

LE LOUP-GARREAU

03

Électronique



Salon de l'érotisme à Lyon : On peut regarder sous les jupes des filles (photo Jean Boulicot).

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 :

Le mot du Président	2
Marty Dickerson	3
Une page d'Histoire:	3
Les fouilles curieuses de Raspoutine	3
Des news de la seule série A Twin vendue en France.	5
Démarrreur Comet - La Commercialisation.	8
Une mystérieuse Black-Shadow	11
Vincent HRD – 1949 – Black Lightning Replica	13
Rallye International Vincent 2019	14
La Telle du Conquest tome 2 par Dominique 2	16
VOCF et FFVE	18
Dernières adhésions	19
Manifestations à venir en 2020	19
Petites annonces	20
Bonnes adresses	21

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Ce nouveau Loup-Garreau vous trouvera à nouveau chez vous compte-tenu de la pandémie actuelle, et nous l'espérons en bonne santé ainsi que vos proches.

L'éclaircie semble se profiler, espérons aussi qu'elle sera aussi courte que possible !

Quoi de neuf au club ?

- **Rallye** : nous prendrons la décision de le maintenir ou non vers le 15 mai et vous en serez informés par mail ou dans le prochain LGE. Dans le cas où nous ne pourrions pas le maintenir faute de suffisamment de participants voire d'interdiction gouvernementale, il sera reporté à 2021.
- **Site internet** : le club a le projet de construire un site où seraient regroupés les anciens Loup-Garreau, des informations de contacts, les manifestations, etc. L'idée est d'avoir un lieu permanent accessible à tout vincentiste, plutôt que de rechercher dans de « vieux » emails. Pour cela : nous recherchons des photos de machines (si possible en train de rouler), de vincentistes (ou des 2) que l'on pourrait utiliser pour illustrer la page d'accueil, où pourrait figurer un diaporama. Envoi à Leloupgarreau@gmail.com ou dany.vincent@wanadoo.fr
- **Confinement** : de façon à créer du lien et occuper ce confinement, nous souhaitons également faire circuler des infos/photos liées à vos motos (Vincent ou non), voire automobiles avec une petite anecdote la(les) concernant, ceci de façon régulière voire hebdomadaire, donc toute contribution est la bienvenue...

En attendant le retour des jours de liberté, prenez soin de vous !

Dany

Marty Dickerson

Dans la précédente édition du Loup-Garreau (N°2-40), un Grouillot que le Loup-Garreau ne nommera pas mais dont les initiales sont JP a faussement attribué à Didier Camp l'excellent article consacré à Marty Dickerson.



Cet article est de la plume de **Philippe Guyoni** auquel notre grouillot présente ses plus humbles excuses.

Pour changer de sujet, qui va nous dire dans quel film néozélandais apparaît le personnage de Marty Dickerson ? (C'est juste pour voir si vous suivez)

Une page d'Histoire:

Les fouilles curieuses de Raspoutine

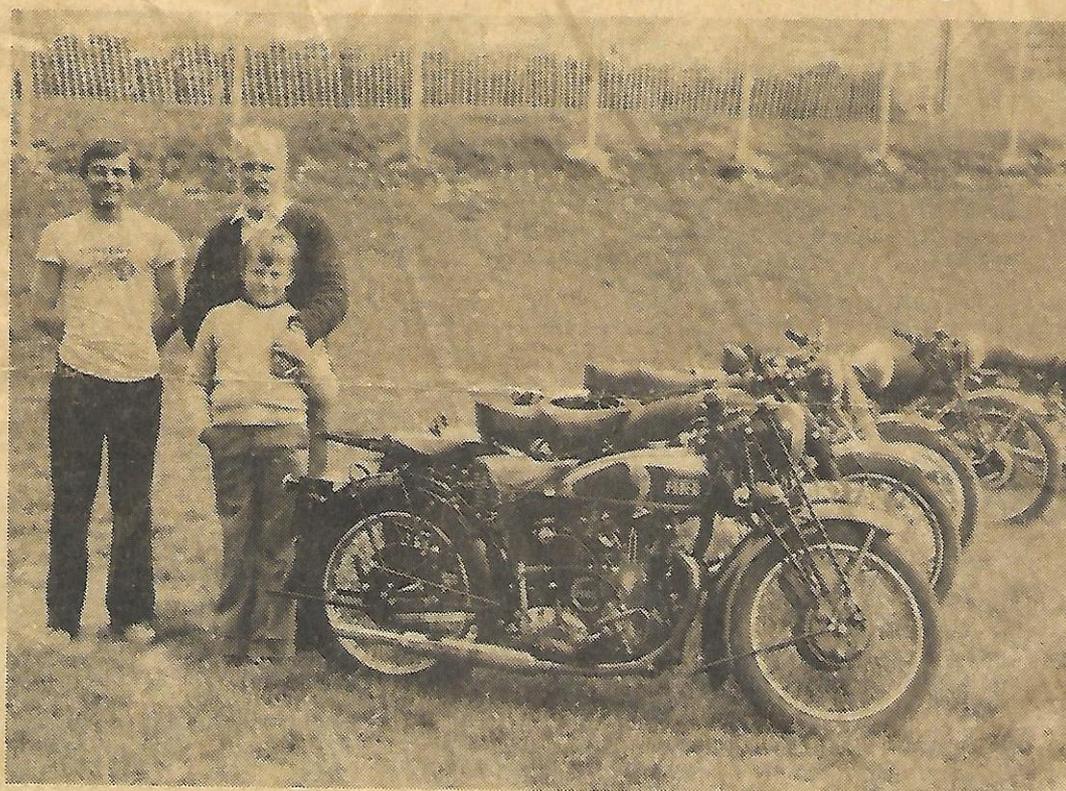
Voici un nouveau petit reportage plus que certainement issu de Paris-Normandie, quotidien régional (garantie réalisé sans trucage).

Le principal intérêt de celui-ci est qu'il remet en cause toute l'histoire du club Vincent et je dirai même toute l'histoire de la moto dans le monde. Oubliées les Perrault, Daimler et autres Werner... Les Jean Bourdache, François-Marie-Dumas, Bernard Salvat et autres historiens de la Motocyclette avec un grand M vont pouvoir revoir tous leurs écrits suite à cette découverte... Sans remonter plus loin, il serait bon de fêter cette année les 130 ans de ce rassemblement du club. Raspoutine.

mercredi 28 mai 1890

Hollandais, Anglais et Français

Les nostalgiques des motos "Vincent" se sont retrouvés à Gaillefontaine



La célèbre moto de marque "Vincent", que certains n'hésitent pas à qualifier de la " Rolls des deux-roues", a réuni le week-end dernier quelques dizaines de passionnés de cette moto que l'on ne fabrique plus aujourd'hui depuis pas mal d'années. Ils étaient venus de Hollande et d'Angleterre rejoindre leurs amis français du "Club Vincent" et son président, le Rouennais Patrick Godet. Géographiquement parlant pour les quelque trente motards, Gaillefontaine est un lieu de rencontre idéal. De plus, le Moto-Club du Val-de-Bray compte en la personne de son président, Patrice Vallejo, un passionné de motos anciennes. Et comme la solidarité des motards n'est pas un vain mot, les "Vincent" ont trouvé gîte et couvert sur le terrain de moto-cross. Mais ne croyez pas que ces honorables vieilles dames scintillantes de tous leurs chromes se soient lancés à l'assaut des pistes du célèbre circuit. Elles ont simplement contemplé sagement ce que leurs héritières peuvent faire aujourd'hui. Un sympathique week-end en tout cas où l'on aura parlé exclusivement de moto.

