

# LE LOUP-GARREAU

09

*Électronique*



Pierre MAUBERT nous adresse une nouvelle interprétation de la Mallard et de la Black Shadow qu'il a commandé à l'artiste belge Gie Goyvaerts. Une magnifique aquarelle !  
(Voir page 10)

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.

Octobre 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 :

<b>Le mot du Président</b>	<b>3</b>
<b>Souvenirs</b>	<b>4</b>
<b>Encore un non-rallye !</b>	<b>6</b>
<b>Ça c'est de la constance !</b>	<b>9</b>
<b>Gie Coyvaerts</b>	<b>10</b>
<b>Poème de Rachel à Céleste</b>	<b>11</b>
<b>Carburant : La coupe au boisseau</b>	<b>12</b>
<b>Un couteau Vincent HRD !</b>	<b>13</b>
<b>Brèves du club</b>	<b>17</b>
<b>Le mystère de la René-Gillet enfin éclairci !</b>	<b>19</b>
<b>Manifestations à venir en 2020/2021</b>	<b>21</b>
<b>Petites annonces</b>	<b>21</b>
<b>Bonnes adresses</b>	<b>23</b>

## Le mot du Président

Chers amis sportifs,

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

En ce moment de reprise du Covid, restez prudents. À l'exception du salon de Rouen, la quasi-totalité des salons importants de cet automne sont annulés ou reportés.

C'est aussi une des raisons pour lesquelles le bureau a décidé de reporter l'Assemblée Générale à février (et le salon des 2 roues de Lyon), en espérant que ce problème sera réglé à cette date.

L'hiver arrivant, vous avez l'option bricolage au garage ou aussi envoi d'informations ou d'articles au LGE, lequel pourrait s'éteindre lentement faute de contenu. Donc, si vous appréciez de recevoir votre revue mensuelle, et que vous avez des photos, des aventures, des mésaventures, etc. ayant trait aux motos HRD Vincent faites les partager avec lecteurs du LGE.

Et vous verrez, c'est exactement ce qu'a fait notre ami Pierre Maubert !

Mais n'oubliez pas, au moindre rayon de soleil, roulez !

En attendant : bonne lecture !

Dany



**Bertrand Ville suit ce conseil, et entre deux averses, pose ici devant le magnifique château, essentiellement en briques, de Pierre de Bresse (71).**

## Souvenirs

*Par Alan Wright*

*Alan Wright l'homme qui renverse les motos de façon spectaculaire m'a raconté une partie de sa vie lors du dernier non-rallye avant la mésaventure d'Annie, puis de la sienne ensuite. Avant de commencer, le LGE tient à préciser qu'Annie va bien !*

“ En 1981, la brasserie Whitbreads où je travaille au département mécanique/entretien depuis une douzaine d'années m'a « proposé » de me licencier.

J'ai donc pris la prime de départ et aussitôt, j'ai ouvert un magasin de motos classiques près de Berkhamsted dans le Hertfordshire (UK) parce qu'à cette époque il n'y avait que deux trois spécialistes seulement qui vendaient ce type de motos pour en vivre.

Rapidement, un monsieur très comme il faut, Garth Vaughan, m'a appelé et demandé si je voulais bien lui acheter sa Vincent.

Je suis allé la voir et il avait réalisé une restauration complète et réellement magnifique !

Il voulait alors £2500 pour cette machine (rappelez-vous, nous sommes en 1981...) mais m'a dit aussi que si je la voulais pour moi, il me la laissait à £2000. Malheureusement, j'ai été obligé de lui répondre que j'avais besoin de tout mon argent pour mon business, pas pour m'acheter des jouets...



**1981. Alan devant son magasin : Camelot Classic Motorbikes**

J'ai donc pris la moto en dépôt-vente et elle n'était là que depuis une ou deux semaines quand j'ai reçu un message me disant que Garth avait eu une brutale et violente attaque cardiaque et qu'il était décédé. Son travail était de visiter des sociétés en difficulté et de les en sortir, généralement en licenciant des employés et/ou en vendant certaines parties du business, etc.

Mais c'était vraiment stressant pour lui et il trouvait son échappatoire dans la restauration de motos et de voitures. Il avait déjà fini une BSA Gold Star DBD 34, une Ariel Square Four, la Vincent et commençait une Jaguar Type E.

Après avoir appris cette mauvaise nouvelle, j'ai immédiatement proposé à sa veuve de lui rendre la moto. Mais, elle m'a proposé de la garder tant qu'elle était en sureté et assurée.

Peu de temps après, j'ai eu un autre appel d'un monsieur qui me dit qu'il avait vendu la Vincent pour rendre service à Madame Vaughan. Il m'a alors demandé s'il pouvait venir la chercher. Je lui ai dit ok, mais qu'auparavant j'allais appeler Madame Vaughan et qu'il devait ensuite apporter une lettre de sa part l'autorisant à emporter la moto.

