

LE LOUP-GARREAU

08

Électronique



Nous savions que François élevait des moutons et qu'il avait dû rehausser leur clôture car ils avaient regardé Wallace et Gromit mais François élève aussi des Série A (ici la mère et ses petites)

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.

Septembre 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	3
Noblesse Oblige	4
Au temps des Amours... suite mais pas fin !	7
Moto-Revue n°925 du 3 septembre 1948	9
La télépathie elle est pratique au VOC F !	10
John a témoigné :	11
Réglage de la hauteur de cuve pour les Concentric Mk1 et les Monobloc.	12
À Toute vapeur !	15
Edmondo et Nero	15
Les Fouilles curieuses de Stéphane	17
Christian suite N°3 et fin	20
Des nouvelles de M. Québire	22
Les contes de Mamy Green	23
Manifestations à venir en 2020/2021	24
Petites annonces	24
Nouveaux membres	26
Bonnes adresses	27

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

J'espère que ce LGE vous trouvera tous en bonne forme.

C'est une année qui n'aura guère permis de rencontres, mais la superbe arrière-saison permet de belles balades en moto, il faut en profiter avant les frimas de l'hiver.

Le Bureau a déjà commencé à préparer les « activités Club » pour 2021 et ces informations vont être données via le LGE au fur et à mesure de leur avancement.

Par exemple, nous avons le projet de déplacer notre Assemblée Générale annuelle d'hiver de Paris à Lyon avec, comme motivation supplémentaire, le splendide Salon du 2 Roues, fin février. Nous serons aussi, espérons-le, un peu plus loin de la vague Covid...

C'est un essai pour que des « sudistes » puissent plus facilement partager la vie du club.

À poursuivre ou non, selon la réussite de ce projet.

D'autre part, vous recevez fréquemment de la part de Jean des informations sur les diverses mesures qui visent les engins à moteur thermique et les modèles anciens y sont assez souvent visés. Je suis persuadé qu'il est très important de participer aux différentes enquêtes, même si on a déjà répondu tous plusieurs fois à des questionnaires similaires.

C'est notre mobilisation, associée au travail de la FFVE et de la FIVA, qui va nous permettre d'utiliser longtemps encore nos engins favoris, lesquels ne représentent qu'une poussière (c'est le cas de le dire...) dans la pollution actuelle. Mais notre activité représente aussi un apport financier hôtel, restauration, etc.) non négligeable alors qu'on attend de grosses difficultés pour bien des entreprises... Faites-le savoir !

Mais n'oubliez pas, roulez ! Vous bricolerez cet hiver !

Dany



Photo Jacques Colomb

Noblesse Oblige

Par Jean Pirot

Il y a quelques temps, deux articles sont sortis presque simultanément, l'un dans MPH, l'autre dans une revue française. Tous deux traitaient d'un même sujet : la mythique HRD de l'empereur d'Annam, Bao Daï (né sous le nom de prince Nguyễn Phúc Vĩnh Thụy).

Amusé par cette coïncidence, j'étais parti à la recherche de l'unique document photographique en ma possession ainsi que de plus d'informations sur cet empereur.

J'envoyai le fruit de ces recherches à cette revue française qui ne jugea opportun ni de diffuser cet article (qu'elle cannibalisa néanmoins dans une chronique misérable) ni même de me répondre... O Tempora ! O Mores !

Comme je n'aime pas travailler pour rien, je vous livre ici le fruit de mes recherches curieuses sur cet ambigu personnage :



Ci-dessus, la machine de Bao Daï dans les mains du Président du Moto Club de Cannes.

Le kick, comme le side-car semble à droite...,

la Rapide est une des premières (sans les *water excluders*)

Les lecteurs d'une revue « spécialisée » ont pu lire avec intérêt une lettre d'un certain monsieur Sellin qui y évoquait une Vincent vietnamienne. Cette machine a réveillé chez moi quelques souvenirs. Chose amusante, dans le numéro de janvier de la revue MPH (revue du club Vincent auquel, je l'espère, vous adhérez tous), Stephen Carson évoque cette Vincent de Saïgon dont parle M. Le Sellin dans la revue ci-évoquée et cette évocation est complétée dans le numéro de février de MPH par un autre australien, M. Victor Strzina de Perth (*West Australia*) :

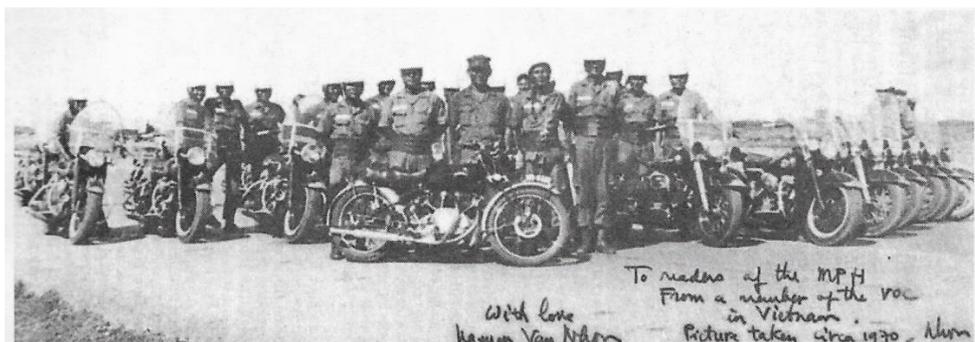
« J'ai l'expérience personnelle d'une Black Shadow qui a été donnée à l'Empereur du Vietnam par le gouvernement français à l'aube des années cinquante.

En 1991, j'ai eu connaissance d'une Shadow juste restaurée à vendre à 200 km au Sud de Perth.

J'ai demandé des détails sur cette machine et il m'a été remis un dossier avec une solide iconographie et un historique de la machine décrite comme ayant été donnée par le

gouvernement français à l'empereur Bao Daï et avait parcouru à peine 900 miles depuis sa sortie d'usine.

Le vendeur était un ancien pilote de la compagnie Cathay Pacific qui était basée à Hong Kong fin 1974 quand il lut une annonce pour cette machine. Il m'a dit qu'il a couvert le dernier vol commercial de Cathay sur Saïgon juste avant que la ville ne tombe aux mains des communistes en 1975 et, par l'occasion, avait rapporté à Hong Kong la machine (partiellement démontée) dans une caisse, lors du vol retour. La machine est restée dans cette boîte jusqu'à ce que le propriétaire revienne en Australie. Là, elle fut restaurée, un peu pilotée et mise en vente. Comme, du fait de son pedigree, cette machine était substantiellement au-dessus de la cote du marché, je déclinai l'offre et c'est un autre Australien qui l'acheta... mais l'histoire ne s'arrête pas là...



▲ La revue Oz Vincent Review retrace l'histoire de trois motos Vincent présentes au Vietnam à l'orée des années 1950. Cette photo prise en 1970 montre une de ces trois motos devenue la propriété d'un jeune militaire vietnamien.

En 1993, je travaillais pour une société multinationale (Schlumberger) et j'avais été nommé à Hô Chi Minh Ville. À cette époque, l'embargo américain sur le Vietnam était toujours en exercice, aussi seul du personnel et de l'équipement non américain avait droit de cité là-bas. Peu après mon arrivée, je me mis à la recherche d'une vieille motocyclette pour naviguer dans le coin car il y avait une flopée de machines des années 50 et 60 (BMW, Ural, copies chinoises de ces machines, Harley, Triumph etc.).

Dans ma recherche d'une 250 BMW, je fus mis en liaison avec Nhon. Cet homme charmant et aux bonnes manières s'appêtait à rénover sa maison qui était aussi son magasin. Il parlait parfaitement l'anglais et alors que je lui dis chercher une BMW ou une Triumph, j'ajoutais sans grand espoir qu'une Vincent me plairait bien... À la mention de ce nom, il me regarda dans les yeux, sourit et me demanda ce que je connaissais de cette marque. Je lui dis que j'avais une Rapide de 1949, livrée en Australie par le fabricant et que le précédent propriétaire avait modifiée en « Shadow série C ». Je venais juste de sortir une photo de ma machine de mon portefeuille qu'il me dit en avoir possédé une et m'invita à déjeuner.

Durant notre conversation, il récupéra dans son magasin un certain nombre de pièces détachées neuves d'époque dans leur emballage qu'il avait achetées à Conway Motors (le spécialiste Vincent à Londres) au milieu des années cinquante et m'en fit cadeau en me disant qu'elles me serviraient pour ma propre machine.