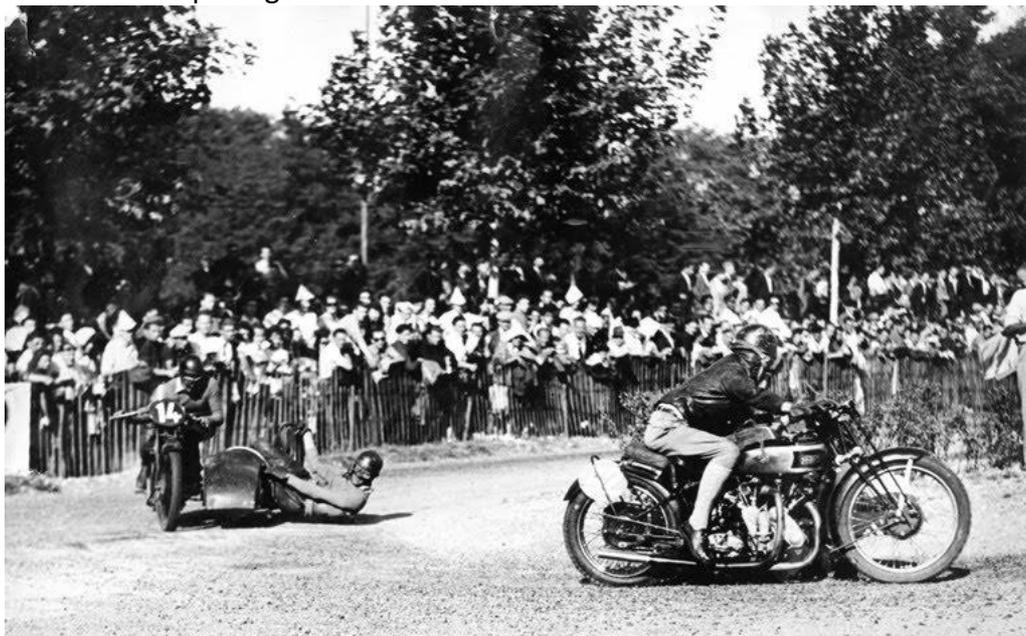
Des news de la seule série A Twin vendue en France.

Par Dany

Ce sont des news, mais anciennes, ne rêvez pas...

Pour les adhérents, ils ont pu déjà voir cette moto dans le LG N°37 papier.

Cette moto, rare et bien au-dessus des performances des motos de l'époque réapparaît ici grâce à la courtoisie d'Eric Bolland, fils du célèbre side-cariste Bolland du MC Lyon qui était un ami d' Aimé Despland propriétaire à cette époque de cette machine, lequel courrait avec Eric Lhéritier comme passager.



GP de Lyon 1946. 1000 HRD side-car Impérial. Admirez l'équipement du pilote de la HRD et l'état de la piste. 104 km/h de moyenne quand même ! Le deuxième est à 10 tours. Le second sur la photo est un équipage suisse sur Norton 600.



Les résultats

Moto-Revue

— 159 —

1^{er} Octobre 1946

Cl-contre : Berthier (Saroléa), vainqueur des 500 cmc., en action devant Lefèvre.

En bas de la page : Le départ des 350 cmc.

Le Grand Prix de Lyon

Cette manifestation s'est déroulée le 15 septembre devant une assistance nombreuse. Disons en premier lieu que le circuit était d'une invraisemblable difficulté. Deux épingles à cheveux et quelques virages choisis, qui nécessitaient un travail constant de la boîte, de l'embrayage et des freins le rendirent extrêmement meurtrier pour les mécaniques.

LES 175 ET 250 CMC.

La première course réunit les 175 et les 250 cmc.

Nougier et Leoni (un sympathique italien agrémenté d'une paire de moustaches !) sont vainqueurs des petites cylindrées sans avoir été inquiétés outre mesure.

LES 350 CMC.

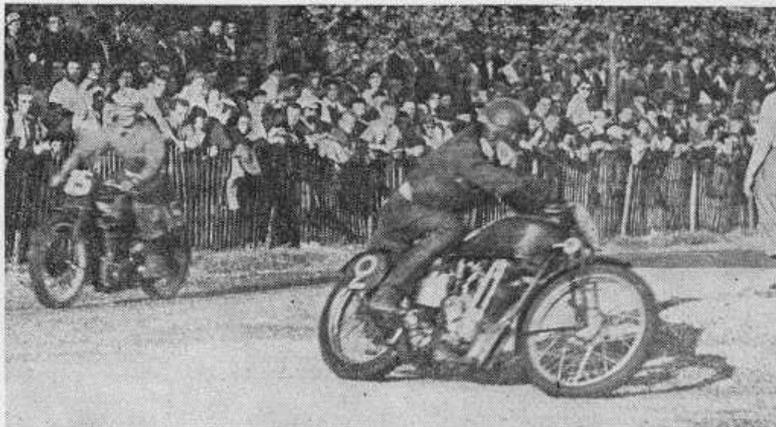
Et c'est le départ des 350 cmc., parmi lesquels on remarque Anderson, Loyer et Monneret, tous trois sur Velocette et le belge Laurent sur Norton.

Comme il fallait s'y attendre, Anderson (qui avait été le plus vite aux essais), part en chandelle, devant Monneret et Loyer. A mi-course, Berlié, Barde, François et Houel ont déjà abandonné, par suite d'ennuis divers et c'est le tour des favoris, les uns après les autres, de connaître le même sort.

Au 18^e tour, Loyer, qui avait réussi à prendre une cinquantaine de mètres à Monneret doit se retirer, son embrayage se refusant à tout service !

Monneret s'arrête deux tours plus loin, victime d'ennuis analogues, mais on s'emploie à réparer les dégâts. Anderson est seul en tête avec une notable avance sur Meunier, quatre tours avant la fin ! Monneret est reparti, après avoir perdu plusieurs minutes !

Anderson crève à l'arrière. S'arrêter pour changer de roue est pratiquement impossible, à si courte distance de l'arrivée. L'Anglais joue le tout pour le tout et continue en roulant à plat ! Son pneumatique s'arrache un peu plus à chaque tour de roue. Sa machine fait des écarts effrayants et il évitera de justesse la bûche à quelques mètres de l'arrivée. Il franchit la ligne à pied, poussant sa Velocette qui roule sur la jante arrière !



Mais Laurent a réussi à le passer pendant le dernier tour !

