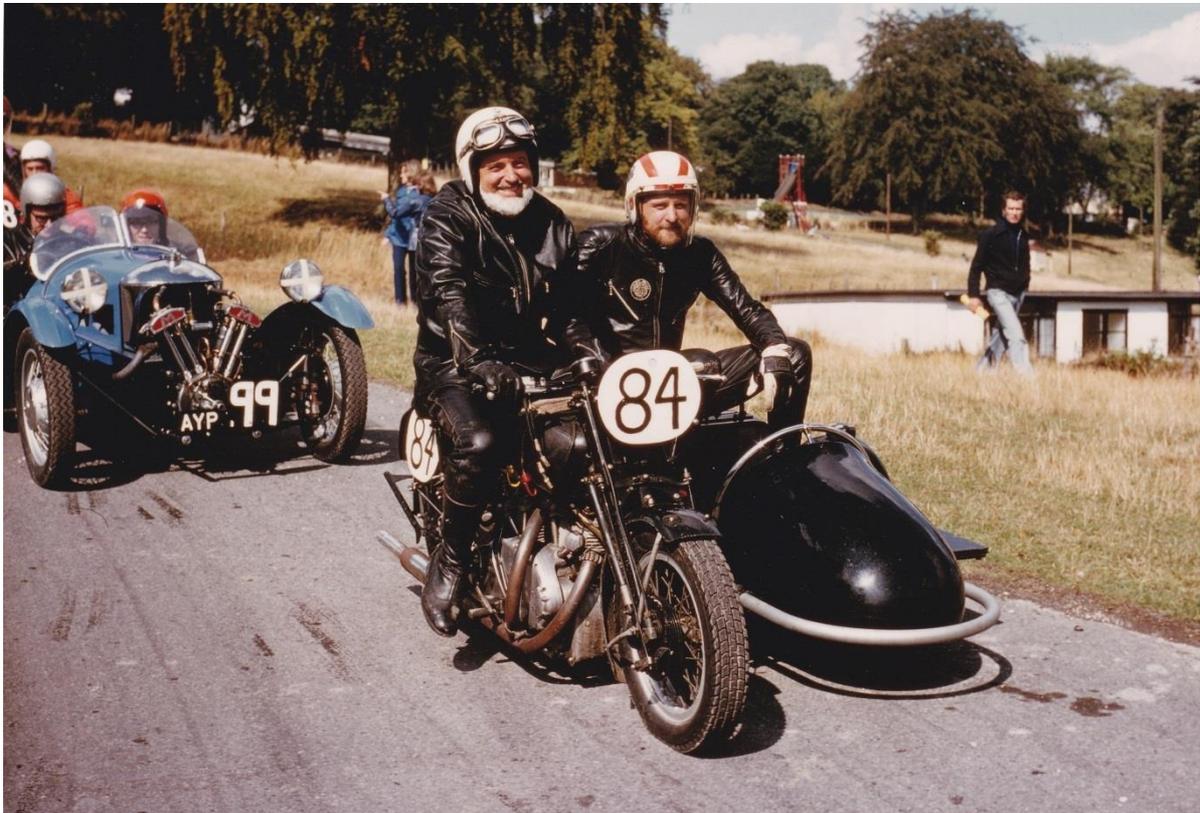


LE LOUP-GARREAU

10

Électronique



Bill Hancock pose ici à Cadwell Park il y a quelques décennies...

**...aujourd'hui, la rivalité tricycle/side est en passe d'occuper la scène du VOCF
...à suivre !**

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.

Novembre 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.

Attention ! Le Loup-Garreau électronique paraît le 25 de chaque mois. Si vous ne le recevez pas, contactez-nous à l'adresse : pirot.jean@orange.fr

Sommaire :

Le mot du Président	3
La mystérieuse affaire des B Black Shadow « françaises »	4
Au temps des Amours... suite et fin ?	7
Moto-Revue n°934 du 7 janvier 1949	9
Une anecdote sur Clément Garreau	11
Un loup dans le loup ou : Il y a parfois loin de la coupe au boisseau.	13
Bricolage carburateurs (suite)	14
F10 AB/1/244 à Levallois-Perret	16
Les contes de Mamy Green	20
Formulaire d'adhésion 2021	21
Manifestations à venir en 2020/2021	22
Petites annonces	22
Bonnes adresses	23
Nouveaux membres	24



Le mot du Président

Chers amis sportifs,

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

Dans mon édito du N°07, je soulignais l'importance de bien répondre aux enquêtes FFVE ou FIVA.

La FFVE a justement fait passer des informations : notre « petit » monde représenterait **en France** 200 000 amateurs pour un chiffre d'affaires de 7 milliards d'euros. Ce qui me paraît logique au vu des clients Restom que j'avais il y a quelques années.

C'est sans doute ce point qui nous aidera à prévoir d'utiliser longtemps encore nos chers engins.

Adhésion

Ce LGE comporte le bulletin d'adhésion pour 2021. Nous vous remercions de votre soutien. Il y a des frais incompressibles : assurances, adhésion FFVE, un minimum d'envoi postaux, le besoin de combler d'éventuelles pertes au rallye (maintenir le prix de la participation à un niveau aussi faible est souvent une gageure, surtout quand on compare à ce qui se fait ailleurs...). Et puis, nous avons des projets, comme le site Internet qui devrait voir le jour très prochainement.

École du Vincentisme

Vu le nombre élevé d'enfants qui naissent dans notre petit monde (voir plus loin), il m'a semblé utile de prévoir une école spécifique. Ceci pour s'assurer que dès le plus jeune âge ces bambins prennent les bonnes orientations. Compte tenu des restrictions de circulation, je ne peux pas me déplacer mais assurerai un enseignement à distance basé sur :

Premiers âges

- Reconnaître une moto anglaise d'un véhicule motorisé à deux roues.
- Parmi les anglaises savoir distinguer l'aristocratie : les Vincent.
- Découvrir pourquoi le sélecteur de vitesse à droite est du côté naturel.

À partir de 1 an (pour les plus précoces) :

- Trouver le kick et appréhender la compression, la course courte et la longue.

À partir de 3 ans :

- Premiers essais de démarrage (sans bougie quand même) sur Comet.

Le programme ne vous paraît pas assez ou trop ambitieux, merci d'envoyer vos suggestions à : leloupgarreau@gmail.com

Préparez bien vos motos, il y a de la sortie programmée pour l'année prochaine !

Dany

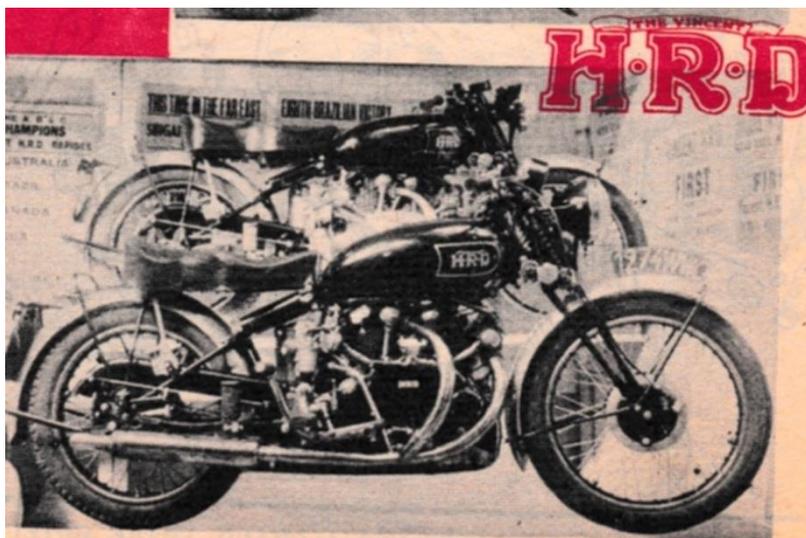
La mystérieuse affaire des B Black Shadow « françaises »

Par Dominique Malcor

La rédaction du Loup-Garreau vient de recevoir le passionnant rapport d'une enquête menée par notre ami Dominique Malcor, enquête qui porte sur les caractéristiques des Black Shadow série « B » importées par Clément Garreau. Nous invitons donc le lecteur à se servir un bon ouisqui avec deux comprimés d'aspirine, et à se cramponner... car il va y avoir des remous !

