

LE LOUP-GARREAU

07

Électronique



Ne serait-il pas plus facile de charger cette moto en la gardant sur ses roues ?

(En page 11, vous saurez comment nos compères en sont arrivés là !)

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 Scores Ltd.

Sommaire :

Le mot du Président	2
Premières rencontres Patrick Godet - Fritz Egli	4
Comment ne pas organiser un « non-rallye »	7
Le rapport du non-rallye	11
Black to Black at Montlhéry	13
Manifestations à venir en 2020/2021	27
Petites annonces	28
Nouveaux membres	30
Bonnes adresses	31

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Le mois a commencé par une triste nouvelle, la disparition suite à un AVC de Richard Phillipson, un membre discret du VOCF que l'on voyait régulièrement aux rallyes annuels français. Toutes nos condoléances à ses proches.

L'été est bien là, le Coronavirus 2019 lui semble vouloir revenir... Ce qui provoque l'annulation du Rallye VOC/VCF qui devait avoir lieu tout début septembre.

En l'absence de rallye officiel français cette année, plusieurs vincentistes se sont retrouvés à Bourbon l'Archambault, bien des réservations de chambres ou gîtes ne pouvant être annulées. Dominique a décidé de les accueillir pour des balades et un barbecue 'maison' dans son beau cadre de vie. Un très bon moment de convivialité entre amis !

Dans ce numéro, nous continuerons aussi à bricoler les carburateurs, nous reviendrons sur des anecdotes du tournage du film "*SpeedisExpensive*", sur les premiers rallyes EVG (Egli Vincent Godet) et aussi sur la rencontre à Bourbon.

À ce jour, à ma connaissance, et fort heureusement, il semble ne pas y avoir de membres du club VOCF à avoir été victime d'une forme grave de la Covid-19.

Donc la recette marche : continuer à rouler, le virus ne vous rattrapera pas !

Dany



Sur cette photo, prise lors du dîner de gala au Rallye 2019 à Saint-Martin-Sous-Vigouroux, Richard est assis à l'extrême droite avec un T-shirt noir.

Crédit photo Yvon Bodelot.

Premières rencontres Patrick Godet - Fritz Egli

Stéphane nous fait passer ce texte (ainsi que les photos qui l'accompagnent) de Sandra Gillard, amie de Patrick Godet qui nous narre ses premières rencontres avec Patrick et Fritz.

Entrer dans la vie de deux sorciers des motos anglaises, Patrick Godet et Fritz W. Egli, c'est prendre la « *Road to Heaven* », pour entrer dans « une famille ». C'est découvrir l'amitié qui lie ces deux hommes depuis des décennies. Cette amitié a donné naissance, il y a des années, à un rallye Egli-Vincent-Godet (EVG). Organiser un tel événement demandait les compétences d'un chef d'orchestre, Guy Dano, heureux propriétaire de quelques merveilleuses anglaises. Le premier rallye EVG a eu lieu en 2010.

Dès 2012, Guy se lance des défis, le premier pour les 75 ans de Fritz W. Egli, à Molsheim.

Puis viendra Chimay en 2013.

En 2015, Patrick m'a invitée à mon premier rallye EVG *Jurassic Ride*. Cet événement allait avoir lieu dans le Jura, sublime région proche de chez moi. Pour s'y rendre, Fritz W. Egli m'a proposé de venir avec son side-car Vincent depuis Bettwil jusqu'à Fey où j'habitais, pour faire la route ensemble jusqu'à Arbois. Une *Speed Triple* allait côtoyer un side-car Vincent, piloté par une légende.



26 juin 2015, 9h55, Fritz me téléphone pour me dire qu'il est à l'entrée de mon village, avec une crevaison. Je le rejoins et on répare, avec l'aide d'un motard de la région.

On reprend la route, et nouvelle crevaison. Cette fois, une dépanneuse nous amène dans un garage. Le propriétaire, tout fier d'accueillir Fritz dans son antre, nous donne un coup de main. On repart pour rejoindre 25 sublimes anglaises qui nous attendent. 3^{ème} crevaison pour Fritz. Patrick voyageant toujours avec son garage mobile, cette ultime réparation sera la bonne – au moins pour la durée du rallye. Il a fallu également pousser la Lady du sieur Pagny.



Si le *Base Camp* était à Arbois, nous avons traversé la vallée de la Loue. Le temps était sublime. Le samedi nous a emmené dans le Haut Jura, avec un repas du terroir à la Guillenette, et une visite à la Villa palladienne.





Les Vincent de ces deux-là, Stéphane Membré et Serge « Raspoutine » Volland, amis proches de Patrick, ont ensemble plus de 145 000 km au compteur (source livre : *Vincent Motorcycles The Untold Story since 1946* de Philippe Guyony).