LES SIDECARS

Les sidecars, toutes catégories confondues, vont maintenant s'affronter sur le parcours. Despland, parti en 1000 sur une H.R.D. Rapid Model, distance tout le monde. Moschetto (1000 cmc.), est retardé par quelques pépins et Amort, accidenté aux essais, n'a pas pris le départ.

Du côté des 600 cmc., la lutte est beaucoup plus ardente. Tilman, Vanderschrick, Meuwly et Schwartz se suivent, roue dans roue, et déploient des prodiges d'adresse. Mais un cinquième iarron survient, en la personne du Suisse Aubert, déjà victorieux à Genève, qui prend l'offensive avec une ardeur peu commune. A mi-course, il saute Schwartz, passe Meuwly au tour suivant, double Vanderschrick et Tilman, fonce et remporte finalement sa catégorie, le classement général des sidecars revenant à Despland.

En side 350, François, de loin le plus rapide et le plus adroit, n'eut aucun mal à surclasser ses rivaux.

LES 500 CMC.

Voici la dernière course, celle des 500 cmc. Minett et Anderson ont déclaré forfait. C'est Berthier qui prend les devants, et se détache devant Gerber et Lhéritier. Leoni casse sa boîte. Lefèvre, victime au départ d'une bougie encrassée, perd le premier tour, mais il attaque le leader. Sa 500 cmc. Norton à suspension AR, préparée par Garreau, fait grosse impression.

Mais le handicap est trop important et

malgré sa grande classe et la vitesse de son bolide, il doit finalement s'incliner. Berthier qui fait une très belle saison, termine en grand vainqueur, réussissant la meilleure moyenne générale.

RESULTATS

175 cmc. — 1. Nougier (Magnat-Debon), 20 tours en 48' 20" 3/10 (moy. 94 kmh. 955) ; 2. Chappelle, 19 tours en 49' 36" 6/10 ; 3. Rivoire, 51' 57" ; 4. Barde, 52' 57" .

250 cmc. — 1. Leoni (Guzzi), 22 tours en 50' 13" 3/10 (moy. 100 kmh. 434) ; 2. Simons, 51' 26" 5/10 ; 3. Nanning, 51' 49" 2/10 ; 5. Lauer ; 6. Pache.

350 cmc. — 1. Laurent (Norton), 28 t. en 58' 57" 6/10 (moy. 118 kmh. 989) ; 2. Anderson, 55' 40" 9/10, à 1 tour ; 3. Monneret, 1 h. 02' 44" ; 4. Ergé, 1 h. 01' 7" , à 3 tours.

500 cmc. — 1. Berthier (Saroléa), 28 tours en 54' 53" 1/10 (moy. 117 kmh. 081) ; 2. Lefèvre, à 1 tour ; 3. Lhéritier ; 4. Grobla ; 5. Salasc ; 6. Venin ; 7. Naudon ; 8. Mollie ; 9. Post, etc...

Sidecars 350 cmc. — 1. François (Velocette), 20 tours en 33' 07" 7/10 (moy. 86 kmh. 238) ; 2. Combe, 19 tours en 53' 07" ; 3. Bolland ; 4. Varrot ; 5. Adnet.

Sidecars 600 cmc. — 1. Aubert (Norton), 23 tours en 50' 34" 3/10 (moy. 104 kmh. 376) ; 2. Vanderschrick, 52' 04" 7/10 ; 3. Puttemans, 53' 20" 7/10 ; 4. Schwartz, 22 tours en 52' 47" 3/10 ; 5. Wagner, 21 tours en 51' 15" ; 6. Meuwly, 19 tours en 50' 155.

Sidecar 1000 cmc. — 1. Despland (H.R. D-side Impérial), 23 tours en 48' 48" 3/10 (moy. 104 kmh. 782) ; 2. Moschetto, à 10 t.

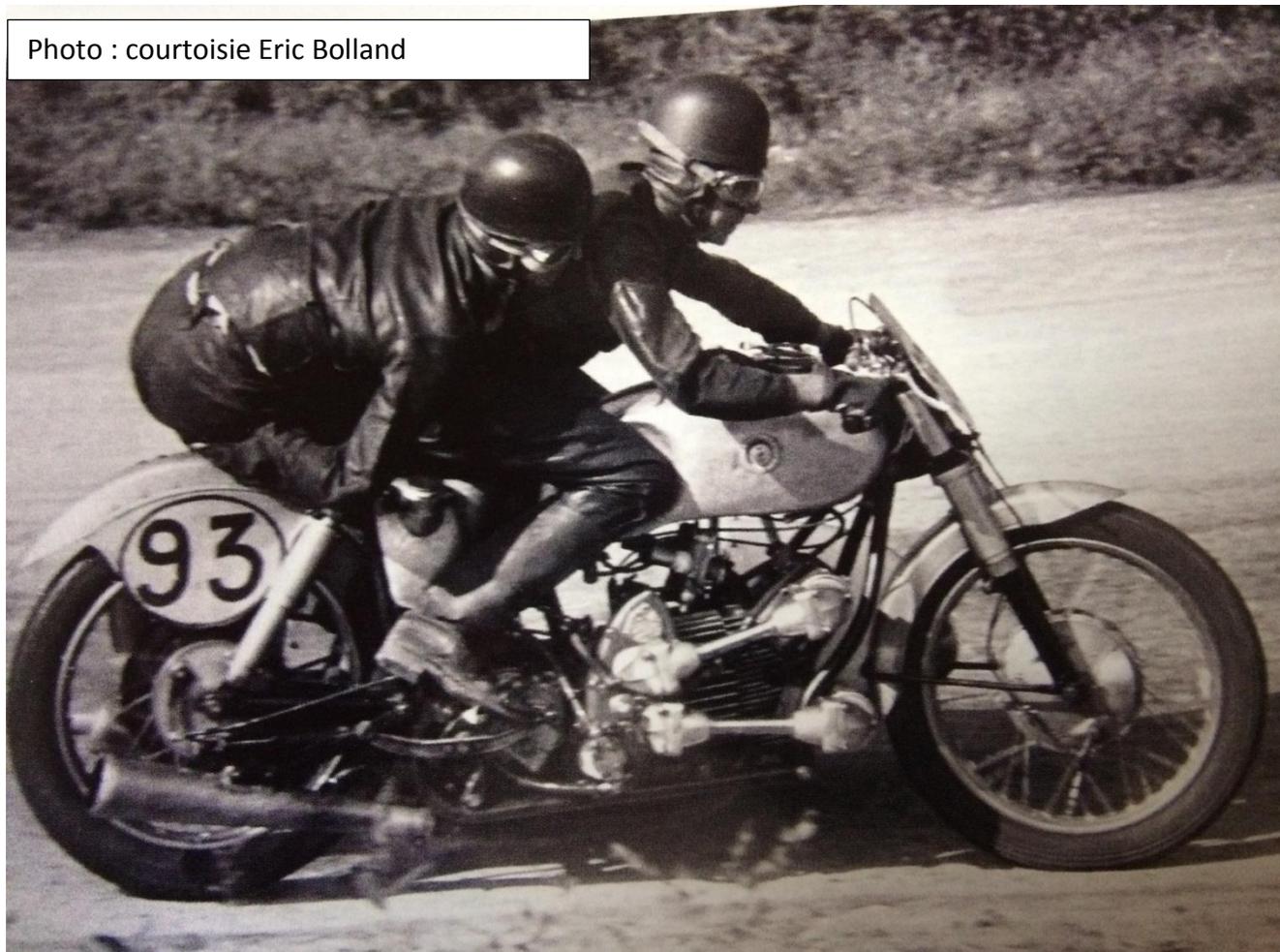


L'ÉCHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX

A noter qu'il y a du beau monde à ce GP : Nougier, Monneret, Amort, etc.