Nhon était un membre du club Vincent international à cette époque.

C'est alors qu'il me raconta l'histoire de sa Black Shadow impériale. Il était capitaine dans l'armée Sud-Vietnamienne, Et sa principale mission était de conduire la garde présidentielle qui escortait le président Ngo Din Diem du Sud Vietnam quand il voyageait par route. Cette garde était composée de 25 Harley Davidson blanches précédées de la Black Shadow du capitaine Nhon. Il m'apprit qu'il avait acheté cette machine à une vente aux enchères gouvernementale en 1956 lorsque furent liquidés tous les biens de l'ex-empereur Bao quand il fut renversé par Ngo Din Diem.

Il me confirma que cette machine avait été un cadeau du gouvernement français qu'il récupéra dans la caisse qui avait servi à l'expédier... l'assemblage n'en ayant même pas été complété. Les roues et quelques autres pièces manquaient mais Nhon acheta ce qui manquait chez Conway Motors ainsi que quelques autres pièces qu'il m'avait montrées. Il me dit avoir piloté cette « Rolls Royce des motocyclettes » tous les jours tant pour ses missions que pour ses déplacements privés jusqu'en 1974. Lorsqu'il devint évident que les forces communistes Nord-Vietnamiennes allaient l'emporter, il vendit la machine à un pilote de Cathay Pacific qui l'embarqua à Hong Kong par le dernier vol commercial avant la chute de Saïgon en avril 1975... (Nhon évoqua ensuite les cinq années de camp de rééducation qu'il fit en tant qu'officier de l'armée vaincue mais nous sortons du sujet).

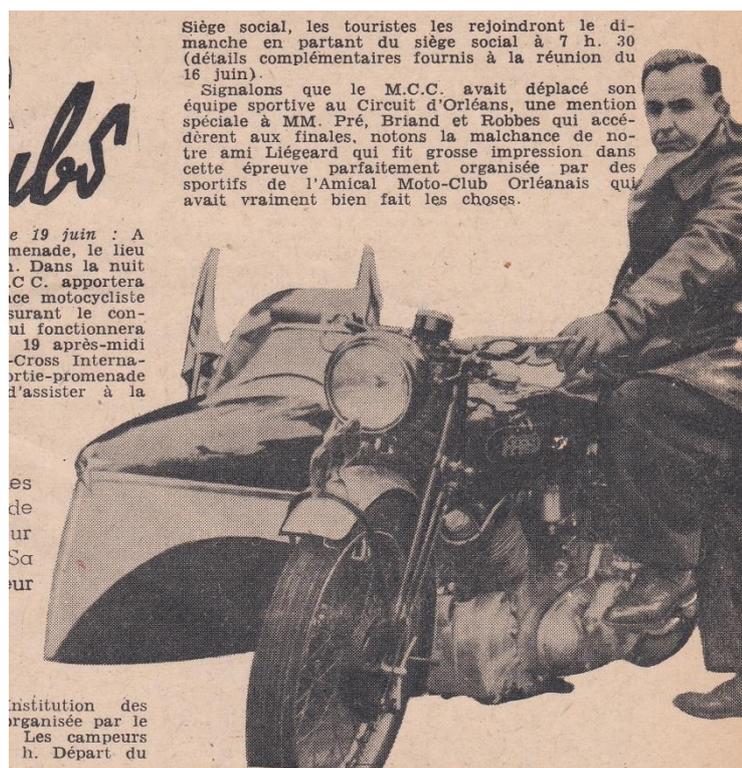
Inutile de dire que quand Nhon me trouva la BMW que je cherchais, je lui remis une commission conséquente pour le remercier de sa générosité à me faire cadeau de ses pièces et de ses souvenirs.

J'ajouterai deux dernières remarques : Bao Daï, personnage des plus fascinants, fut le dernier empereur du Vietnam sous la colonisation française. Il reconnaîtra en 45 la domination japonaise (comme avait dû le faire le régime de Vichy en 43) lorsque le Japon déclare caduque la domination française. Bao Daï s'enfuit à l'arrivée des communistes. C'est la République française (pour une fois non rancunière) qui le re-propulsera au pouvoir du Sud-Vietnam (et lui fera des cadeaux dont deux Vincent) jusqu'à qu'il en soit chassé en 1955 par Ngo Din Diem qui déclara la république démocratique du Sud-Vietnam. «

Bao Daï avait donc deux Vincent. L'une des deux resta dans sa résidence d'été de Cannes et fut sans doute revendue lors du deuxième exil de Bao Daï qui dut progressivement réaliser ses biens pour survivre... (Il mourra le 31 juillet 1997 à l'hôpital militaire du Val de Grâce à Paris). Cette deuxième Vincent, attelée, apparaît dans le numéro 947 du 3 juin 1949 de la Moto Revue. Au début des années 80, cette machine (moteur n°48) était la propriété d'un membre cannois du club Vincent... (peut-être l'a-t-il encore ?)

Quant à Stephen Carson, éminent membre du Vincent Owners Club (Australie) il travaillait il y a encore peu en Corée du Sud. Il vient souvent en Europe et en France comme lors du 40^{ème} rallye Vincent au Bec Hellouin auquel il participa avec sa charmante épouse Violeta.

PS : Le personnage de Bao Daï est assez étonnant. Il a tourné assez vivement casaque quand le Japon a envahi l'Indochine dans la première moitié des années quarante, profitant du fait que le gouvernement français était plus occupé à chasser les juifs et les de Gaulle qu'à défendre son territoire, puis l'a encore retournée, tel un Dutronc, à telle enseigne qu'il craignit fortement les représailles de la République Française, laquelle lui offrit en punition deux Vincent qui ne seraient même pas des « Garreau » !



Au temps des Amours... suite mais pas fin !

Dans le Loup-Garreau électronique numéro 6, Eddie Edmondo (Vincentiste romain) nous proposait deux documents rares : Deux lettres de 1946 adressées par des responsables de l'usine Vincent à Clément Garreau. Détail amusant, nous avons trouvé un extrait contemporain de Moto-Revue pour illustrer cet article. Mais, redonnons la parole à Eddie :

