tout ça ne pose pas de gros problèmes et j'ai l'habitude de rouler avec une ancienne ou la plupart du temps on peut se dépanner sur le bord de la route contrairement aux machines modernes. Mon problème n'est donc pas physique mais purement mécanique.

Merci de votre réponse.

Cordialement. »

Je ne sais pas comment vous êtes mais moi, quand je lis une pareille lettre, je fonds littéralement ! (Il me souvient de la 201 Peugeot 1937 qu'un ami m'avait remontée de la Drôme par la route. Il était remonté avec un fromage de chèvre dont l'odeur étouffait celle du crin de cheval des banquettes, il était remonté sans le sou et s'était expliqué avec la maréchaussée lors d'un contrôle près de l'arrivée. J'ai apporté un sandwich au copain qui était derrière la grille du commissariat et récupéré la 201 dans le parking du même commissariat (à l'époque, l'État n'avait pas encore envisagé le bénéfice juteux qu'eut représenté une mise en fourrière en pareil cas). Ma C4 1928, je l'avais achetée à une vieille demoiselle d'Avignon qui l'avait en première main et, récupérant un de mes frères et sa batterie à l'issue d'une tournée de musique qu'il finissait, nous rentrâmes par la route... Ah ! la côte de La Rochepot à 6 heures du matin quand le presse-étoupe de la pompe à eau se met en grève sans préavis ! Je revois mon frère à califourchon sur l'aile, gavant d'eau le radiateur tandis que la C4 poursuivait son ascension en première vitesse... Et je pense également à Ralph Hawkins (62 ans) qui, me livrant ma deuxième Vincent, la descendit de sa camionnette à Douvres, affolé par le prix du Ferry, et l'apporta par la route jusqu'à Paris (Seine) par un matin glacial de novembre.

Bref, aux antipodes de la tendance actuelle, voici un gaillard prêt à vivre à 100 % l'aventure Vincent ! Spécial respect !

Et, justement, Dany, dans le même moment et sans concertation préalable nous prodigue ses conseils en ce qui concerne l'outillage à emporter :

QU'EMPORTER COMME OUTILS ?

Voyager à Vincent laisse entendre que la galère n'est pas loin pour les non-connaisseurs, voire même pour certains connaisseurs.

En fait, ils passent à côté d'un plaisir difficile à définir mais quand on y a goûté, il n'est pas facile de s'en défaire : une véritable addiction.

En plus, avec les limitations actuelles, rouler à Comet ou en Twin permet encore d'avoir un peu de « pilotage » et ce, presque en permanence.

Bien sûr, et j'ai vu cela avec mon métier de fabricant de produits pour la restauration, il est par exemple plus « valorisant » d'avoir une belle peinture de réservoir, plutôt que d'avoir traité le réservoir.

En revanche, pour la tranquillité sur la route, ce n'est pas la priorité logique...

Il en est de même pour le reste de la moto. Ces motos ont maintenant 70 ans et à une époque ne valaient pas beaucoup d'argent, donc l'entretien était négligé ou minimal, sans parler de la robustesse légendaire qui conduisait à ne rien faire, ou si peu...

Depuis plusieurs années leur prix s'est envolé, et après une acquisition onéreuse, on n'a plus forcément l'envie ou les ressources nécessaires pour la remettre en très bon état mécanique. C'est aussi une tendance qui apparaissait bien souvent dans les commentaires de mes clients : pas de budget prévu pour une reprise mécanique correcte, juste de quoi acheter la moto.

Voyager à Vincent est parfaitement envisageable avec sérénité, à l'instar quasiment d'une moto récente, à condition qu'elle soit refaite correctement et régulièrement entretenue.

Rachel et moi, avons une longue expérience avec environ 150 000 km à nous deux à Vincent, de voyages pour les vacances sur plusieurs semaines, plusieurs « Tour de France des motos anciennes », circuits dans différents pays et nous sommes toujours rentrés, une seule exception - magnéto brutalement défaillante - sans bricolage sérieux, juste un câble ou deux, une ou deux crevaisons, un fil électrique baladeur...

Cela m'amène à dire ce que j'emporte quasi systématiquement avec moi car rentrer avec l'assistance n'a rien de charmant et casse un peu l'enthousiasme alors que la « panne » est bien souvent bénigne.

J'emporte donc :

Une chambre à air de 19 pouces (ça va dans les 2 roues).

