

LE LOUP-GARREAU

04

Électronique



La Vincent en confinement et le télé-enseignement : notre ami James nous donne des cours de « Rolliefreesation ». Vous avez ici la première leçon... après ce sera plus acrobatique !

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.

mai 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
Des fouilles curieuses ou « Comment devenir riche en démontant sa Vincent série C »	4
Disparition de Colin Seeley	5
Rallye International Vincent 2019 - 2^{ème} partie	6
Bricolage – Restauration des carbus - 1^{ère} partie	10
MPH 835 – août 2018 – Victoria -Australie	14
Suite des aventures de la seule Rapide série A vendue en France avant la guerre	17
Christian le Martiniquais	19
Les Mots-Croisés de Bertrand Ville	22
Dernières adhésions	23
Manifestations à venir en 2020	23
Petites annonces	24
Bonnes adresses	25

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Ça y est ! Depuis quelques jours nous avons retrouvé la possibilité de refaire de la moto.

La pandémie n'est pas finie hélas, mais profitons autant que possible de cette liberté retrouvée.

Cette liberté reste malgré tout contrainte et nous avons pris la décision de reporter le Rallye annuel de cette année à 2021, toujours autour du 14 juillet, la date sera confirmée ultérieurement. Les incertitudes sanitaires et réglementaires restaient trop fortes pour le maintenir en toute sérénité. D'autres sorties sont prévues, d'autres encore à venir, maintenues ou non selon l'évolution de la situation, nous vous en informerons.

Pour les sorties à l'étranger, MPH reste le média d'information.

- **Site Internet** : le site avance à grands pas. Nous sommes toujours à la recherche de belles photos de machines. Vous souhaitez « en être » :

👉 envoi à leloupgarreau@gmail.com ou dany.vincent@wanadoo.fr

- **Chaîne de distribution** : je pense qu'on peut dire qu'il s'agit d'un véritable succès avec de très nombreuses contributions. Nous avons aussi reçu de nombreux commentaires comme quoi elle était attendue journalièrement par certains lecteurs. Elle a incontestablement contribué à construire du lien dans notre milieu et j'espère qu'elle perdurera par le biais du LGE : nous ne sommes pas limités en pages, donc continuez !

Je tiens ici, au nom de tout le Bureau, à remercier Jean qui a fait un travail considérable pour que cette chaîne existe.

Personnellement je n'ai reçu que quelques témoignages et je me suis alors rendu compte de ce que cela représentait, sans parler des envois en nombre avec une boîte courriel personnelle, pas forcément bien adaptée.

Sortez votre machine, cela lui fera du bien, tout comme à vous !

Restez prudents avec le Covid et au plaisir de se revoir !

Dany



Des fouilles curieuses ou « Comment devenir riche en démontant sa Vincent série C »

Par Georges Remillieux

Les fourches GIRDRAULIC sont apparues sur les Vincent série C à partir de 1948. C'était donc bien avant les fourches EARLES, brevetées en 1951 et adoptées notamment par BMW sur les séries 2 à partir de 1955.

La supériorité des GIRDRAULIC sur les autres types de fourches est bien connue, à tel point que de nombreux propriétaires de BMW, lassés par des guidonnages intempestifs, rêvaient de remplacer leur fourche par une GIRDRAULIC ! Et il aura fallu attendre le début des années 90 pour que BMW se remette à hauteur avec le TELELEVER !

Après quelques centaines de milliers de kilomètres, et pour excellentes qu'elles soient, les GIRDRAULIC ont besoin d'une petite révision. Rien de méchant, c'est l'occasion de renouveler les axes et les bagues, mais un ajustage et un remontage soignés sont nécessaires. Pour cela, mieux vaut faire appel à des mécanos bien équipés et expérimentés. Pour ma part, et pour équiper le futur side de Catherine, c'est Bernard Lautour alias « Nanard » qui a fait le boulot dans l'atelier de Jivaro. Résultat : 'mieux que le plan', Catherine va disposer de la meilleure fourche du monde !

C'est lors du démontage des boîtes à ressorts, que j'ai découvert le trésor : des pièces de monnaie pour caler les ressorts au fond des tubes. Au total quatre pièces « half penny », parfaitement adaptées à cet usage !



Il faut dire que les dimensions de ces pièces britanniques sont idéales : 1 pouce de diamètre et 1,5 mm d'épaisseur, comme vérifié au pied à coulisse.

Voilà de quoi régler la hauteur de la suspension avant de la moto au quart de poil !



Mais, comme pour des fouilles, examinons les pièces de plus près : une de 1942, une de 1943, une de 1960 et enfin une de 1964. On peut en déduire que le calage avec ces pièces ne date pas de la fabrication initiale de la moto qui est de 1951 mais que l'ajustement a sans doute été réalisé au Royaume-Uni, après 1964.

Bon, cela ne vaut pas le Carbone 14, mais je suis certain qu'en démontant nos motos, ou même simplement en les regardant de près, on peut retrouver des indices permettant de dater telle ou telle réparation ou amélioration. Voilà de quoi reconstituer une partie de leur histoire de 'moto utilisée', ce qui pour moi est finalement aussi intéressant que la rigoureuse conformité d'une moto dite « *matching number* ».