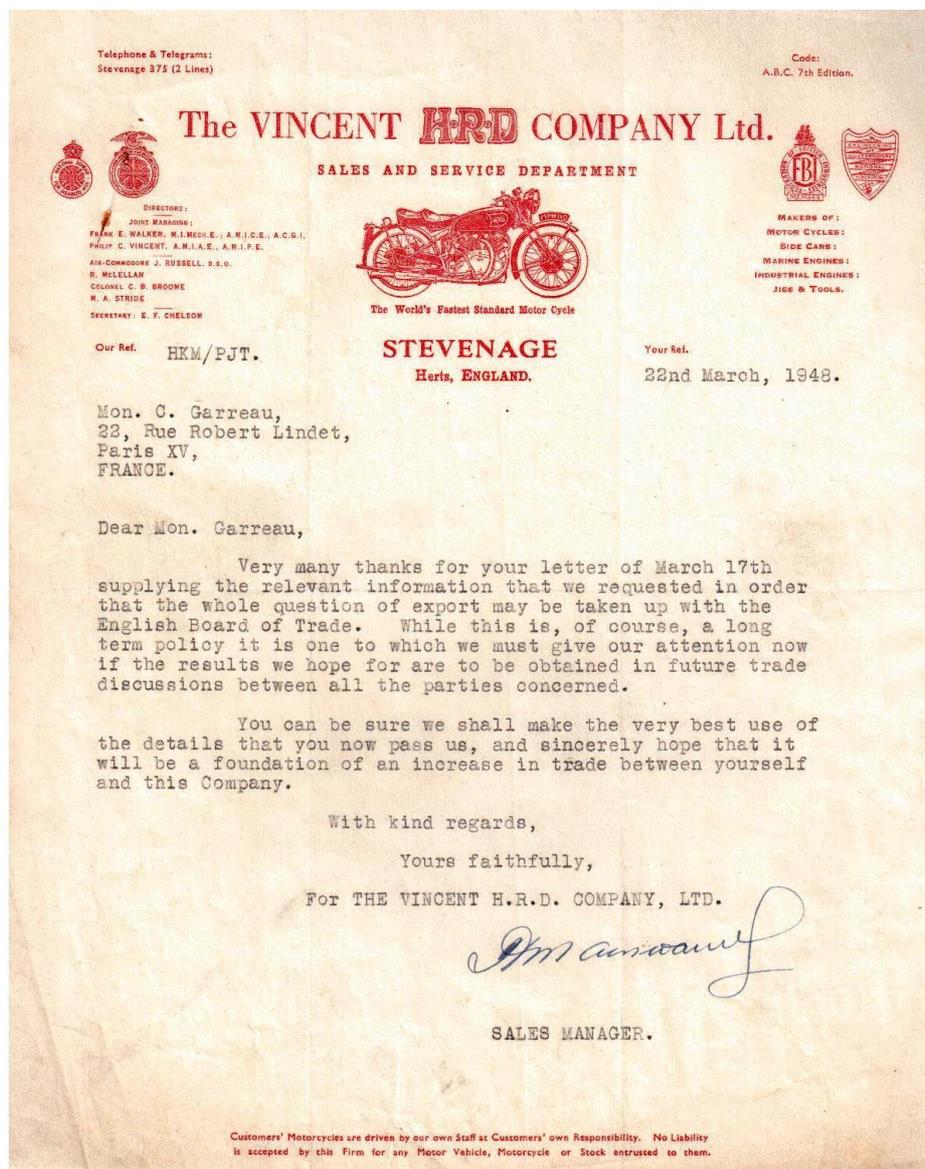
« Salut Dany,

Je suis de Rome, mais actuellement je travaille à l'étranger.

Voici la première en ordre chronologique, elle date de mars 1948. On pourrait les publier une par mois en faisant une petite série?

De celle-ci on comprend qu'à ce moment-là, ils étaient au début de leur relation commerciale, et qu'ils discutaient des permissions à l'import et export. Peut-être en ce moment aucune Vincent n'était encore importée officiellement.

La deuxième et la troisième parlent de la première Vincent de France (j'ai déjà dans le passé partagé ces lettres avec M. Malcor) et de l'impossibilité du gendre de Garreau, Gustave Lefèvre de participer au TT à cause d'un accident dont je ne me rappelle pas les détails, n'ayant pas ici mes livres. Mais peut-être êtes-vous en mesure d'en reconstruire l'histoire ? »



Page précédente : « Cher Monsieur Garreau, Tous nos remerciements pour votre lettre du 17, fournissant les informations pertinentes que nous avons demandées afin que toute la question de l'exportation puisse être abordée avec la chambre de commerce anglaise. Comme il s'agit, bien entendu, d'une politique à long terme, nous devons dès à présent y prêter attention dans les futures discussions commerciales entre toutes les parties concernées si nous voulons que le résultat que nous espérons obtenir soit effectif.

Vous pouvez être sûr que nous ferons le meilleur usage des détails que vous nous transmettez maintenant, et espérons sincèrement que ce sera le point de départ d'un développement des échanges entre vous et notre société.

(formule de politesse).

Le Chef des Ventes pour la société Vincent H.R.D.

Moto-Revue

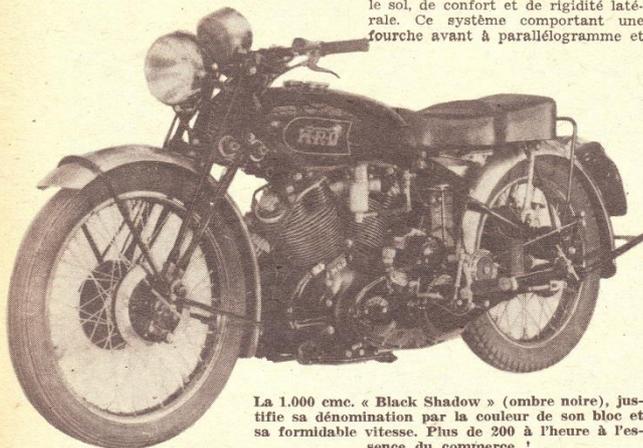
— 249 —

3 Septembre 1948

LES 1.000 cmc. « RAPIDE » ET « BLACK - SHADOW »

A l'occasion de l'arrivée chez M. Garreau, agent général de la marque pour la France, de la 1.000 Vincent H.R.D. « Black Shadow », nous donnons à nos lecteurs un aperçu de la production de cette marque anglaise dont les racers sont célèbres dans le monde entier.

THE VINCENT
H.R.D.



La 1.000 cmc. « Black Shadow » (ombre noire), justifie sa dénomination par la couleur de son bloc et sa formidable vitesse. Plus de 200 à l'heure à l'essence du commerce !

La Société Vincent H.R.D. a été fondée en 1928. Elle est assez jeune pour ne pas craindre des réalisations hardies et modernes, mais possède assez d'expérience pour ne retenir que des solutions viables et pratiques. De plus ses créateurs sont des motocyclistes enthousiastes qui savent parfaitement ce qu'attend une clientèle d'élite, c'est-à-dire une machine aussi rapide qu'une machine de course, mais en même temps maniable, confortable, silencieuse, sûre et ne demandant que le minimum d'entretien. Ce n'est pas un programme d'une réalisation aisée. Il s'agissait en particulier de loger un gros bicylindre sur une machine n'ayant que l'empattement et le poids d'une moto monocylindrique de cylindrée moyenne. Pour assurer une bonne tenue de route à toutes les allures il fallait une suspension totale avant et arrière traitée comme un ensemble harmonieux évitant sur les plus mauvais terrains, des mouvements désordonnés. Tout cela n'a été possible qu'en sortant des sentiers battus. Fort heureusement cette marque avait réalisé depuis longtemps des machines dont la suspension pouvait être considérée comme

parfaite à tous égards qu'il s'agisse du contact permanent des roues avec le sol, de confort et de rigidité latérale. Ce système comportant une fourche avant à parallélogramme et

tre qui constitue le tube supérieur, et l'imposant carter du bloc abondamment nervuré sert de base à l'ensemble et c'est sur lui que vient s'articuler la fourche oscillante. Un tel ensemble constitue une masse absolument rigide capable de résister aux efforts les plus violents. Par la suppression du tube de selle et du tube avant, il permet de raccourcir la machine.

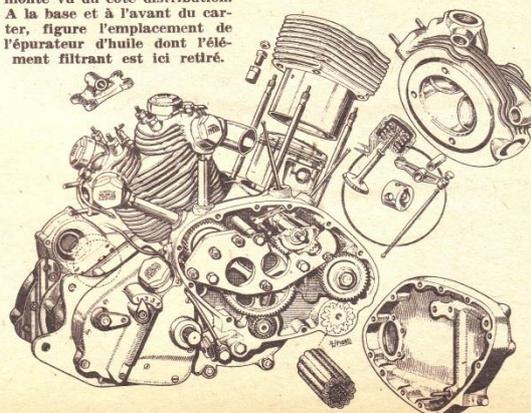
Mais l'ingéniosité des constructeurs se manifeste partout. Nous avons déjà entretenu nos lecteurs des particularités de cette machine. Nous nous contenterons donc de les rappeler sommairement. Nous examinerons d'abord la Rapide série B puis la Black Shadow, version toute récente et encore plus vite.

SÉRIE B

Les deux cylindres en V forment un angle de 50°. Le cylindre AR est déporté de 32 mm. pour améliorer le refroidissement. L'alésage est de 84 mm., la course de 90 mm. ce qui donne une cylindrée totale de 998 cc. Les fûts des cylindres pénètrent dans le carter qui est en alliage d'aluminium D.T. D4 C4, qui est utilisé dans les moteurs d'avions. Les cylindres sont en alliage léger à haute perméabilité thermique. Ils sont chemisés en fonte spéciale. Les culasses sont en alliage RRS 3 B traité. Les ailettes offrent une large surface de refroidissement. Les sièges de soupapes sont rapportés. Les sièges d'admission sont en fonte austéni-

une fourche arrière oscillante a été conservé sur les « Rapide ». Pour éviter un grand empattement, le moteur lui-même a été incorporé au cadre. Par des colonnettes et des consoles il est suspendu à la forte pou-

Le moteur partiellement démonté vu du côté distribution. A la base et à l'avant du carter, figure l'emplacement de l'épurateur d'huile dont l'élément filtrant est ici retiré.



Moto-Revue n°925 du 3 septembre 1948

Il semblerait qu'il n'y ait pas d'article sur les Vincent dans Moto-Revue jusqu'à la présentation de la Black-Shadow en septembre (Article à ne pas confondre avec celui des « 206 km/h » qui date de janvier 1949).