Le jeu de démonte pneu + une boîte de rustine récente (la colle sèche avec le temps).

Une pompe ou cartouche CO2 avec son diffuseur pour regonfler.

Un câble de gaz (si système d'origine : 2 câbles, si poignée double un seul).

Un câble d'embrayage.

Les outils K1 (bouchons culbuteurs) et une K3 surtout pour serrer le gros écrou d'échappement qui parfois se desserre un peu (au moins sur deux de mes machines).

Quelques joints d'échappement.

Une clé à bougie et une bougie (jamais utilisées...).

Trois tournevis, un cruciforme, un plat moyen et un plat petit (électricité).

Une paire de pinces.

Une petite clé à molette.

Une tige d'embrayage (demi-tige en fait avec une bille 1/4).

Un mètre de fil électrique et 2 ou 3 manchons rétractables.

Un mètre de fil de fer fin.

Quelques fusibles.

Pour les longs voyages, je rajoute :
 Un disque d'embrayage (jamais utilisé).
 Une tige de culbuteur (jamais utilisée).
 Un flacon d'huile (1L par moto).

Et c'est tout.

En contrepartie, l'hiver, je soigne l'entretien, vérifie la boulonnerie, les raccords électriques, vérifie ou règle les carbus, vérifie l'allumage (nettoyage piste magnéto, et aussi état rupteur et écartement des « vis platinées »), les rayons, les câbles (graissage boules, elles aiment bien !), pneus, chaînes et procède à une vidange/filtre, rien de bien sorcier !

L'entretien c'est aussi une bonne façon d'apprendre à être à l'aise avec ce qui peut être éventuellement nécessaire d'avoir à faire en cours de voyage !



Et voici deux outils indispensables présentés ici par Dany :

Le K3 permet de resserrer la vis du collecteur d'échappement en priant le ciel que sous les vibrations, elle ne soit que peu desserrée (sinon, bonjour le filetage si on se loupe au resserrage !) et la K1 permet aussi de pallier la vilaine fuite d'huile sournoise venant des colonnettes de culbuteurs... (Vous noterez que c'est du « vécu »).

Je ne sais que penser en lisant les propositions de Dany. J'avais déjà compris, il y a quelques temps que la clé à soupapes n'était pas l'indispensable pour une réparation de bord de route mais, néanmoins, mes compagnons de route m'ont toujours taquiné sur le thème de « Comment arrives-tu à mettre tout ça dans ta boîte à outils ? » (La réponse est simple : boîte à outil extra-large, la première venait de Chas Guy (Conway-Motors), la seconde de Chris Tilley (membre britannique et charmant du VOC). Bref, j'emporte de la boulonnerie (tout sauf celle dont j'aurai besoin), un jeu de clés plates et tubes, une pince-étau (pour pallier la déficience de mon K3), des bougies, des ampoules, un disque primaire d'embrayage (l'ayant oublié pour aller à un rallye VOC en Allemagne, j'ai dû rentrer en train), un chapelet et une fiole de *ouisqui*.

Il y a aussi des petites astuces à ne pas oublier en bord de route. Par exemple, si un bouchon de culbuteur coince au dévissage, c'est que la vis de réglage du culbuteur le bloque par derrière. Il faut alors resserrer ce bouchon à la main, tourner le moteur d'un demi-tour et recommencer l'opération. Il faudra suivre la même procédure pour refermer, bien sûr.

Ici, c'est lors du Rallye de Monschau (Allemagne) en 2001 :

Sur place, ce n'était qu'un bouchon de ressort de soupape desserré sous la poutre avec dépose du réservoir et ses vis de fixation qui ne demandent qu'à foirer leur pas. Au retour, c'était plus drôle : désintégration du disque primaire d'embrayaire... ça se change en cinq minutes, sauf quand la pièce est à 300 kilomètres...



Voici le contenu de ma boîte à outils. Et bien sûr, tout tient dans cette superbe boîte à outils Fabriquée par Chris Tilley !



Il faudra néanmoins rajouter dans une sacoche des câbles (embrayage/décompresseur et accélérateur), une pince étau, de la pâte à joints, des ampoules.

Bonne route et un grand bravo à Grégory, bonne route à Tous !