Les propos de Dominique sont imprimés en noir, les remarques du Loup-Garreau en bleu.

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



L'apparition d'une Black-Shadow dans Moto-Revue du 22 octobre 1948, il s'agit d'une réclame pour Clément Garreau. Malgré la faible qualité de l'image, on reconnaît sans conteste un carter lisse de 2^{ème} série.

Pour vous éviter des fouilles curieuses dans votre bibliothèque électronique, le Loup-Garreau vous livre derechef le commentaire de Dominique dans le numéro 03 :

« Je sais exactement où elle est c'est la 821 (N° moteur) elle fait partie des 2 Black Shadow série B commandées par Garreau qui les recevra en 1948 (l'autre étant la 799). J'avais demandé à Simon Dinsdale le nombre de Shadow B envoyées en France, et il me l'a confirmé lors de l'Annual Rally à Gloucester en juin 2019.

On pourrait me rétorquer que cela pourrait être la mienne : oui mais la mienne avait le *Shadow Clock* en "*Pan clock*" comme paraît-il 12 d'entre elles, soit les 12 premières, celle-ci aussi me direz-vous ! Mais... Il y a eu 5 Black Shadow avec le carter de distribution nervuré, pas plus, celle-ci ne l'a pas et la mienne l'a. Donc Herlock Sholmes pourrait affirmer que celle-ci est la seconde (et dernière) reçue par Clément Garreau avec une immatriculation "garage" en WW. »

À ce stade, le Loup-Garreau fera remarquer que la liste des Vincent importées par Clément Garreau et communiquée par le responsable du registre des machines au VOC ne contient pas de n°821. En revanche, on y trouve une 799 répertoriée comme Shadow (avec les fameux B sur le numéro moteur et les numéros de cadre) et une n°823 désignée comme Rapide.

Il y a quelques jours, Dominique nous envoyait donc le message suivant :

« Considérant la réponse que j'ai faite dans le numéro 03 du LG électronique au sujet de la question sur la Black Shadow présentée dans le LGE 02 je vous ai enduits d'erreurs... En effet, considérant le, à droite donc, (le LG pense que Dominique veut dire 'le côté droit') je suis parti comme en 14... sur la n°823, car son carter de distribution est lisse et non nervuré comme sur la 799 (Reine Mathilde, donc celle listée (le LG suppose que Dominique parle du n°823) comme étant une Rapide B dans la liste Garreau (rééditée dans le LGE 03) mais qui est en réalité une vraie Shadow envoyée fin 1948... celle de Patrick, exposée sur le stand Godet pendant l'hommage à Patrick à Montlhéry et qui lui a appartenu (celle exposée à Montlhéry pour l'hommage à Patrick était bien la 823 ?).

Lorsque j'ai envoyé la photo de la moto (le LG suppose qu'il s'agit ici de la n°799), côté droit à Sommer Hooker (sur sa demande), il m'a répondu que ce carter avait été changé car il m'a affirmé qu'une seule Black Shadow en était pourvue, la première, celle de Bob Culver (JRO 102 Ndlr).

Donc ça m'a chiffonné le peu de neurones dont je dispose.

Effectivement elle a le "Sauce Pan clock" (sur les photos d'époque – Ndlr), comme celle de Bob, MAIS elle devait être avec le carter lisse comme la n°823, comme sur la photo du LG 02 ! Jusque-là ça va.

THE VINCENT "H.R.D." COMPANY LTD.		Date of Issue 5/5/48	
Order No. E N° 1298		Serial No. F10AB1B/809	
ENGINE SPECIFICATION SHEET			
Type	RAPIDE	Model Data	SERIES B
Capacity	998 cc	Oil Pump No.	OP 32 AS
Piston	E7/6	Compression Ratio	4.4/1
Cam	ET47/1	Big End	ROLLER ET4/2AS
Deviations from Standard			
RAKS SCHEDULE 22 TEM			
+4/6 PISTON -2/4 IDLER			
E7/7 PISTONS TRIPLE VALVE			
NO PLATES SPRINGS			
1/8" CARB. ADAPTORS			
MAG. LT 7-78			
INTERMEDIATE GEARS			
Assembly			
by D C MINETT			
Crankcase by		Head by	
Fitted in Frame No. R 2799		Works Order No. 10798	
Signed <i>Jedewe</i>			

WORKS ORDER FORM.		
Type of Machine	Rapide 3	Date 28/4/48
Machine Required	Finished 1/6	Despatched
Name	GARREAU PARIS	Order No. 25
Frame	R 2789 B	
Engine	F10AB1B/799	
Gear Box	STANDARD RAPID	
Forks	H&B. B&MOTORS. 46. PATERN	
Magneto	LUCAS XVE WITH AT'S. L&C. TESTED	
Lighting Set	MILLER No 92. 4/11. 94.6. T/LAMP. 300	
Carburettor	AMAL. 1/8" INCHES. 27/10/42. 210/CT. 100	
Handlebars	H&B 1/1	
Speedometer	250 KPH	
Horn	LUCAS. ALPHEE	
Mudguards	IVRAL. PRT 4. REAR. 6. HINDED	
Hubs	FR-430/115. REAR-430/115. SPROCKET 45/46	
Tyres (Front)	Make AVON. RIBBON. Size 3.00 x 2.0	
Tyres (Rear)	Make AVON. STUBBLE. Size 3.50 x 1.9	
Saddle	30AL. SEAT	
Tank	BLACK. x GOLD	
Exhaust System	LOW. LEVEL	
Extras	SWITCHES. ASSEMBLY. SCHEDULE. ART. F52/4/12	
Remarks	9. LAMP. REAR. BRAKE. DRIVE 1/8" CARBS.	
Issued by	<i>Jedewe</i>	
Built by	VINCENT & CO. HAMPSHIRE 27/5/48	
Tested by	SWAG	Report No. 909 Date 4/6
State of Weather	FAIR	
Passed by	E. TESTER	
How Packed	CASED	
By Whom		
Delivery	GARD. M.T. 278. NEWHAVEN	

Sur ces deux documents d'usine concernant la Black Shadow série B de Glyn Johnson et celle de Dominique Malcor, nous pouvons lire « Rapide ». Les lecteurs de MPH se rappelleront combien étaient également fantaisistes les appellations des premières Black Lightning.

- Ensuite, j'ai pris contact (pour autre chose) avec Glyn Johnson.

Dans la conversation je lui ai dit que j'avais la première Shadow française et il m'a demandé les photos, je lui ai donc envoyé les photos et les renseignements, *Engine Specification sheet*,

works order, etc qui attestent d'une fabrication très "primitive" puisque certaines spécifications, certains numéros et appellations qui se contredisent (comme pour celle de Bob) passent de Shadow à Rapide B avec désinvolture. Il est vrai qu'à cette époque l'usine ne sait pas trop si elle va appeler les premières machines « Sport Rapide » ou autrement.

- Il s'avère que Glyn a la Black Shadow suivante, entre la 799 et la 823, **c'est la 809** qui a aussi les drôles d'appellation "Rapide" et parfois l'ajout du B au 1 des Rapide, comme la mienne et certainement celle de Bob (v. les documents joints à cet article).