Moto-Revue

— 250 —

3 Septembre 1948

tique, ceux des soupapes d'échappement en bronze d'aluminium. Les soupapes d'échappement sont toutes deux en avant des cylindres ce qui permet un refroidissement énergique. Les soupapes d'admission ont un diamètre de 46 mm. et sont en acier Silichrome. Les soupapes d'échappement, en acier DTD, ont 42 mm. 5. Les tiges des soupapes sont maintenues par des guides doubles. Elles sont rappelées par deux ressorts concentriques. L'attaque se fait par culbuteurs en acier forgé KE 805. Les surfaces de contact sont cémentées. Bien que les culbuteurs soient protégés, le réglage est très facile. Les tiges de culbuteurs très courtes, (152 mm.) sont en acier antirouille. Les pignons de cames sont surélevés. Les

Toute la transmission primaire fonctionne dans un bain d'huile. Le dispositif de réglage est commandé de l'extérieur.

L'embrayage comporte un dispositif autoserreur, un disque servant à assurer la pression des segments sur le tambour en fonte spéciale, muni d'ailettes. Cet embrayage tout en étant très doux, permet de transmettre, sans glissement la puissance énorme du moteur, une cinquantaine de chevaux. Le changement de vitesse à quatre rapports est de dimensions généreuses. Les rapports sont 3,5, 4,2, 5,5 et 9 à 1. Un levier permet de trouver sans difficulté le point mort et de changer les vitesses à la main. Si on veut modifier les rapports, on change la couronne ar-

rière. La magnéto Lucas est entraînée par engrenages. La dynamo 6 volts à régulateur, donnant 50 watts est entraînée par chaîne. Batterie Exida de 13 ampères heure. Phare de 200 mm. Signal d'arrêt. Avertisseur Lucas Altelle.

Le siège arrière est un Dual Sent Dunlopillo qui assure un confort parfait au conducteur et au passager.

Le réservoir a une contenance de 17 litres. Les tuyauteries souples ont un alésage de 7 mm.

Chaque moyeu possède deux freins couplés d'un diamètre de 178 mm. et de 22 mm. de largeur. Le freinage est ainsi extrêmement puissant et parfaitement équilibré.

Les roues tournent sur galets coniques et sont indé réglables. Elles sont à broche et instantanément amovibles. Elles sont équilibrées. A l'arrière le pneu est un Avon 26 x 3,50 à pavés, à l'avant un Avon 26 x 3,00 à striés. Les garde-boue sont en alliage léger. Il y a en plus de la béquille arrière, deux béquilles latérales qui employées simultanément permettent de soulever la roue avant.

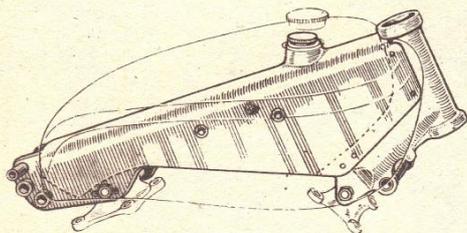
Le silencieux Carbjetor est d'une efficacité reconnue. Les repose-pieds sont réglables. Guidon droit et étroit.

Le rapport de puissance à poids est particulièrement avantageux : 4,5 kg par cheval.

La consommation varie de 5 à 6 litres aux 100 kms.

LA BLACK SHADOW

La « Rapide » est une machine qui peut atteindre, avec le maximum de confort et de sécurité, une vitesse d'environ 180 kmh. Sa maniabilité, sa docilité, sa douceur de fonctionnement, sa tenue de route en rendent la conduite si facile qu'on n'a pas toujours exactement l'impression de la vitesse à laquelle on roule et qu'on est surpris des indications, pourtant exactes de l'indicateur de



La poutre centrale formant réservoir d'huile et où sont boulonnées les têtes de culasses. Cette « épine dorsale » assure au cadre une rigidité sans pareille.

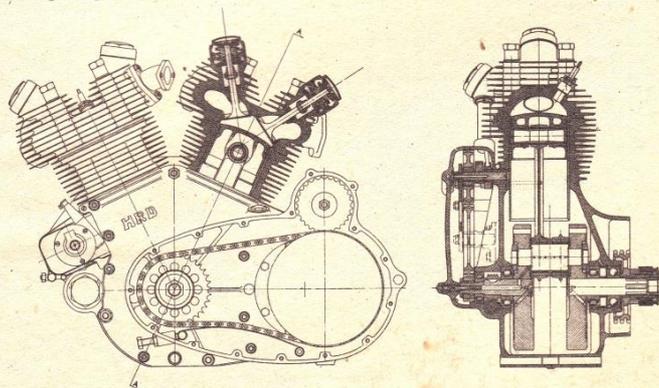
pistons Spéridoid ont deux segments d'étanchéité et un racleur. Les axes flottants creux, sont maintenus latéralement par des joncs. Les bielles sont côte-à-côte. Elles sont en acier forgé d'une résistance de 65 tonnes. Les têtes reçoivent des bagues en acier EN 31, cémentées, rectifiées et glacées. Il y a 6 rangées de rouleaux de 3 mm. de diamètre et de 5 mm. de long. Les volants sont en acier forgé et complètement usinés. Leurs axes sont supportés par quatre gros roulements. Le tout donne une impression de robustesse extrême. Le graissage à carter sec est assuré par une pompe à piston louvoyant et à double effet, entraînée par vis sans fin. Un filtre est interposé entre le réservoir de 3,4 litres et la pompe. Entre la pompe et le moteur il y a un gros filtre à éléments de coton Técalémit. De là, par des canalisations internes, l'huile est dirigée vers les têtes de bielles, les roulements de la distribution et l'arrière des cylindres. L'huile raclée sur les volants retourne au réservoir qui fait partie du cadre. Des dérivations sur la canalisation de retour graissent la culbuterie.

Il y a un carburateur par cylindre. Ce sont des Amal de 27 mm. La commande est couplée et synchronisée. Les commandes d'air sont distinctes. Des filtres d'air Amal peuvent être montés en supplément.

La transmission primaire s'effectue par une chaîne triple très courte. L'amortisseur est du type à came.

rière. Le kick starter peut être, moyennant un supplément, monté à gauche quand on utilise un sidecar.

Nous avons indiqué plus haut les caractéristiques essentielles du cadre. La suspension arrière a un débattement de 140 mm. et comporte des amortisseurs réglables à friction. La fourche à parallélogramme garantit une rigidité latérale parfaite. Les roulements d'axe sont en bronze imprégné d'huile. Pour l'emploi du sidecar, on peut monter des biellettes supérieures plus courtes et un ressort plus puissant.



Coupe longitudinale et transversale du moteur H.R.D. La transmission primaire se fait par chaîne intérieure avec tendeur automatique.

UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

vitesse. Elle vire admirablement et jamais avec elle on a la sensation de courir un danger quelconque. Aussi certains sportsmen réclamaient-ils une machine, qui tout en conservant les qualités exceptionnelles de la « Rapide », serait capable de vitesses encore plus élevées. C'est pour eux qu'a été créée l'Ombre Noire, la Black Shadow. Il est certain que quand on voit passer cette machine, on ne peut apercevoir qu'une ombre. Et du monde entier des demandes parviennent aux constructeurs.

La Black Shadow est la sœur jumelle de la « Rapide » série B et il nous suffira pour la présenter d'indiquer les quelques modifications apportées.

1° au moteur.

Bielles et culbuteurs sont entièrement polis.

Les pistons donnent un rapport volumétrique de 7,3 à 1. (des pistons permettant des rapports plus élevés peuvent être fournis). Les segments à pression élevée sont rodés.

On a poli les tubulures et elles sont étudiées pour freiner le moins possible la marche des gaz. Des rac-

cords spéciaux en bronze permettent de monter des carburateurs Amal d'un alésage de 28 mm. 2.

Les soupapes sont rappelées par 3 ressorts concentriques.

La magnéto est vérifiée au laboratoire.

Les organes de l'embrayage ont été allégés et leur inertie réduite facilite le passage des vitesses.

En première, avec une couronne arrière de 46 dents, le rapport est de 7,25 à 1.

Les ailettes sont polies et traitées par la galvanoplastie de manière à présenter une surface noire qui favorise les échanges thermiques. Le carter est émaillé noir.