Grégory Desailly, Dany Vincent, Jean Pirot

The OZ Vincent Review Bushfire Appeal (L'appel de l'*Australian Vincent Review* relatif aux Incendies)

Martyn Goodwin, l'éditeur de *OZ Vincent Review*, a lancé il y a quelques semaines, un appel à dons. Son appel, il a été lancé au nom des milliers de sinistrés, afin d'aider directement et de soutenir, tous ces pompiers bénévoles qui risquent leur vie pour les autres, tous ces bénévoles qui donnent de leur temps et de leur énergie, pour sauver la faune et la flore.

Je me permets de vous relancer, car l'Australie est un pays où nous avons pas mal d'amis et qui nous tient à cœur.

L'attention du monde a été tournée vers les tempêtes de feu qui ont ravagé bien des endroits de cette île continent.



La saison la plus chaude en Australie, et donc la période la plus propice, est habituellement fin février. Par un cumul de causes, de monstrueux incendies ont démarré, se sont propagés bien plus tôt.

Des chaleurs toujours plus importantes sont prévues (50°C dans certaines régions), une augmentation des risques est pronostiquée.



Des dizaines de personnes ont perdu la vie, des milliers d'habitations ont été détruites, au moins 10 millions d'hectares de forêts, prairies, cultures sont partis en fumée. Les pertes d'animaux d'élevage, et d'animaux sauvages sont incalculables (on parle de milliards !!). Nous avons vu tellement de reportages aux « informations » que l'on devient indifférent. Les feux actuels créent des monstres qu'il est impossible de contrôler. La chaleur torride dégagée, crée des micro-climats, des turbulences imprévisibles et dévastatrices.

Mais ne vous trompez pas, les incendies ne sont pas finis !!! Le pire reste peut-être à venir !!! Les efforts se concentrent pour sauver les hommes, et si les moyens le permettent, sauver les habitations, la faune et la flore, qui sont uniques et parfois déjà rarissimes. À ce jour plus de 80% des abeilles d'élevage ont disparu ou se sont déplacées, et l'effet sur la pollinisation sera ressenti pendant plusieurs années. Le prix des denrées s'envole.



S'il est en votre cœur d'aider, bien des moyens sont possibles, Mais, Pourquoi ne pas utiliser les possibilités et l'engagement de certains membres du VOC.

Martin Goodwin, l'éditeur de l'*OZ Vincent Review* (que nous connaissons personnellement) a mis en place une cagnotte au nom du VOC, dont il supervise la répartition, et l'utilisation. N'hésitez pas, faites votre don directement à son compte spécial, rien de plus simple avec **PayPal**.

Faite votre don à : Ozvinreviewmail.com avec le commentaire « *Bushfire Donation* »

N'oubliez pas de mentionner votre nom, et votre adresse courriel.

S'il-vous-plaît, aidez la cause, aucune contribution n'est trop petite. Chaque Dollar, Euro aidera.

Les dons seront distribués chaque fin de mois.

Votre générosité sera partagée,

- la moitié ira directement au *Country Fire Authority* (ces braves sapeurs-pompiers Australiens sont tous des volontaires non rémunérés !!),
- le reste sera versé aux volontaires de la *Wildlife Shelter*, qui prennent soin des animaux sauvages, blessés, malades, orphelins, animaux qui seront soignés avant d'être relâchés dans leur milieu naturel.

Comme nous, vous connaissez peut-être quelques-uns des Australiens du VOC.

Adèle Paterson et David Cordy (la 2CV Gris Grenouille), qui habitent près de Ballarat, à 2h de route au Nord de Melbourne, ont eu la « chance » de ne pas être trop inquiétés, même si les fumées, la chaleur oppressante, et le manque d'eau leur ont posé quelques problèmes.

Joy et Bob Allan (Black Shadow et side Steib, vus au rallye VOCF de Morteau 2015 et à Monthléry pour le Patrick Godet Tribute) ont dû quitter à 3 reprises, et pour plusieurs jours, leur propriété située à 3h de route au Nord de Melbourne, avec une angoisse : « qu'allons-nous retrouver ? ». Par chance, le feu a été stoppé par les pompiers, aidés par un changement de direction de vent, à quelques centaines de mètres de leur habitation.



Texte de Didier et Mary, d'après les diverses correspondances de Martyn, David, Joy.
Photos par Martyn & Didier.