C'est alors que pour avoir quelque moyen de vérifier, je lui ai demandé : « pourrais-je avoir votre nom s'il vous plait ? »

Il me répondit : « - oui, mon nom est Surtees,

- le même nom que John Surtees ?

- eh, oui je suis John Surtees et j'ai vendu la moto à un américain de Cincinnati » ;

J'ai quand même insisté pour la lettre et il est revenu plus tard avec un aide et une camionnette pour prendre la moto.

J'ai trouvé là, un homme très agréable, très accessible. Et une Vincent partie de Grande-Bretagne, mais, bon : huit ans plus tard j'en achetais une en Argentine !

Le point final : alors que la Vincent de Garth était dans mon magasin, j'ai eu une visite de Ron Kemp (qui fonda plus tard *Vin-Parts International*) ainsi que celle de Brian Harding, secrétaire du VOC à cette époque.

Ces deux personnages n'habitaient pas très loin de mon magasin et l'un et l'autre m'ont demandé de faire un essai de la moto.

Après l'essai, tous les deux m'ont dit avoir été très impressionnés car ils avaient trouvé la machine si silencieuse qu'ils en déduisaient que le montage avait été effectué très soigneusement avec de très faibles tolérances et qu'elle allait réclamer un rodage soigné.

J'ai demandé son opinion à John Surtees, mais... il n'avait pas eu le temps d'écouter la moto !“



**Une image bien connue de John Surtees en 1951 alors qu'il courrait sur Vincent Grey Flash**



**John Surtees dans les dernières années de sa vie.**

**Ndlr** : demandant à Alan d'où venait le nom Camelot, il me répond de la légende arthurienne, très en vogue en UK. Je lui explique alors que Camelot/camelote en France a une consonance moins glorieuse : Ah, me dit-il c'est pour ça que je n'ai jamais vendu une moto à un français !

## Encore un non-rallye !

*Par Jean Pirot*



**La plaque rallye dessinée par Michel Noé. La qualité se passe de commentaires...**

Au départ, il y avait le premier rallye organisé par les deux clubs réunis le VOC (qui s'appelle en fait Velocette Club de France) et le VOC (Qui s'appelle en fait Vincent Owners Club section de France).

Quelques rencontres au Clairon nous avaient permis de penser que nous co-organisions mais, ne nous y trompons pas, le boulot était plus que bien verrouillé par les copains de la Velocette !

La nouveauté, c'était que nous attendions une plus grande participation des Vincentistes que lors des précédents rallyes Velocette auxquels nous avions seulement le statut d'invités.



**Ralliement près du Neubourg.**

**Rassurez-vous, la flaque visible sous la motocyclette de Philippe n'est pas une flaque d'huile mais seulement les restes des pluies qui venaient de s'arrêter au petit matin.**

Et puis bien sûr, la pantomime pandémique est passée par là et, tandis que les slips sur la figure succédaient aux ausweiss, la possibilité de maintenir ce rallye allait en s'amincissant, ceci d'autant plus que les Anglais attendus pour un dernier rallye avant de quitter le Continent européen se trouvèrent confrontés au casse-tête des quatorzaines...



**Faut-il multiplier les cylindres par deux ou diviser les cylindres par deux ?  
le débat semble vif...**

Toujours est-il qu'après avoir été réduit en nombre de participants, le rallye avait été réduit en nombre de journées (deux, si je me souviens bien) puis à zéro participant et zéro journée. Du coup, les Vincentistes qui venaient du lointain est ou du profond sud se virent contraints à l'abandon.



**Durant la halte, les machines restent sur le tarmac pour ne pas tâcher le beau gazon vert de Normandie. Ami lecteur, trouveras-tu les trois Vincent cachées dans cette belle photo ?**

Et puis, au tout dernier moment, Hervé Sevenier proposa de maintenir quand même une journée de balade pour ne pas connaître la tristesse d'avoir tout prévu pour... rien. Le miracle s'accomplit donc mais, malheureusement, seulement pour les régionaux de l'étape...

**Arrivée au  
« Café de  
l'Espérance »  
...en fait, au  
domicile  
d'Hervé.  
La balade est  
terminée, le  
vélocidre va  
couler à flots  
notre seul  
regret sera  
les absents.**



Au final, ce fut une très belle balade sans pluie et pour ma part, j'ai accompli 360 km avec un seul flash de radar (de face) sans un raté avec ma glorieuse monture qui a accepté de démarrer au premier coup de kick à chaque fois (malgré une couronne de Velocettistes) !