2° à la machine - Les tambours de freins en fonte sont nervurés. Les garnitures sont en Ferodo MR 41.

Le câble de frein avant est un Bowdenex.

L'indicateur de vitesse, placé sur un support spécial qui permet la lecture à toutes les allures, a un cadran de 125 mm. gradué jusqu'à 150 miles par heure, va jusqu'à 250 kmh.

Nous espérons présenter dans un avenir prochain un essai de cette

merveille de la construction britannique, mais elle n'est encore sortie qu'à un petit nombre d'exemplaires (il n'y en a eu, au moment où nous écrivons ces lignes, que deux qui aient été importées en France). Et il est difficile de trouver une route qui permette de dépasser le 200 à l'heure, vitesse à portée de cette machine. Ce qui nous semble particulièrement remarquable c'est qu'en dépit de leur formidable vitesse, les Vincent H.R.D., même la Black Shadow sont des machines extrêmement souples, faciles à mettre en marche, aisées à conduire, nullement capricieuses, ne réclamant qu'un minimum de soin, utilisables en service courant et admirablement adaptées au grand tourisme.

Naturellement, elles sont pour nous Français appauvris, des machines de grand luxe. Mais il y a chez nous, comme dans le monde entier, des sportsmen qui sont disposés à faire un sacrifice pécuniaire important en échange de toutes les joies que peut procurer une machine vraiment exceptionnelle qui combine d'une manière harmonieuse les qualités de la moto de tourisme et celles du racer, souple comme l'une, rapide comme l'autre.

H.P. BORESTROKE

La télépathie elle est pratique au VOC F !

Juillet dernier, notre ami Philippe constatait que des rayons cassaient régulièrement sur la roue arrière de sa rapide série B. Changer des rayons ne semblait pas arranger les choses. Philippe avait même un stock de rayons venant de chez Patrick mais rien n'y faisait. Georges conseillait de porter l'examen sur la couronne où les rayons viennent s'ancrer... Bref, Philippe ressemblait à Georges Thill dans Werther « ...en vain, je m'interroge ! » lorsque, par le plus grand des hasards ou la plus forte transmission de pensée, Jean-Paul nous envoya ce document intéressantisime :



Nouveau! La roue cambodgienne à rayon, sans entretien. Charge utile: Bien plus que vous ne pourrez charger!

Alors ? N'est-ce pas tout simplement supranaturel ?

...Et non : À Vincent, rien d'impossible !!!

John a témoigné :

« J'avais 14 ans lorsque j'ai participé pour la première fois à une course. C'était en tant que passager de mon père sur son side-car 1000cc Vincent à Trent Park à Londres alors son partenaire habituel n'avait pas pu faire la course. »

Dans un vieux cuir de son père, le jeune John est devenu habile en tant que "singe" en se déplaçant autour de l'équipage mais son goût précoce de l'action a été retardé lorsque les officiels ont découvert son âge, et l'ont rapidement disqualifié pour être mineur!



Et voici l'occasion rêvée de faire un petit coucou à Michel !

Vous voyez ici son attelage, le H.M.S Charles de Gaulle en fin d'assemblage chez AMC, le célèbre bouclard de Daniel Meurine, alias Jivaro, près de Billom.



Réglage de la hauteur de cuve pour les Concentric Mk1 et les Monobloc.

Par Dany

Amal Concentric Mk1

Pour régler la hauteur du carburant dans la cuve, il faut de préférence avoir les recommandations du fabricant et ensuite mesurer la hauteur de carburant dans la cuve.

Pour les Mk1, Amal recommande de vérifier que lorsque que le sommet du flotteur se trouve à 2 mm en-dessous du plan de joint. Ce qui correspond à un niveau de carburant de 5 mm en-dessous du plan de joint, carbu en place.

La mesure, qui se fait avec un appui léger de telle façon que le pointeau soit juste posé sans force sur son siège, n'est pas des plus précises puisque le flotteur pivotant sur un axe latéral est donc +/- en biais

Ce réglage peut se faire soit en tordant la patte du flotteur (si elle est métallique, hein !) soit en modifiant la position du raccord/logement laiton où se loge le pointeau.

Vous avez de la chance => Il existe aussi des Mk1 avec un système de réglage, sans avoir à pousser l'insert



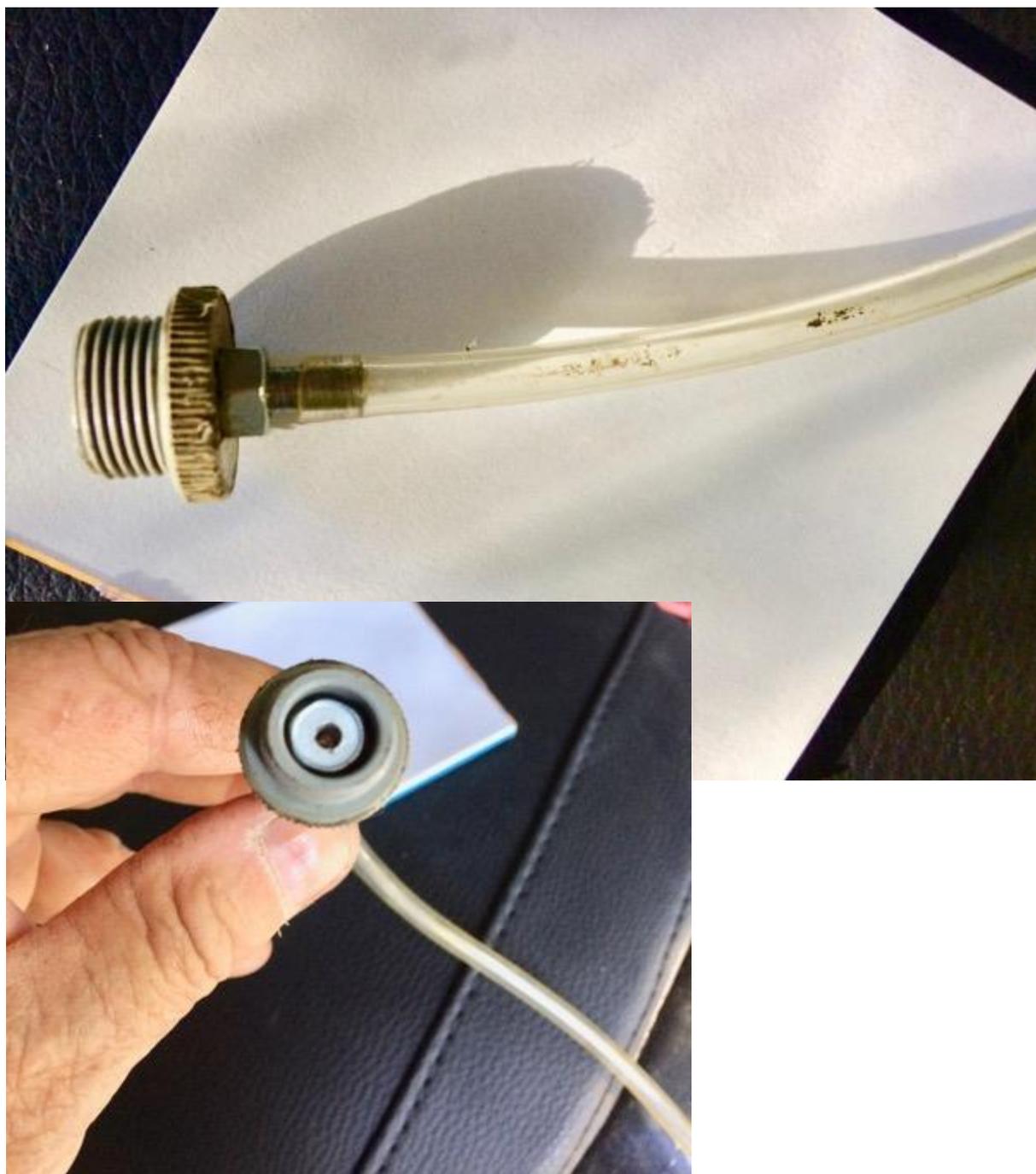
**C'est lui, le
raccord !**

Il est monté serré : il se baisse ou se remonte en tapant légèrement avec un chasse d'un diamètre adapté. La masse de 10 kg est à éviter...

Ne pas taper non plus sur le fond du logement car c'est juste là où se trouve le siège sur lequel vient s'appuyer le pointeau...