Pour ceux qui ne connaissent pas l'*ozvinreview*,
Un courriel à l'adresse suivante : ozvinreview@gmail.com
et Martyn vous ajoutera à sa liste de cette intéressante revue gratuite mensuelle.
Adresse postale : Oz Vincent Review

Viewbank
Melbourne, Vic 3084
Australia

Archives Moto-Revue

Il y a quelques années, Michel et Jean avaient essayé de réaliser un catalogue raisonné des articles de la presse française consacrés aux Vincent HRD. L'entreprise était louable. Aujourd'hui, le LGE – Oui ! Le Loup-Garreau électronique – vous fait partager le fruit de ces fouilles curieuses. Accrochez-vous, ça commence en 1927...

ON VOUS OFFRE CHEZ

Paul Béalé

100, AVENUE
DES TERNES
PARIS

des

MOTOS

DEPUIS 1.500 fr. AVEC LA

GARANTIE

d'une mise au point sévère exécutée par
des spécialistes

VISITEZ-NOUS

pour vous CONVAINCRE

que nous avons réellement en magasin, prêtes à prendre la route, des motos neuves et d'occasion des premières marques vendues au

COMPTANT et à CRÉDIT

INDIAN - HARLEY - ALCYON
ROCHESTER-ROVIN-ANDRÉ
B. S. A. TRIUMPH - D. F. R.
GILLET D'HERSTAL-SAN-SOU-PAP
GNOME ET RHONE
CYCLECARS - MORGANS
Et nombreuses autres machines de toutes marques

que nous avons réellement en magasin, prêtes à prendre la route, des motos neuves et d'occasion des premières marques vendues au

COMPTANT et à CRÉDIT

INDIAN - HARLEY - ALCYON
ROCHESTER-ROVIN-ANDRÉ
B. S. A. TRIUMPH - D. F. R.
GILLET D'HERSTAL-SAN-SOU-PAP
GNOME ET RHONE
CYCLECARS - MORGANS
Et nombreuses autres machines de toutes marques

Toutes pièces détachées pour **MOTOS**

INDIAN

GRATUITEMENT

CATALOGUE 10

des pièces détachées pour **INDIAN**
avec photos, adressé sur demande
en se recommandant du journal

BON PRIME

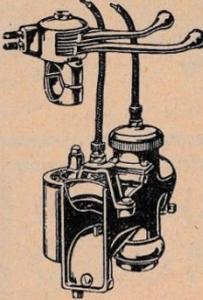
Roulettes au pas de 18
8 francs
au lieu de 16

BON PRIME

TAIN-SAD
80 fr. au lieu
de 100

CARBURATEUR

Binks



AVEC CE CARBURATEUR
LE VACK a battu
A BROOKLANDS
sur New-Hudson

Les records du Monde de la Catégorie 500 cmc.

Le 20 Avril, 5 kms., départ lancé
169,76 kms. à l'heure.

Le 20 Avril, 5 milles, départ lancé
169,66 kms. à l'heure.

Le 22 Avril, 1 km., départ lancé
168,30 kms. à l'heure.

Le 22 Avril, 1 mille, départ lancé
166,77 kms. à l'heure

Records soumis à l'homologation.

LE CARBURANT
DISCOL

Vainqueur de presque toutes les courses en France et à l'Étranger, a été employé par M. A. Deuly qui, le 22 Avril, a battu à Brooklands le record du monde du kilomètre départ lancé de la Catégorie 750 cmc. sur **NORTON**, 588 cmc., à la vitesse de 175 kms. 78 m. à l'heure. Record soumis à l'homologation. La Maison Norton recommande aux propriétaires des machines de sa marque :

LE DISCOL R. D. 1 pour les courses de courtes distances.
LE DISCOL R. D. 2 pour les courses de longues distances sur autodrome.
LE DISCOL P. M. S. 2 pour les courses de longues distances sur route.

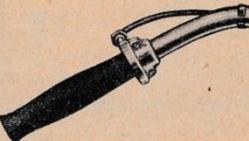
Silencieux GHOST

Amortit le bruit de l'échappement sans produire de contre-pression. Equipement standard des meilleures marques anglaises : *Sunbeam, Zenith*, etc. Modèles spéciaux pour *Harley* et autres marques.



Poignée tournante
BINKS

Modèle à commande rapide, indispensable pour les coureurs.