C'est le même équipage qui tournera par la suite avec la fameuse et fabuleuse 500 Ultima - Marque Lyonnaise distribuée par Corbeau, (oui les frères Corbeau, spécialistes parisiens Triumph, Norton, etc.) - double arbre qui sera vendue à Moto Salon il y a quelques années. Exemple unique dû à l'ingénieur maison Fernand Fargeton

Photo : courtoisie Eric Bolland



Aimé Despland et André Lhéritier, ici à Monthléry, sur 500 bicylindre Ultima double arbre (48 CV -8200 tr/min, aussi bien qu'un Manx) , toujours avec side-car Impérial – 1951. L'équipement s'est amélioré !

Courtoisie Hervé Dreux et Anthony Pinto, tiré de leur excellent ouvrage : « La grande aventure de la moto en Rhône Alpes », un ouvrage de la même veine que ceux de Salvat ou de Bourdache.

Notons que cette magnifique série A fut l'objet de deux autres articles parus dans le Loup-Garreau « papier » : Les numéros 6 (de juillet 1999) et 17 (d'avril 2003). Le Loup-Garreau électronique vous présentera sous peu ces deux articles, avec des photos inédites (jusqu'alors)....

Démarrateur Comet - La Commercialisation.

Par Paul Hamon

Les kits de démarreurs électriques pour Vincent Comet sont une vieille histoire pour Alton.

Une vieille histoire qui a débuté il y a plus de 10 ans et que nous reprenons aujourd'hui.

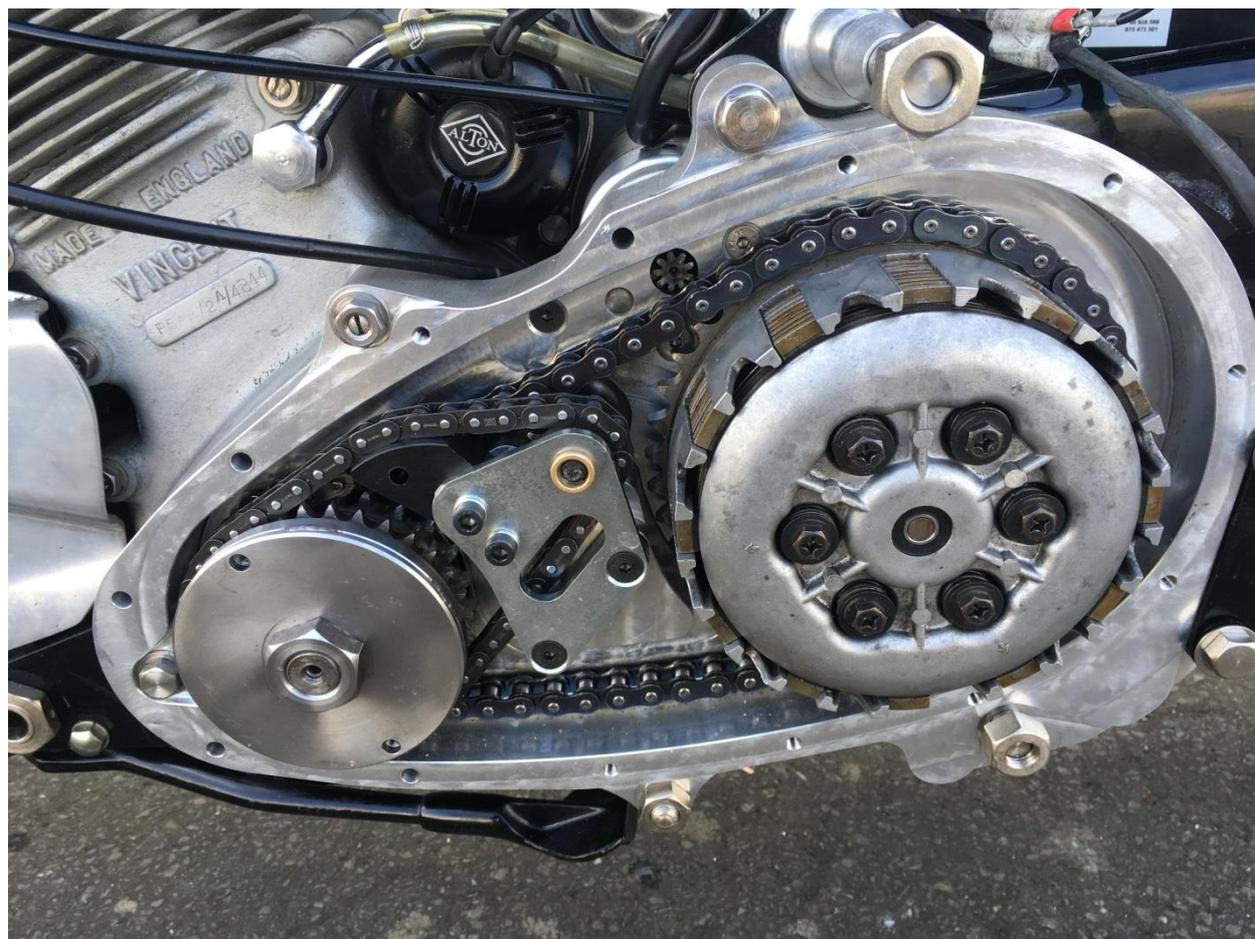
Nous avons conçu et réalisé des prototypes de ces kits en 2007-2008.

Cela coïncidait avec une réactualisation complète du design des générateurs Alton dans l'objectif d'une nouvelle version (c'est cette version qui est toujours en production aujourd'hui). Cela suivait tout juste le lancement commercial quelque peu précipité des kits démarreurs pour Velocette.

C'est alors que nous avons réalisé que le même principe de fonctionnement de ces kits démarreurs pour Comet pouvait être appliqué aux Norton Commandos MK2 : les priorités vitales pour Alton se sont imposées d'elles-mêmes en faveur des kits pour Norton et le projet de kit démarreur pour Comet est resté à l'arrière-plan pour quelque temps.

Depuis, la société Alton a progressé. L'équipe de production s'est étoffée. Nous avons déménagé dans des locaux plus adaptés et nous avons pu ressortir le dossier Vincent Comet en bénéficiant de toute l'expérience technique et commerciale de nos kits démarreurs pour Norton Commando.

Le cahier des charges des kits de démarreurs électriques pour Comet est semblable à ceux des autres produits Alton : efficacité, discrétion, respect de l'aspect d'origine, totale réversibilité. Les défis techniques aussi sont similaires : produire artisanalement en quantités relativement limitées des produits complexes qui sont d'habitude fabriqués industriellement.