Ce rallye, c'était aller à la rencontre des proches de Patrick, ses gars, ses amis de toujours, l'auteur du livre susmentionné, Philippe Guyony et son *business partner*, Florent Pagny. Pour l'anecdote, l'artiste Cabanaem (Emilio Cabanas) a croqué un instant hors du temps que j'ai saisi à ce rallye avec mon Canon. Ce dessin, symbole d'un passage de témoin, a fièrement orné le stand de Godet Motorcycles lors du *Tribute to Patrick Godet*, organisé par Guy Dano et Bertrand Bussillet au dernier Cafe Racer Festival de Linas Montlhéry en juin 2019.

The show must go on...



Texte : Sandra N. Gillard

Crédit photos : Sandra N. Gillard

Comment ne pas organiser un « non-rallye »

Photos : Yvon Bodelot (commentaires du Loup-Garreau)

Les aventures *coronovirales* auront occupé une bonne partie de cette année 2020... et ce n'est pas encore fini. Dans la valse-hésitation des différents gouvernements et, en particulier, du nôtre, le 44^{ème} rallye en France que Dominique préparait avec amour s'est trouvé irréalisable, c'est pourquoi le bureau du VOCF l'a reporté non pas *sine die* mais juste d'un an (environ). C'est à ce moment que l'état de la maltraitance étatique se desserra quelque peu en même temps que certains inscrits apprirent que les arrhes versées aux différents lieux d'hébergement ne seraient pas remboursables (par décision de nos dirigeants). Dans ce contexte, certains décidèrent de *se rendre* quand même à Bourbon-l'Archambault à titre privé, ce qu'apprenant notre vaillant Dominique n'eut de cesse que de les accueillir... Et voilà comment on se retrouve devant un « non-rallye ».



Bien qu'arrivé incognito sur les lieux du non-rallye, notre vénéré président fut reconnu par un participant.

Vous remarquerez que, du fait de sa modestie naturelle, *el Présidente* feint de ne s'être aperçu de rien.

Sur ce document, vous pouvez admirer notre ami charentais, Alan Wright peu avant une série de tests qu'il fera sur sa célèbre Rapide « *Peron's Revenge* » :

- suppression d'une des deux cuves de carburateur pour diminuer la consommation du moteur.
- nouveau système de béquillage permettant de travailler sur les deux roues en même temps.
- nouvelle technique pour descendre la machine d'une remorque.

Nul doute que ces inventions élèvent notre ami Alan au rang d'expert hors pair de l'innovation sur Vincent ! (voir plus loin dans votre magazine préféré les explications de ces remarques ésotériques)



Personnellement, ce qui m'a frappé dans cette rencontre informelle, c'est la façon dont le parc motocycliste s'est réparti : 24 machines présentes dont 2 vraies Triumph, 1 « *Real Oilfield* » et 21 Vincent (tous types confondus)... Je n'avais jamais vu ça à un rallye Vincent, c'est peut-être à cela qu'on reconnaît un « non-rallye » ?



Scène de bivouac : Nous pouvons apercevoir Hervé Sabassier discuter avec le non-organisateur les distanciations nécessaires.

**Notre toujours
jeune doyen
pose ici avec la
doyenne des
machines
présentes : sa
série A Comet
qui a, en
outre,
fonctionné à la
perfection !**





Le jeu, sur cette photo, est de dénombrer les machines qui ne sont pas des Vincent. Qu'est-ce que vous dites ?

Il n'y en a pas ?

Ah bon !

Dans l'église à l'arrière-plan se trouve un « déburdinoire ». Cet objet insolite aux propriétés surprenantes serait l'œuvre d'un saint Irlandais arrivé dans la région au terme d'une navigation dans une auge en pierre (comme c'est l'usage chez les saints de l'Eire).

Nos amis allemands ne cachent pas une certaine hilarité à la vue des Vincentistes allant se faire déburdiner.



(Un déburdinage s'opère quand l'embrayage primaire du cerveau a tendance à patiner).



La série B Rapide d'Yvon Bodelot est l'objet, de la part de son propriétaire, des soins les plus attentifs...

En ce moment, elle a tendance à « covider » lors de la mise en route mais nul doute qu'Yvon saura ramener à la raison cette petite capricieuse.



Le ballet de l'arrivée, à une étape de la balade.



Vivement l'année prochaine pour le « vrai » rallye !

Le rapport du non-rallye

Par Alan Wright

Si vous pensez être dans un mauvais jour... Lisez donc ce qui suit !