Une autre solution pour savoir où on est, est de fabriquer un raccord transparent.

Voir le LGE N°6 pour l'utilisation



Un écrou de vidange de cuve est récupéré sur un vieux carbu (je parie que vous en avez tous dans votre garage...).

Ensuite on perce un boulon de 5 mm par ex (il faut que la tête entre dans le creux de l'écrou de vidange pour assurer (avec un joint) l'étanchéité côté cuve. Un écrou placé à l'extérieur servira à comprimer l'ensemble pour éviter les fuites.

Plus qu'à mettre le petit tuyau transparent.

Puis, remplacer le bouchon de vidange du carburateur à contrôler par ce montage, ouvrir l'essence et c'est reparti pour la vérification de la hauteur de carburant dans la cuve.

Et ajuster si besoin.

Amal concentric Mk2

Idem Mk1.

Amal Monobloc

Là aussi, la fabrication d'un raccord transparent est quasi indispensable ! Je ne vous fais pas de photo, vous devez avoir compris !

Et le niveau à trouver est facile car Amal a mis un point sur le couvercle de cuve comme repère pour avoir la bonne hauteur d'essence.



Carbu
bien réglé ...



gazon
bien rasé !

À Toute vapeur !

La capacité d'émerveillement de certains membres de la SDF du VOC les élèves au rang de poètes !

Le Loup-Garreau, magazine qui ne manque pas de panache, a reçu le message fumant qui suit :



« Jos et Andy, le jeudi, sont venus régler "Reine Mathilde" qui a vu ses câbles de bougies changés, bougies neuves et dessus de cuves venus de chez Amal... donc ça ne fuit plus et cela va bien mieux... ce n'est pas encore parfait à régime bas mais elle n'est plus aussi riche... pas de fuite d'huile à noter si ce n'est le reniflard... » et Dominique ajoute (car c'est bien de lui qu'il s'agit) :

Je me demande parfois si la vapeur serait une solution : <https://youtu.be/tc7AXEDXPiM>

Et bien sûr, je vous invite à cliquer sur le lien ci-dessus !!!

Edmondo et Nero

Eddie Edmondo, qui dans le dernier Loup-Garreau nous livrait des échanges épistolaires entre la firme Vincent et notre Clément Garreau national, se lance dans le projet de reconstitution de la Nero de Marc Bellon :

Salut à tous les amis Français!

Comme je pense que certains d'entre vous le savent déjà, j'ai le rêve de construire une moto inspirée par la Street Nero de George Brown.

Mais, pour être sûr de ses bonnes qualités de conduite, je voudrais m'assurer que je respecte les mêmes dimensions que celles de l'originale.

À cet effet j'ai écrit à François Grosset qui avait restauré celle de Marc Bellon mais il n'a pas gardé les mesures, j'ai aussi la copie de *Classic bike* de septembre 2002 où la moto a été présentée, mais là-bas il n'y a pas de dimensions non plus.

Serait-il possible de me mettre en contact avec le nouveau propriétaire ou lui envoyer ce message ?

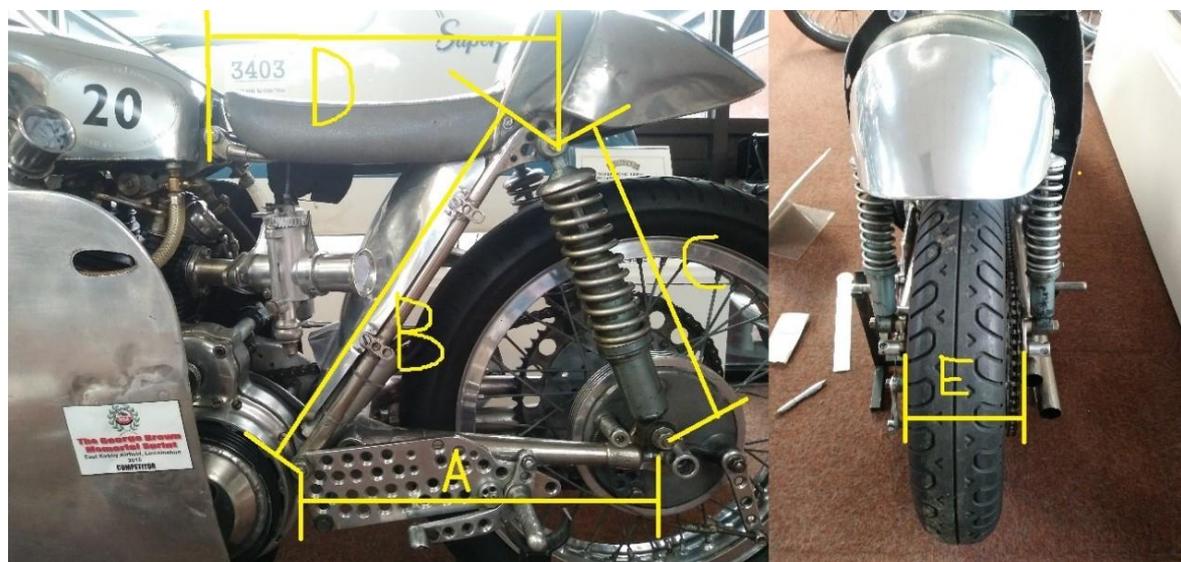
J'ai déjà une fourche arrière modifiée, mais avant de souder je voudrais être sûr des mesures !

Merci beaucoup !

Edmondo

Nero de Marc Bellon :

Longueur du bras oscillant	Pivot du bras oscillant à l'attache supérieure de la suspension	Longueur entre les fixations des amortisseurs.	Longueur entre la fixation supérieure de la suspension et l' UFM	Ecartement du bras oscillant à la fixation du moyeu .	Longueur de la fourche avant.
Mesure "A"	Mesure "B"	Mesure "C"	Mesure "D"	Mesure "E"	



Il est peu probable que vous ayez les coordonnées de l'acheteur de la machine de Marc. Anne France, sa fille, m'a dit qu'elle allait chercher mais, avec Marc, rien n'est jamais prévisible !

En revanche, si vous avez la moindre occasion de voir cette machine ou l'original de Georges Brown, surtout, ne manquez pas l'occasion de prendre les mesures qui s'imposent... et de les transmettre au Loup-Garreau pour Eddie !

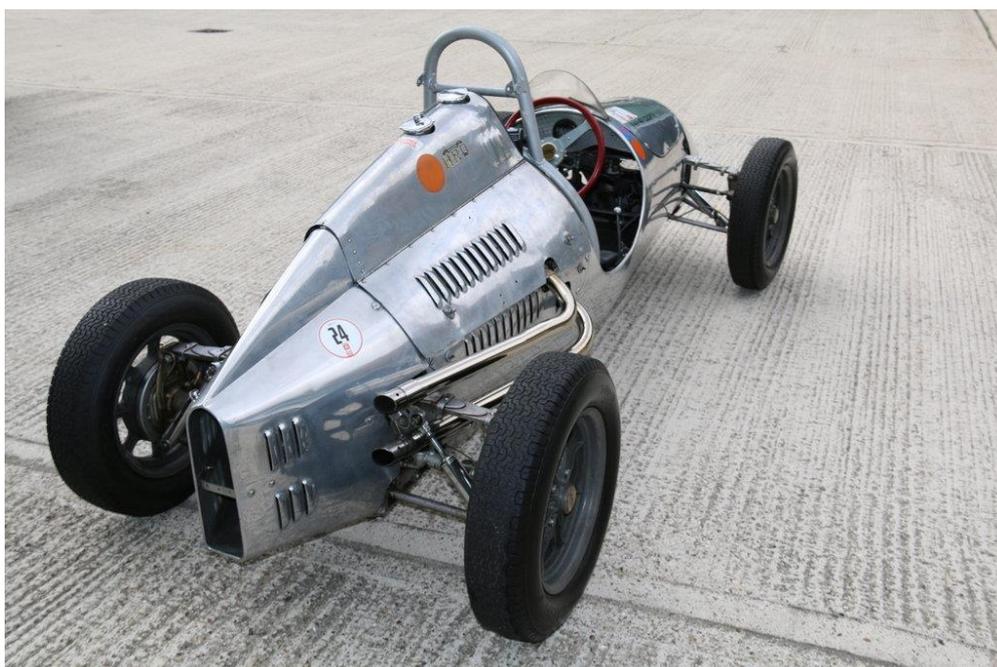
Les Fouilles curieuses de Stéphane

Pas plus tard qu'hier, nous recevons ce laconique message de Stéphane : Une nouvelle à partager ? Y'a des moments où on regrette d'être pauvre ! (Stéphane a toujours un côté spartiate). Ce qui était moins laconique, en revanche, c'est ce qui suit :

