

LE LOUP-GARREAU

02

Électronique



Photo : « Un homme heureux ! Yvon a acheté la GRU-721 d'Alan Wright EarlyB. »

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.

mars 2020



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 :

Le mot du Président	2
Marty Dickerson	3
Démarrateur électrique François Grosset.	5
Salon du deux roues – Lyon - février 2020	10
Une page d'histoire	12
Une mystérieuse Black-Shadow	13
Rallye International Vincent 2019	14
Dernières adhésions	16
Manifestations à venir en 2020	16
Petites annonces	17
Bonnes adresses	18

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

L'actualité se bouscule en ce printemps avec- notre participation au salon du 2 roues de Lyon, l'envoi du LGE N°01 fin février, des deux derniers Loup-Garreau papier début mars (envoyés gratuitement aux seuls membres), les albums photo du rallye à ceux qui les ont commandé et enfin de ce LGE N°02.

Beaucoup de bonnes nouvelles :

- le VOCF a vu de nouveaux membres le rejoindre depuis quelques temps, voir la rubrique qui y est consacrée,

- le nombre de lecteurs du LGE s'accroît presque quotidiennement, y compris à l'étranger

Hélas, ces points positifs sont fortement assombris par une actualité sanitaire inquiétante et le confinement qui conduisent à annuler des manifestations comme le diner des normands et la porte ouverte chez Godet Motocycles, sans avoir jusqu'à quand cela perdurera.

Un magazine mensuel ne permettant pas une réactivité suffisamment rapide, nous vous informerons du report ou de l'annulation des projets en cours au fil du temps.

En attendant, il vous reste à peaufiner la préparation de votre (vos) machines en attendant une éclaircie dans ces temps de morosité.

Dany

Marty Dickerson

Par Didier Camp.

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de Marty Dickerson à l'âge de 93 ans. Marty était une légende américaine de la moto de course et en tant que tel a été intronisé au Temple de la renommée de l'AMA en 2002. Sa contribution à l'histoire de Vincent Motocycles est extraordinairement forte, à partir des années 1950 avec quatre records de vitesse établi sur son propre Vincent HRD Rapide à Bonneville Salt Flats dans l'Utah : trois records de classe C en 1951, 1952 et 1955 à respectivement 129,59 MPH, 141,72 MPH et 147,85 MPH-le dernier record détenu depuis 20 ans jusqu'à ce qu'un Kawasaki fixé 155 MPH en 1973- et un record de classe A en 1955 sur un Lightning suralimenté à 177,223 MPH. C'est ce que l'histoire se souviendra, mais ce jour-là, le 13 juin 1955, Marty avait atteint 196 MPH sur une course, ce qui a malheureusement été invalidé par le retour.



(Sur cette magnifique photo de Marty sur sa machine, les amateurs de side-car apprécieront la présence d'un magnifique et rarissime kick à gauche –ndr-.)

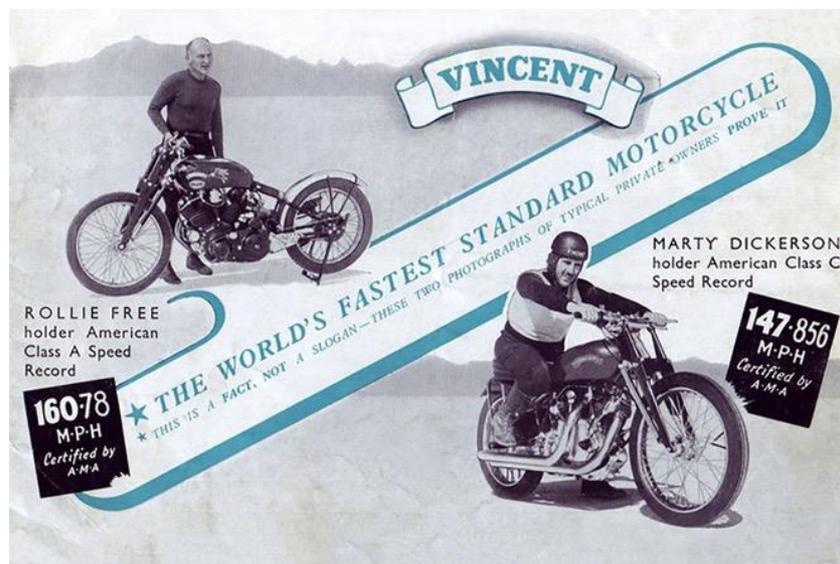
S'installant dans les années 1960, les super chargeurs, les bimoteurs et les « rationalisateurs » ont mis fin à l'époque de "The World Fastes Standard Motorcycle" à Bonneville, mais Marty n'a jamais abandonné, retournant chaque année avec son "Blue Bike" jusqu'en 1996. Dix ans plus tard, à l'âge de 80 ans, Marty a établi un nouveau record à 151,685 MPH sur Vincent de Steve Hamel Lac salé de Bonneville en 2006 et même 155,192 MPH en 2009, à la fois dans la classe M/VG-1000, un « sit-on » sans carénage.