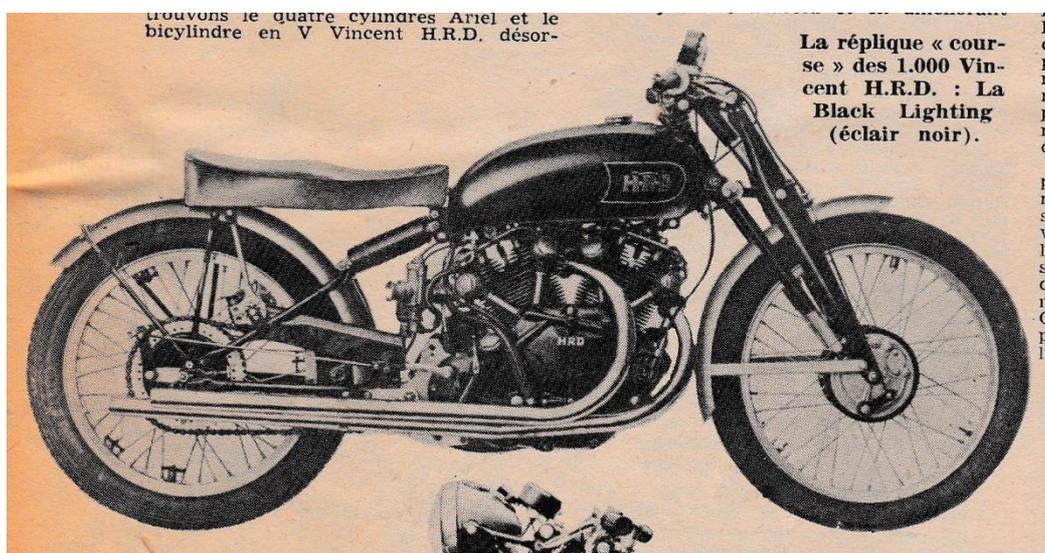
- Glyn m'affirme que le carter de distribution ne peut être nervuré (« varicose ») et a été donc changé, ce qu'il a fait lui aussi par souci esthétique.

- Il m'affirme d'autre part que son "Shadow Clock" est le moderne ("moderne" comme celui de la 823) et qu'ensuite il n'y en n'a pas eu de montés en usine, sauf à vouloir en mettre par la suite, plus tard, pour raison aussi esthétique ou autre et qu'il est certain qu'elle, la 809, donc la sixième fabriquée, est née avec, et pas avec le "*sauce pan*". La 809 est revenue d'Australie où elle fut expédiée. UFM et RFM 2799 (le mien est 2789) donc les *Shadow Clock* en *sauce pan* s'arrêteraient à la n°5 qui est la 799.

Après, je téléphone à Marc Raymondin qui a eu la moto, l'a restaurée et me parle du crash qui est survenu suite à un guidonnage, pas trop de dégâts mais quand même sur le côté droit, (Dominique émet l'hypothèse qu'elle aurait été...) donc réparée avec de la pièce de Rapide B... alors qu'ils (qui se cache derrière ce « ils » ? Mystère... un de plus !) l'avaient transformée en série C (fourche Girdraulic), peinture sur le réservoir d'origine etc.

Il s'avère donc plus que probable que ce soit la 799 avec un carter piqué sur une Rapide "early" B ; d'ailleurs son RFM appartient à une Rapide B plus ancienne (le LG ne sait pas sur quels critères, Dominique date les RFM. Si c'est sur les numéros, la règle absolue du +1900 ne s'applique pas sur toutes les machines... ce serait trop simple !)

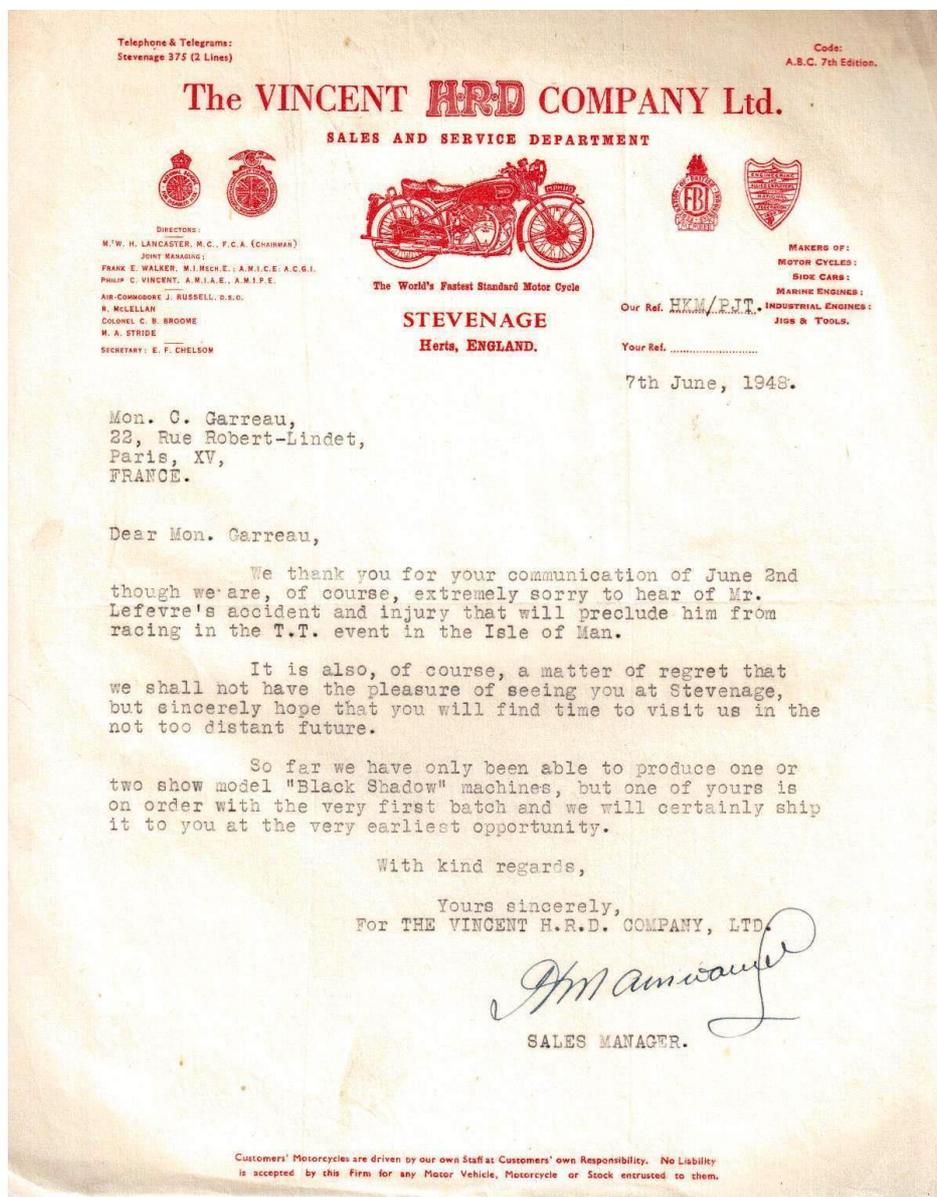
Merci, Dominique, pour ce rapport qui est passionnant !



Un dernier document pour montrer à quel point nous sommes dans une bouteille d'encre : Cette photo, tirée du Moto-Revue du 8 janvier 1949 – le numéro des 206 km/h de la Black Shadow – Un article sur le Salon de Londres nous y présente une Black Lightning, donc la dernière nouveauté et le haut de gamme avec le carter de distribution des premières Rapide (« varicose cover » ou couvercle à varices)

Au temps des Amours... suite et fin ?

Les lecteurs du Loup-Garreau se souviendront sans doute d'un article paru il y a quelques années qui était intitulé « Au temps des amours ». Cet article narrait le début de la collaboration entre M. Garreau et la firme H.R.D. Vincent. Aujourd'hui, Eddie Edmondo, Vincentiste de Rome nous communique deux autres lettres trouvées chez un bouquiniste de Paris.