Disparition de Colin Seeley

Par Dominique Malcor



Ce grand monsieur des cadres (principalement) né en 1936 vient de disparaître... Vu une Comet avec cadre Seeley... je ne me souviens plus où.

Il a marqué l'industrie de la moto artisanale de qualité et a inspiré beaucoup les fabricants de cadres de tout poil, tel l'Ossa SPQ française. Là son magasin aux débuts et Colin avec la magnifique Seeley Condor avec son moteur de G 50 Matchless.

Rallye International Vincent 2019 - 2^{ème} partie

Par Didier Camp

L'immense Hôtel Club, avec toutes ses facilités, donne un certain air de « colonie de vacances », pour 2^{ème} et 3^{ème} âge... Excepté du côté du bar et lorsque les motos démarrent !!!

Les organisateurs de cette 1^{ère} étape avaient prévu plusieurs balades, +/- intéressantes, et quelques visites, (Oches dans les Ardennes, Bastogne en Belgique, Esch-sur-Sûre, Vianden et Clervaux au Luxembourg, et le circuit du Nürburgring en Allemagne).

Nous avons un peu regretté la journée passée pour la « croisière sur la Moselle » et nous n'étions pas les seuls !!!

En revanche, l'histoire et la visite de Bastogne, et de son musée, nous ont passionnés. Les balades dans les Ardennes nous ont laissées un bon souvenir... Et ceux qui ont fait la longue sortie au Nürburgring avaient, à leur retour, les yeux qui brillaient.

Tous les soirs, les maintenances vont bon train... et le matin, par petits groupes, les participants quittent l'hôtel, parfois simplement à pied pour aller visiter les environs. Comme souvent, nous nous joignons aux Australiens Bob & Joy et à leur magnifique attelage, malheureusement souffreteux et gros consommateur d'huile (juste l'attelage, hein !!)



Même les « Godet Boys » en sont et rendront un hommage moral à Patrick, plusieurs générations et modèles d'EVG et Egli étant présentes.

Et certains, de par leur longue expérience, n'hésitent pas à donner leur conseil, ou encouragement « ! ».



La semaine est passée, certains se sont échappés (sacrés Dany, Sylvie et Jean !!! vous allez manquer le meilleur !)... D'autres sont arrivés... Certains n'ont fait qu'un saut d'une ou deux journées...

Adieu la Belgique, à nous la route vers l'Autriche.

Des groupes se sont formés, qui vont suivre des itinéraires différents, sur les 3 jours à venir.

Dimanche 9, Nous nous joignons à Bob & Joy Allan, Harvey Bowden, Arthur & Linda Farrow, Martynn & Ann Goodwin, Ian & Norman Lord, et quelques autres... Une quinzaine de motos, 3 ou 4 voitures et vans...

Chacun roule à sa main, et se retrouve le soir à l'hôtel Bürgerhof à Wetzlar en Allemagne. Nous y serons chaleureusement accueillis par un moto club local, gardien du musée Schupp.

Incroyable visite dans cette ancienne ferme, que Kurt Schupp avait transformée en musée Vincent & NSU. Fin mécano, metteur au point et pilote, il affectionnait les Vincent, et son musée le laisse bien transparaître. Visite à ne pas manquer, pour sûr !

Des milliers de documents, d'originaux, le bureau, de l'outillage venant de Stevenage... Un retour dans le passé, et un rêve éveillé. Merci à sa nièce qui maintient la mémoire de ce lieu, ouvert aux passionnés, sur demande.

Malheureusement, pour couvrir les frais d'entretien, certaines parties du musée sont en cours de suppression, et des machines et documents sont occasionnellement mis en vente pour alimenter la trésorerie.



Lundi 10, long détour pour éviter *Frankfurt*, puis la « *Romantische Straße* » nous tend les bras, pour continuer en flânant jusqu'à Dinkelsbühl, Petites routes, et beaux paysages, ciel estival. Que demander de plus ?



L'hôtel Goldene Rose nous accueille « royalement » (la reine Victoria y a séjourné), nous découvrons avec surprise ce lieu resté quasiment identique à celui connu par son Altesse. La ville fortifiée de Dinkelsbühl nous fait découvrir son architecture médiévale et ses petits restaurants.



Le garage fermé, mis à notre disposition par l'hôtel permet de dormir en toute tranquillité, et de faire les contrôles habituels sur les motos. Le temps s'est mis à la pluie en fin d'après-midi, et un petit crachin ne laisse rien présager de bon pour le lendemain.

Bricolage – Restauration des carbus - 1^{ère} partie

Par Dany

Ma Black Shadow (carbus d'origine) avait un ralenti instable et difficile à régler.

Même vis de butée de boisseau au plus bas (le boisseau n'est plus soulevé dans ce cas) le ralenti était trop rapide sur le carburateur arrière.

Seul moyen pour le baisser : mettre un doigt dans le carbu, ce qui limite l'entrée d'air.

Pas pratique du tout au feu rouge d'une part, mais ça montre bien que trop d'air entre.

La faute à un boisseau baladeur = trop de jeu boisseau/corps de carbu.

François Grosset, questionné sur la question, me conseille de réaléser le carbu et de monter un boisseau plus gros, sauf que chez Burlen il n'y a plus de boisseau cote « réparation » !