Lien vidéo : <https://youtu.be/ZioXR7AnyyQ>



Marty restera en mémoire pour les amateurs de Vincent comme d'une personne très humble et accessible, avec une vie de passion pour les Vincent, à travers ses exploits de course et tant d'autres courses sur route sur son "Blue Bike", sa concession Vincent à Hawthorne, en Californie entre 1950 et 1957 et son engagement de longue date avec la communauté Vincent, participant à de nombreux événements sociaux et des rassemblements internationaux organisés par le VOC.

R.E.P. Marty



Démarrateur électrique François Grosset.

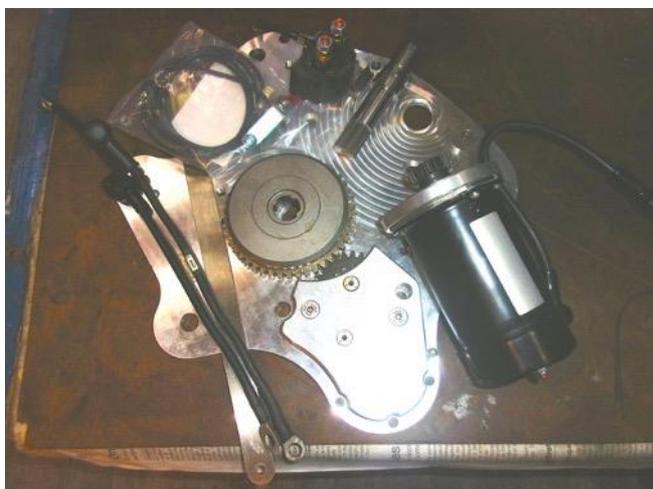
Ce démarreur, développé par notre ami François Grosset, dont personne n'ignore les talents de mécanicien et de touche-à-tout de génie, existe depuis de nombreuses années pour les 1000 Vincent et sa réputation n'est plus à faire.



Le démarreur électrique est très peu visible. La seule partie visible est la protubérance sous l'échappement, et encore, il faut se pencher pour la voir

Voici son installation racontée par un professionnel de la moto ancienne américain, Phil Mahood, qui a installé le kit :

Préambule



« Le kit complet est très bien étudié et la fabrication de grande qualité. Pour qu'il fonctionne, il faut disposer d'un système 12V de qualité (Alton recommandé) et d'une batterie de capacité plus importante que l'origine et de qualité (Yuasa YTX 14BS recommandée).

L'investissement peut sans doute être valorisé comme une plus-value à la revente, mais surtout permet de continuer à utiliser sa moto plus longtemps, et c'est là, la considération principale : continuer à rouler.

Est-ce un projet pour un amateur ?

Mon intention n'est pas de critiquer le kit Grosset ni sa notice d'installation qui sont tous les deux très bien.

J'espère plutôt que mes propos et mes photos donneront à un amateur les informations nécessaires à déterminer si cela entre dans ses capacités ou s'il doit demander de l'aide à une personne plus avertie pour l'installer.

L'installation implique la modification de plusieurs pièces d'origine Vincent.

Un point important est que le kick reste opérationnel, ce qui est un très bon point ! Mais cela signifie aussi que les modifications doivent être réalisées avec soin et précision. Cela nécessite aussi de pouvoir tourner certaines pièces, ou de les faire tourner par n'importe quel

tourneur grâce aux dessins précis et cotés fournis par François. Les autres pièces peuvent être modifiées avec une simple meuleuse et de la patience par tout bon bricoleur.

Le kit est fourni avec des instructions très détaillées, six pages d'explications et sept pages de dessins. Cela implique de bien relire l'ensemble plusieurs fois pour bien comprendre l'esprit du montage.

Même en cours de montage, j'ai dû relire certaines parties pour m'assurer que je suivais bien les conseils.