Tout a commencé quand Dominique a suggéré un non-rallye pour remplacer le rallye officiel reporté à 2021. Nous l'appelions le "Rallye Coïncidence" car, par coïncidence, il y avait un bon nombre de membres du VOC au même endroit et en même temps de que ce qui aurait dû être le rallye reporté.

Annie et moi avons chargé ma Rapide B, *Peron's Revenge*, sur une remorque et direction Bourbon-l'Archambault, une jolie petite ville thermale entre Montluçon et Moulins, pour arriver dans l'après-midi et rencontrer la « bande » pour une bière ou deux (Santé ! Dominique) et un bon repas en excellente compagnie. Une balade était prévue le samedi matin.

Nous sommes arrivés au camping, le lieu de rendez-vous et nous garons la moto, en rang, avec les autres.

Quelques minutes plus tard, il y a eu un grand cri et ma moto, parquée sur la béquille centrale, tombe sur le côté et écrase Annie, bloque sa jambe en-dessous et, en tombant, Annie heurte la Black Shadow de Stuart Wood dont l'échappement lui brûle le bras !!!

Rapidement, nous relevons la moto et les dames aident Annie à s'asseoir sous un arbre pour récupérer. Annie avait mal et un géant allemand avec une Land Rover blanche (*NDT : Erik Shellas du VOC*) emmène Annie à son hôtel où Rachel et Dany l'aident à remonter dans sa chambre et lui trouvent un sac avec de la glace pour son genou tordu.

Même après une bonne heure, Annie ne pouvait ni se tenir debout ni marcher seule. Nous décidons qu'il serait préférable de retourner à la maison.

Je demande alors à Georges et Philippe de m'aider à remettre la moto sur la remorque et pendant que Philippe la tient, Georges sécurise la sangle côté droit et moi du côté gauche. Chacun de nous deux comprime le ressort de la fourche Brampton au maximum avec les sangles pour assurer un bon maintien sur la remorque.

Je dis alors à mes amis, que je m'occupe du reste... Et un bruit sourd ! Le côté que j'avais serré s'est défait, et la moto a sauté en l'air, est passée par-dessus la barrière droite de la remorque et atterri parfaitement à l'envers sur le gravillon du parking !!! MA FAUTE !!!



J'avance la voiture et la remorque et Georges et Philippe remettent la moto « beau côté sur le haut »

Par miracle, la moto a atterri sur le compteur 5'' Shadow et sur l'arrière de la (plus épaisse que standard) selle. Le réservoir, le phare avant et les garde-boues étant absolument non râpés !

Les seuls dommages sont : un compteur 5 pouces rayé et, curieusement, la cuve du carburateur de droite qui s'est envolée en plein vol...

La moto est maintenant réparée, toutefois le carburateur arrière est en attente d'une cuve, voir les petites annonces.

Annie n'a pas encore complètement récupéré (*NDT on est 2 semaines plus tard*) mais il y a du progrès tous les jours et elle remercie tous ceux qui ont aidés lors de cette mésaventure et leur souhaite tout le meilleur !

Mes amis qui ont vu les photos m'ont suggéré plusieurs légendes pour celles-ci :

- 1 - La façon dont tu te gares a besoin d'être améliorée
- 2 - Si tu veux voler avec ta Vincent, mets un moteur Picador !
- 3 - Philippe a trouvé là un moyen très pratique pour vérifier la pression des pneus.

ndlr : Annie a vu un médecin, rien de cassé, pas d'entorse juste des contusions, il lui faut surtout du temps pour que cela se remette.

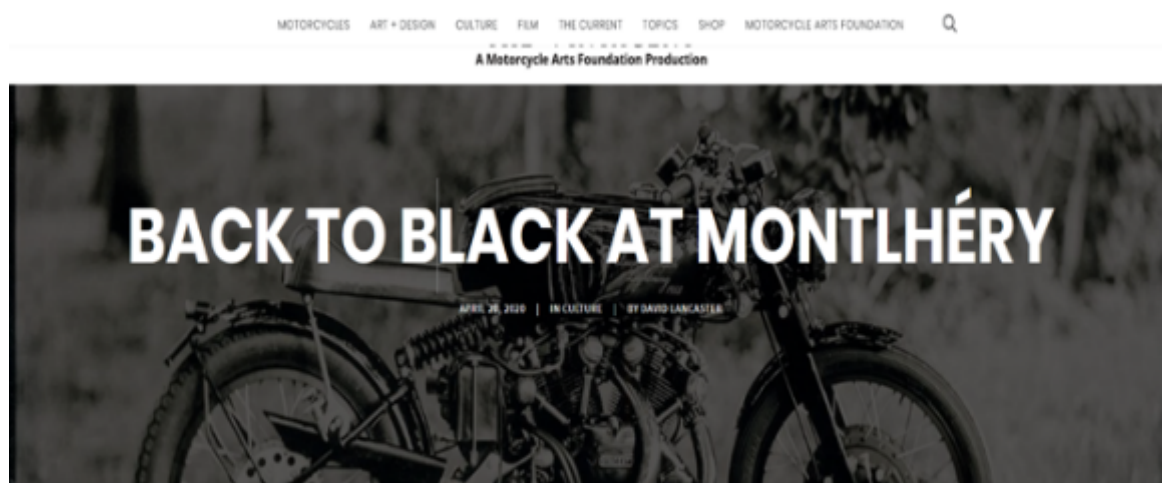
Vous pouvez lui envoyer vos souhaits de rétablissement en anglais ou en français à :
alanandannie.wright@gmail.com