Ndlr : l'ensemble monté, prêt à fonctionner – l'embrayage est ici un Yamaha XT (une modif. Courante)

Le kit pour Vincent Comet est conçu pour être complètement réversible. A part une petite intervention *sur la face interne* du carter externe de transmission primaire T5/4, il n'y a pas de modification à apporter à la moto pour l'installation du kit, du moins si elle est déjà convertie en 12 volts.

Le kit est composé de :

- Un carter interne de transmission primaire renforcé. Il ne s'agit pas d'un carter d'origine T4/2 modifié mais d'un carter de conception originale, spécialement fabriqué pour recevoir les autres pièces du kit.



- Un moteur de démarreur électrique de 12 volts
- La chaîne de démarreur, le train de pignons et les autres pièces de transmission du démarreur
- La roue-libre de démarreur. Elle se monte sur le vilebrequin.
- Un amortisseur de couple de transmission primaire spécialement conçu pour le montage du kit. Ce nouvel amortisseur est plus étroit que l'amortisseur typique des Vincent, à ressorts multiples.
- Un écrou de vilebrequin spécial
- Un bouton-poussoir, un relais de démarreur, les câbles à forte section,
- Une bride de générateur, moins encombrante que celle d'origine. L'idée est de libérer de la place pour le moteur de démarreur dans un espace disponible particulièrement exigü.

L'usage du kit démarreur implique de disposer d'une batterie toujours correctement chargée et, par conséquent, d'une génération électrique suffisamment puissante, fiable et adaptée. Nous recommandons d'installer notre générateur électrique ACG02 pour Vincent Comet. Si la moto est déjà équipée d'un générateur Alton, il n'est, bien sûr, pas nécessaire d'en acquérir un nouveau.

Batterie recommandée : YTX16BS (150 x 87 x 161) ou YTX14BS (150 x 87 x 145). Vous êtes adepte des batteries lithium ? Sur l'un des kits démarreurs d'essai, Rachel et Dany Vincent ont opté et déjà testé longuement une batterie Electhium HJT14H-FP-S avec succès et un gain appréciable de poids et d'encombrement.

Le kit démarreur est prévu pour fonctionner avec le moins (-) à la masse. Si la moto est équipée avec



le plus (+) à la masse, nous suggérons de modifier sa polarité pour se conformer à la polarité moins (-) à la masse. C'est une conversion plus simple qu'on le pense généralement. Si pour une raison quelconque, vous souhaitez conserver la polarité plus (+) à la masse, contactez_nous, nous pouvons modifier le kit pour l'adapter à cette polarité.

Ndlr : une fois monté, l'ensemble est particulièrement bien masqué et seul un examen attentif par le dessus permet de voir le moteur du démarreur

L'installation du kit n'est pas très difficile. Elle est à la portée d'un amateur ayant l'habitude de la maintenance technique d'une Vincent. Mais soyons réalistes, il s'agit d'une intervention majeure sur la moto qui concerne à la fois l'électricité, la transmission primaire et, d'une certaine façon, la partie cycle puisque sur les Vincent, on peut parler de « moteur porteur ». Certains auront aussi à se familiariser avec des composants peu connus des amateurs de motos classiques : moteur de démarreur, relais de démarreur, roue-libre etc. Autant dire que ce ne serait pas une bonne idée d'installer le kit démarreur Alton, en dernière minute, dans la précipitation, à la veille des vacances à moto ou à la veille du départ pour le rallye Vincent annuel en espérant être à l'heure pour le discours du président et l'apéro. Le kit démarreur doit donc être installé avec une grande attention et un soin professionnel. De bonnes connaissances en mécanique et en électricité sont indispensables pour préparer et réussir convenablement l'installation. Nous fournissons une documentation de montage complète et illustrée ainsi que les schémas électriques nécessaires.

Pour tout renseignement.

Paul Hamon 02 98 28 3575 ou paul@alton-france.com

Site <https://www.alton-france.com>

Merci Paul pour cet excellent article technique que le Loup-Garreau conclura par cet apophtegme de Dany Vincent :

« 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. »

Une mystérieuse Black-Shadow

Par Dominique Malcor.

Dans le numéro 2 du Loup-Garreau électronique, **Michel Halewyck** nous présentait une Black Shadow série B. Le verso de la photo portait le tampon « Clément Garreau » et Michel se disait qu'elle pourrait aussi figurer dans le MPH "*Where are you now*". Le Loup-Garreau avec toute la malice qu'on lui connaît a relayé cette question et, bien sûr, « il » a mordu à l'hameçon.

« Je sais exactement où elle est c'est la 821 (N° moteur) elle fait partie des 2 Black Shadow série B commandées par Garreau qui les recevra en 1948 (l'autre étant la 799).

J'avais demandé à Simon Dinsdale le nombre de Shadow B envoyées en France, et il me l'a confirmé lors de l'Annual Rally à Gloucester en juin 2019.

On pourrait me rétorquer que cela pourrait être la mienne : oui mais la mienne avait le Shadow clock en "Pan clock" comme paraît-il 12 d'entre elles, soit les 12 premières, celle-ci aussi me direz-vous ! Mais... Il y a eu 5 Black Shadow avec le carter de distribution nervuré, pas plus, celle-ci ne l'a pas et la mienne l'a.

Donc Herlock Sholmes pourrait affirmer que celle-ci est la seconde (et dernière) reçue par Clément Garreau avec une immatriculation "garage" en W W.

Elle doit avoir été essayée dans Cafe Racer et je l'ai vu chez Godet Motocycles, elle devait d'ailleurs appartenir à Patrick qui l'a revendue relativement récemment.

Vous pouviez aussi la voir au *Cafe Racer festival 2019* dans le stand de Godet motocycles à côté d'une machine de Guy Dano mais sans le « *Pan clock* » (beaucoup ont été changés pour les *Shadow clocks* que leurs propriétaires jugeaient plus élégants et modernes).

Elle était chez Godet et son propriétaire doit aussi posséder une Egli Godet.

A moins que quelqu'un ait une autre version, je pense que c'est celle-ci : la seconde française (et dernière)

la bête sur le stand lors de *Cafe Racer*.



Le Loup-Garreau s'est penché dès sa parution sur le personnage de Clément Garreau qui obtint après-guerre le statut d'importateur Vincent. C'est pourquoi cette Black-Shadow « série B » est présentée dans le numéro 0 (février 1997).

Elle reviendra sur le devant de la scène du Loup-Garreau par la plume de Jivaro (alias Daniel Meurine) dans un article passionnant sur les pots d'échappement.

Quant à la quantité de Vincent importées par Clément, Garreau, ce sujet a été l'objet d'un article paru dans le numéro 1 (voir page suivante)

Curieusement, dans ce tableau fourni par Gordon Powell (grand amateur des rallyes français) qui était responsable du registre des machines à cette époque (1997), il n'y aurait eu qu'une Shadow B importée en France

10

Lady Salida ou le recensement des Vincent "françaises"

Si vous ne connaissez pas Gordon Powell, disons simplement que ce sympathique membre du Vincent H.R.D. owners club a entrepris, entre autres, un recensement des Vincent "françaises", c'est à dire celles qui furent vendues neuves en France durant les années de production ainsi que celles rentrées depuis.