La plupart des complications des instructions de la notice viennent du fait qu'il y a eu des variations dans les pièces Vincent standard au fil des années. La longue expérience de François l'a alerté sur ces variations et sa notice comporte donc de nombreux points à vérifier, parfois à adapter légèrement par meulage par exemple.

La conception du kit est prévue pour qu'il se faufile entre les autres pièces composant le mécanisme du kick et de la sélection des vitesses (derrière le cache alu du kick), ça passe mais c'est serré.

Il est donc important de prendre son temps lors du montage et de tester à la main chaque composant après son montage avant que de continuer.

Dans le cas de la Black Shadow sur laquelle j'ai installé ce kit, tout s'est bien passé et la plupart des variations pour lesquelles François alertait n'ont pas eu lieu, mais il faut tout vérifier.

Entrons dans le vif du sujet :

Le grand objectif de ce kit est de conserver l'usage normal du kick et garder l'apparence et le fonctionnement originaux au maximum.

Des pièces additionnelles sont bien entendu nécessaires et l'esprit général du montage est de faire de la place pour qu'elles s'insèrent et que l'ensemble fonctionne parfaitement.

Le kit est réalisé de façon brillante et tout est réversible.



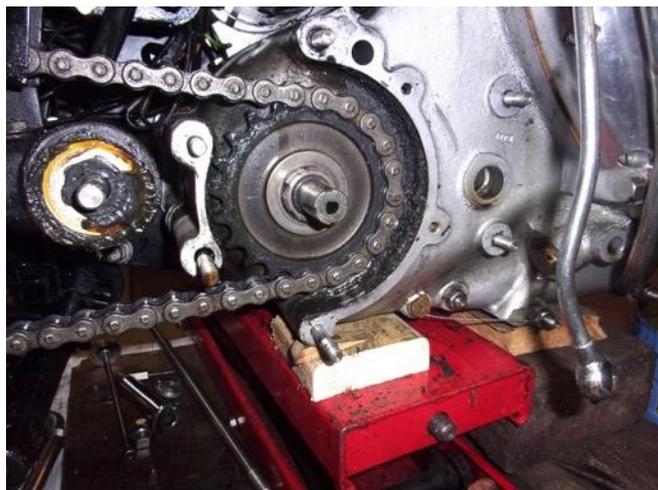
Ici, le montage est terminé (sans le carter).

On voit la roue libre entre le mécanisme de sélection des vitesses et le secteur cranté du kick.

Cela illustre le point mentionné par Phil :

« faire de la place » pour insérer la roue libre

Le point principal est une nouvelle platine G50 sur laquelle sont fixés le mécanisme du kick ainsi que le système de changement de vitesse, et cette pièce G50 supporte le montage du moteur de démarreur, sous la transmission (voir photo), l'autre composant principal est une roue libre, le moteur du démarreur, un peu de câble électrique de gros diamètre, un relais et des éléments de fixation. Le kit comprend aussi une sangle métallique plus longue pour une batterie plus grosse. Tout est pensé et inclus.



Après avoir enlevé l'échappement et toutes les pièces de changement de vitesse et d'entraînement du kick, j'ai placé une petite table élévatrice sous le moteur. Cela réduit la pression sur le bras oscillant et permet de retirer facilement l'ancienne plaque G50.

Les instructions commencent par une phase facile pour vous encourager : la coupelle G22 sur l'arbre du pignon sortie de boîte doit être modifiée pour être moins profonde. Je l'ai légèrement aplatie dans une presse, le feutre G52 est

aussi réduit de moitié en épaisseur avec un couteau de cuisine à scie



L'objectif est d'aligner coupelle, feutre et plan de joint

A noter que la nouvelle plaque G50 est fraisée pour permettre au secteur cranté du mécanisme de kick de se placer un peu plus profondément que d'origine (la roue libre se plaçant en empilage sur le secteur cranté).



Toutes les pièces venues avec la G50 doivent être remontées sur la nouvelle, y compris le roulement du changement de vitesses et la bague du kick.

La nouvelle plaque G50 est fournie avec le train de pignon du démarreur déjà assemblé. Il faut impérativement remplir de graisse le mécanisme, avant d'utiliser le démarreur, grâce au graisseur préinstallé.

La collerette du palier de kick doit être usinée pour ne pas dépasser la surface de la G50

De même pour les vis à tête fendue #39. Ici, la partie filetée a été réduite d'environ un filet par tournage.

Tout cela permet au secteur cranté d'être placé aussi près que possible de la plaque (zone fraisée) et de se mouvoir dans son arc de déplacement sans accrocher.