HRD

LA MOTO

DE

GRAND SPORT



Casque Cromwell réglementaire anglais

DEMANDEZ NOTICE des SPÉCIALITÉS ANGLAISES
L. DEKTEREFF & C^{ie}, 21, rue du Mont-Thabor, Paris

N° 220, 15-5-27 — Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs XIII

Personnellement, je suis allé 'rue du Mont Thabor' (derrière la rue de Rivoli) : rien ne permet de soupçonner qu'on y vendit des motocyclettes... Cette réclame gardera à toujours son mystère...

Ici, nous abordons du plus complet ! nous sommes le 27 octobre 1934 et Moto-Revue présente la première Vincent HRD à moteur Vincent HRD ! Notez la qualité des dessins... (tirés de Motor Cycle).

27 OCTOBRE 1934 *Moto Revue* 857

La moto en Angleterre

QUELQUES TENDANCES DE LA CONSTRUCTION

(Voir numéro 606)

Autre tendance à signaler : chez Royal Enfield les tiges passent dans deux tubes venus de fonte avec le cylindre. Nos moteurs ont une apparence extérieure trop compliquée. De plus en plus ils

dées par un seul culbuteur à l'aide d'un fléau qui porte sur les deux soupapes. Les soupapes sont verticales et le sommet de la culasse est plat.

Rudge reste fidèle à sa distribution, désormais, classique.

Quant aux distributions par arbre à cames en tête, les uns comme Norton et Velocette l'entraînent par engrenages coniques, alors qu'A. J. S. et Levis

emploient une chaîne à dispositif automatique de tension (ressort plat arqué, bandé à l'aide d'un ressort à spires).

Dans les moteurs à soupapes latérales les pipes de soupapes sont venues de fonte avec le cylindre. La calotte qui recouvre la culasse est le plus souvent en alliage léger.

Refroidissement

QUELQUES culasses en bronze d'aluminium sont employées sur les moteurs à soupapes en tête. Mais seulement sur les modèles de compétition et moyennant un supplément assez élevé. C'est dire que cette solution reste malgré tout exceptionnelle. Il est d'ailleurs douteux que ces culasses conviennent à un usage courant.

Sur beaucoup de moteurs le système de refroidissement a subi des retouches profondes (en particulier chez Ariel, où les côtes du moteur de la Red Hunter ont d'ailleurs été modifiées pour avoir une course plus longue). On a généralement augmenté la section de base des ailettes qui s'amincissent progressivement jusqu'à leur extrémité. Leur efficacité à égalité de surface est ainsi accrue.

Graissage

ON ne trouve plus guère que des graissages à carter sec et l'huile est dirigée vers tous les points à graisser jusqu'aux guides des soupapes et à la base du cylindre ; sur beaucoup de pistons des canaux amènent l'huile à l'axe de piston.

Presque tous les pistons comportent deux segments d'étanchéité et un racleur d'huile.

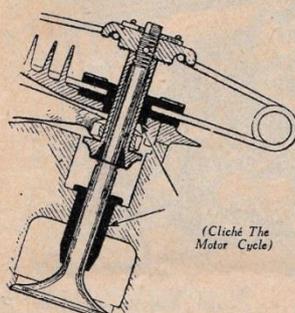
Le deux-temps

LE deux-temps reste populaire dans les petites cylindrées. Il est toujours du type classique. La plus petite machine est la 98 cmc. Excelsior qui est une motocyclette et non un vélomoteur. La plus grosse deux-temps est la Scott (495 et 596 cmc.) qui jouit toujours d'une certaine popularité mais qui est une machine assez chère. Excelsior présente un modèle Viking équipé d'un Villiers 245 à refroidissement par eau. Tout le mécanisme est enclos. Cette machine coûte 45 livres, ce qui est un prix élevé pour une machine de cette classe.

Transmissions

L'ADOPTION générale du bloc-moteur par New Imperial même sur ses deux cylindres ne doit pas nous illusionner. La majorité des constructeurs anglais restent fidèles à la boîte séparée.