Dans la mesure où, tout comme celui du Vincent Owners Club – Section de France, ce rallye est reporté en septembre 2021, je pense qu'il ne faudra surtout pas le manquer !

**Le visage tendu,  
le regard féroce,  
notre vaillant  
Raspoutine est  
concentré au plus  
haut niveau. Va-t-  
il nous faire le  
démarrage canon  
du siècle ?  
Que ne pas, après  
l'absorption de  
quelques  
hectolitres de  
Velocidre,  
Raspoutine va  
simplement  
essayer de ne pas  
se ramasser sur  
les gravillons !**



## Ça c'est de la constance !

Par François Grosset

### SPECIAL SPOT

## A MAN'S CHOICE "VINCENT"

The gleam off the big Vincent would put many new bikes to shame. It's glossy black Dunstall tank held five gallons. A man's mount, yet it's owner was not long gone from boyhood. Surely it must be the best looking motorcycle around today. That's what 18 year old Ken Horner reckons anyway. His beautiful Vincent Black Lightning is impressive by any standards.

Just why does a bloke spend all his time and money restoring a 20 year old motorcycle. "Because I wanted the best, something for other fellows to look at, and I felt it a challenge", said Ken. "I started on an A.J.S. but sold that when the opportunity came to get this Vincent motor, and the Norton frame. This I consider the ultimate". A courageous choice for a teenager who barely makes 8 stone in weight.

H.R.D. were first manufactured by H. R. Davies, who won two I.O.M. T.T.s. In 1928 P.C. Vincent bought the rights and trade mark and made a single cylinder spring frame machine. Australian engineer Phil Irvine joined the firm and designed a completely new twin cyl. Vincent H.R.D. Rapide, which went on sale in 1937. Later he produced a much improved Series 2 Rapide, 84 x 90, 995cc putting out 45 h.p. and capable of 110 m.p.h., weighing 446 lb. This was followed by the Black Shadow, 56 h.p. and the Black Lightning, which in varying degrees of tune was good for 180 m.p.h.

In 1948 the name Vincent H.R.D. was abbreviated to just Vincent, to avoid confusion with Harley Davidson which was referred to as H.D. in the U.S.A. Later demand for the bigger machines fell away and production ceased, but Vincents refused to die. Many motors were still in stock, and the Vincent Owners' Club organized the production of spare parts. Complete motorcycles are now available in England, in small supply and generally in Norton frames. It is doubtful if any are comparable to this one of Ken Horner's.

"The motor was good mechanically", said Ken, "but I dismantled it completely for polishing". The frame was lengthened to take the big engine. He fabricated an alloy oil tank which sits neatly between the rear down tubes. 19" alloy rim blanks were drilled and laced up with bright chrome spokes, each one individually buffed. This was Ken's first effort at wheel building. Norton forks, John Tickle front brake, the Vincent box and clutch are retained.

A cut down B.S.A. seat and hydraulic damper are fitted. Ken has made up two exhaust systems, a straight through, and one with reverse cone (ha ha) silencers. Chrome work is not overdone, there is a tasteful amount of glossy black enamel also, but Ken says he

kept a count and over 1000 parts were sent to the platers. He spent 14 months building it and reckons it cost \$1600 if welding and other work had to be paid for.

A ride on the Vincent was not forced upon me, more the opposite. "Nobody else has ridden it, its not run in yet. I haven't had a good long run myself" remarked Ken. The long kick starter crank gives tremendous leverage, but when downward slopes are available he prefers a run and bump. He lit it up and rode the brute back to me.

The cacophony emitted from the twin exhausts would never do for today's manufacturers. It thought the ground trembled but it must have been my knees. The raucous note caused me to imagine the thing was

jumping in the frame, and I expected to grasp 3 inch diameter grips on the clip-ons as I swung into the saddle.

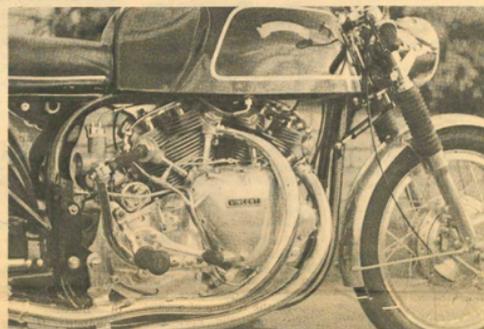
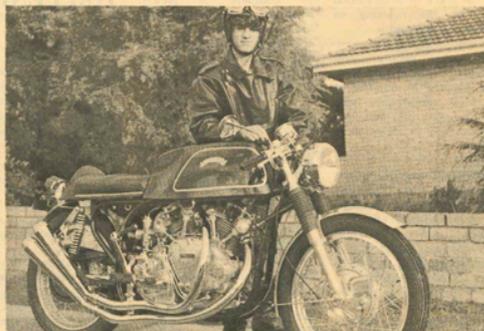
My chest was almost caressing the tank top as I peered up the wet road into the Sunday afternoon traffic and wished we had postponed this for a later date. Then things took a turn for the better. It was comfortable to sit on, fed a little gas, no vibration hardly at all. As the revs died I engaged first, or did I? Some clutch was let go to find out. Yes it was in. I tried it again and was surprised at the ease of engagement.