Il me conseille alors de réuser l'ensemble et qu'ensuite ça repart comme à neuf.

Le carbu neuf existe à +/- £600 soit 700 € quand même ! Enfin, quand il y en a... Et, là y'en a pas !

Je vais donc les réaléser.

Métrie d'abord : le corps a un diamètre de 33,04 mm en haut (là où il y a peu d'usure) et 33,60 mm en bas, presque 6/10 de différence ! Le boisseau lui est à 32,80 mm. Donc, y'a bien un jeu conséquent et une usure surtout là où le boisseau est le plus souvent : en bas, gaz peu ouverts. Beaucoup d'ailleurs disent que je me traîne... Ça doit être ça le problème...

Une fois réparé, faudra que je mette plus de gaz !

Pour usiner le corps, je vais le passer au tour, mais déjà il faut commencer par faire le montage qui maintiendra ce corps correctement pour l'aléser de façon précise (et aussi ne pas prendre le truc dans la g...), en effet, ça fait déjà un beau morceau qui tourne...

Donc j'usine une première bague en alu pour la visser sur le haut du corps, puis une deuxième pour le bas (même diamètre, même pas : 24 TPI).



Bien sûr, prévoir le perçage pour les tiges de fixation entre les deux bagues, avant usinage final pour être sûr que tout est en ligne.

Vérifier au comparateur que ça tourne droit et aléser jusqu'à « blanchir » tout l'intérieur, pas plus.

Bilan : il a fallu aller jusqu'à 32,70 mm.



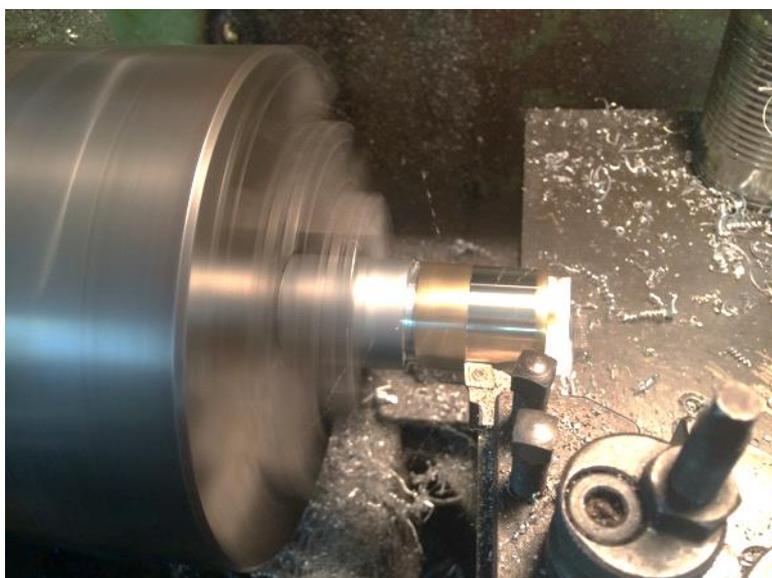


Voilà le résultat.

Il faut bien faire attention de ne pas descendre trop bas, là où le jet block assure l'étanchéité entre différents conduits communicants entre le jet block lui-même et le corps de carburateur.

Le jet block doit forcer un peu lors de son montage pour assurer cette étanchéité.

Le Richardson conseille de tremper le corps dans l'eau chaude pour le démontage, donc ça doit forcer un peu.



Au tour du boisseau : il va falloir le chemiser.

Première étape : fabriquer un mandrin pour le tenir correctement, ensuite réduire son épaisseur pour que la bague à venir ne soit pas aussi mince qu'une feuille de papier à cigarette.

Donc réduction du diamètre à 30,60 mm, en-dessous ça risque de faire mince.

Deuxième étape : aléser un rondin de bronze à 30,60 mm et d'un diamètre extérieur de 34 mm environ pour avoir un peu de masse.

Troisième étape : coller le tube ainsi réalisé sur le boisseau réduit en épaisseur. J'ai pris de la 'résine réservoir Restom', un bloque-roulement conviendrait.



Quatrième étape : réduction du diamètre de l'ensemble, j'ai choisi 32,65 mm

Soit en théorie un jeu de 0.5/10 mm



Cinquième étape : enlever tout ce qui dépasse pour retrouver les échancres du boisseau (Dremel + lime ultra fine).

Il faut y aller doucement, et éliminer toute bavure, faire coulisser le boisseau dans le corps et voir où ça frotte, si ça frotte (le jet block peut forcer un peu à l'intérieur du boisseau par ex., s'il est légèrement tordu) et régler le problème avec de petites limes fines, puis polissage léger pour voir où ça frotte et ainsi de suite jusqu'à ce que le coulisement soit libre.

Apophtegme de Dany Vincent (partie 1) :

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



Sixième étape : procéder aux derniers ajustages (lime ultra fine) et rodage à la pâte à polir = faut que ça coulisse bien, mais sans balloter non plus... J'ai pris du 'Restom Brillanteur Alu' et vas-y que je te fasse des va-et-vient (Hum...)