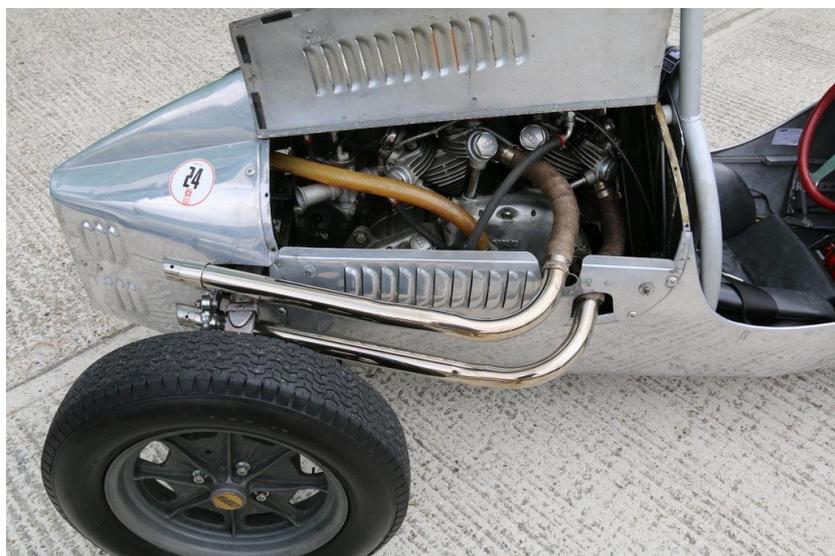
Je vends ma rarissime *Ex Cooper et Abecassis Vincent 998cc moteur V twin Cooper* (châssis Mk 4 allongé).



Cette voiture a été reconstruite par Cameron Engineering et prête pour les courses de côte (elle a couru à Bernina et Impney plusieurs fois) ou les réunions du Trophée Goodwood. Il y a joint un énorme fichier historique et chronologique.



Elle a son châssis d'origine et, tout aussi important, Un moteur prototype de white Lightning (numéro moteur conforme et carters gravés par Phil Irving !) Le moteur est décrit dans la bible Vincent « Something about Lightnings » par Trento et le dossier comporte également les documents originaux de sa construction.



La carrosserie est entièrement en aluminium et réputée originale. Une barre stabilisatrice a été ajoutée mais elle est aisément démontable pour retrouver l'aspect originel. Ainsi, il arbore actuellement une barre de roulage et des entretoises qui ont été conçues pour être facilement amovibles pour retrouver l'origine.

Cooper T-9 (Mk4) de 1948, châssis numéro CS-100 équipée d'un moteur Vincent « White Lightning » numéro F10AB/1A/700.



14 avril 1948 : H.R.D. livre le moteur numéro F10/AB/1A/700 comme un prototype de moteur « Black Lightning » à la maison *HW Motors* (propriété de George Abecassis). Ce moteur est monté dans le premier châssis rallongé Cooper MK4 par Phil Irving, John Cooper, George Abecassis et Alf Francis. Il s'agit donc de la première Cooper *twin* de compétition produite.

18 septembre 1948 : John Cooper pilote la voiture (numéro 48) lors de la première réunion de la Goodwood Race.

18 avril 1949 : George Abecassis pilote la voiture (numéro 52) à la rencontre de Pâques de Goodwood.

L'historique des courses suivantes est décrit avec, incluses, des lettres de John Cooper, George Abecassis, Alf Francis, Owen Maddock.



L'originalité et l'authenticité de la voiture sont argumentées par un historique exhaustif. La voiture est prête à prendre la piste... Une machine avec un tel pedigree et de telles capacités ne court pas les rues !



Demandes **sérieuses** de renseignements, toute visite bienvenue :

https://www.carandclassic.co.uk/car/C1258433?utm_source=car%20and%20classic%20newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=weekly%20digest

Christian suite N°3 et fin

Par Dominique Malcor

La suite de la saison ne fut pas mauvaise en soi mais surtout pas bonne non plus (oui, je sais, ça fait bizarre).

Après un autre serrage dans la courbe Dunlop de Magny Cours dû à un piston neuf, bien que je fusse allé roder la « spèque » par la route pour me rendre au circuit, il y eût une autre course sur le même circuit, un événement voiture et moto au week-end du 14 juillet (14, 15 et 16 juillet).

Ce serrage m'avait envoyé à environ 160 km/h dans le champ, truffé de grosses pierres, où je perdis une botte et mes gants et je gagnais le titre de « moto-cross man », donné par Didier Garnier et repris par notre Martiniquais.

Ici, à Magny Cours (le 34 est Alain Vial)



Donc me voici aux essais de « la Coupe des 4 saisons » que je fais seul, en 2 min 1 s 5 centième ce qui me classait en 6^{ème} position ex-aequo avec Patrick Pons et sa Kawasaki S1, nous étions les seuls en silencieux d'origine...

Première fois que ma mère voit une course.

Il y avait deux manches : la première Pons part en tête et je finis par doubler 5 pilotes au fond du circuit et le rattraper, en tête pendant 12 tours, record du tours en 1 min 58 s 5 centième... guêpe tout droit et 8^{ème} à la fin, seconde manche... Rebelote la seconde manche où je passe vraiment le plus vite le droite d'après tribunes et je fais la course avec une demi ligne droite d'avance...dernier tour... je freine à ce « droite » et le frein ne revient pas...tout droit... saut

du grillage... chute sur le casque... je veux repartir mais on m'en empêche... une clavicule et un traumatisme crânien...

Les ambulanciers, qui étaient à la buvette durant tout l'évènement (nous sommes le 16), me claquent le hayon sur la tête, essaient de transporter ensuite le brancard dans toute sorte de positions et dans l'ascenseur je décide de descendre et de quitter mes joyeux buveurs.

Un long week-end du 14 juillet à Nevers, c'est mort, personne, je n'aurais aucun soin... finalement les copains arrivent dont « le Grand » à moto Vincent et me disent que je finis 13^{ème}, puisque j'étais dans le tour du vainqueur...

Christian me rapatrie la moto et rassure tout le monde, il me ramène, prend soin de tout.

Ensuite nous passerons l'hiver avec le cadre Slater qu'il est allé chercher en Grande-Bretagne et aussi à bidouiller un cadre pour « grandes courbes » genre « Rickman » que nous allions faire rue de la Grande Truanderie près des Halles, chez un ami, comptable chez Balland...

Cet ami fabriquait en plus des enceintes psychédéliquies dans cet espace immense.

Puis Christian NOUS vendit la Vincent pour 350 francs (une Honda 750 Four devait valoir 11 700 francs). Ce « NOUS » représente un ami de lycée, très proche mais... Cette andouille la revendit sans me prévenir... imaginez la consternation.

Cette andouille la revendit sans me prévenir... imaginez la consternation.

Puis Christian quitta la métropole pour la Martinique, puis un troupeau de mouton au Venezuela en m'ayant proposé d'investir... puis encore en Irlande... je vous passe ses avatars dus à son imagination débordante et ses écarts face aux règlements divers.

Un jour il me rendit visite (je recevais pas mal de lettres de lui) à Valognes car il s'était associé dans un laboratoire fabriquant des produits amaigrissants... qu'il dut revendre en raison des nouvelles normes et réglementations...

Ce fut bizarre, il allait bien et je l'ai emmené à moto enduro à travers les « chasses » de mon magnifique Cotentin.

Puis une chute en sous-bois du Martiniquais que je ne voyais plus, me ramène à lui, et là il ne se souvient plus de rien, ni de moi, ni de ce qu'il fait ici et nous étions très loin de tout...



KTM 250 CC Lalay Replica avec laquelle je promenais mes invités

Grosse frayeur, mais peu à peu il est revenu à lui, et me rappelle que ses multiples accidents précédents y sont pour beaucoup...

Ce fut la dernière fois que je le vis, mais nous avons échangé des courriers (avec mon frère aussi) par la suite et il était toujours passionné de Vincent... lorsque j'ai acheté Lady Blue en 98 j'ai d'abord pensé à lui.