The Vincent took off at low revs, smoothly, surely, better than most modern machines, it pulled from almost nothing. I ran it up to 30 in first, on hitting second

it fairly surged though the throttle was only a small part open. Power was similar to the latest super bikes. I was surprised at the way this was delivered, so smoothly with lack of expected vibration.

Ken says it smooths out even more at 80. It was pleasant to ride in spite of road conditions. Gear box seemed ok. This was not only a show piece but a comfortable excitement machine, well balanced with precise steering. Reluctantly I rode back where Ken was waiting with his finger nails visibly shorter.

I would have liked a longer ride, it was better than I had expected. Now I shall envy Ken the times he spends on his Lightning, making the mile posts look like a picket fence. Norm Lindsay.



François Grosset vient de fournir un démarreur à l'australien Ken Horner lequel se demandait si le démarreur allait entraîner le moteur de sa Norvin (comp. 10 :1). Moto qu'il améliore depuis... 50 ans.

Ken Horner est surtout bien connu pour ses Irving Vincent Ultra rapides. Dans un prochain numéro, le LGE vous contera la saga extraordinaire de son implication et de ses résultats incroyables avec ses Vincent.



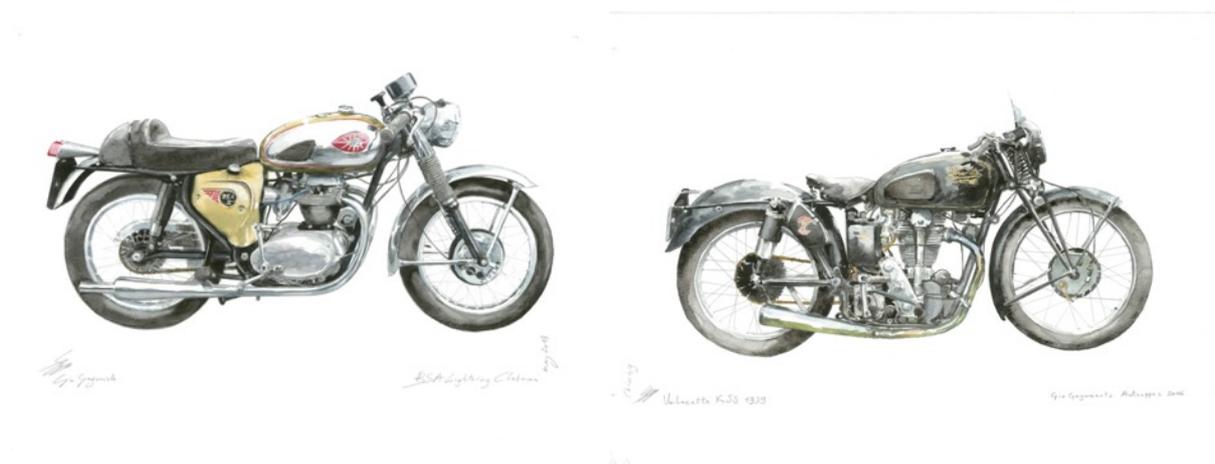
## Gie Coyvaerts

*Par Dany Vincent et Pierre Maubert*

C'est l'artiste belge à l'origine de l'aquarelle de la couverture.  
L'original est chez Pierre, le format est de 52 x 37 cm

Petite précision que m'adresse Pierre : « Pour info il a réalisé la peinture Vincent et de la Mallard à partir des photos de ma Vincent. Je n'avais pas de Mallard chez moi alors ne me demande pas comment il a fait pour la peindre ! Hi hi hi »

Ayant demandé plus d'infos au cas où certains seraient intéressés, voici le mail de Gie qui nous a autorisé à reproduire deux de ses aquarelles : [gie.goyvaerts@hotmail.be](mailto:gie.goyvaerts@hotmail.be)



C'est d'un réalisme incroyable, mais dans le cas de l'aquarelle de la couverture, Gie sait aussi sortir du genre.