Après, y'a plus qu'à vérifier que tout fonctionne absolument parfaitement en place : une



Black Shadow gaz ouverts en grand, sans possibilité de couper, ça ne doit pas être très marrant.

Essai final concluant sur la route : ralenti excellent, stable, facile à régler, reprises bien meilleures ! Un petit réglage final à chaud pour la richesse, le ralenti et la synchro et c'est fini

Tiens, finalement, à y bien regarder... le carbu avant a le boisseau qui « flotte » un peu lui aussi... Ah, le mieux est l'ennemi du bien...

Dany

À suivre...

[Apophtegme de Dany Vincent \(partie 2\) :](#)

« En fait, sans mécaniser, 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. »

Retour sur le passé plus ou moins récent de MPH. (Miles Per Hour), la revue mensuelle du VOC (Vincent Owners Club).

Cette page, qui sera, nous l'espérons, régulière, sinon irrégulière, vous aidera peut-être à découvrir la vie du VOC International.

Mamy Green y reviendra sur un article ou une revue de section de MPH, et le traduira, librement, pour vous. (Mamy Green est une jeune EVG qui se rêve voyageuse au long cours...)

Toute erreur de traduction, interprétation ne saurait lui être imputable.

MPH 835 – août 2018 – Victoria -Australie

Section rapport traduit par Mamy Green

Assis à Ax-les-Thermes, tout le monde a mal à la tête, même les brebis égarées qui ne boivent pas.

La nuit dernière, la France a gagné la coupe du monde de foot 4 – 2 contre une Croatie désespérée.

Ceci après le 14 Juillet, l'excitation et l'énergie étaient électriques ! C'était l'apothéose finale à l'incroyable Rallye de la section France, à Ax-les-Thermes.

Ce Rallye fut conforme à ce que sont les rallyes français, bonne table, bon vins, belles balades, et bien sûr grande camaraderie. Organisé et conduit par D & M C, ce fut un rallye fantastique. Si vous n'êtes jamais allé à un Rallye Français, essayez et faites-le l'année prochaine (ils ont promis de le faire au Nord de la Loire, pour le rendre facilement accessible aux Anglais, et aux Parisiens !)

Nous avons pu y revoir plusieurs amis de la section de France, et d'ailleurs. il fut particulièrement agréable de voir Anne G. et Catherine L. toutes deux venant de loin. Sylvie et Jean P. (respectivement en Lomax et le Roy Baudouin !) Catherine et Georges R., Gill et Ernie L., Rachel et Dany V. (c'était génial de voir Dany de retour sur sa moto), et tous nos autres amis, Français, Anglais, Belges. Il y avait 40 motos, dont une trentaine de Vincent.

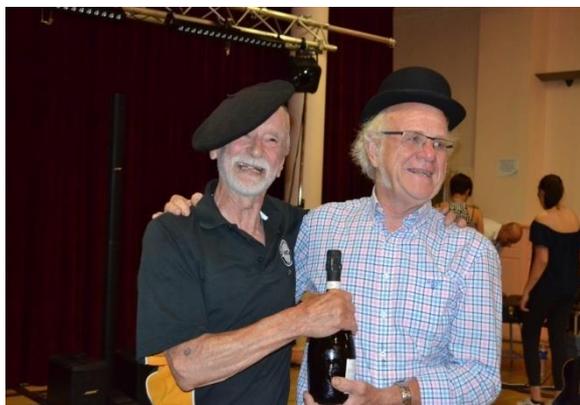
Il y avait un lot de Série « B » avec Brampton, aussi pas mal de Comet (la plupart avec de jeunes pilotes). Mes favorites furent le très beau Norvin d'Éric G., le mono Série « A » d'Alain G. et une fabuleuse Patrick Godet Egli appartenant à un agréable couple Belge, Paul et Anne. Patrick Godet campait, dans un side-car aussi grand qu'un Château français !

Les balades, sur deux cols, étaient assez excitantes pour ceux d'entre nous peu habitués aux routes étroites, avec des à-pics vertigineux, sans rails de sécurité ! Pour calmer les nerfs de chacun, les balades furent ponctuées par la « visite » d'un bar-restaurant pour un remontant !

Le dîner de gala, le samedi soir, incluait une excellente animation musicale et des danses exotiques, spécialement par Black Adder Ernie L., et l'athlétique Arthur F. ! L'irrésistible Jean P. était au micro (en français), assisté par le sérieux Didier C. pour la traduction en anglais. Ils nous ont tous envoutés.

Comme c'était la Journée Nationale, un super feu d'artifice avait été organisé, mais d'une manière très française, il était stratégiquement situé derrière le Casino !

Le temps était ensoleillé et chaud (plus que doux de toute façon), il pleut maintenant, et les motards repartis pour le Nord ont été pris dans de fortes pluies et averses de grêle. Finalement, en route, ils se seront tous terrés dans des hôtels. Au final, un Rallye fantastique !





Retour dans le Victoria (Australie), tout le monde hiberne, sans aucun doute, se préparant pour l'Assemblée Générale Annuelle de la section et la saga continue des pièces détachées.