Back to Black at Montlhéry

Traduction et mise en page d'un article de David Lancaster par Dominique MALCOR

THE VINTAGE

A Motorcycle Arts Foundation Production



Capturing the story of Philip Vincent's life on film sees the *SpeedisExpensive* crew filming at the historic banked circuit in France last year - featuring one of Patrick Godet's finest creations

By Mike Nicks and David Lancaster

Photography by Bernard Testemale, Mike Nicks, David Lancaster, Steve Read, Philip Vincent-Day and others.

20 avril 2020

L'histoire de la vie de Philip Vincent a été filmée par l'équipe de *SpeedisExpensive* sur le circuit historique et son anneau de vitesse l'année dernière, et ce, avec l'une des plus belles créations de Patrick Godet.

Par Mike Nicks et David Lancaster.

Photographie de Bernard Testemale, Mike Nicks, David Lancaster, Steve Read, Philip Vincent-Day et autres.



**Un plan Polaroid statique de la spéciale Godet-Egli sur la piste de Montlhéry.
[Bernard Testemale]**

Sur les précédents tournages du documentaire *SpeedisExpensive* à Los Angeles, en Australie, et sur l'ancien bâtiment de l'usine Stevenage en Angleterre, notre équipe de tournage s'est concentrée sur un mélange d'histoire et de modernité.

Nous sommes revenus sur les grands moments qui ont contribué à créer le mythe de Vincent, et nous avons rejoint ceux qui font avancer la légende de Vincent, comme l'équipe d'Irving Vincent dans l'hémisphère sud. (*ndlr : ou aussi... Godet !*)

L'un de nos derniers tournages a exploré d'autres scènes de l'univers de Vincent, cette fois-ci à Montlhéry, en France. Le **célèbre anneau** a été construit en 1924 et en 1952 a été le théâtre d'un événement marquant pour Vincent lorsque l'usine a battu huit records du monde avec des machines de 1000 cc, dont un temps fort de six heures à une vitesse moyenne de 100,6 mph (*ndlr : soit 162 km/h*).

La quatrième avant-première du court-métrage sponsorisé par Avon, présentée sur *The Vintagent* [<https://thevintagent.com/2019/11/10/the-vintagent-selects-revisiting-montlhery-with-john-surtees/>], ne présente qu'un échantillon des souvenirs de John Surtees sur sa participation, plus les archives de Philip Vincent sur l'événement et les images contemporaines qu'il a filmées pendant le week-end.

Notre entretien avec Surtees en 2016 sera l'un des derniers de ce grand homme et il nous a livré une foule de nouvelles informations sur des séries de records, son expérience en tant qu'apprenti dans l'entreprise et ses témoignages sur les personnalités de Vincent et Irving.



Dominique Malcor, prêt à emmener sa Vincent Series B Black Shadow de 1948 sur la piste, pour le tournage de *SpeedisExpensive*.

Le verrouillage des voyages et des rassemblements d'aujourd'hui – le TT de cette année a été annulé il y a quelques semaines – a jeté un nouveau regard sur le calendrier de 2019.

Nous regardons dans notre passé et nous nous demandons quand les fans seront à nouveau autorisés à rouler sur ce circuit historique et l'anneau.

Où se retrouveront-ils au Rock Store à l'ouest de Los Angeles ? Ou pour rouler à Box Hill dans le Surrey... ou pour tourner sur le *Mountain Circuit* de l'île de Man ? La réponse, hélas, est que nous ne savons pas.

Ainsi, l'hommage rendu l'année dernière par le Festival Cafe Racer au Français Patrick Godet, décédé en 2018, a gagné en poésie.

Non seulement Godet était le doyen des restaurateurs et des constructeurs spécialisés de Vincent, mais il se délectait aussi de l'aspect social de la moto : il a fondé la section française du *Vincent Owners Club*, a organisé ses premiers rallyes et, à la fin des années 70 et 80, a profité des moments souvent inattendus de partage de trajets à moto avec des amis : prendre un virage délicat, déjeuner sur la route, effectuer des réparations en cours de route...