Cher monsieur Garreau,

Nous vous remercions de votre message du 2 juin qui nous apprend la désolante nouvelle de l'accident advenu à monsieur Lefèvre que ses blessures empêchent de prendre part au *Tourist-Trophy* de l'Île de Man. Nous regrettons également de ne pas avoir le plaisir de vous recevoir à Stevenage et souhaitons vivement que vous trouviez le temps de nous rendre visite dans un proche futur. Pour le moment, nous n'avons encore pu produire qu'un ou deux prototypes de Black Shadow mais une des vôtres est inscrite sur la toute première série et vous sera livrée aussi vite que possible.

Formule de politesse / Le Directeur des ventes.

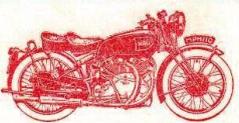
Telephone & Telegrams:
Stevens 375 (2 Lines)

Code:
A.B.C. 7th Edition.

The VINCENT H.R.D. COMPANY Ltd.

SALES AND SERVICE DEPARTMENT

DIRECTORS:
M^{rs} W. H. LANGRISH, M.C., F.C.A. (Chairman)
JOINT MANAGERS:
FRANK E. WALKER, M.I.Mech.E.; A.H.I.C.E.; A.C.G.I.
PHILIP C. VINCENT, A.M.I.A.E.; A.M.I.F.E.
AIR-COMMODORE J. RUSSELL, D.S.O.
R. McLELLAN
COLONEL G. S. BROOKE
M. A. STRIDE
SECRETARY: E. F. CHELSON



The World's Fastest Standard Motor Cycle

STEVENAGE
Herts, ENGLAND.

MAKERS OF:
MOTOR CYCLES;
SIDE CARS;
MARINE ENGINES;
JIGS & TOOLS.

Our Ref. HVM/PJT
Your Ref.

14th June, 1948.

Mon. C. Garreau,
22, Rue Robert-Lindet,
Paris XV,
FRANCE.

Dear Mon. Garreau,

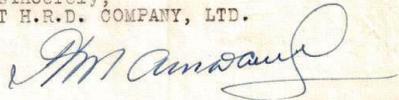
We thank you for your communication of June 8th and your spares order is already in hand and will be sent forward at the earliest opportunity.

We would also confirm that one "Black Shadow" machine to your order is now ready and we only await despatch instructions. This machine we are despatching by the Newhaven-Dieppe route so that it should arrive in France in the very near future.

We have noted your remarks with regard your second "Black Shadow" machine, and certainly will, if at all possible, see that you receive this model before the end of June though in view of our very limited present production of this particular model, and the very pressing demands being made upon us from Distributors all over the world, we cannot definitely commit ourselves to its despatch. However we will certainly do our very utmost to meet your particular case so that you will be able to utilize your import licence.

With kind regards,

Yours sincerely,
For THE VINCENT H.R.D. COMPANY, LTD.



SALES MANAGER.

Customers' Motorcycles are driven by our own Staff at Customers' own Responsibility. No Liability is accepted by this Firm for any Motor Vehicle, Motorcycle or Stock entrusted to them.

Le 14 juin 1948.

Cher monsieur Garreau,

Nous vous remercions pour votre communication du 8 juin, votre commande de pièces est en train d'être traitée et vous sera délivrée aussi vite que possible.

Nous vous confirmons également qu'une *Black Shadow* que vous avez commandée est en instance de livraison. Elle vous sera expédiée par New Heaven/Dieppe et devrait arriver en France très prochainement.

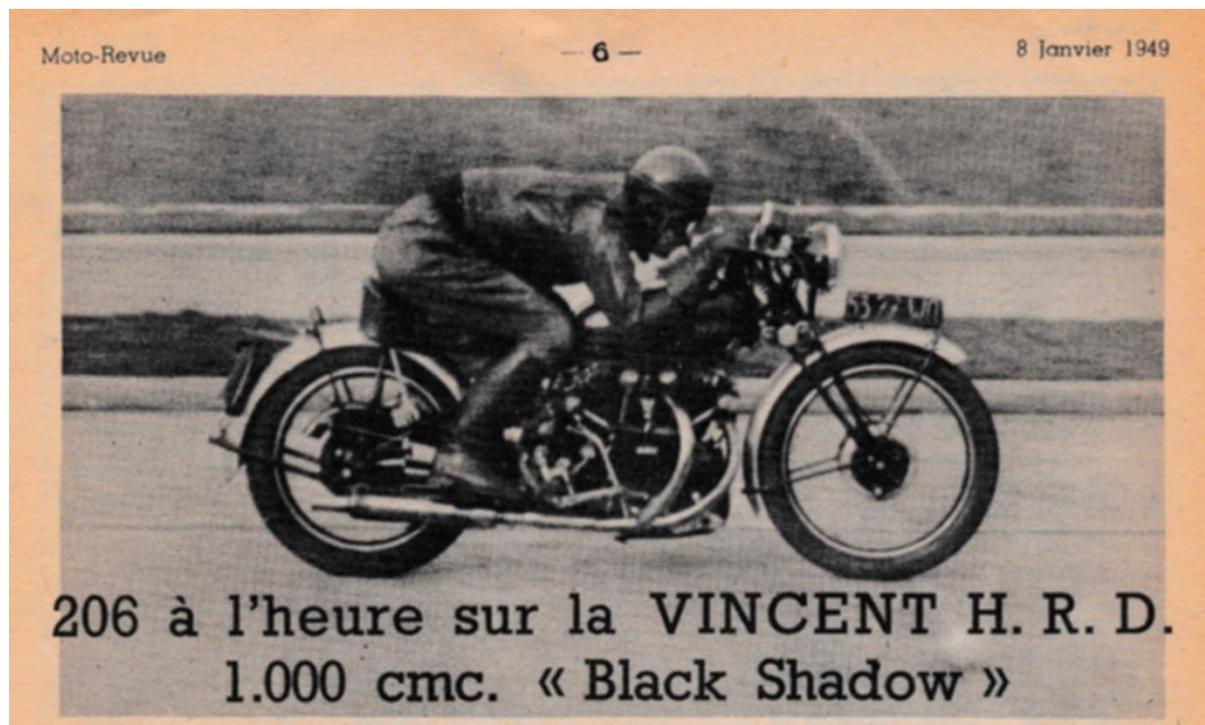
Nous avons bien pris en compte votre remarque concernant votre deuxième *Black Shadow* et allons faire en sorte que, si possible, vous la receviez avant la fin du mois de juin. Toutefois, compte tenu du rythme production encore très lent de ce modèle particulier et compte tenu des demandes très pressantes qui nous sont faites par les distributeurs du monde entier, nous ne pouvons pas nous engager définitivement dans son expédition. Cependant, nous allons certainement faire tout notre possible pour répondre à votre cas particulier afin que vous puissiez utiliser votre licence d'importation.

Formule de politesse / Le Directeur des ventes.

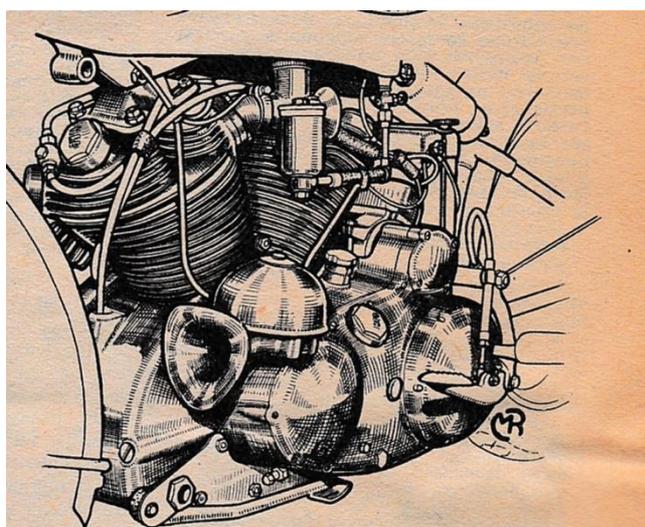
C'est avec cette lettre que s'achève la série découverte, par Edmondo.