Lorsque Lady Salida apparut dans une petite annonce d'un bimensuel français, Georges Rémilleux et le docteur Jivaro de la région parisienne ne furent pas lents à réagir. En même temps qu'ils se présentaient chez le vendeur lestés d'un généreux tas de doublesons, Gordon m'écrivait pour savoir s'il s'agissait de F10AB/1B94000, la seule Black Shadow vendue directement par l'Usine en Algérie.

Mais ce n'était pas elle et Lady Salida venait sans doute de France, son numéro tardif laissant supposer qu'il s'agit d'une "post Garreau" c'est à dire de l'époque où l'importation était reprise par N.S.U.

Gordon, qui a recensé 67 machines vendues par Clément Garreau (13 B Rapide et 1 Black Shadow, 23 C Rapide et 27 Black Shadow, 3 Grey Flash), souhaiterait recenser celles encore en existence, comme celles qui seraient passées dans les mailles du filet ...

C'est pourquoi, si votre machine correspond à une de celles listées ci-après, ou si vous possédez une Vincent "française" n'apparaissant pas dans cette liste, vous êtes cordialement invités à envoyer à :

Gordon Powell, 7 Church Street - Upwey - Weymouth - Dorset - DT3 SBQ, Grande Bretagne.

les indications suivantes : n° moteur et n° de cadre, n° d'accouplement des carters (entre les deux cylindres). Sachez qu'en cas de problème, de vol par exemple, vous avez tout à gagner à ce que votre machine ait été sérieusement recensée.

Si votre machine vient d'ailleurs, vous pouvez aussi écrire à Gordon, c'est ainsi qu'il m'a appris, photocopie du document à l'appui, que le Roy Baudoïn avait été livré en Argentine le 15 mai 1947 et qu'il faisait beau le jour de l'essai.

GARREAU, PARIS															
ETTYPE	VA	ENG #	C/CASE	FR	FRA #	VAR	DESPATCHED								
F10AB	1	6		R	2004	F	10/03/46	F10AB	1	6299	RC	8199	03/09/51		
F10AB	1	85		R	2084		05/05/47	F10AB	1B	6333	RC	8233	03/09/51		
F10AB	1	154		R	2107		07/03/47	F10AB	1B	6888	QQ33	RC	8788	05/28/51	
F10AB	1	120		R	2119		06/02/47	F10AB	1B	6909	QQ15	RC	8809	B/A	05/28/51
F10AB	1	168 (A14)		R	2167		07/30/47	F10AB	1	6913	QQ16	RC	8813	B/A	05/28/51
F10AB	1	172 (B68)		R	2171		07/30/47	F10AB	1	6917	QQ41	RC	8817		05/28/51
F10AB	1	365		R	2364		12/30/47	F10AB	1B	7521	TT87	RC	9421	B/E	09/10/51
F10AB	1	453		R	2452		02/06/48	F10AB	1	7522	TT77	RC	9422	E	09/10/51
F10AB	1	477		R	2476		02/06/48	F10AB	1	7523	TT73	RC	9423	E	09/10/51
F10AB	1	490		R	2489		02/06/48	F10AB	1	7524	TT83	RC	9424	E	09/10/51
F10AB	1	491		R	2490		02/06/48	F10AB	1B	7528	TT85	RC	9428	B/E	09/10/51
F10AB	1	508		R	2507		03/04/48	F10AB	1B	7529	TT67	RC	9429	B/E	09/10/51
F10AB	1B	799		R	2789	B	06/04/48	F10AB	1B	7810	VV44	RC	9710	B/C	11/01/51
F10AB	1	823		R	2813		06/24/48	F10AB	1B	8025	VW64	RC	9925	B/C	02/06/52
F10AB	1B	2287 (V83)		RC	4187		06/08/49	F10AB	1	8234	YY22	RC	10134	C	02/06/52
F10AB	1	2959		RC	4859		10/19/49	F10AB	1B	8318	YY95	RC	10218	B/C	02/06/52
F10AB	1	2960		RC	4860		10/19/49	F10AB	1	8626	A97A	RC	10526	C	02/25/52
F10AB	1	2972		RC	4872		10/25/49	F10AB	1	8631	B17B	RC	10531	C	02/25/52
F10AB	1B	2975		RC	4875	B	10/25/49	F10AB	1B	8690	B43B	RC	10590	B	02/25/52
F10AB	1B	2976		RC	4876	B	10/20/49	F10AB	1B	8692	B63B	RC	10592	B	02/25/52
F10AB	1	2977		RC	4877		10/25/49	F10AB	1B	8694	B68B	RC	10594	B	02/25/52
F10AB	1	3042		RC	4942		06/28/50	F10AB	1B	8953	D21D	RC	10853	B/C	06/11/52
F5AB	2B	3712		RC/1A	5612		06/23/50	F10AB	1	9151	E26E	RC	11051	C	05/09/52
F5AB	2B	3865		RC/1A	5765		05/24/50	F10AB	1B	9203		RC	11103	B	05/12/52
F5AB	2B	3986		RC/1A	5886			F10AB	1B	9206	E63E	RC	11106	B/C	05/13/52
F10AB	1B	4216		RC	6116	B	06/28/50	F10AB	1	9360	E65E	RC	11260	C	06/11/52
F10AB	1B	4878		RC	6778	B	09/20/50	F10AB	1	9531	F85F	RC	11431	B	12/23/52
F10AB	1	4909 (N3)		RC	6809		09/20/50	F10AB	1	9536	F96F	RC	11436	B	12/23/52
F10AB	1	4910		RC	6810		09/20/50	F10AB	1	9653	G36G	RC	11553	B	08/28/52
F10AB	1B	4911		RC	6811	B	09/20/50	F10AB	1	9654	G7G	RC	11554	B	08/28/52
F10AB	1B	5396		RC	7296	B	11/17/50	F10AB	1B	9656	G33G	RC	11556	B/B	08/28/52
F10AB	1	5397		RC	7297		11/17/50	F10AB	1	9657	G11G	RC	11557	B	08/28/52
F10AB	1B	5414		RC	7314	B	11/17/50	F10AB	1B	9658	G5G	RC	11558	B/B	08/28/52
								F10AB	1B	9660	G8G	RC	11560	B/B	08/28/52

10

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

Vincent HRD – 1949 – Black Lightning Replica

par Pierre SALOMON



Amateur de motos anciennes avec mon frère, particulièrement anglaises, l'achat d'une Vincent a pu se réaliser après avoir longuement cherché sur les sites spécialisés et autres supports.

La moto en question se trouvait au Texas initialement vendue neuve à Sydney. Elle n'avait, semble-t-il pas roulé depuis des années.

Nonobstant cet aspect, la vente se réalisa et j'ai pu aller la chercher au Havre après quelques mois d'attente. Une fois chargée sur la remorque et les formalités

administratives effectuées, me voilà donc sur la route la tractant.