L'organisateur de l'événement, Bertrand Bussillet, a permis de mettre sur la piste quelques 70 Godet Vincent, Egli-Vincent et Vincent standard qui ont participé à un défilé pour honorer la vie de Patrick.



John Surtees, récemment décédé, en tant qu'apprenti de Vincent lors de la course au record de Montlhéry en 1952.

La lignée Godet est perpétuée par le chef d'atelier François Guérin et son équipe, qui continuent à restaurer les productions de Stevenage et à construire leurs propres Godet Vincent.

Patrick était un passionné de l'amélioration de ses machines – il a été l'un des premiers à équiper les motos de démarreurs électriques Grosset, mais il était également convaincu que les motos de la fin des années 1960, produits par Egli lui-même, étaient l'incarnation d'une spéciale Vincent bien améliorée.

Il a toujours refusé les demandes de montage de freins à disque, de fourches inversées ou d'autres prétendues mises à jour, bien que certaines autres Egli Vincent en soient équipées, ce qui entraîne une demande.

Mais aujourd'hui, il est plus probable que des motos telles que l'étonnante spéciale Lightning de Jean-Luc Charrier – dont le propriétaire parle ci-dessous – verront le jour dans l'année à venir.

Il s'agit d'une moto qui enfonce les règles, rassemblant des indices de style et des composants de différentes époques selon les spécifications du client, avec un résultat étonnant.



Une des Vincent Black Shadow utilisée lors de la tentative de records à Montlhéry

Pour rendre hommage aux records de 1952, le directeur de la photographie Steve Read et le producteur/cameraman Gerry Jenkinson ont filmé deux motos remarquables sur l'anneau : la *Lightning special* de Jean-Luc et la série B Black Shadow de Dominique Malcor, la seconde importée en France en 1948 et qui serait une machine chronométrée par le magazine Moto Revue à 206 km/h, soit 128mph, sur l'autoroute entre St Cloud et St Germain.

C'était à une époque où les motos les plus rapides fabriquées par Triumph, Norton et BSA – des twins parallèles de 500 cm³ – n'atteignaient qu'une vitesse de 85 à 90 mph. Il n'y a probablement jamais eu, jusqu'à présent, d'autres moments dans l'histoire du motocyclisme où un nouveau modèle a autant dépassé la concurrence.

Si la Black Shadow était la "moto standard la plus rapide du monde" – comme le prétendait la publicité de la société – alors celle de Malcor était la plus rapide des Rapides.



Le journal Moto Revue du 7 Janvier 1949, couverture annonçant les 206 km/h de la Black Shadow

La machine "Back to Black 1955" de l'architecte Jean-Luc est ainsi nommée parce que sa fille adore le travail de feu Amy Winehouse, dont la chanson Back to Black a contribué à asseoir sa réputation en 2006, et parce que 1955 a été la dernière année de production de Vincent.

Vous trouverez ci-dessous la description complète de cette machine fascinante par Jean-Luc. Les séquences filmées feront partie de la "couverture" des records établis sur le circuit en 1952 – à bien des égards un dernier hurra pour l'usine – car c'était la dernière fois que la firme soutenait entièrement la course et les tentatives de records.

En plus de ces deux motos, filmées avec un drone ainsi qu'avec un système de panoramique et de suivi conventionnel, le producteur américain James Salter a enregistré des images extraordinaires, en hauteur, sur le circuit, à partir du side-car des Australiens Bob et Joy Allan, équipés de la Black Shadow/Steib 501 de 1953 avec une caméra Super 8. Des caméras GoPro

ont été montées sur plusieurs motos, y compris les tours rapides en solo de Peter Fox sur sa propre Lightning Replica construite par Godet.



**Harvey Bowden et sa Vincent-HRD Série A Rapide d'avant-guerre à Montlhéry
(photo prise sur "plaque humide")**

Les événements photographiques de Bernard Testemale, et Vincent attirent toujours un groupe d'acteurs dynamiques.

Jean-Luc en est un et le participant Marcus Bowden en est un autre.

Venu depuis les Cornouailles, en Angleterre, à une heure tranquille du circuit, l'ancien ingénieur naval, qui a beaucoup voyagé, se souvient devant la caméra de la visite qu'il rendait à Philip Vincent au crépuscule des années 70, lorsque le créateur glissait vers une mauvaise santé. Marcus a ajouté de nombreux détails sur l'histoire humaine et captivante qui se cache derrière le film - comment les idées de Vincent étaient en avance sur leur temps, comment il n'a jamais vu un autre de ses dessins entrer en production après 1955 et comment, lors de sa dernière visite à la maison de PCV dans l'ouest de Londres, le marin costaud a porté PCV dans les escaliers jusqu'à son appartement, tant le concepteur de mécaniques était handicapé à ce moment.