Gie explique : le plus grand format de papier aquarelle est 50 sur 70 cm, personnellement je préfère un format 40 sur 55 cm ; à partir de 60 sur 80 cm, il vaut mieux passer à la peinture à l'huile sur toile – je viens de faire une peinture d'une BSA sur toile mesurant 100 sur 150 cm – dont je n'ai pas de photo pour le moment (la peinture est en France et je suis encore confiné en Belgique) – *NDLR : échanges du printemps dernier.*

Je fais toujours un dessin au crayon sur base d'une ou plusieurs photos (il faut souvent des photos de détails).

Si vous avez besoin de plus d'informations, veuillez me le signaler.

*Bravo l'artiste et merci à Pierre de nous avoir fait partager sa passion!*

## Poème de Rachel à Céleste

Comme on dit « La Pompadour »  
 On dit « La Vincent »  
 Comme elle, tu es une favorite qui mérite ses titres de noblesse  
 Comme elle, une courtisane pleine d'intelligence et de charmes.

Ton esthétisme suscite l'absolu  
 Ta mécanique l'admiration des connaisseurs  
 Tu évoques pureté et puissance  
 Tu es de tout temps telle une déesse du vent.

Merci pour la magie que tu fais naître  
 Pour la puissance que tu dégages  
 Pour ton harmonie déclinée à l'infini.

À nous deux encore bien des aventures !



## Carburantion : La coupe au boisseau

*Par Dany*

On poursuit notre examen de la carburantion et donc des carburateurs et de leur réglage.

La coupe au boisseau est importante surtout à l'ouverture des gaz, en favorisant un bon mélange entre air et gouttelettes de carburant : une bonne nébulisation, quoi !

Trop fermée, le carburateur semble manquer d'essence, l'accélération est laborieuse avec des à-coups.

Trop ouvert et la carburantion paraît trop riche, là aussi une accélération laborieuse avec des ratés, des fumées d'échappement noires, etc.

La coupe au boisseau est essentiellement dictée par la configuration du moteur, les caractéristiques des arbres à came, de la culasse en général (taille et nombre des soupapes, taux de compression, etc.).

Les moteurs placides ont une coupe au boisseau faible et les moteurs de compétition une coupe de forte valeur.

Pour les Vincent standard (on ne parle pas des avions de chasse à base de moteur Vincent ici) la bonne valeur est en général une coupe de **3,5**, quel que soit le type de carburateur.

Amal fournit des boisseaux différents souvent 3 et 4, mais rarement, voire selon les modèles pas de 3,5. Il reste les vieux stocks, mais des vieux boisseaux risquent de vous emmener à un bricolage comme celui évoqué dans le LGE N°04...

Il y a une autre solution bien plus simple. C'est encore un truc que m'a enseigné François Grosset.

Quelle est la signification du chiffre frappé sur le boisseau ?

Il s'agit en fait de l'ouverture en 1/16 de pouce que fait la coupe avec l'horizontale.

Une coupe de 3 correspond donc à  $3/16$  de pouce soit  $(3 \times 2,54)/16 = 4,76$  mm

Vous gérez mieux les mm ? Comme c'est curieux !!! Alors voilà la correspondance :

Coupe	mm
3	4,76
3,5	5,56
4	6,35



Si le boisseau n'est pas neuf, commencer déjà par vérifier cette coupe. Elle est souvent frappée sur le corps du boisseau, mais tout au long de sa vie, le boisseau a pu voir passer des gonfleurs (à bloc) pas toujours inspirés...

Donc si on veut un 3,5 de coupe, et qu'on ne dispose que d'un 3, il suffit de limer avec un outil fin (pas à la meuleuse, il faut être plus délicat...) pour arriver à une ouverture de 5,56 mm, enfin approximativement... Et si on a deux carbus, tâcher d'obtenir des coupes aussi proches que possible. Ensuite, ébarber avec soin et délicatesse les bords pour que ça ne coince pas dans le carbu et c'est reparti !

## Un couteau Vincent HRD !

*Par Dany et Pierre*

La famille de notre ami vincentiste Pierre MAUBERT est installée à Thiers et s'est spécialisée dans l'usinage, et notamment à destination de la coutellerie, Thiers oblige !

Depuis assez longtemps, Pierre avait un projet qu'il vient de concrétiser et dont il souhaite faire bénéficier le seul VOCF. Son projet était de réaliser un couteau exceptionnel : un couteau Vincent, plutôt un couteau de collection d'ailleurs. Tant qu'à faire du spécial, autant faire du beau, et du Thiers !

Pour mieux faire connaître cette industrie thiernoise du couteau, voici un lien qui en montre son ampleur et sa rigueur (tout doit provenir de moins de 25 km de Thiers, sauf impossibilité (bois exotiques par ex.) : <https://lethiers.fr/>

Ce couteau existera sous deux versions, l'une à lame Inox 14C28 et l'autre à lame damassée, encore plus exclusif !