Pour permettre au mécanisme de kick de se déplacer malgré son positionnement plus profond, un arbre de kick un peu plus long est fourni dans le kit pour compenser ce repositionnement.

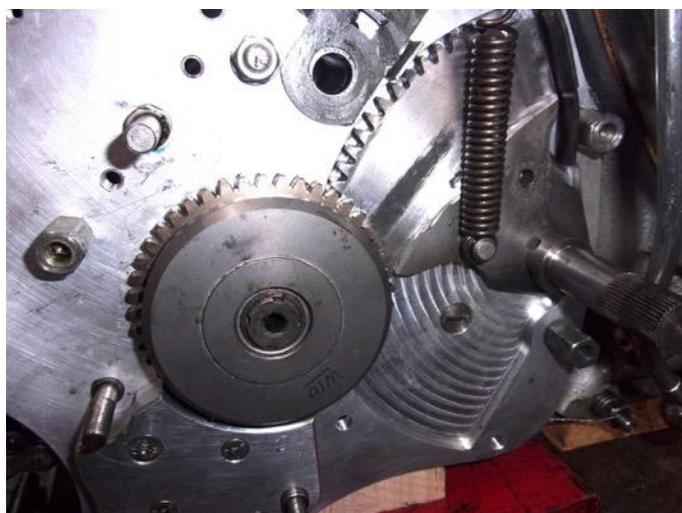
Cet arbre est également prévu pour permettre de kicker sans toucher l'échappement, ce qui peut être un problème avec les dernières générations de pots d'échappement. Encore un exemple de l'ingéniosité de ce kit.



Le rochet original (G46) doit être réduit en épaisseur et évidé. La bague bronze doit être tournée pour être à ras à l'arrière du pignon L'évidement doit être assez large pour accueillir le ressort G48.

De l'autre côté, les dents du rochet doivent être réduites en diamètre de telle sorte que l'engrènement ne se fasse que sur les dents du pignon inclus dans la roue libre et ne pas mâchouiller le joint spi lors du fonctionnement.

De même, la bague bronze G101 est réduite en épaisseur pour ne pas toucher les dents du rochet de la roue libre.



J'ai juste eu besoin de meuler un peu les deux faces du secteur cranté de kick de telle façon qu'il passe juste entre la plaque G50 et l'arrière de la roue libre. Ensuite, mettre en place la roue libre et la fixer avec le Circlip fourni. Vérifier le fonctionnement du mécanisme. Le rochet doit marcher et le secteur cranté doit revenir en position sans résistance, comme auparavant. Le levier de changement de vitesse doit aussi fonctionner sans frotter, si ce n'est pas le cas, le meuler légèrement.

Astuce : les bagues du kick doivent être alésées en ligne et sans trop de jeu. Caler aussi le jeu latéral de l'arbre de kick presque sans jeu. Cela assure un fonctionnement sans histoire et pour longtemps.

Le ressort de retour du levier de changement de vitesse G70 doit être coupé de telle sorte (dessin fourni) qu'à la position la plus basse du kick, il ne touche pas la roue libre.

Ceci montre les modifications à réaliser sur le couvercle extérieur du mécanisme de kick.

Le bas du couvercle doit être coupé pour que le carter du train de pignon passe derrière.

Il faut retirer pas mal de matière à l'intérieur du couvercle de façon à laisser passer la roue libre. Attention de ne pas passer à travers le carter par meulage trop important !

Finalement, meuler G49 de façon à laisser passer la roue libre

Si vous en êtes là, vous avez fini. En fait, tout l'exercice consiste à faire de la place pour cette sacrée roue libre !

Tout ce qu'il reste à faire est de monter le moteur électrique et câbler tout ça (schéma fourni), il n'y a pas de difficulté à intégrer les fils dans le faisceau.

Derniers conseils

Ayez un moteur bien réglé avant d'utiliser le démarreur. Si vous n'en êtes pas sûr, enlever le moteur électrique. Faites Démarrer alors le moteur en kickant jusqu'à ce que les réglages soient bons et qu'il n'y ait pas de retour.

Les retours pourraient causer des dommages au train de pignon, voire à la roue libre.

François a prévu une protection par un pion qui casse en premier (1 pion fourni en remplacement). Ce pion est fixé due le pignon du démarreur. Mais la protection de la roue libre n'est pas 100% garantie avec ce système.

Même si le travail est réalisé par un professionnel, lisez quand même les instructions de façon à comprendre comment fonctionne le système. Cela permet aussi de comprendre ce qui ne va pas en cas de problème.