Moto-Revue n°934 du 7 janvier 1949

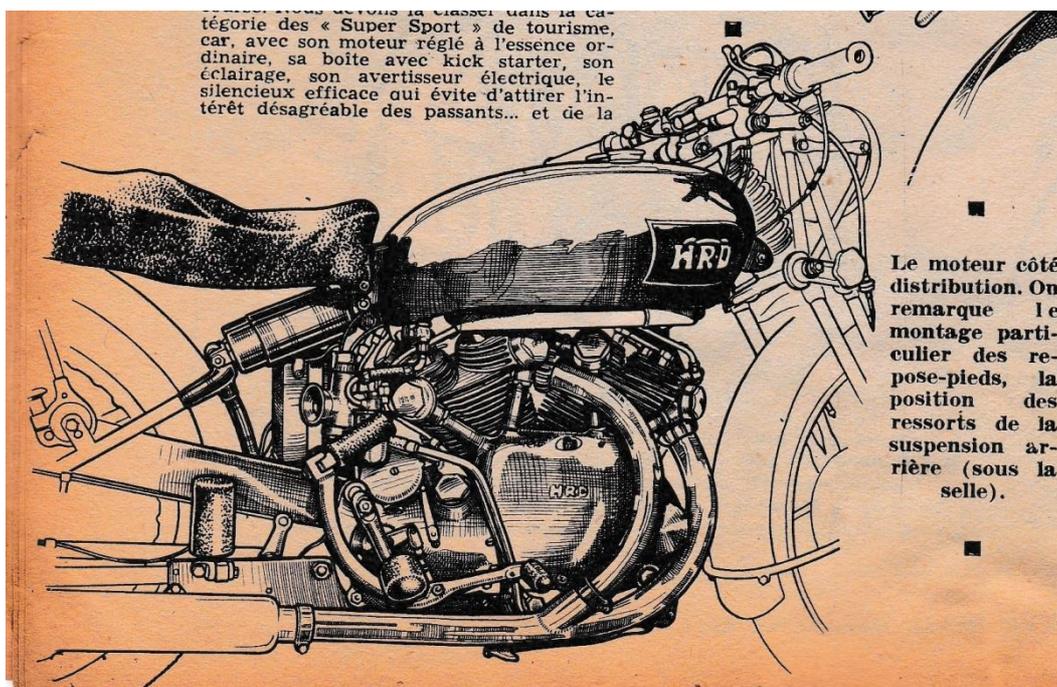
La parution suivant de celle présentée dans le LGE 08 est celle du célèbre article consacré aux 206 km/h. Le Loup-Garreau ayant déjà présenté cet article, nous nous contenterons dans ce numéro de commenter quelques-unes des illustrations de ce fameux article :



La machine vue de profil aux mains d'Alain Rebour, essayeur de Moto-Revue. Dans un ancien numéro du Loup-Garreau, Daniel Meurine avait consacré toute une étude à des silencieux de Vincent non conformes à l'origine et photographiés dans Moto-Revue. Ici, c'est justement le cas de celui-ci.



Page 7 : Sur ce dessin, nous pouvons observer un étonnant carter de transmission primaire. Outre l'avertisseur sonore qui a de quoi surprendre, le lecteur appréciera la trappe de visite du pignon moteur. D'où vient cette étrangeté ? Le dessin est d'une réelle qualité et extrêmement réaliste... alors ? (Notons, la petite griffe « MR » qui semblerait accréditer que ce dessin soit d'origine française et non repris sur une revue anglaise du genre de *Motorcycle*).



Page 6 : Sur ce dessin, nous pouvons noter que la machine est équipée du « pan clock » (compteur casserole) des toutes premières Black Shadow, du selecteur de vitesses à bielles articulé sur le support de repose-pied. Ce système compliqué a-t-il été conservé sur toutes les B ? Il est en tous cas peu fréquent de nos jours à part sur quelques B primitives et miraculeusement préservées ou reconstituées.

Dernier point à remarquer : Le carter de distribution est du deuxième modèle, sans « varices » pour reprendre la taquine terminologie anglaise. Le Loup-Garreau vous invite à lire attentivement l'article que Dominique Malcor dans ce numéro a consacré à ces spécificités.



Cette décalcomanie, magnifiquement restaurée par Paul Hamon est ré-éditée par la Section de France du Vincent Owners Club est disponible (voir petites annonces).

Une anecdote sur Clément Garreau

Par Dominique Malcor et Yves Mouillet

Voici pour le Loup-Garreau, une anecdote de mon ami Yves Mouillet...qui possède quelques motos classiques très intéressantes... je n'en change rien, j'ajoute simplement cette préface de présentation...il ne s'agit pas de Vincent mais de notre vénéré et ineffable Clément Garreau.

Je me souviens bien de Clément Garreau avec sa blouse grise dans sa boutique du 22 rue Robert Lindet dans le XV^e arrondissement. J'étudiais alors au lycée Michelet, à Vanves, ce devait être vers 1965. Quand j'avais un peu de temps, j'étais externe « libre », j'allais à pied admirer depuis l'extérieur, les Norton du concessionnaire, exposées derrière les fenêtres du premier étage. Un jour, je me décidai à franchir le seuil du temple de la moto anglaise.

Pour bien comprendre la suite, il faut savoir que j'ai été baigné dans le milieu de la moto. Mon père François, jeune ingénieur, avait rejoint le département Peugeot à la fin des années quarante. L'usine était située près de Valentigney dans le Doubs, où j'ai vécu jusqu'à l'âge de 8 ans.



Mon père procédant à des mesures

Les années d'après-guerre étaient propices au développement de la moto. Dans le catalogue Peugeot manquait une bicylindre deux temps de moyenne cylindrée.

C'est ainsi que François participa à l'élaboration de cette nouvelle moto. Le cahier des charges était restrictif car beaucoup de choses manquaient à l'époque et un maximum de pièces existantes devait être utilisées. Le premier modèle empruntait donc le cadre de la 175 cc monocylindre. Pour le moteur, le choix se porta sur deux 125 cc montés côte à côte. L'idée de mon père fut d'accoupler les deux vilebrequins, calés à 180°, autour d'un volant d'inertie central. Pour permettre ce montage, le volant d'inertie était fendu et les queues de vilebrequin, fixées par pincement, étaient serrées par deux boulons BTR de 10 mm. Les vilebrequins bloqués par des clavettes demi-lune permettaient d'assurer un calage correct.

La moto fut commercialisée en 1953 ou 1954 et connut un certain succès avant d'être victime de la crise de la fin des années cinquante.



Bon, mais revenons-en à notre propos. Pour développer un nouveau modèle, que font tous les constructeurs ? Ils s'inspirent d'abord de ce qui existe. La référence était l'Adler 250 cc. Une autre bicylindre deux-temps suscitait de l'intérêt, l'Excelsior. Ainsi Peugeot commanda une machine à l'importateur qui était Garreau. La pratique était habituelle car l'usine ne chercha même pas à acquérir le modèle incognito. Évidemment, la machine fut testée et démontée.

J'entre donc dans le magasin du 22 rue Robert Lindet. C'était un après-midi en semaine et il n'y avait personne en dehors de monsieur Garreau et moi. Je ne sais pas comment j'ai entamé la conversation avec le sexagénaire, mais assez rapidement, je lui demandai s'il avait connu mon père. L'homme avait une mémoire exceptionnelle. Bien sûr me répondit-il. Il a acheté une Excelsior pour la copier !

Quand j'ai raconté l'histoire à mon père, cela l'a bien fait rire.

Le Salon
de la **Moto** continuer
chez
GARREAU
SPECIALISTE MOTOS RAPIDES
PIECES DETACHEES ANGLAISES

Norton



Actuellement quelques Motos NORTON
« Second - Hand. » sont disponibles.
Etat de neuf absolu — Entièrement garanties
Livrables par ordre d'inscription des commandes



Motos VINCENT HRD
Visibles chez GARREAU
et Motos EXCELSIOR



GARREAU
SPECIALISTE MOTOS RAPIDES
Assure la pièce détachée IMMEDIATE pour
toutes les motos Anglaises qu'il aura vendues
AGENT de TERROT, MOTOBÉCANE, MONET-GOYON
22. rue Robert-Lindet, PARIS-XV^e - VAU. 07-09

Un loup dans le loup ou : Il y a parfois loin de la coupe au boisseau.