Rares sont les machines à trois vitesses. Il n'y a pas lieu d'insister sur les incontestables avantages que présentent quatre vitesses surtout pour les petites cylindrées. Elles sont particulièrement utiles sur les 250 et contribuent aux belles



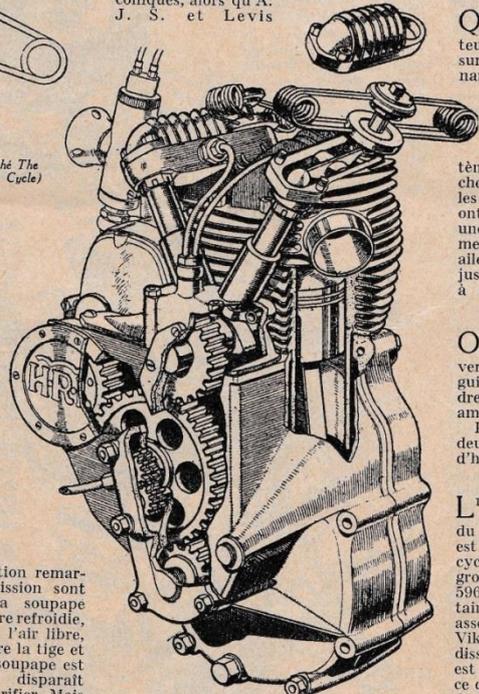
(Cliché The Motor Cycle)

La soupape et ses ressorts sur le moteur Vincent H.R.D. ci-contre. Le dessin ci-dessus montre clairement la façon dont le culbuteur attaque la soupape. Les flèches indiquent les deux guides, supérieur et inférieur

prendront un aspect simple et net. Les canalisations extérieures disparaîtront ainsi que toutes les excroissances. Le moteur prendra l'aspect d'un bloc. Les cylindres de plus en plus noyés dans le carter ; les tiges de culbuteurs dissimulées dans les parois du cylindre sont des étapes dans cette direction.

Chez B. S. A., une innovation remarquable. Les soupapes d'admission sont complètement enfermées. La soupape d'admission n'a pas besoin d'être refroidie. Elle l'est assez par les gaz. A l'air libre, la dépression fait pénétrer entre la tige et le guide des poussières. Si la soupape est enfermée cet inconvénient disparaît et on peut aisément la lubrifier. Mais la soupape d'échappement n'est pas enclose dans la crainte qu'elle ne soit pas assez refroidie. On fait d'ailleurs remarquer qu'elle est bien lubrifiée par l'huile entraînée par les gaz et de plus il ne se produit pas à cet endroit d'aspiration ; tout au contraire les gaz tendent à chasser les poussières.

Royal-Enfield n'hésite pas à enfermer les deux soupapes ou plus exactement les trois soupapes, car il y a deux soupapes d'admission et une d'échappement. Les deux soupapes d'admission sont comman-



(Cliché The Motor Cycle)

Le curieux et remarquable moteur Vincent H.R.D. Dans ce moteur, les tiges de culbuteurs ont été raccourcies au maximum possible en rehaussant l'arbre à cames. La légèreté et la rigidité des tiges sont extraordinaires. Le cylindre est très profondément noyé dans le carter. Les culbuteurs sont complètement enfermés dans des boîtiers étanches et attaquent la queue de soupape en son milieu. La queue de soupape elle-même est guidée en haut et en bas, tout risque d'ovalisation du guide est ainsi supprimé.

NE COMPTEZ PAS SUR VOS RÉFLEXES, MÉFIEZ-VOUS DE CEUX DES AUTRES

Il est intéressant de noter que ce montage d'arbre à cames surélevé fut baptisé par l'usine « semi OHC » (demi- arbres à cames en tête). Le dessin est à rapprocher de celui de certaines Velocette que Phil Irving... mais, rassurez-vous, la presse spécialisée française contemporaine a totalement omis d'évoquer cette particularité technique et sa genèse...

Et Maintenant, une page de distractions mélodieuses où la Vincent enchante nos oreilles !



Beaucoup d'entre vous ont sans doute entendu parler de cette chanson...

<https://www.youtube.com/watch?v=j0kJdrfzjAg&fbclid=IwAR2Ie0yACwh-p4f7498Cqu4xwdkCwlfAaRjEoeg8HKnnqt3My2VT2pRNiKl>

Bien sûr, elle cause de Vincent, même si pour certain Jean Pirot la musique est moyennement appropriée...

Voici donc une version pas plus violente mais, bon, elle a un autre charme...