Mais ce système marche parfaitement et des centaines de possesseurs de Vincent en sont ravis !

Prenez votre temps, prenez du plaisir à bricoler et amusez-vous bien »

Phil MAHOOD

Intéressé ? Voir la rubrique « Bonnes adresses »

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.

Salon du deux roues – Lyon - février 2020

Par Dany

Le VOCF y participait pour la première fois grâce au RMCE (Rétro Motos Cycles de l'Est sise dans le territoire de Belfort), à son président Denis Fleury et à la proposition de notre valeureux membre Jean Boulicot.

Ce salon est tout simplement grandiose et se présente comme le plus grand salon européen destiné à la moto. 100 000 M2 d'exposition, 3000 motos dont 1000 anciennes, de très nombreuses démonstrations gratuites (mur de la mort, enduro, trial, anciennes sur circuit, électriques aussi...), beaucoup de préparateurs aussi (Lazareth avec sa moto à 4 roues), beaucoup de modifications sur base Harley pour les amateurs du genre, une expo comportant 65 Yamaha TZ (un record), une douzaine de machines de record de vitesse, un stand avec de très nombreux multicylindres américaines, des anglaises à profusion, énormément de machines d'avant-guerre, et j'en oublie forcément...INCROYABLE Impossible de tout voir en un jour.

Sur le stand du seul RMCE : 15 Velocette, 6 Vincent, une 500 Manx, une Matchless G45, une rare Sunbeam, une rare Rudge et 49 anglaises en tout !

De nombreuses rencontres ont permis de faire connaître la marque Vincent, de faire quelques adhésions et aussi des abonnés pour le LGE, presque toujours des personnes déjà bien impliquées dans le voyage à moto anglaise et pour qui la Vincent reste un graal.

L'évènement est grandiose et même pour les anciennes bien plus important que Vincennes avec en plus des allées larges qui, malgré la foule, laissent beaucoup d'espace pour observer.

Plusieurs membres étaient sur place : Yvon Bodelot (stand Touratech), Jean Boulicot, Pierli Bourlier, Didier camp, Jacques Colomb, Philippe Gourvez, Jean-Pierre Pershon, François Ravey, Bernard Lautour, Dany Vincent.



Spectaculaire Lazareth à 4 roues inclinables, parmi d'autres modèles de la marque tout aussi « fous »

Une partie de l'expo Vincent sur le stand du RMCE



Une septième Vincent découverte grâce aux fouilles curieuses de Jean Boulicot, au milieu des modifications Harley en tous genres. Il reste pas mal de morceaux d'origine...



1140 Royal Enfield



65 Yamaha TZ au départ

Une page d'histoire

Par Raspoutine

Notre ami Raspoutine a déniché cette page dans une revue d'amateurs de motocyclettes anciennes.

Après analyse du document au carbone 14, il apparaîtrait que cet article fasse référence au premier rallye à Bordeaux magistralement organisé par Fabien Ribereau en 1999.

NOS LECTEURS CHRONIQUENT

Ne cherchez pas le verbe chroniquer dans votre Larousse : il n'existe pas, mais il nous permet de donner la parole à nos lecteurs.



RASSEMBLEMENT EN GIRONDE

Vincent ! Un nom qui a toujours fait rêver, depuis ce jour de 1927 où Philip Vincent racheta HRD Motors, créé en 1924 par le coureur Howard Raymond Davis. Depuis ces temps héroïques, ont vu le jour de fabuleuses motos aux noms évocateurs : Rapide, Comet, Grey Flash, Meteor, Black Prince, Black Shadow, Black Knight.

Si vous vouliez avoir la chance d'admirer un bel échantillonnage de tous ces modèles, c'est à Lesparre en Gironde au nord de Bordeaux qu'il fallait être les 14, 15, et 16 Juillet dernier, ou plus précisément à Queyrac, petite commune voisine, où le Vincent HRD Club de France organisait son rassemblement annuel, dans un camping privé situé dans une ancienne gravière au milieu des étangs.

Comme chaque année, beaucoup de possesseurs de Vincent étaient arrivés des Îles Britanniques, certains revenaient, c'est vrai, d'un rallye FIM à Barcelone, mais il est bon de préciser qu'on peut être amateur de belles motos et en même temps de beaux châteaux, de bons vins et de bonne chère. La branche française du Vincent Owners Club qui organise cette manifestation le sait pertinemment et nos voisins d'Outre-Manche répondent toujours nom-

breux à l'appel. Cette année, la tradition était respectée et les trois jours virent se succéder allègrement les balades en plein vignoble du Médoc, les visites de châ-



Ci-dessus : on ne voit pas souvent autant de Vincent en France ! Des machines qui roulent beaucoup, d'après leur équipement en porte-bagages et sacoches.