Rig est sur les routes de l'Outback, vérifiant l'approvisionnement des pubs. Kovac a monté un démarreur électrique à son Twin, en préparation au long Rallye du Queensland. Le Twin d'Adam a décidé de devenir un mono, et après avoir été tripoté par Dr K., a décidé de marcher sur l'autre cylindre (qui a dit qu'elles n'avaient pas de conscience propre ?). Brian H. essaie toujours d'user autant de Vincent qu'il peut toucher. Joy A. s'est convertie à la vie de la ferme et veut maintenant une écurie pleine de chevaux Frisons. (Oui June, elle a eu la révélation !). Bob A. est toujours sur béquilles, ses doigts de dactylo ne fonctionnant plus (une belle excuse !).

Pour finir, j'ai remarqué dans les derniers MPH une tendance alarmante !

Apparemment, il y en a qui mettent d'anciens autocollants de Rallye sur leur moto, peut-être pour faire comme s'ils, ou leur moto, avaient fait beaucoup de route.

Soyez un motard en Vincent, et non un Vincentiste acariâtre.

Roulez avec votre Vincent !!!

Photos : Amandine C.

Suite des aventures de la seule Rapide série A vendue en France avant la guerre

Cet article est extrait du *Loup-Garreau* n°6

2

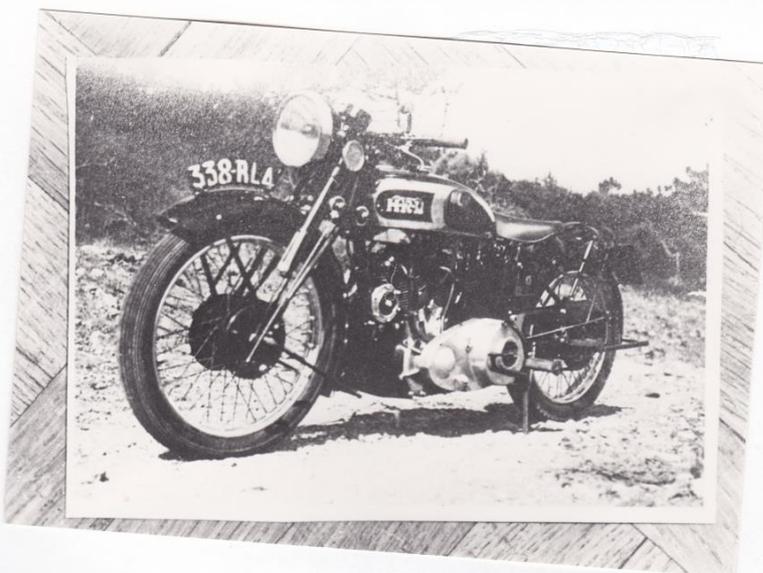
L'affaire de la série A française

2

photos
rarissimes

d'une
Vincent que
vous ne verrez
jamais.

(...à moins que ...)



Peut-être vous demandez-vous combien de HRD, puis de Vincent H.R.D. ont été importées en France avant guerre ? Et bien, sachez que le Loup-Garreau se pose la même question !

En effet, si nous examinons la presse spécialisée, nous apprenons dans la *Moto-Revue* n°220 du 15 mai 1927 que les motocyclettes H.R.D. étaient proposées en 1927 par les établissements Dektereff, 21 rue du Mont Thabor à Paris 1^{er} arrdt. (département de la Seine). Inutile d'y courir, plus aucun motociste ne tient enseigne dans cette rue chic qui débouche sur le jardin des Tuileries.

Puis, le n° 806 du 19 août 1938 de cette même revue nous apprendra l'arrivée de la 1000 série A chez monsieur Clément Garreau qui tenait encore boutique rue de Vaugirard à Paris (XV^{ème}) avant que de venir s'installer non loin de là,

rue Robert Lindet, toujours dans le XV^{ème} arrondissement.

Mais qui a le souvenir de machines vendues ou qu'il a vu rouler ? Aucun témoignage, aucun document n'est arrivé jusqu'à nous, à l'exception de trois photographies (ou plus ?) de la « 1000 série A française ».

Cette machine a bien été immatriculée en France, dans la région parisienne, à l'époque. Une photographie assez connue de cette machine est parue dans le n° 1 de la revue « *Moto-Collection* » du 4^{ème} trimestre 1988. Détail amusant (si j'ose dire), cette revue reprend sans y apporter la moindre correction l'article paru dans le n°2 du 15 mars 1970 de la défunte revue « *La Moto* » qui est le mètre-étalon des âneries que l'on a pu écrire sur la Vincent. Bref, cet article n'est sauvé que par les très belles photos de la Rapide de Roland Chatokhine et cette fameuse série A, garée à une terrasse de bistrot à côté de