Au cours du dîner, Harvey Bowden – frère de Marcus – se souvient que leur père lui avait acheté un twin Vincent lorsqu'il avait 16 ans dans les années 1960. Son père devait être naïf ou très confiant, mais Harvey a survécu à des incendies sur le twin de 998 cm³ le long de la célèbre A303 – la route 66 du sud de l'Angleterre, en quelque sorte – et roule maintenant sur une Vincent Série A de 1939, l'une des 78 seules motos "A" que l'usine fabriquait avant la guerre.



Le glamour ajouté au projet par la moto-blogueuse Évangéline (@lapetitemotorouge)

Les deux frères sont des utilisateurs de série A twin de longue date et ont parcouru des kilométrages élevés avec ces motos. Ils connaissent donc parfaitement les plus – et les moins de ces machines – par l’accumulation de milliers de kilomètres à moto.

Il y a quelques années, ils ont expédié leurs Rapide aux États-Unis et les ont conduites sur toute la longueur de la route 66.

Jay Leno a entendu parler de leur voyage et les a accueillis dans sa collection de voitures et de motos à Los Angeles, plein d’admiration pour le dévouement des frères qui se consacrent à la traversée de l’Amérique à moto, à 80 ans.

Un autre ami de notre projet de film était également au travail à Montlhéry : Bernard Testemale, un photographe innovant qui sera familier aux lecteurs d’ici et qui s’était installé avec son équipement à “plaque humide” à l’intérieur de la piste.

Pendant les deux jours du festival Cafe Racer, Bernard a pris des images étonnantes de Philip Vincent-Day, Fritz Egli, la moto-blogueuse Évangéline (@lapetitemotorouge), Harvey Bowden avec sa Rapide d’avant-guerre, et d’autres.



La spéciale Back to Black Vincent Godet Egli à l'intérieur, dans le bois, de la piste de Montlhéry, sur "plaqué mouillée". Bernard Testemale

Le réalisateur Steve Read est un élément clé de l'équipe de *SpeedisExpensive*.

Il a eu une idée de la façon dont la richesse du matériel rassemblé par l'équipe peut être transformée en 90 minutes d'histoire captivante.

L'histoire de Philip Vincent et de ses machines sera racontée à travers un mélange d'interviews, d'archives audio et visuelles, et d'actualité.

"La réalisation d'un film est un langage différent de celui utilisé pour prendre des photos ou faire des vidéos pop, ou pour écrire un profil sur quelqu'un. J'ai réalisé cinq documentaires à ce jour", dit Steve, "et il y a beaucoup plus d'épisodes. Vous montez des scènes qui développent l'histoire et qui engagent et séduisent le spectateur pour raconter une histoire à plusieurs niveaux".



Le
Directeur de *SpeedisExpensive*, David Lancaster, informe les coureurs Dominique Malcor et Jean-Luc Charrier
(SpeedisExpensive est maintenant entré en post-production)

Des transcriptions d'interviews – avec les records, le personnel de l'usine, la famille et les amis de Vincent et Irving – sont en cours de lecture pour commencer à établir une structure pour le documentaire.

La vie de Philip Vincent n'a pas été facile dans ses derniers chapitres, et ce fut une vie marquée par des faits positifs étonnants mais aussi des ratés industriels et des défis personnels.

L'objectif est de monter ces scènes et anecdotes pour en faire un film dans lequel tout le monde, et pas seulement les fous de la poignée, peut témoigner pour faire connaître cette histoire à l'écran.



**La très spéciale
 Egli-Vincent "Black
 Lightning", avec
 des freins de
 course Fontana en
 magnésium**

L'architecte français Jean-Luc Charrier décrit ce qui a inspiré son étonnante Vincent custom :
« La première fois que j'ai vu un moteur Vincent, c'était dans une menuiserie près de Gras, en Ardèche, en France, où je concevais des meubles.

Dans un coin de la pièce, le chef d'atelier avait quelques pièces de Vincent : un cadre, un moteur, un jeu de fourches Girdraulic et un réservoir.

Au début, j'ai pensé qu'elles devaient provenir d'une moto française à cause du nom Vincent. J'ai vu le moteur comme une structure esthétique, et j'ai été frappé par le design.

Mais on m'a dit que c'était une moto anglaise qui avait été la plus rapide du monde dans les années 50, et j'ai trouvé cela magnifique.