Quelques jours après, une fois l'huile changée, mis deux bougies/contrôlé la magnéto/titillé les carbus, celle-ci reprit vie à ma grande satisfaction.

Me voilà donc au guidon de cette moto, me familiarisant à sa conduite, sa puissance et quel plaisir de pouvoir enfin rouler.

La moto tournait convenablement et j'ai pu enchaîner les kilomètres sans difficulté jusqu'au jour où plus de compression sur un des cylindres.

Après avoir lu l'excellent livre de P. Richardson, j'ai démonté les culasses, et pris conscience qu'une des soupapes ne portait plus sur son siège. A l'époque du démontage, j'ai donc aussi profité pour démonter les cylindres, qui étaient ceux d'époque, contrôler le jeu piston/cylindre et la conclusion fût de repartir sur un réalésage avec une paire de pistons Omega. Le bas moteur ne fût pas démonté.

Le tout remonté, la moto repartait avec de véritables compressions pour avaler là nouveau les kilomètres.



Depuis, la moto marche convenablement et il m'arrive d'enchaîner 350 Km dans la journée sans souci.

A ce jour et indépendamment des révisions effectuées régulièrement, j'essaye de parfaire cette réplique de Black Lightning à savoir l'ajout de carbus de 32, une magnéto KVTT, des arbres à cames de Lightning provenant de Gary Robinson, (les anciens avaient été modifiés et présentaient un aspect pas très sûr) un embrayage allégé et refait avec des garnitures d'époque, un compte tour RC 115, la tringlerie pour le

sélecteur de vitesse (Maughan & Sons), etc...

La Vincent procure des satisfactions immenses en termes de conduite, de connaissance des matériaux, de la mécanique, de l'apprentissage de sa moto, de la littérature passionnante de cette époque, et ce choix qui fût fait il y a plus de 10 ans sur l'achat de cette machine est l'un des meilleurs !

Ndlr : d'après Pierre, cette machine est un avion, espérons que cette splendide moto viendra à un rallye prochainement !

Rallye International Vincent 2019

Suite ... par Didier Camp

Patrick nous a quittés, mais avant de partir, il avait laissé son plan de marche à l'atelier. Mon EVG était prête, en temps et en heure. Il savait que je la voulais pour participer au Rallye Inter 2019, et de là-haut il a tenu son engagement. Merci Patrick, ... Merci à l'équipe qui sait continuer son œuvre.

Lundi 3 Juin, début d'après-midi, nous quittons Paris sous la pluie, ... direction la Belgique. En duo, chargés, c'est un peu galère dans la circulation de fin de journée, ... mais le plaisir y est !! Et, dans ma tête, je me dis que ce Rallye et cette galère, c'est un peu notre hommage à Patrick G. Et puis finalement, cette EVG, « même en duo, et chargée, elle n'est pas si inconfortable », dixit ma Madame !!! qui stoïquement a accepté de partager cette aventure !!



La pluie nous accompagnera une bonne partie de la route, et, une arrivée même tardive à Houffalize en Belgique n'aura pas entamé notre plaisir. L'accueil à l'hôtel sera arrosé !!!, retrouver autant de vieilles connaissances Anglaises, Australiennes, Belges, Françaises, ne pouvait se faire qu'autour de quelques chopes de bière !!!

Les Volkens, bien connus au VOC, ont organisé, aidés par quelques amis cette première partie du rallye.

Mardi 4, le jour se lève sur une belle journée, une super p'tit-dej' nous attend, ... puis il est temps de s'occuper de dame moto, tout semble OK, un bon coup de chiffon ne lui fait pas de mal.

Pas mal de machines sont alignées devant l'hôtel, les discussions vont bon train, une bonne soixantaine de Vincent sont là, quelques EVG et Egli, quelques motos modernes, ... et quelques voitures et vans et des machines extra- terrestres, à 2 et 3 roues.

Nous ne manquons pas de nous « inscrire », et de recevoir notre « Rally Pack ». Programme, guide, carte routières, stickers, sac, badge nominatif (bien pratique quand porté !!), et friandises, ...



Beaucoup de machines ont reçu des modifications, et pas mal de *bitzas* sont là. Nos amis Anglais ne sont pas en reste dans ce genre, leur législation le permettant facilement. Les Allemands et les Suisses avec de belles et propres réalisations. Etrange BroughVinSuz , TriumVin , Norvin, Egli ... on aime ou pas, Au vu de l'état des machines, et de leurs équipements, on devine vite celles qui sont venues par la route, ... sur remorque ou dans un fourgon. Certaines arborent bien des stickers, souvenirs de rallye, *clubs run...*



Depuis 20 ans que je roule à Vincent, ... je n'ai pas rajeuni, et, il semblerait bien qu'il en soit de même, pour toutes ces têtes que nous connaissons. !!!.

Les rangs diminuent, certains sont même là, heureux, mais derrière un déambulateur... Peut-on leur reprocher de vouloir être de la fête ? Beaucoup n'ont pas répondu à l'appel, pris par le travail, ou rebutés par le prix de l'inscription. Et puis peu de « jeunes », la relève ne semble pas très présente !!! existe-t-elle ???

Qu'il est loin le temps du Rallye Australien, et de ses 200 et quelques Vincent !!!

Mais retrouver toutes ces connaissances, serrer les mains, partager « bises » et accolades, et préparer les sorties à venir, en fonction de ses affinités reste un grand plaisir.

À Suivre ...

La Telle du Conquest tome 2 par Dominique 2

Bien avant le ravitaillement de l'équipage, nous nous arrêtons près d'un quidam en train de pique-niquer au bord d'une route bien déserte sous les frondaisons, la pluie ayant cessé. Je me joins sans cérémonie en tirant un sandwich de mes bagages (Sandwich, petit encas portable venu de la cité du même nom du comté de Kent vassalité de notre royale Mathilde) mais ô stupeur les bananes s'étaient fait la malle (et pas la malle poste).

Le chevalier errant était en compagnie d'une BMW (bicycle moyen wisigoth) et ma foi fort sympathique... après cela, la recherche de pompe de ravitaillement (CF *Pomp & circumstances*) s'avérait cruciale et l'heure de ravitailler l'équipage pointe puisque je dépasse un peu de 30 lieues la distance au compteur journalier... Il sera fait le plein à 165 kms après avoir ouvert le second robinet faisant office de petite réserve ! Ouf !

Le voyage se fait donc sans encombre ou presque car avant Pithiviers après un arrêt pour cause « naturelle », voilà t-y pas que le serviteur avant, en l'objet le carbu, se met à fuir méchamment fort, la cuve s'étant desserrée sans prévenir (sans doute l'avis-je heurtée) ... il fait « raide cau » (très chaud), 5 mn plus tard, après resserrage, plus de souci et l'équipage peut de nouveau s'ébranler.

Arrivés sur Etampes de nouveau un plein, cette fois moins important et l'attaque de la N 20, à travers le trafic que d'aucuns ici connaissent.