Par Michel Gauthier

Notre correspondant à Dunkerque, monsieur Marcel Québire, nous communique le message qu'il a reçu de son ami Michel Gauthier, un sérieux metteur au point, suite à la lecture, dans le Loup-Garreau numéro 9, de l'article de Dany sur la coupe du boisseau d'un carburateur.

Hello

Je viens de lire la dernière production du Loup-Garreau et je pense qu'il y a un loup dans l'article sur la carburation et la coupe du boisseau en particulier. Je souhaite seulement apporter le fruit de mes expériences en matière de carburation, sans plus.

Comme dit dans l'article, le boisseau n'intervient que sur une plage très restreinte de la carburation mais cette dernière est importante car elle assure la transition (avec d'autres composants) entre le bas régime et les régimes plus élevés... à très hauts régimes le boisseau disparaît complètement dans le corps du carburateur et n'a donc plus d'effet sur le mélange air/essence.

D'autre part la coupe d'un boisseau ne varie pas forcément en fonction de l'architecture du moteur mais c'est essentiellement les différentes parties du carburateur... tube d'émulsion avec le diamètre et la disposition des trous de progression plus la hauteur et la forme qu'il revêt dans le corps du carburateur... qui déterminent la valeur de la coupe.

J'ai monté des carburateurs VHSB qui sont théoriquement réservés aux moteurs deux temps et qui après quelques réglages donnent entièrement satisfaction.

Pour ce qui est de l'influence de la coupe il me semble qu'un boisseau avec une coupe de faible valeur enrichit le mélange... en effet une petite coupe crée une grosse dépression donc aspire beaucoup de carburant mais ne permet pas à beaucoup d'air de passer dans le corps du carburateur.

Par contre une coupe plus importante réduit l'effet d'aspiration du carburant mais permet à plus d'air de passer.

On peut du reste mesurer avec une sonde lambda les effets de la coupe d'un boisseau sur la carburation... il est possible d'en installer une discrètement sur un échappement de Vincent et de s'assurer par ce biais que la carburation est bien réglée.

C'est certain que les moteurs de compétition ont des boisseaux très ouverts, mais c'est parce que pour compenser cette massive arrivée d'air, ils sont en général gavés de carburant par des gicleurs de fortes dimensions.

Cordialement.

Merci Michel pour tes précisions. Et tu as parfaitement raison, la coupe du boisseau est aussi dépendante des caractéristiques du carburateur. Et la coupe du boisseau n'a guère d'influence qu'à l'accélération aux petits régimes. Ensuite, c'est au tour de l'aiguille, comme nous allons le voir dans ce numéro.

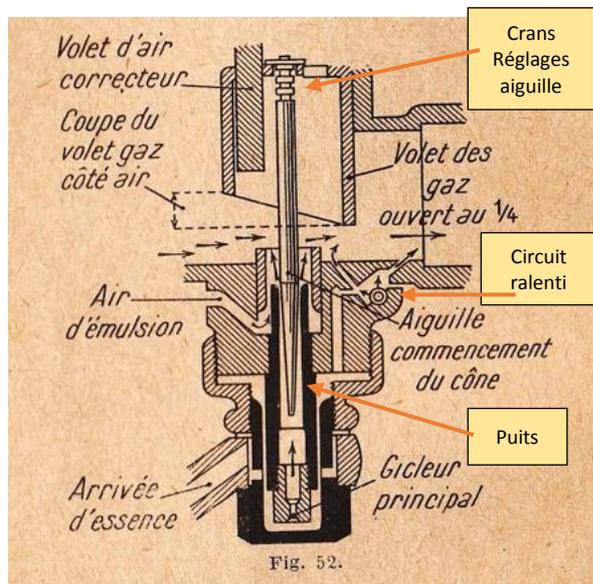
Dany.

Mais quelle est la bonne réponse sur le rapport coupe/richeesse (Ndlr) ?

Bricolage carburateurs (suite)

Par Dany Vincent

Continuons notre “étude” par un autre point : le réglage de l’aiguille.



L’aiguille est une tige conique solidaire du boisseau. Boisseau au repos, cette aiguille obture complètement le trou dans lequel elle monte et descend : le puits d’aiguille. Au ralenti, c’est en général un circuit secondaire qui assure le ralenti (à droite sur le dessin). Puis avec la levée du boisseau, la coupe du boisseau gère le débit essence/air sur environ 1/4 de la levée.

Ensuite, le boisseau en montant, entraînant l’aiguille, solidaire de celui-ci. Celle-ci monte, libérant progressivement, grâce à son cône, le passage du carburant entre les parois du puits (en noir sur le dessin) et la pointe de l’aiguille elle-même.

C’est un système simple et ingénieux d’ouverture progressive.

Cette progressivité n’influe guère que sur le deuxième tiers de la levée du boisseau. Ensuite, c’est la levée du boisseau seule qui crée la dépression. Les constructeurs de carburateurs ont été amenés à cette solution car la dépression par la levée seule du boisseau est trop brutale et difficile à contrôler pour des faibles régimes.

L’aiguille et le puits sont soigneusement appariés par le constructeur pour trouver le meilleur compromis possible, ce qui explique les numéros sur les aiguilles et sur les puits.

Si l’on a le catalogue Burlen, www.burlen.co.uk (re-fabrication pièces carburateurs Amal, SU, Zénith) on voit qu’il y a des pages entières de références d’aiguilles et de puits, surtout en automobile.

Une aiguille, ou un puits, très usés nécessitent un changement à l’identique pour une bonne carburation. Dans ce cas, prendre les 2 en neuf pour avoir un bon appariage, avec les bonnes références ! Ces pièces sont rapportées donc faciles à remplacer.

Pour les anciens carburateurs (Amal cuve séparée, d’origine sur les séries A, B et C), le puits est usiné et vissé dans la base du bloc émulseur. Les différents types de puits et d’aiguilles sont disponibles chez Burlen.



Réglages d’aiguille. Il n’y a guère qu’une seule possibilité : la hauteur de l’aiguille, ce qui ouvre ou ferme plus ou moins le cône. Cela se fait simplement en déplaçant l’épingle dans l’un des gorges ce qui remonte ou abaisse l’aiguille.

Sur les photos ci-jointes, l’aiguille est calée dans le cran du milieu. L’épingle peut être différente selon les carburateurs.



Partie conique

- Pour les carburateurs d'origine, on trouve la position optimale de l'aiguille dans les tableaux du Richardson, ainsi que les recommandations à propos du gicleur. Si le carburateur est d'époque, il est possible que le puits se soit agrandi ou l'aiguille usée. Il faut donc baisser l'aiguille pour essayer de retrouver la meilleure carburation possible. C'est le cas de ma Black Shadow, la recommandation est 2^{ème} cran (en partant du haut), mais je suis au 4^{ème} (puits usés). Cela se vérifie par la couleur des bougies (bien noires, c'est trop riche donc aiguille trop levée) lors d'essais à vitesse modérée (là où l'aiguille joue son rôle). La position de l'aiguille joue aussi un rôle sur l'accélération à bas régimes (tout comme la coupe du boisseau, voir le LGE 09).