J'avais environ 30 ans à l'époque, et je n'avais pas l'argent pour acheter une Vincent, mais cette moto est restée dans ma tête.

J'ai commencé à acheter des magazines de moto où je pouvais lire des articles sur les Vincent, et j'ai vu un article dans le magazine français Cafe Racer sur Patrick Godet, qui était ce que nous appelons en France le 'Pape de la Vincent'.

J'ai lu le magazine dans une station-service d'autoroute et j'ai appelé Patrick Godet pour lui dire : "Monsieur Godet, bonjour, je suis passionné par les Vincent et j'aimerais vraiment en avoir une".



Le record de 1952, avec John Surtees à droite de la machine, et Ted Davies derrière

Les pièces que j'avais vues dans la menuiserie provenaient d'une Black Shadow Series C. J'ai demandé à Patrick s'il en avait une à vendre, et il m'a répondu que oui, il en avait une avec un side-car Steib.

Avec mon ami menuisier, j'ai pris l'avion pour aller le voir et j'ai acheté ma première Vincent.

Au début, j'ai enlevé le side-car et j'ai roulé en solo pendant deux ou trois ans. Mais un jour, j'ai décidé d'emmener mon petit-fils à l'école dans le side-car. Un dimanche, Patrick est venu chez moi et m'a montré comment piloter un side dans un grand parking, alors qu'il était assis dans le fauteuil du side. Puis, j'ai décidé que je voulais une Vincent plus minimale, mais que je n'avais pas les compétences nécessaires pour en restaurer une. J'ai donc vendu l'ensemble side-car et Patrick a construit cette moto pour moi, en utilisant certaines de mes idées. Par exemple, j'ai aimé la façon dont Rollie Free a amélioré l'aérodynamisme de sa fourche Brampton en entourant les tubes avec du ruban adhésif pour son record de vitesse de 150 mph à Bonneville en 1948, et je voulais avoir ce look. Patrick a donc retiré le long ressort des fourches et en a installé un compact moderne devant la tête de fourche. Les fourches ont maintenant la forme de celles de la Vincent de Rollie, mais là où il y avait du ruban adhésif pour cacher le ressort, il y a maintenant du métal de la même forme. J'ai fabriqué moi-même le siège et le rembourrage du réservoir, dans le style des motos de course des années 1950 ».



Jean-Luc Charrier avec son étonnante réplique de Godet Black Lightning "Back to Black 1955"

« Nous sommes arrivés au moment de choisir le nom de la moto. Ma fille, qui est elle-même chanteuse, aimait la musique et la sensibilité d'Amy Winehouse, et elle a été très bouleversée par la mort d'Amy (la chanson Back to Black était l'un de ses succès).

La nouvelle génération de techniciens et d'artisans des motos Godet fait désormais avancer la légende de Vincent.

Je suis architecte et designer, donc mon travail, c'est mon œil.

Pour moi, le moteur Vincent est magnifique - la façon dont il est suspendu à la colonne vertébrale, la fourche Girraulic, le réservoir, le lettrage doré sur le réservoir est unique.

Monsieur Vincent voulait créer la meilleure moto en utilisant les meilleurs matériaux, quel que soit le prix.

La Vincent est la Bugatti des motos.

Je suis une personne curieuse, et quand on est curieux, on se demande : pourquoi ?

Pourquoi cette moto est-elle si mythique, pourquoi les gens réagissent-ils comme ils le font lorsqu'ils voient ce qui n'est en réalité qu'un objet mécanique ?

La Vincent va au-delà du simple fait d'être une moto. Il y a des milliers de motos, mais il n'y a qu'une seule Vincent".



THE VINCENT
STANDARD
BLACK SHADOW
SHATTERS
EIGHT WORLD
RECORDS

1,000 C.C. CLASS AT MONTLHERY, FRANCE, 14th MAY 1952
(Subject to official confirmation)

including
1,000 Kilometres at 100·8 M.P.H.
1,000 Miles at 99·2 M.P.H.
10 Hours at 99·2 M.P.H.
6 Hours at 100·6 M.P.H.

The machine used was a standard, 8 to 1 compression, American type Black Shadow, but with Black Lightning cams and small choke racing Amals which suit better an open exhaust system. Three brakes were removed, a slightly higher gear ratio was used, the riding position was modified, and a larger petrol tank fitted. The speed averages include all time lost through pit stops—so the machine's running speed was well over 100 m.p.h. throughout.

★ THE WORLD'S MOST DURABLE MOTOR CYCLE
★ THE WORLD'S FASTEST STANDARD MOTOR CYCLE
★ THESE ARE FACTS, NOT SLOGANS

Affiche annonçant les records de 1952



10 Novembre 2019

[The Vintagent Selects: Revisiting Montlhéry – with John Surtees](#)

John... tu veux bien essayer ?