Restauration italienne et barbecue et échange de missive (*Email* appelle-t-on cela d'nos jours !) avec le sujet britannique qui répond (enfin parfois) au nom de David Lancaster.



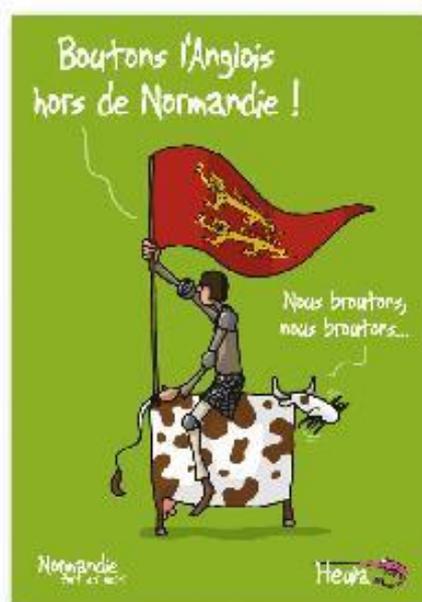
telle du conquest : cuisine de pâte et barbecue normand (Bayeux)

En effet il y aura, le lendemain, rendez-vous à 11 heures pour préparer le tournage de « *Speed is Expensive* » et nous y serons avant et le récit en sera fait ailleurs, puis le surlendemain le *Cafe Racer Festival*.

Le retour se passera sans grand souci sur des voies dont l'état se dégrade d'année en année et qui sert à justifier une limitation de vitesse à 16,8 lieues par heure (80 km/h) afin de collecter espèces sonnantes et surtout trébuchantes qui ne serviront guère à améliorer leur état.

Cependant l'embrayoire (un vassal appelé Duc Ati) broute du fait d'une garde qui s'est réduite et crée des changements de vitesses difficiles, ce sera réglé à l'arrivée ; le tournage ayant un peu sollicité celui-ci.

Au retour, du fait que le tournage de notre part de *Sped is expensive* se faisait en première, et que le nombre de prises donc d'essais furent très importants, j'eus des sueurs froides lorsque croyant pouvoir arriver à Etampes pour ravitailler je me vis obligé de mettre la Reine sur la réserve puis de lutter en secouant de part et d'autre le réservoir pour arriver à un relais de ravitaillement ... ce fut très juste , le tout sous un grand soleil.

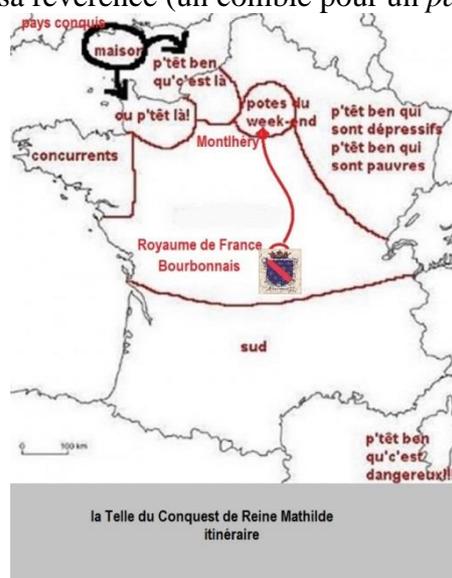


Démarrages à chaud comme à froid sans souci et puis le royal équipage doublera une Royal Enfield nantaise qui n'en croira ni ses yeux ni son phare.

Que dire : il faut résoudre ce souci d'Al Ton (un sujet récalcitrant) puis arrêter le goutte à goutte dispendieux, le reste est bien... vidange et réglages à effectuer naturellement.

Quant au chevalier il faut qu'il se munisse d'une bonne ceinture lombaire.

Le Royal équipage vous fait sa révérence (un comble pour un *past président*).



VOCF et FFVE

Par Dany Vincent.

Depuis de nombreuses années le VOCF cotise à la FFVE (Fédération des Véhicules d'Époque), sous l'impulsion de notre regretté Michel Goin.



Michel avait bien compris l'intérêt de participer à la FFVE, elle-même membre de la FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) dirigée par non moins que Jean Todt* (ex-patron de la Scuderia Ferrari, ex-patron de Peugeot Sport, etc. et autres fonctions prestigieuses dans le domaine de l'automobile de compétition).

La FFVE est déclarée d'intérêt public car elle défend le patrimoine automobile ancien, elle est plus connue pour être en charge de la validation des véhicules à passer en Carte Grise Collection (CGC) : une reconnaissance de la part des gouvernements successifs.

Mais surtout la FFVE défend les intérêts de ses adhérents, donc les vôtres également, en facilitant l'usage des véhicules anciens dans un monde où l'on fait croire que l'électrique va régler les problèmes de pollution, alors qu'on ne fait que les déplacer de la ville à la campagne voire dans un pays étranger.

Elle a influencé pour la CGC soit mise en place, puis pas seulement limitée au département de déclaration et à ceux limitrophes, mais à toute la France et même à l'étranger.

Pour les autos, elle a décalé le cadencement Contrôle Technique (CT) à 5 ans (CGC) avec aussi un contrôle plus en ligne avec les « gimmicks » de véhicules plus anciens (fuites d'huile, corrosion, etc.)

Un véhicule en CGC peut aussi circuler dans les centres ville, en cas de pollution, il s'agit d'une faveur » compte-tenu du faible nombre de ces véhicules.

Lors d'une discussion avec Patrick le Parc, vice-président de la FFVE et responsable de la branche moto, j'ai appris que les obtentions de CGC se sont durcies car surtout en auto, certains voulaient éviter la non-circulation (en ville, lors de pollution) et limiter là tous les 5 ans le CT à leur 205 XAD ayant 400 000 km, sans aucun entretien - donc une « utilisation » abusive de la CGC.

Donc, pour pouvoir continuer longtemps à utiliser nos machines pour nos balades et voyages, la FFVE est notre alliée, d'où l'intérêt d'y cotiser.

Dany

*Jean TODT est né à Pierrefort, juste à côté de Saint Martin en Vigouroux, village du rallye 2019

Dernières adhésions

Bienvenue à Hervé Blondeau, Pierre Salomon, Philippe Wagner.

Manifestations à venir en 2020

Attention ! Compte-tenu de la situation sanitaire actuelle, toutes ces dates sont hypothétiques !

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) : 5 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

- 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
- 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."
- 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.
-  **Werner Hinzmann** (organisateur du rallye de Barcelonnette en 2014) convie tous les Vincentistes qui souhaitent venir (et les non-Vincentistes également) à une fête pour son anniversaire (ou celui de son camping ?) le 6 juin ... un beau jour pour débarquer. Conctatez le à : Werner Hinzmann <ras04@aliceadsl.fr>
- Alain Brachet** possède une CG « Normale » de Vincent Comet de 1950, si cela pouvait intéresser quelqu'un, Alain serait éventuellement vendeur. Son mobile : 06 09 79 86 25.
- 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, Paul Hamon, Dominique Malcor, Pierre Salomon, Dany Vincent, Serge
« Raspoutine » Vollard.