TABLE VI.— AMAL CARBURETTOR STANDARD SETTINGS

Machine.	Type.	Internal Bore.	Main Jet.	Throttle Valve.	Needle Position.	Needle Jet.	Remarks.
Series "A", 1935-39:							
Meteor		1.1/16 in.	160 - 170	6/4	3	Std.	Clip fitting, 15° float chamber.
Comet		1.1/8 in.	170 - 180	29/4	3	Std.	Clip fitting, 15° float chamber.
Rapide:	Front	6/301	180	6/3	3	Std.	
	Rear	7/6/022	170	6/4	3	Std.	Clip fitting, 15° float chamber.
Comet Special		10 TT	330 - 350	6	4	0.109	With open exhaust pipe fit 460 - 500.
T.T. Replica (Petrol)		10 TT	360	7	4	0.109	Vary settings for each event as required.
Series "B", 1946-49:							
Comet		276DQ/1DV	170	6/4	3	Std.	
Rapide:	Front	276CJ/1DO	170	6/4	3	Std.	
	Rear	276CH/2DS	170	6/4	3	Std.	
Black Shadow:	Front	289M/1DO	180	29/4	3	Std.	
	Rear	289N/2DS	180	29/4	3	Std.	
Series "C", 1949 onwards:							
Comet		229F/1DV	200	29/3	3	Std.	
Rapide:	Front	276DQ/1DV	170	6/4	3	Std.	
	Rear	276CH/2DS	170	6/4	3	Std.	
Black Shadow:	Front	229E/1DV	180	29/4	3	Std.	
	Rear	289N/2DS	180	29/4	3	Std.	29/3 throttle valve fitted from 1953 onwards.
Grey Flash (Alcohol)		10 TT 9	1700	7	4	0.120	
Black Lightning (Petrol)		10 TT 9	360	7	4	0.109	Same approximate settings apply for 1.5/32 and 1.3/16 in. 10TT carburetors. Vary for each event as required.

Tableau extrait du livre (la bible de la Vincent) "Vincent Motorcycles" par Richardson.

- Pour les *concentric MK I* (ce n'est pas l'équipement d'origine), en général le choix du gicleur est le 240/250, avec un puits et une aiguille "standards" (les aiguilles standard ont, en général, 2 anneaux gravés en haut des gravures- on les devine sur les photos ci-dessus), aiguille positionnée cran du milieu, boisseau 3,5 en réglages de base, gicleur ralenti 25 ou 30.
À confirmer par des essais.
- Le puits sur les carburateurs modernes est en général un 106, mais il existe plus grand et plus petit (105-107) : Burlen encore...
Idem pour les Comet mais avec un gicleur sensiblement plus gros (270 par ex.).
- *Concentric MKII* (non standard). Réglages de base : gicleur 210, boisseau 3,5, aiguille N° 0.105 ou 0.106, gicleur ralenti 25 ou 30. Aiguille cran 2 ou 3.
- Pour les *Monobloc* (série D), réglages de base : gicleur 250 environ, boisseau N°3,5, aiguille position 3, gicleur ralenti 20 ou 25.

Sur des carburateurs âgés, appairer une aiguille neuve et un puits neuf, c'est retrouver une bonne carburation aux régimes moyens, les plus utilisés de nos jours...

F10 AB/1/244 à Levallois-Perret

Une enquête de Dominique Malcor

Quand j'étais encore en banlieue parisienne, je passais chaque matin par la rue Baudin à Levallois-Perret. Cette rue connut jadis quelques spécialistes de l'auto chers à Jacques Potherat et accueille aujourd'hui la concession Real Oilfield que nous présente Dominique. Personnellement, j'aime bien ce bouclard où j'ai été bien accueilli, même pour y acheter trois bricoles, Le Loup-Garreau a donc reçu de Dominique et avec intérêt la correspondance suivante :



Coucou mon p'ti Loup (Garreau),

Il y a une rapide B à vendre sur la région parisienne, carte grise de 1948 mais peut-être née plus tôt je me renseigne auprès de Simon (Le responsable du registre des machines au VOC).

N° moteur : F10 AB/1/244

Un peu de fuite d'huile, entretenue par son propriétaire (la fuite d'huile ? – Ndlr), en état de marche.

62 000 €

Elle est en dépôt vente chez Tendance Roadster qui est un concessionnaire Royal Enfield, le plus important en France (c'est de chez eux que viennent mes silencieux pour l'Interceptor, mais de la concession Sud) mais qui a une branche classique aussi donc :

Tendance Roadster, 98 rue Baudin 92300 Levallois-Perret France

Tél au : 01.74.63.86.76 E-mail : infos@tendance-roadster.com

Je leur demande des photos, si possible, ça pourrait peut-être intéresser un de nos membres.

Dominique Malcor

Le vendredi 23 octobre :

Courriel de D. Malcor à infos@tendance-roadster.com <infos@tendance-roadster.com>

Sujet : Rapide B de 1948 à vendre

Bonsoir

Merci pour votre accueil téléphonique...

Visiblement cette Vincent n'a pas passé par Clément Garreau (importateur des Vincent, Norton et Excelsior) du moins n'est-elle pas sur le listing du VOC mais il peut y avoir des bizarreries et le VOC connaît les Motos vu qu'ils ont tous les fichiers de l'usine.

J'ai eu un moteur N°633 de mai 1948 sur une Egli Vincent, donc la « 244 » est plus ancienne...

J'ai donc envoyé un mail pour notre prochain Loup Garreau électronique (je vous en envoie un exemplaire en fichier joint, vous pourrez lire ce mail ci-dessous.

Normalement il y a aussi un numéro sur la colonne de direction (à gauche) et un autre sur le bras oscillant gauche, ils doivent être identiques et correspondre à la carte grise.

Puis les numéros derrière le cylindre arrière sur le carter moteur sont identiques aussi...

Je fais passer pour ceux que ça pourrait intéresser : le Velocette Club de France avec lequel nous sommes assez liés, puis le VOC France par le Loup Garreau (mais c'est plus étendu, car quelques membres US ou anglo-saxons comme Australiens le reçoivent et puis aussi en direct auprès de quelques amis en grand Bretagne et en Hollande

Si ça ne suffit pas, je le mettrais sur les sites du VOC international...

(De fait, le Loup-Garreau électronique est massivement relayé aux États-Unis, en Australie, en Europe, ne te donne pas tout ce mal, Dominique ! –Ndlr)

Voilà. Si vous avez des photos ... ce serait mieux, mais je ne veux pas vous ennuyer

Très cordialement

Dominique Malcor

Et le 24 octobre, de Dominique à Tendance Roadster :

« Bonjour,

Comme je le subodorais, c'est une moto, très tôt fabriquée qui n'a pas été exportée en France après sa fabrication, car non listée chez Garreau (ça n'enlève rien à sa valeur).

J'ai reçu un courriel du "conservateur du VOC" pour les historiques des motos Vincent précisant qu'elle avait été expédiée chez un marchand à Londres en 1947, Jack Surtees (peut-être le père de John qui a couru avec son fiston sur Vincent attelée, side-car de course), c'est donc bien une "Early Rapide" comme je le supposais, donc dans les premières fabriquées, ce qui lui donne sa valeur.

En général la plupart des motos Vincent se vendent au sein du club, par annonces dans MPH, mensuel du club, ou par bouche à oreille, mais ça intéresse beaucoup si c'est par enchères extérieures ou par annonce ou comme chez vous...



Pour attirer les amateurs il faudrait les photos des numéros :

- celle de la colonne de direction appelée UFM (*upper frame number*)
- celle du RFM : (*rear frame number*) situé sur l'élément inférieur du triangle de gauche
- les numéros situés sur les carters de chaque côté, entre les cylindres

Merci et bien à vous. »

Le texte de Simon Dinsdale (VOC est ci-dessous) :

« Bonjour Dominique,

D'après les registres de l'usine, le moteur numéro F10/AB/1/244 a été attribué à une Rapide produite en septembre 1947 et livrée à un marchand londonien nommé Jack Surtees. La moto en elle-même est mystérieuse car je n'ai aucun numéro dans mes registres ce qui m'empêche de les valider... ou de les invalider. Cette motocyclette était connue comme étant au Royaume-Uni il y a 18 ans mais, depuis, aucune nouvelle ne nous en était parvenue. Mon conseil habituel est d'obtenir des photos claires de tout le numéro de moteur, le numéro d'appariement des carters et les deux numéros de cadre UFM et RFM et de me les envoyer par courriel avant même d'envisager d'acheter. »

Simon Dinsdale
Vincent HRD Owners Club - Machine Registrar
PO Box 680
Orpington



Samedi 24 octobre, de Tendance Roadster à Dominique :

Bonjour Dominique,

Merci pour ce mail et ces infos.
Effectivement cette Vincent a été achetée par son propriétaire en Angleterre.