<https://www.youtube.com/watch?v=AQ0vPGUS6DE&fbclid=IwAR1tUtwZ4ObOt-Aww3M9tUDmXoEKfobGTSxh5O14yLfHzio7NCwO6Xv2HKA>

Et puis Paul, en grand amateur de musique cajun, nous propose cette version déjà beaucoup plus musclée :

https://www.youtube.com/watch?v=ZoiV-g-M15U&fbclid=IwAR0qMICQO23PGjfTdyX_eViqiXijcKuKDG491oifg7uEcr2SN-GzM0rAvn8

Car, en fait, la Vincent, c'est ça :

https://www.youtube.com/watch?v=x_Pp1k8niW4&t=7s

Et, pour finir, je vous laisse deviner l'impardonnable erreur que commit l'individu *interviouvé* dans ce reportage :

<https://www.youtube.com/watch?v=LYJc0FkaU2c>

**Bonne chance à tous et, comme on dit dans les milieux autorisés : que le meilleur gagne !
(Le Loup-Garreau ne se privera pas de divulguer les résultats.)**

Manifestations à venir en 2020

FEVRIER DU 13 AU 16 : Le VOCF a tenu un stand au Salon des 2 roues (www.salondou2roues) à Eurexpo (Lyon) grâce au RCME et à Jean Boulicot. Grand merci à Denis Fleury son président et bravo à Dany et Didier pour cette initiative !
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...

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

AVRIL 3 & 4 : Journées « Portes Ouvertes » chez Godet Motocycles.

AVRIL 4 : 8^{ème} Déjeuner des Normands (à Malaunay, dans le cadre de la journée Portes-Ouvertes). Contact / inscription : Jean Pirot, pirot.jean@orange.fr, 06 81 53 09 86.

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

Contact : Dany Vincent : dany.vincent@wanadoo.fr

JULLET 18 ET 19 : Rallye VOCF à (03) Bourbon l'Archambault

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



(Ouverture dès le vendredi 17)

44^{ème} Rallye en France les 18 et 19 juillet 2020

Ce rallye 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 cité 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 passer un peu sur place...
...après le rallye.



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 rallye 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.

AOUT 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 VOCF 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

- **À vendre** : MPH : n° 306 à 311 (1974), 330 et 366 (1976) et 477 (1988).
Prix : le prix du port.
Également pour le prix du port : 1,7kg de "Stop" le bulletin de la Section de Chicago (fin des années 70 et début 80).
Tel : 02 32 39 53 01 ou raspoute@wanadoo.fr
- **Rallye des 18 et 19 juillet 2020** :
J'envisage de participer au rallye section France de cette année et je ferai l'aller-retour depuis le Var. J'aimerais ne pas devoir faire tout ou partie du trajet (2 x 625 km) seul. Si vous êtes dans le Sud de la France et comptez participer à ce rallye, nous pourrions voyager ensemble. Si vous êtes intéressé, contactez- moi halewyck.michel@gmail.com. Michel Alewyck."
- **Roger Munch** (membre VOCF) propose des ceintures en cuir de grande qualité, réalisation artisanale, fabriquées dans un cuir épais - tannage végétal - d'excellente qualité. Ces ceintures alternent des motifs gravés, HRD et scroll Vincent alternés, marquées au fer avec un logo Contact : Dany 06 07 85 93 33 – dany.vincent@wanadoo.fr ou roger.munch68@gmail.com



Version noire avec tous motifs dorés



Version marron sans motifs dorés



Le club dispose d'un petit stock, dont nous ne savons pas s'il sera renouvelé.

CEINTURES - STOCK au 01/02/2020

COULEUR	LONGUEUR	Gravure dorée	PRIX adhérent €	prix non-adhérent €
NOIRE	97-109	0	90	110
NOIRE	105-117	0	90	110
NOIRE	89-102	TOUS MOTIFS	150	170
NOIRE	103-116	HRD uniquement	120	140
NOIRE	85-97	VINCENT uniquement	120	140
MARRON F	82-94	0	90	110
MARRON F	69-81	0	90	110
MARRON	97-109	TOUS MOTIFS	150	170
MARRON	104-117	0	90	110
MARRON	90-103	0	90	110

Port 10 € pour 1 ou 2 ceintures



Bonnes adresses

- 
Godet Motorcycles : Le Houleme, 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 motos anglaises.

- 
Middleton : au R.U. : Boulonnerie de qualité dans tous les pas possibles, aspect « Vincent » www.stainlessmiddleton.co.uk

- 
Feked : au R.U. : Pièces anglaises, silencieux pour Vincent bon marché.
www.feked.com

- 
Brit Classic Motors : Allumage électronique twin et mono, kit démarreur twin.
 François Grosset. motorsbcm@gmail.com

- 
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, Grégory Dessailly, Dominique Malcor, Didier et Mary Camp.