27 Septembre 2019



Manifestations à venir en 2020/2021

ATTENTION !

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

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 : Reporté à 2021

Rallye Vincent/Velocette à (14) Pont-Audemer.

Contact : Jean 06 81 53 09 86 - pirot.jean@orange.fr

SEPTEMBRE 12/13 : Reporté à 2021

Coupes Moto Légende - Circuit Dijon-Prenois

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

SEPTEMBRE 25/26/27 : Balades à Vincent en Bourgogne 2^{ème} édition.



Arrivée jeudi soir, Départ lundi matin. Moto + visites chaque jour.

Attention : limité à 12 personnes, couvert et gîte offerts, préférence aux membres du club.

Contact, plus d'informations : Dany 06 07 85 93 33 – dany.vincent@wanadoo.fr

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

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 du VOCF (19h) et dîner annuel au Clairon (20H).

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

Le Clairon, 328 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.

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

- **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).

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

- **Alain Grare** voudrait une photo qui a été prise lors du « non 44^{ème} rallye » avec les Vincent alignées devant des artichauts géants. Merci à celui qui peut lui procurer cette photo de joindre Jean : pirot.jean@orange.fr



- **Antoine Guirao** nous signale qu'en dehors de son fameux livre en français sur la 1000 Vincent (quelques exemplaires encore disponibles).



Formulaire de commande : <http://1000vincent.hrd.free.fr>

ou à son adresse :

16 rue des cigales, 30132 Caissargues

35,50 euros port compris



- **Antoine** publie également des nouvelles ayant trait à la moto comme « Un amour de Norton Commando » - disponible en format Kindle chez Amazon :



https://www.amazon.fr/gp/product/B08CY3Y2RQ/ref=pe_26959591_496666191_pe_re_csr_ea_image

Antoine nous précise qu'une version plus longue, papier, est en cours de préparation.



Antoine écrit aussi des nouvelles et poèmes chez Short Editions : <https://short-edition.com/fr/> sous le pseudo : Antonio DelAro

- **Roger Munch** (membre VO CF) propose des ceintures en cuir « marquage HRD Vincent » de grande qualité.
Toutes informations sont sur le LGE 01
Contact : roger.munch68@gmail.com

- **Alan Wright** recherche un moteur de Picador pour équiper sa Rapide B « Peron's Revenge ». Ce moteur étant plutôt rare, l'attente risque de se révéler longue, il a décidé d'utiliser ce temps pour passer sa licence de vol.



- **Alan** recherche une cuve de carburateur suite à son « accident », la sienne ayant cassé, au niveau du raccord, lors de la chute de sa moto.
alanandannie.wright@gmail.com ou 05 45 31 87 68



- **Alan** donne environ 250 magazines Classic bikes à qui vient les prendre chez lui (Charente) compte tenu du poids. Il manque les pages concernant les Vincent, Velocette et Bonneville.



- **François Grosset** nous signale que Café Racer publie en août un numéro spécial dénommé « Garage » où il y a un article de 7 pages sur sa reconstruction de série A twin.
Côté Vincent, on y trouve aussi :



- un compte rendu des premières journées portes ouvertes à Godet Motorcycles.
- une visite de la collection de Michel Aubé, le partenaire et ami de François pour ses reconstructions.



- **François** met en vente une Vincent Série D carénée.



Cette moto a appartenu et a été utilisée 40 ans par Patrick Godet. Elle avait été améliorée par Patrick avec Alton, allumage et démarreur Grosset, carburateurs Mk2. Elle possède maintenant un porte bagage. François l'a vérifiée, repeinte, mis de nouvelles roues et des freins Speet 4 cames. Prix 80 K€.

Cette moto **n'est pas** la moto carénée 1330 cc attelée à un gros side-car Gemini avec laquelle Patrick roulait dernièrement.

Tel 02 99 73 92 65 ou pontricoul@gmail.com



- **François** recherche un 3 roues d'avant-guerre, si possible Morgan Beetle (cul pointu) ou barrel back (cul rond), moteur Jap ou Matchless.



Tel. 02 99 73 92 65 ou pontricoul@gmail.com



Nouveaux membres

Bienvenue à :

- **John Silberman**, région sud-ouest
- **Thierry Ric**, région sud-ouest

Bonnes adresses

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

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

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

Sandra Gillard, Catherine Remillieux-Rast, Yvon Bodelot, François Grosset, Philippe Guijarro, Stéphane Membré, Jean Pirot, Dany Vincent. Alan Wright.
*S'il y a des personnes oubliées, c'est bien involontaire et dans ce cas :
nos mille (Vincent) excuses !*