2

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

L'affaire de la série A française

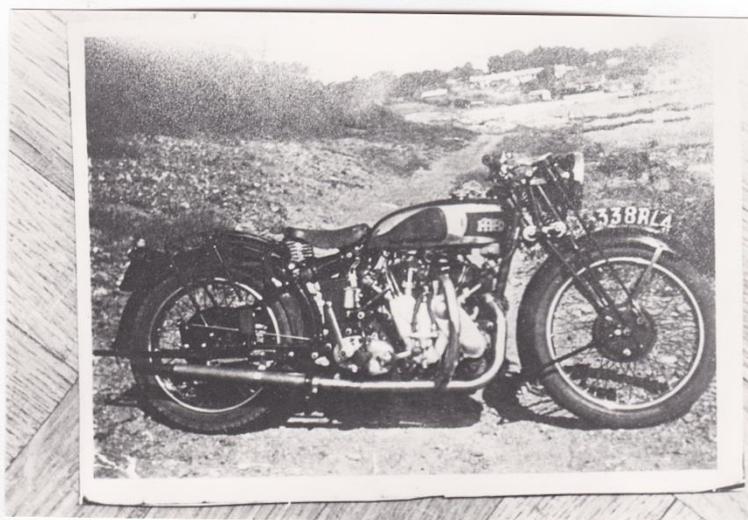
3

deux gaziers qui rentrent ainsi dans la mémoire un verre à la main. La série A est immatriculée 8689 RM1 (les exégètes de la plaque minéralogique nous dirons à quelle date correspond ce numéro et l'état des hémorroïdes du rond de cuir de la préfecture de la Seine au moment où il parafa la carte grise.

Les deux photos de LA série A « française » que le Loup-Garreau vous propose ici ont été empruntées par Hervé Hamon à un vieil ouvrier retraité de chez Renault qui avait lui-même été possesseur d'une des premières série B vendues par Clément Garreau. Détail intéressant, le numéro a changé et la machine est maintenant immatriculée 338 RL4 ... Pourquoi ? Est-ce la même ? Pour sa part, le Loup-Garreau n'a jamais entendu parler que d'une

Rapide série A française ... laissons donc aux exégètes le soin de vérifier s'il est pertinent de prétendre qu'il s'agit d'une même machine ... car la recherche de code ADN du mécanicien sur les disques d'embrayage sera difficile : Cette moto n'existe plus.

En effet, alors qu'elle était la possession d'un certain monsieur Desplands, celui-ci la prêta à un « ami » qui après en avoir supprimé le cylindre arrière pour gagner du poids (le brave homme l'utilisait en cross), finit par l'abandonner dans un remblaiement de talus ... Et oui, cette machine est sous six pieds de terre et nous ne savons même pas où, pour lancer l'offensive « petites cuillères ».



Le Loup-Garreau remercie l'ouvrier de chez Renault et l'armoire à photographies d'Hervé Hamon ainsi que Alain Grare pour le complément d'informations fourni.

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

3

Mais ce n'est pas tout ... il y a encore le Loup-Garreau numéro 16 et puis... les séries A qui surgissent de toutes parts sous la baguette magique de François, l'enchanteur de Pont-Ricoul...

Christian le Martiniquais

Par Dominique Malcor

Notre ami Jean, indispensable secrétaire et animateur du LG a évoqué dans un précédent numéro un certain Martiniquais de Paris qu'il a bien connu, lequel fut possesseur de Vincent.

J'ai une longue histoire avec ce personnage qui fut un excellent ami avec des idées géniales ou quasiment farfelues mais toujours un enthousiasme digne du jeune homme qu'il a toujours été, mais ça pouvait finir en eau de boudin.

Il fait partie de mes débuts dans l'univers de ma motocyclette, dès mes débuts en course de vitesse qui ne durera que trois années et jusqu'à sa disparition.

J'avais 16 ans en rêvant de faire le tour du monde soit en bateau soit à moto et mon frère et moi allions nous renseigner sur certaines machines de faibles cylindrées qui, de toute manière étaient hors de portée de nos moyens.

En 1967, mon frère (que certains du VOC ont connus) faisait de petits boulots, comme moi-même, étudiait à Assas puis en faculté de lettre à Vincennes il travaillait chez Gibert jeune ensuite de façon très régulière après avoir fait des boulots en plus chez l'éditeur Balland dès les débuts de cet éditeur en 1967

J'ai d'ailleurs une édition complète de Céline qu'André Balland avait donnée à mon frère et dont la couverture avait été montée à l'envers.

C'est là qu'il rencontra son ami Christian qui devint mon ami... j'ai moi-même effectué quelques pages chez l'éditeur très sympa et assez farfelu.

Le type est un Martiniquais très grand (1,97 m) à la peau café au lait plutôt claire, dégingandé, à la voix grave et un peu traînante ayant un léger accent parisien en fond. Son nom : Christian Marie-Joseph, son père a l'accent des îles, doit être inspecteur des finances ou quelque chose comme ça.

La famille habitait dans le 15^{ème}, avenue Emile Zola, et nous chez notre grand-mère au 5 avenue Alphand.

Christian est étudiant en pharmacie et a pour binôme un Breton, aussi petit que son pote est grand, du nom de Yann Le Cudonnet (imaginez son sobriquet) qui habite à St-Maur. Lequel roule en Triumph 6 T, un excellent mécano. Christian lui, roulait en BSA B33, qu'il équipa plus tard d'un moteur DB 34 Gold Star avec carbu GP, donc dans Paris, dans la circulation c'était du sport. Les deux faisaient leur mécanique eux-mêmes, Yann étant vraiment excellent.