Toujours assez excessif malgré une nonchalance naturelle il me disait qu'il vivrait jusqu'à 107 ans, hélas il est parti bien avant...

C'était une personnalité rare et vraiment attachante... il ne passait pas inaperçu et je pense souvent à lui.

Des nouvelles de M. Québire

La rédaction du Loup-Garreau vient de recevoir une intéressante lettre de monsieur Québire, Marcel, notre ami domicilié à Dunkerque, au 40 de l'Avenue de la Mission Marchand :



Bonjour Messieurs,

J'ai l'honneur de vous présenter sur la photo jointe le prototype de la future renaissance de la René Gillet qui, tel le Phoenix, va inonder d'une lumière nouvelle la vague des « néo rétros ». L'idée du moteur revient à un spécialiste morbihannais qui, en froissant un calque de moteur René Gillet, a vu que les cylindres pouvaient se superposer et n'en former qu'un. Concevoir une partie cycle belle et originale ne fut qu'un jeu d'enfant pour lui et, comme moi, je pense que vous resterez pantois devant la beauté de cette réalisation !

Les contes de Mamy Green

Par Mamy Green

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 823 – Août 2017 – Victoria, Australie, section rapport.

Temps de chien ici. Il fait vachement froid ! Rigby est parti sur sa balade annuelle dans l'arrière-pays, à la recherche du soleil et de la bière.

Martyn P. est en route pour Darwin par la piste Oodnadatta. Des rumeurs disent qu'il est à la recherche des pièces tombées de la moto de Brian H. le mois dernier. Brian lui-même (qui n'en rate jamais une) a apparemment fait un film sur ses récents exploits et est en train d'essayer de le fourguer à Hollywood.

Quant à moi, je souhaiterais simplement être à Baume-les-Messieurs pour le Rallye Français, qui se déroule en ce moment pour la fête nationale. D C. me fait savoir qu'il n'y a aucun Australien cette année. Nom de Dieu, que se passe-t-il ??

Revenons à la scène locale, Jeffrey R. a acheté un gros tas de pièces des canadiens et est furieusement en train de remonter une réplique de Black Lightning.

John M. a acheté une série B White Shadow. Cette bête existe-t-elle ? Je ne sais pas mais une fois de plus, des raretés émergent. Apparemment en tout cas.

La Black Shadow de « « barbecue » » Bob est toujours (« barbecue » Bob ou « Barbecue Bob » ? – ndr.) à l'hôpital mais une amélioration est promise en temps voulu pour le rallye de Nouvelle-Zélande en Mars. Il faut espérer que Bob lui aussi puisse en être !

AJ J. en a assez des gros poissons en Tasmanie, il a embarqué toute la famille et déménage par ici. Je suis passé devant sa maison aujourd'hui, et il y avait un sacré grand container plein de belles choses. Bonne chance AJ, attention aux gens qui ne sont pas sincères.

Gary N. a craqué et acheté une délicieuse Egli de Franc T. D'où arrivent-elles toutes ?

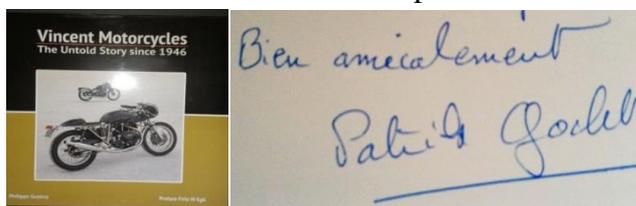
Il y a +/- une semaine, une belle surprise est arrivée par la poste, un exemplaire du livre de Philippe Guyony's, *Vincent Motorcycles, the untold story since 1946*. Mon exemplaire est dédié par Patrick Godet, dont le travail d'orfèvre figure dans le livre.

La personne qui a organisé ça, préfère rester anonyme (peut-être par crainte que tout un chacun réclame le même traitement) mais quel beau geste ! Ce Club est certainement composé d'un tas de belles personnes, et d'amis à travers le monde qui partagent la passion des Vincent.

Pour revenir au livre, si vous n'avez pas une copie, procurez-vous en une ! Les seuls autres livres qui ont bien rendu l'esprit des Vincent (à mon avis !) sont « Know thy Beast » et « Original Vincent Motorcycle », de beaux ouvrages, honneur à leurs auteurs. Malgré tout, ces deux livres ont été éclipsés par le travail de Philippe G.

Le livre souligne l'importance des machines spéciales, cependant n'importe quel enthousiaste Vincent serait incapable de le lâcher. Si la lecture de ce livre ne vous donne pas envie de sauter sur votre machine et de rouler, vous feriez mieux de contrôler votre pouls !!

Traduction :
Mamy Green



Manifestations à venir en 2020/2021

ATTENTION !

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

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.

 **20 FEVRIER 2021** : Assemblée générale du VOCF et dîner annuel à Lyon (Salon de motocyclettes, à Lyon aux mêmes dates). Informations à venir.

TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 19 H 30 : dîner entre membres, au Clairon, et selon les possibilités/disponibilités de chacun :

Le Clairon, 328 Rue de Belleville (Porte des Lilas), 75018 Paris / 01 43 64 66 84.

 **16 AU 18 JUILLET 2021** : 45^{ème} Rallye du VOCF à Bourbon l'Archambault. Contact : Dominique Malcor. 06 62 57 26 35.

Petites annonces

Les petites annonces des adhérents du VOCF sont diffusées durant trois numéros (sauf s'ils demandent à les retirer). Passé ce délai, ils devront redemander à diffuser leurs annonces.

Les adhérents au VOC international peuvent profiter des mêmes conditions que les adhérents du VOCF. La photo de leur carte d'adhérent peut leur être demandée pour vérifier cette appartenance.

Les non-adhérents peuvent faire passer une petite annonce sur le sujet des Vincent qui sera diffusée sur un numéro.

Ce règlement a été décidé par le Bureau et s'appliquera dès le LGE09.

- **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 - crrperso@yahoo.fr
- **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 Guirao** 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
Une version plus longue, **papier**, est en cours de préparation.



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

- **Antoine Guirao** cherche HRD Vincent 1000, complète, état de marche.

- **Antoine Guirao** vend à connaisseur une rare DUCATI Gentleman 450 monocylindre 1972 (moins de 50 fabriquées), bon état d'origine, moteur parfait état.



- **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** 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. Contact : alanandannie.wright@gmail.com

- **Catherine** souhaite acheter un ou (de préférence) deux mugs « Covid rallye ». Contact : crrperso@yahoo.fr

- **François Grosset** 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 60 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 Grosset** 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 pontricoul@gmail.com



Nouveaux membres

Bienvenue à :

Gaspard,

Le petit fils de Dany est né ce 11 septembre. Gaspard ne possède pas encore de Vincent mais Dany est bien décidé à parfaire l'éducation parentale qu'il va recevoir. Dès la sortie de la maternité : apprentissage de la mise en route d'un mono au kick, 2^{ème} année : Mise en route du *twin* avec recherche de la course longue. Enrichissement du vocabulaire : Papa, Maman, grand Tonton Philip.... Leçons de morale : Ce n'est pas bien de dire qu'une Vincent puisse guider etc. En attendant tout ça, le Loup-Garreau envoie des messages sur le petit nuage où il est perché pour souhaiter du bonheur à Gaspard et à toute sa famille.

Pas d'autre nouveau ce mois-ci mais ...



...nous pouvons signaler un reportage passionnant de **John Silberman**, région sud-ouest (nouveau membre du LGE07). Ce reportage, paru dans le LVM n°1069 du 13 août, traite de l'incroyable collection d'un Néo-Zélandais : Peter T., lequel descend d'un prince Maori, ce qui eut bouleversé Victor Segalen et Pierre Loti.

Et dans le LVM n°1071 du 3 septembre, John revient pour « couvrir » la vente de la collection Morbidelli par Bonhams... quelqu'un nous dirait que nous avons affaire à un grand reporter que nous ne serions pas plus étonnés !

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](https://www.facebook.com/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 :

Catherine Remillieux-Rast, Mammy Green, Didier Camp, Jacques Colomb, Eddie Edmondo,
Jean Paul Guyard, Paul Hamon, Dominique Malcor, Georges Remillieux, Stéphane Membre,
Jean Pirot, John Surtees, Dany Vincent.

*S'il y a des personnes oubliées, c'est bien involontaire et dans ce cas :
nos mille (Vincent) excuses !*