Ci-contre : encore une Vincent équipée de carburateurs Amal Concentric pour en faciliter l'utilisation, le démarrage et le ralenti en particulier.



Ci-dessous : le long levier que l'on distingue sur le côté de cette Black Prince est un ingénieux système qui permet de béquiller la moto tout en restant à califourchon, et pas autre chose !!

teaux magnifiques, les dégustations, les repas... tout cela dans la meilleure ambiance possible. Ce fut une réussite : une cinquantaine de motos à admirer toutes aussi belles les unes que les autres et une forte proportion d'Anglais qui reviendront, c'est certain.

Pascal CHATELAIS

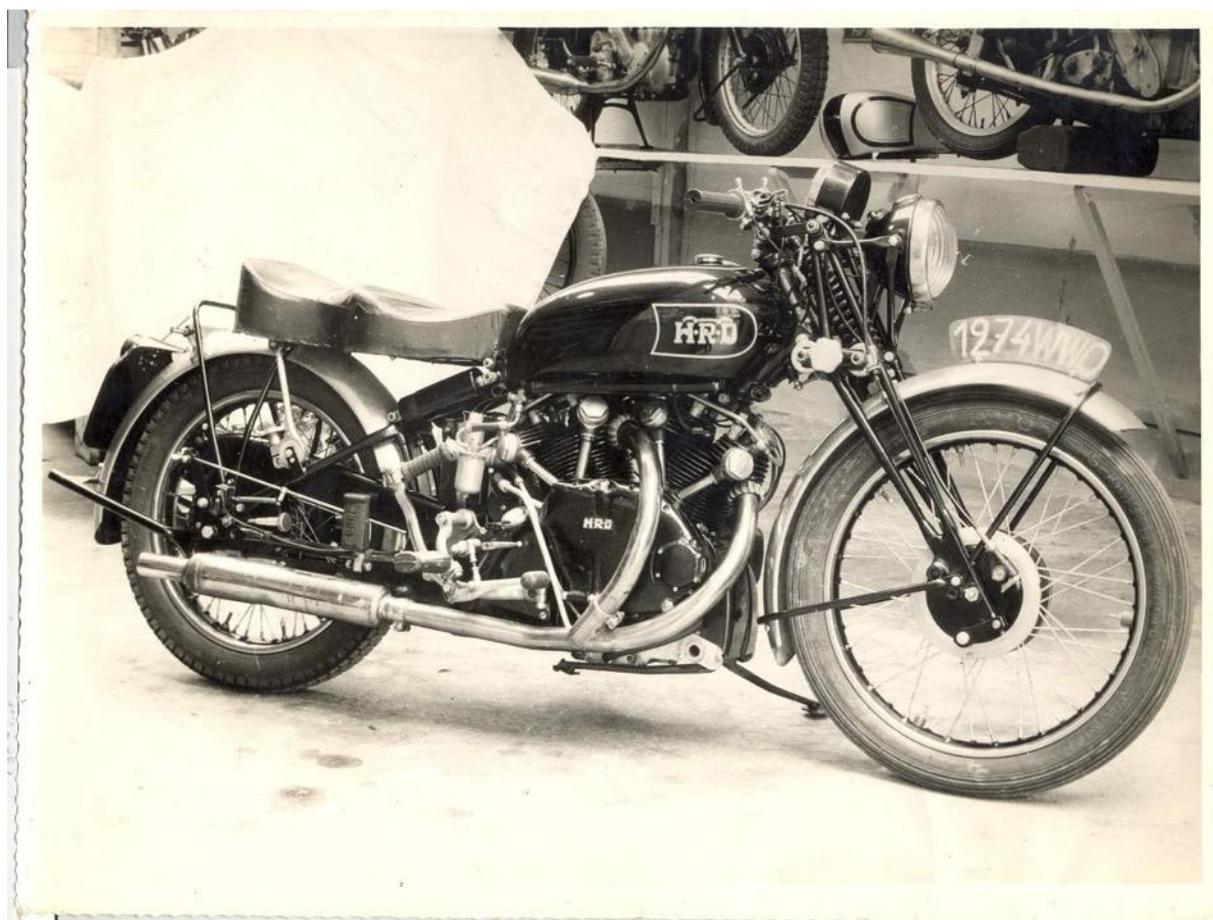
Vincent HRD Club de France
Dominique le Bris
Kergwen, 29700 PLOMELIN

Si le texte vous apparaît un peu penché, c'est parce que Raspoutine voulait vous faire des pises...