Mon frère, avait fait des économies et eût son véritable premier salaire mensuel et s'acheta un lampadaire puis une moto qu'il m'offrit : une Pannonia (Csepel), une 250 cc deux temps hongroise (fallait faire le mélange à 6%) avec deux échappements, une puissance démoniaque de 12 cv d'origine, plus un cylindre trafiqué par le Martiniquais et qui séjournait sur le tas de charbon de la cave de son immeuble. J'étais vraiment heureux, ça m'a donné le goût de la moto, puis j'ai passé permis à 17 ans avec un examinateur du nom de Mr Redouté (ça ne s'invente pas).

On peut l'écouter au début de cette vidéo : <https://youtu.be/OKoaJ1qJRUs>

Je lui ai rendu la pareille sur le tard en lui offrant sa Royal Enfield achetée chez Jivaro (alias Daniel Meurine).

Pour les pièces il fallait aller chez Hervé, près de la Bastille qui faisait Jawa CZ, qui en avait un vieux stock et les vendait au prix de l'or.

Yann et Christian sont venus chez nous pour parfaire la moto, remplacer les garde-boue (je ne le ferais plus à l'heure actuelle) montés souple (la marotte du Christian) avec des caoutchoucs arrêt de vitres de 2 cv... Nous avons même retiré le carter de chaîne secondaire, erreur !

Je suis allé avec ce monstre de puissance aux Chamois à Val d'Isère, avec mon ami Pierre, ami de lycée, dont il sera de nouveau question plus tard. Ce fut épique et nous aurait gratifié d'un trophée Marcel Kébir ou du Tiggre...

Il passa d'ailleurs son permis à son guidon avec le même examinateur et aussi à Clichy.

Voici l'engin :



Ensuite j'eus une 175 cc Morini Settebello de course... une bêtise mais très jolie moto, très sonore, surtout à 11 000 tours/minute, puis une Ducati MK 3 de 350 cc.

Lorsque j'ai voulu courir, je voulais le faire avec la Ducati, trafiquée bien entendu, mais Yann me déconseilla et Christian et Yann m'aguillèrent sur une Ossa SPQ que l'on pouvait acheter après la dernière manche des promos port 250 cc à Magny Cours.

Eric Pérouse un autre ami étudiant en Pharmacie courait sur l'Ossa en 1971 et voulait redoubler une autre saison en 1972, avec comme mécanicien le fameux Yann. De plus une nouvelle épreuve en perspective, la Coupe des 4 saisons.

L'année 1971 avait été un tournant pour Christian, il avait vendu sa B33 au moteur DBD 34 GS, puis il avait acheté une 1000 Vincent Rapide, je pense une série C, et je l'avais vu le bras dans le plâtre, ce qu'il avait mis sur le compte d'un guidonnage... Le « Grand » allait plutôt vite dans la circulation.

Il n'a jamais eu de chance : un accident avec sa « deuche » renversée dans un petit ravin, il avait perdu connaissance et était à l'hôpital de Boulogne où nous lui rendions visite, une autre fois fauché sur le trottoir par une voiture dont le conducteur avait perdu le contrôle. Bref, amoché le Martiniquais et parfois des absences en conséquence de ces ennuis physiques.

Donc voici mon Antillais qui part avec la deuche chez Slater et revient avec un cadre Egli peint en gris et un moteur boosté (je prendrai 227 km/h avec plus tard), qu'il équipe d'une fourche de 750 Honda (ô crime !) et il se met à vouloir fabriquer un autre cadre dans le genre « entre cadre SPQ et Featherbed ».

Pour cela nous allions rue de la Grande Truanderie de nuit pour souder ce projet, chez un ami, comptable chez Balland et qui avait des voitures de collection, dont une Chenard & Walker de 1916, accélérateur au volant, à la main, avec lesquelles nous allions parfois livrer des livres.

C'était pas mal folklorique et serait sûrement interdit à l'heure actuelle.

Nous voici donc partis tous les 4 dans la voiture du père de Christian une Rover 2 litres... là nous voyons Fritz Egli avec Manfred Grossbaier avec l'Egli de compétition de Fritz. Avec Christian nous avons eu l'honneur de la faire démarrer, mais malheureusement pendant ce qui sera le trophée du Million plus tard, Manfred aura raté le départ et nous avons seulement pu admirer l'accélération de la moto dans la ligne droite face la Honda d'usine de Michel Rougerie... Trop tard.

Joli souvenir avec Christian qui était vraiment excité, et c'est la première fois que je rencontrai Fritz Egli (lequel m'a confirmé ce souvenir, lors du Cafe Racer Festival de 2019).