Je propose de vous appeler, avec mon fils Guillaume, mardi prochain pour en parler.

La moto roule parfaitement. Elle est en 12 volts.
La mécanique a été revue par monsieur Godet il y a 3 ans environ.

La légère fuite d'huile est logique du fait de son arrêt depuis quelques mois (seulement).

Bon week-end,
À se parler,
Amicalement,

Benoît





*Vue d'ensemble de la machine restaurée par Godet Motocycles il y a trois ans.
Prix : 62 000 €*

Elle est en dépôt vente chez Tendance Roadster :

Tendance Roadster, 98 rue Baudin 92300 Levallois-Perret France
Tél : 01.74.63.86.76 E-mail : infos@tendance-roadster.com



Le Loup-Garreau remarquera que la boîte à outils est absente sur la photo, que le carter de distribution semble être celui d'un modèle plus récent, que les manettes jumelles de leviers d'air sont les bonnes (pièce rare). Le phare avant en 8 pouces force l'admiration (il existe une parabole Bosch (pour Ducati, Guzzi) qui s'adapte parfaitement derrière le verre et permet de profiter des 12 Volts (certainement délivrées par un Alton) avec une ampoule digne de ce nom.

Une partie de l'équipe du Loup-Garreau est inconditionnelle de la fourche Brampton qui apporte beaucoup de légèreté à la conduite de la machine.

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 852 – Janvier 2020 – Acheteur Attention : Vraie ou fausse ?

Article de Simon Dinsdale (« machine enregistreur ») et John Lambley (« machine chercheur »).

Le meilleur conseil quand vous achetez une Vincent est de contacter le *Club's Machine Registrar* ou le *Machine Researcher*, AVANT de l'acheter, pour être sûr qu'elle est légitime.

Nous offrons un service gratuit, et une fois que nous avons de bonnes claires photos des numéros concernés et nécessaires, on peut rapidement vous dire si ce que vous vous préparez à acheter concorde avec la base de données du VOC. En faisant juste cela, vous pouvez potentiellement vous éviter de perdre beaucoup d'argent, et votre fierté.

Comme les *UK driver* et *Vehicule Licence agency*, le VOC a réalisé ce qui est arrivé dans le passé avec les motos classiques, et a donc changé sa façon de faire.

Au cours des ans, des machines ont été « refrappées », des documents falsifiés ou apocryphes, des motos copiées, et même des photos truquées, de manière à légitimer des machines. Beaucoup de gens et même le VOC ont été victimes de ces pratiques.

Le VOC n'a aucun contrôle sur ce qui arrive une fois qu'un certificat a été émis. Des machines sont reconstruites, et des morceaux sont échangés, aussi, ne faites jamais confiance à de vieux documents comme preuve de légitimité, et ne prenez rien pour preuve.

Assurez-vous de bien lire le nouvel encart que Josh a maintenant inclus en haut du « *Flogger's corner* », à la page 56.

**Donc, acheteur d'une Vincent, sachez-le, faites le contrôle avant de l'acheter !
Simplement allez voir le site : <https://tinyurl.com/voc-registrar>.**

Traduction : *Mamy Green*



Formulaire d'adhésion 2021



VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) 2021

Veillez compléter le document ci-dessous, en majuscules, et cocher les cases choisies.

1. Données personnelles	n°adhérent :
Nom :	
Prénom :	
Adresse postale :	
complément d'adresse :	
code postal : - Ville :	
tél. mobile : - tél. fixe :	
Date naissance:- Courriel :	
Moto(s) (facultatif) :	
.....	
.....	

2. Membres supplémentaires (même famille, à la même adresse ou pas)
Nom, prénom :
Nom, prénom :

3. Données pour la Liste 'Aide et rencontres'
Tél.1 : Tél.2 :
- Acceptez-vous d'être contacté en urgence par numéro Tél.1 ? <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
- Acceptez-vous les appels 'amicaux' par numéro Tél.2 ? <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
- Acceptez-vous d'échanger par courriel du cadre 1 ? <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
(Données si changement de cadre 1, CP : Ville : Pays :
Nom, prénom :courriel : @.....)
Si aucune case n'est cochée dans ce cadre, vous n'apparaîtrez pas dans la Liste 'Aide et rencontres'.

4. Adhésion 2021 :	À régler : 36 €
<input type="checkbox"/> À cocher si vous désirez la Liste 'Aide et rencontres'	
Veillez renvoyer cette fiche complétée, au choix :	
<input type="checkbox"/> par poste, avec votre règlement par chèque bancaire au nom de VOC France, à :	
C. Remillieux-Rast, 23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine (France)	
<input type="checkbox"/> par courriel à crrperso@yahoo.fr , avec votre règlement par virement bancaire (IBAN) :	
FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667	
BIC (Bank Identification Code) : BNPAFRPPMNT	
ASSOCIATION VOC VINCENT HRD OWNERS CLUB SECTION FRANCE	

Manifestations à venir en 2020/2021

ATTENTION !

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

20 FEVRIER 2021 : Assemblée générale du VOCF et dîner annuel à Lyon.

Nous allons sans doute organiser une AG par Skype pour le bureau et par courriels pour les adhérents, car le Salon du deux roues de Lyon, organisé autour de cette date, est reporté du 15 au 18 avril 2021. Nous vous tiendrons informés.

TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 19 H 30 : dîner entre membres, au Clairon.

16 AU 18 JUILLET 2021 : 45^{ème} Rallye du VOCF à Bourbon-l'Archambault.

Contact : Dominique Malcor : 06 62 57 26 35.

ATTENTION!

Annulé !

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.

- **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

- **Couteaux Thiers « Vincent » conçus par Pierre Maubert.**
Inox 220 € pour les adhérents du VOC F
Damassé : 470 € pour les adhérents
Bon de commande dans le LGE09 ou à demander à :
pirot.jean@orange.f

Attention ! Ces couteaux sont à commander en souscription...avant le 31 mars.



- **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
- **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

- **Alan Wright** 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
- **Décalcomanie « Moto vendue par Garreau »** Cette décalcomanie, celle qui était apposée sur les Vincent qui sortaient de la boutique de monsieur Garreau a été rénovée par Paul Hamon est disponible au prix de 4€ port compris. Elle est à demander à : pirot.jean@orange.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
- **Christian Boyer** met en vente une série de pièces Vincent : 50€ pièce.
BOYER Christian
82 route de la Chapelle
38150 ROUSSILLON
Tel: 04 74 86 58 54
06 09 83 27 95
Courriel : boymotoretro@sfr.fr
- **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



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

Nouveaux membres

Bienvenue à :

Nous savons tous maintenant que Tonton Dany a ouvert **une école de Vincentisation pour les jeunes générations.**

D'où ce message de Dominique Malcor :

« Je suis de nouveau grand-père : les huitièmes sont arrivées : **Blanche** et **Louise**, nées le 14 octobre à 13h30.

J'envoie d'autres photos pour les fiches d'inscription à l'école de Dany. »

Le Loup-Garreau rappellera qu'en d'autres temps, notre ami Christian Oliveaux avait nommé ses jumeaux FF1 et FF2...

Merci Dominique pour ces heureuses arrivées qui font redescendre la moyenne d'âge du VOC France !

Pas d'autre nouveau ce mois-ci.



Ont contribué à ce numéro :

Didier Camp, Eddie Edmondo, Michel Gauthier, Mammy Green, Paul Hamon, Dominique Malcor, Yves Mouillet, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent.

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