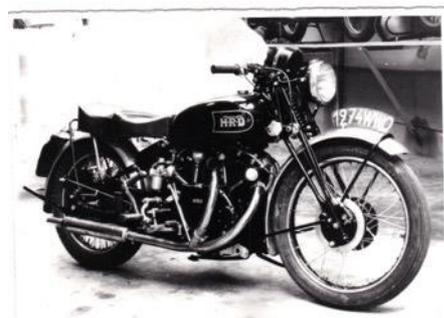
Une mystérieuse Black-Shadow

Par Michel Halewyck

Cher Jean Loup-Garreau,
Pour ta prochaine parution, je te prie de trouver la photo (Je ne sais plus où je l'ai trouvée) d'une Black Shadow peut-être prise chez Clément Garreau (voir le dos –illisible hélas ndr-). Elle pourrait aussi figurer dans le MPH "Where are you now".



Personnellement, je ne sais pas pourquoi mais cette photo me rappelle quelque chose, j'en ai d'ailleurs une qui y ressemble beaucoup (voir ci-dessous)... Et, comme dit Michel, il serait amusant de savoir ce qu'elle est devenue !



Après le jeu concours du numéro 1 auquel personne n'a su répondre (mais il n'est jamais trop tard pour essayer !), voici donc le jeu du numéro 2 :

Qui sait quelle est cette Black Shadow et qui sait ce qu'elle est devenue ?

Cher lecteur, à toi de jouer les Sherlock Holmes !

Rallye International Vincent 2019

Par Didier Camp

Retour sur la passé, ... Mars 2007, nous (Mary et moi) participons à la 2eme partie du Rallye Inter VOC en Australie à Ballarat. (Voir Hors-série N°1 de 2007). Que de souvenirs trottent encore dans nos têtes ! Beaucoup de monde, de belles motos, une super ambiance, et nos amis Adèle et Cordy qui ont tout fait pour nous aider à nous intégrer et à passer un agréable séjour. Et puis nous y retrouvons avec plaisir quelques têtes bien connues, car déjà rencontrées sur les Rallyes du VOC France.

Une BMW GS, de location, nous a permis de suivre les balades, et de découvrir un peu plus de ce beau pays.

Quelques jours plus tôt, la « cerise » sur le gâteau, avait été de retrouver Patrick Godet venu aux antipodes, effectuer quelques maintenances sur quelques EVG australiennes. Ce fut pour moi l'occasion d'essayer ma première Egli, (Paul Zara a vraiment été « sympa » de me la prêter, quasiment neuve, encore en plaque française !) !



Après-midi, et soirée bien agréables avec Patrick, et je crois que cela nous avait marqué, car à chacune de nos rencontres, il nous le rappelait. .

Septembre 2011, des obligations professionnelles m'obligent à annuler notre participation au Rallye VOC Inter aux USA, déception ... reste les T-shirts que les organisateurs m'ont gracieusement envoyés !!

Septembre 2015, j'allais seul participer à la première partie de ce Rallye VOC Inter, en Italie. Ne me sentant pas le courage d'y aller en Comet, c'est en « moderne », que j'avalais les 1100kms depuis Toulouse, d'une traite, pour rejoindre Sirmione, et le lac de Garde. J'ai la joie d'y retrouver pas mal de têtes connues, et de faire de nouvelles connaissances (entre autre Eric G. et son magnifique Norvin).

La semaine est passée, entre balades, petits restau à midi, apéritifs, discussions, soirées chargées, et parties de mécanique, le temps a filé,

Sur cette première étape, nous n'étions que 2 Français !, et nous nous sommes intégrés au « clan des Australiens », nous avons partagé leur bonne humeur, et joie de vivre.

Par contre, anglais obligatoire !!!, la majorité des participants étant d'origine anglo-saxonne, ou « fluent English » Et c'est là certainement notre problème, parler, et comprendre l'anglais, ou ce qui y ressemble quand parlé par ... des Allemands, des Sud-Africains, des Norvégiens, ou des Polonais, Pourtant, certains, bien aidés par le « langage des mains » savent se faire accepter, et sont bien intégrés et appréciés.