La forme du Thiers est figée depuis longtemps, mais les décors peuvent être différents selon les goûts.

Ici, le choix s'est porté sur le noir (manche en ébène) et l'acier pour rappeler les couleurs Vincent.

**La photo ci-contre  
montre la version  
acier inoxydable**

Mais aussi d'autres particularités uniques comme :

- le marquage Vincent en gravure laser profonde,
- le logo HRD de chaque côté du manche, également laser profond,
- le verrou de cran d'arrêt sur le dessus du manche qui évoque les ailettes des cylindres.

Et enfin, ce qu'on ne retrouve jamais sur un Thiers : une double platine laiton entre manche en bois et platine acier de protection de la lame en position fermée. Cette platine laiton est là pour rappeler les filets or sur le réservoir Vincent.

Donc, les mêmes codes couleurs noir, acier, or et les marquages Vincent HRD.

Ces couteaux sont des objets artisanaux et ne sont en rien comparables aux couteaux à bas prix, que l'on peut trouver sur les foires, les marchés ou en grandes surfaces. Tout est ajusté pour qu'il n'y ait aucun jeu, la lame est en acier Inoxydable 14C28 Sandvik, la meilleure qualité possible actuellement.

Elle reçoit une émouture (meulage à l'eau) très fine et un traitement thermique optimal lui offrant une dureté Rockwell de 57-58 HRC. Tout ceci lui donne un tranchant rasoir très facile à réaffûter. Pour info : un Thiers « standard » coûte déjà 180/200 euros en moyenne. Le couteau pèse 88 grammes, mesure 11cm plié et 20 cm ouvert.

Au niveau de la technique proprement dite, voici un petit survol...

Le Thiers® par Chambriard  
Série limitée Motoclub VINCENT France  
Vue en pièces détachées et Nomenclature

Mitre  
estampée  
soudée par  
points



Palette en Inox Z40C13 usinée trempée 55HRC

Coté bois d'ébène détourné centre d'usinage (+ 2 mm) par rapport à la cote de la platine.

Entretoise en laiton 8/10 mm découpe fil.

Platine Inox 316L. Percé, découpé laser.

Lame acier inox 14C28. Découpe laser, émouture, marquage, traitement thermique=> dureté 58 HRC.

6 vis Inox

Insert inox gravure laser profond HRD



L'usinage de la palette nécessite une précision extrême (de l'ordre du centième) pour assurer un fonctionnement parfait. Cet usinage est une spécialité des Ets Maubert Usinage.

En haut : l'ébauche en découpe laser, en bas : la même pièce usinée.

L'un des « savoir-faire » réside dans la grande précision donnée à l'angle à l'extrême gauche pour assurer un blocage sans jeu.



Une autre vue d'une partie des éléments constitutifs. Les formes en V sont les mitres, d'abord forgées, puis découpées en deux parties avant d'être soudées sur leurs platines respectives. Elles seront polies lors de la finition.



**Enfin, une vue du couteau à lame Damas. Chaque lame sera légèrement différente d'un couteau à l'autre au niveau du dessin du Damas.**

À la demande de la Coutellerie Chambriard - <https://www.coutellerie-chambriard.com/> -, ces couteaux ne seront disponibles que **sur souscription** et uniquement pour un **envoi en France**. Pour des raisons de simplification, il n'y aura qu'une seule taille. Les couteaux seront livrés dans un étui cuir de protection. L'étui de ceinture est une **option non obligatoire**.

Il n'y aura **qu'une seule fabrication** et tous les couteaux seront **numérotés** en gravure laser profonde (exemple : N°1/100, mais cela peut être N°1/56 si le nombre total commandé est de 56) sur la partie arrière supérieure du ressort.

La souscription est maintenue jusqu'au **31 MARS 2021**.

Il est possible de commander plusieurs couteaux par personne.

La réservation se fera par chèque uniquement (à l'ordre du VOCF), à adresser avant le 31 mars 2021 à Catherine :

Catherine Remillieux-Rast, 23 Rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine.

Le chèque ne sera **encaissé** que lors de la commande totale soit **début avril 2021**.

Si vous souhaitez commander, merci de copier ce tableau, de le compléter, de l'imprimer et l'envoyer avec le chèque de commande.

Nom, prénom, adresse :					
		Adhérents	NON adhérents	Quantité	Total
Couteau VINCENT HRD	Ébène + Acier inoxydable 14C28	220 €	250 €		
Couteau VINCENT HRD	Ébène + Damas	470 €	500 €		
Étui de ceinture		20 €	25 €		
<b>Total commande couteaux</b>					

En cas d'envoi, prévoir **en plus** les prix de 'port+ emballage + assurance' suivants

<b>Port + emballage+ assurance</b>	<b>Livraison rallye</b>	0 €	
	Jusqu'à 500 €	13,10 €	
	500 à 1000 €	19,10 €	
	1000 à 2000€	27,10 €	
	2000 à 5000 €	57,20 €	
<b>Total général (commande couteaux ci-dessus + port/emballage/assurance)</b>			

L'assurance pour l'expédition est OBLIGATOIRE, les couteaux étant numérotés, il n'y aura aucun remplacement.