Ici Rougerie dans le « bas » du circuit



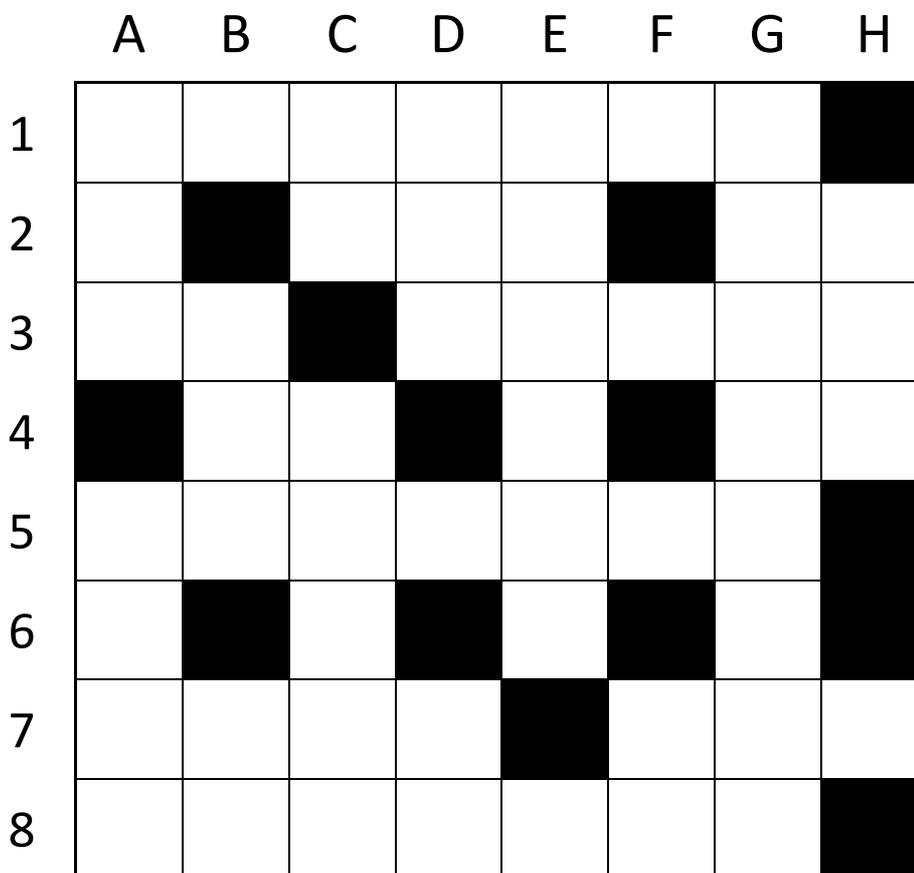
Suite plus tard...



Dans son communiqué annonçant le décès de Colin Seeley, Dominique, en plus de la photographie de ce grand personnage du milieu motocycliste nous communiquait une photographie de son magasin (sans doute à la fin des années 60 ou au début de la décennie suivante.

Le Loup-Garreau électronique est heureux de pouvoir insérer cette photographie ici. Merci Dominique !

Les Mots-Croisés de Bertrand Ville



Horizontal

- 1 Petit village de Saône-et-Loire qui a accueilli le rallye Vincent en 2010.
- 2 Manger à l'Anglaise.
- 3 Certains Anglais n'en veulent plus. Ce qui se passe quand on appuie trop longtemps son pied sur l'échappement.
- 4 Norme anglaise.
- 5 Objet qui peut servir à rouler ou faire des enregistrements.
- 7 Éclairage sans son « S ». Jusqu'en 1949.
- 8 Comportement que l'on peut côtoyer à l'issue d'une panne.

Vertical

- A Constitué de différentes sections. 1609 mètres.
- B Acronyme en anglais de "Système absorbeur de choc" (traduction approximative, indice : Livre ORIGINAL VINCENT MOTORCYCLE, JP Bickerstaff, page 128)
- C Comportement que l'on peut à nouveau côtoyer à l'issue d'une nième panne.
- D Cotation assistée en continu. Aller-Retour.
- E Sert souvent.
- F On peut aussi s'en servir pour faire de la musique.
- G Lui appartient.

Dernières adhésions

Bienvenue à Éric Breton, Bertrand Delaunay, Christian Lebee et Henry-Bernard Suhubiette.

Manifestations à venir en 2020

ATTENTION !

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

JUILLET 18 ET 19 : REPORTÉ À 2021 Rallye VOCF à (03) Bourbon l'Archambault.
WEEK END autour du 14 juillet.

Contact organisateur :

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 : REPORTÉ À 2021

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

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

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

NOVEMBRE 6/7/8 : Salon Epoqu'auto (Eurexpo – Lyon) ou le VOCF aura un stand grâce à l'amabilité du Gavap Moto. Merci à Jean-Louis Chauvet, son président

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

NOVEMBRE 22 AU 24 : Salon Moto-Légende : Parc Floral 94 Vincennes

Pas de contact actuellement.

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

TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 20 H : dîner entre membres, au Clairon, et selon les possibilités/disponibilités de chacun :

Le Clairon, 382 rue de Belleville, 75018 Paris / 01 43 64 66 84.

Petites annonces

- **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 g). Il est disponible au prix de :

15 euros port compris (France) pour les MEMBRES du VOCF.
20 euros port compris (France) pour les NON-MEMBRES.
Tél. 06 81 27 09 11 - Catherine - crrperso@yahoo.fr
- Message 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 à 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 S. et quelques autres personnes, se lance dans la recherche de photos de rassemblements, sorties, rallyes... où il pourrait y avoir y avoir Daniel S. 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. Contactez-le à ras04@aliceadsl.fr (Werner Hinzmann)
- **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 d'anciens numéros de 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).
Tél. : 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 :

Catherine Remillieux-Rast, Didier Camp, James Gaillard, Dominique Malcor, Jean Pirot,
Georges Remillieux, Pierre Salomon, Bertrand Ville, Dany Vincent.