Mars 2019, ... je prends livraison de mon EVG GT, à Malaunay, ...
Patrick m'avait convaincu, et quelques mois plus tôt, j'avais signé !!...
Quelques visites à Malaunay, m'avaient permises de voir mon EVG « naitre ». Patrick y était
toujours accueillant, et disponible, heureux de partager sa passion, ...



A suivre

Dernières adhésions

Bienvenue à Yvon Bodelot, Pierli Bourlier, Grégory Desailly, Bertrand Ville, François Grosset, Philippe Gourvez, Roger Munch, François Ravey, Rachel Theureaud, Jean-François Vallat.

Manifestations à venir en 2020



AVRIL 4 : 8^{ème} Déjeuner des Normands (chez Godet Motocycles, Malaunay, Eure -27)
Contact / inscription : Jean Pirot, pirot.jean@orange.fr, 06 81 53 09 86.



AVRIL 24 : Journée des véhicules anciens (FFVE) : Une belle occasion d'aller se balader avec nos merveilleuses machines !

JUILLET 18 ET 19 : Rallye VOCF à (03) Bourbon l'Archambault
Contact organisateur : Dominique Malcor, 06 62 57 26 35 - ateliermalcor@aol.com
(L'accueil se fera dès le vendredi 17)
Pour tous renseignements, se remporter au LGE n°1

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



SEPTEMBRE 12/13 : Coupes Moto Légende - Circuit Dijon-Prenois
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

NOUVEAU

- **Le Loup-Garreau n°36 est exclusivement dédié à Patrick Godet** et composé essentiellement de témoignages. C'est un collector de 52 pages (tiré sur papier glacé de 115 gr. Il est disponible au prix de :

15 Euros port compris (France) MEMBRES.

20 Euros port compris (France) NON MEMBRES.

Tel 06 81 27 09 11: Catherine - crrperso@yahoo.fr

NOUVEAU

- De Michel Halewyck : "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."

NOUVEAU

- Nicole Stradella nous informe que son fils Vincent, qui a retrouvé une ancienne photo dans une revue Vincent, photo où figure Patrick, Alain, Daniel et quelques autres personnes. se lance donc dans la recherche de photos de rassemblements, sorties, rallyes où il pourrait y avoir y avoir Daniel et ceci afin de faire un album " Remember " des années 70. Pour rappel, Daniel Stradella, mari de Nicole et père de Vincent, malheureusement parti trop vite a été un membre éminent de la Section de France du VOC au moment où Patrick lançait le bateau. Tous documents à adresser à Jean Pirot (pirot.jean@orange.fr) qui transmettra.

NOUVEAU

- Didier Camp propose de vendre ou d'échanger des MPH :
 - 1972 n°276 à 287.
 - 1997 n°577 à 587 (manque le n) 576).
 - 1998 n°588 à 599.
 - 1999 n° 600 à 611.
 - 2000 N° 612 à 623

Prix : le prix du port, ou un repas au restau... ou une bière au prochain Rallye ...

Il recherche les Loup Garreau N° 1 & 2 & 3 & 4 & 5 & 7 (condition: voir ci-dessus).

Tel: 06 52 89 84 57 ou didier.camp31@gmail.com

- **Roger Munch** (membre VOCF) propose des ceintures en cuir de grande qualité. Toutes informations sont sur le LGE n° 1
Contact : roger.munch68@gmail.com

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 moto anglaises.
-  **Restom** : 20 Rue du Premier Mai, 71500 Louhans www.restom.net
Traitements réservoir, peintures époxy, etc.
Restom offre 10 % de remise sur présentation de la carte VOCF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où Restom ou Restom Île de France (Restom IdF) est présent. Restom Île de France est géré par notre adhérent Bertrand Ville. La liste des nombreux salons est sur le site : www.restom.net. Grand merci à Daniel Druart, DG de Restom.
-   **François Grosset** : Démarreurs électriques pour twin, allumages électroniques pour Twin et Mono Vincent HRD. pontricoul@gmail.com
-  **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...
-  **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).
-  **Vanoni Technimetal** : www.vanonitechnimetal.fr Fabricant ou modification de ressorts toutes formes, toutes matières, sur modèle ou plan à l'unité :
71580 Bruailles
– tel 03 85 74 83 00
- 



Ont contribué à ce numéro :

Didier et Mary Camp, Michel Halewyck, Phil Mahood, Dominique Malcor, Raspoutine, Dany Vincent.