Le club se réserve le droit de refuser des commandes qui ne seraient pas conformes à ces tableaux.



Le délai de réalisation est de 2 à 3 mois. Les couteaux seront prêts pour le rallye où ils seront distribués pour ceux qui souhaiteraient **éviter les frais d'expédition**.

Pour toutes questions ? => Dany 0607859333

## Brèves du club

- Procurez-vous sans faute le LVM N°326 octobre 2020, notre ex-président Serge Vollard alias Raspoutine, roi des circuits, fait l'objet d'un article détaillé sur sa longue carrière motocycliste, carrière qui n'est pas finie, croyez-le bien !
- Rallye 2021. Notre flying ex-président, Dominique s'affaire déjà à la préparation de ce rallye.  
Pour une visite par le club Vincent, il a obtenu l'accord exceptionnel du patron des ateliers de restauration automobile « Concept et Restauration » à Orval près de St Amand-Montrond (18), où s'affairent une vingtaine de personnes qualifiées.  
Dans cette entreprise, on trouve tous les corps de métiers liés à cette activité : carrosserie, motorisation, et même menuiserie pour les plus anciennes autos, lesquelles sont un peu la spécialité de la maison.



La visite ne peut se faire que pendant l'ouverture des ateliers soit le **samedi matin**.  
Le rallye sera donc organisé du vendredi 16 juillet au soir au dimanche 18 midi où le traditionnel barbecue clôturera ce WE.

- Alan Wright tient à remercier François Grosset pour lui avoir trouvé et envoyé gratuitement un exemplaire du 'Café Racer, Garage Edition', comme celui qui figurait le dernier mois dans le LGE.
- La revue de presse de Dom II :  
Il nous conseille la lecture du dernier « Moto Heroes », N°34.  
On y trouve un article sur la "Black Shadow" écrit par Jean-Louis Basset qui m'avait téléphoné, envoyé par Franck Stephan (le dessinateur).  
On y voit d'ailleurs la dernière aquarelle réalisée d'après les photos qu'il a faites de "Reine Mathilde" lors de l'hommage à Patrick.

Un article sur Florent Pagny et donc sur les Vincent, il y parle de Brad Pitt.

Je ne sais pourquoi j'ai aussi reçu le N° 25 où on trouve des articles sur Dédé (André Chardin du Triton), Marco Raymondin.



Sur Café Racer, il y a l'ancien numéro Hors-Série sur le Café Racer Festival 2019 (Hors-Série 2019-2020) où une belle part est consacrée à nos motos préférées.

- François Grosset confirme grâce à une des toutes premières photos d'usine que les premières Black Shadow (1948, encore en série B et dont notre flying ex-président possède un exemplaire), avaient bien une casserole en alu comme fond de compteur.

C'est bien dans les vieux pots, etc...



**Le fond de compteur 5 pouces provenait d'une Jaguar XK120**

## Le mystère de la René-Gillet enfin éclairci !

*Par Jean Pirot*

Sans doute vous souvenez-vous de la lettre de monsieur Québire parue dans le numéro 8 du Loup-Garreau. Et bien, monsieur Québire nous apprend qu'il a reçu une missive de monsieur John Silberman.

Ce monsieur charmant (c'est monsieur Québire qui parle ici) m'a adressée une lettre fort courtoise me disant qu'il avait lu (avec un grand intérêt) mon commentaire sur le dernier prototype de René Gillet. Vous n'êtes pas sans savoir, me confiait-il, qu'au nom de l'Entente Cordiale, la célèbre maison de Montrouge a fait appel à monsieur Richard KETTLE pour la réalisation de ce prototype et que monsieur Kettle le déguisa habilement en Vincent pour détromper les paparazzi de la presse motocycliste.

C'est ainsi que certains heureux élus ont pu admirer cette machine en avril 2018 au salon de Stafford où elle était exposée au stand du Vincent Owners Club (un petit club concurrent du RGOC\*).

Monsieur Silberman m'a adressé deux photos de cette « Bête » qui fut également présentée dans le numéro 977 de la revue LVM. Son esthétique ne fait peut-être pas l'unanimité mais, néanmoins, ainsi que le dit avec humour monsieur Silberman, elle témoigne néanmoins de la largesse d'esprit de nos amis du Royaume (plus tellement) Uni.

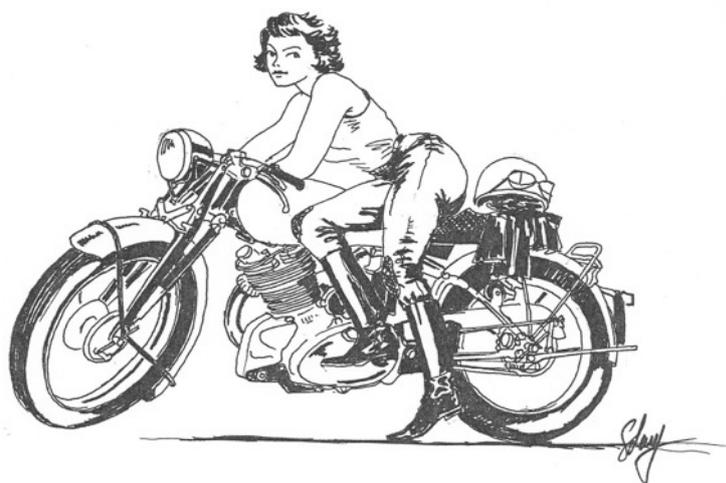


### **Une vue qui nous permet d'admirer le carburateur et la magnéto**

On aime ou on n'aime pas mais il faut bien reconnaître que - à y regarder de très près - cette réalisation a probablement demandé quelques centaines d'heures d'un travail soigneux.



**Une autre vue prise au Salon de Stafford en avril 2018. Certaine mauvaise langue que je ne nommerai pas m'a révélé que l'entreprise René Gillet était, parallèlement à cette réalisation entrain de signer un important contrat avec la maison John Deere.**



**Mademoiselle Gillet pose devant un premier prototype de la machine évoquée dans cet article. La ligne de la motocyclette est un peu lourde et gagnera beaucoup au cours de son évolution. Toutefois, il semblerait que les élégantes et gracieuses courbes de mademoiselle Gillet ne soient pas étrangères au dessin du cintre d'échappement retenu... (photo : Stanislas Baudry).**

Monsieur Québire et la rédaction du Loup-Garreau remercient vivement cet apport de John qui ne manquera pas de susciter quelques joyeuses polémiques lors des prochaines rencontres Vincent !

\*RGOC = René Gillet Owners Club

## Manifestations à venir en 2020/2021

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

**NOVEMBRE 6/7/8** : Salon Epoqu'auto (Eurexpo – Lyon) **Annulé**

**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 du 2 roues, à Lyon 18/19/20/21 février). 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<sup>ème</sup> Rallye du VOCF à Bourbon l'Archambault. Contact : Dominique Malcor. 06 62 57 26 35. [ATELIERMALCOR@aol.com](mailto:ATELIERMALCOR@aol.com)

## 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 seul 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](mailto:crrperso@yahoo.fr)
- **Alain Grare** voudrait une photo qui a été prise lors du « non 44<sup>ème</sup> 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](mailto:pirot.jean@orange.fr)
- **Bertrand Ville** recherche une magnéto bon état de marche pour sa Comet car il tient à conserver sa moto en état d'origine autant que possible.  
Ce n'est pas la peine de lui en proposer une foutue : la sienne lui suffit !  
[ville.bertrand@free.fr](mailto:ville.bertrand@free.fr) ou 06 86 12 17 29

- **Roger Munch** (membre VOCF) propose des ceintures en cuir « marquage HRD Vincent » de grande qualité. Toutes informations sont sur le LGE 01  
Contact : [roger.munch68@gmail.com](mailto:roger.munch68@gmail.com)
- **Catherine** souhaite acheter une ou deux (de préférence) deux mugs « Covid rallye ».  
Contact : [crperso@yahoo.fr](mailto:crperso@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](mailto: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](mailto:pontricoul@gmail.com)



## Bonnes adresses

- Godet Motorcycles** : Le Houlme, 76770 Malaunay, [www.godet-motorcycles.fr](http://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](http://www.alton-france.com). Alternateur, démarreurs pour moto anglaises.
  
- Restom** : 20 Rue du Premier Mai, 71500 Louhans, [www.restom.net](http://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](http://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](mailto:pontricoul@gmail.com)
  
- Le Clairon** : 328 rue de Belleville, 75018 Paris / Facebook : [leclairon.free.fr](http://leclairon.free.fr)  
 Bar ambiance moto rétro : le repère du club VOCF et de bien d'autres...
  
- Tracy Tools** : [www.tracytools.com](http://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](http://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 :

Stan Baudry, François Grosset, Paul Hamon, Dominique Malcor, Pierre Maubert, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, John Silberman, Rachel Theureaud, Dany Vincent, Alan Wright.

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