

LE LOUP-GARREAU

15

Électronique



Très belle photo d'une très belle Rapide B italienne, celle d'Alberto Bonzi, une vieille connaissance de Jean Boulicot.

Attention, achtung, atenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, méf:
Cette parution est ouverte à tout possesseur et/ou amateur de tondeuse à gazon, avion-cible, scooter marin, cyclomoteur ou motocyclette des marques H.R.D., Vincent-H.R.D., Vincent ou apparentés.



Ce magazine émane du VOC France, est totalement indépendant, gratuit, ne vise aucun profit et se veut le bulletin de liaison des amateurs de Vincent HRD et dérivés.

L'adhésion au club VOC France permet aux seuls adhérents de bénéficier d'avantages spécifiques qui seront détaillés en cours d'année. C'est aussi un soutien pour les manifestations à venir.

Cette parution n'est donc pas liée au Vincent-H.R.D. Owners' Club.

Le Loup-Garreau électronique conseille à ses lecteurs l'adhésion au Vincent-H.R.D. Owners' Club (<http://www.voc.uk.com/>) pour connaître la vie des autres sections dans le monde, recevoir la revue mensuelle MPH et bénéficier de remises auprès du VOC Spares Ltd.

Sommaire :

Le mot du président	3
Montage d'un amortissement hydraulique sur une fourche Brampton	4
Ken Horner et ses Irving Vincent	5
Infos batterie au plomb	6
L'Affaire Dektereff	9
L'Annual Rally 2019, péripéties de Reine Mathilde	11
Dernières infos de l'ancien propriétaire de la Shadow	16
Le départ de Jack Barker	17
Le mystère de la Vincent chopperisée	20
MPH 854 – Mars 2020 – Vincent et moi...	22
Manifestations à venir	24
Petites annonces	25
Bonnes adresses	28
Site Internet	29
Nouveaux membres VOCF	30
Note aux lecteurs et contributeurs :	30

Le mot du président

Chers amis sportifs,

J'espère que ce Loup-Garreau vous trouvera en bonne forme et prêts à partir sur les routes sur vos motos préférées.

Le mois dernier j'évoquais certains membres qui disparaissaient et ce mois-ci c'est Jack Barker un Vincentiste de très longue date, habitué régulier des rallyes français, qui disparaît et vous trouverez un hommage dans ces pages.

Il n'y a pas que des mauvaises nouvelles car :

- le VOFV gagne toujours des adhérents malgré les conditions difficiles actuelles pour organiser des manifestations.
- nous allons pouvoir mettre en ligne notre site VOFV, sans doute en mai, ce qui donnera plus de visibilité à ce que nous faisons. Cela permettra un accès libre à tous les LGE.

D'autres pages, articles techniques parus ou non dans le LG, liste aide et rencontres... seront toutefois en accès strictement réservé aux adhérents via un code qui leur sera fourni.

C'est un projet de longue date qui aboutit, il a nécessité des efforts de plusieurs membres du Bureau que je remercie ici pour leur aide et leur patience.

Mais, les beaux jours arrivent, le confinement semble s'estomper, il est temps d'enfourcher votre Vincent !

Dany



**Ci-contre
petite sortie
entre amis.
Plus de dames
que de
messieurs sur
une photo
moto : ce
n'est pas
courant !**

**Coralie,
Bertrand,
Rachel et le
photographe
en visite des
dunes
éoliennes de la
Truchère (71)**

Montage d'un amortissement hydraulique sur une fourche Brampton

Complément à : une grande aventure motocycliste par Jean Pirot

Le dernier LG à ce sujet nous a valu une remarque de François Grosset. Ce mécanicien plus que talentueux a restauré de nombreuses machines dont certaines provenaient d'Argentine.

Notre moment histoire : pour nos récents lecteurs, signalons que le père de Philippe Vincent était installé en Argentine dans un gigantesque ranch depuis de nombreuses années lorsqu'il a envoyé son fils, "notre" Philip VINCENT, faire ses études en Angleterre. Pays où la passion de Philip pour la moto l'a conduit à acheter la marque HRD créée par Howard Raymond Davis (nombreux articles dans les anciens Loup Garreau) en 1927.

Juste après-guerre, le papa donne un sérieux coup de pouce au fiston en poussant son ami Peron (alors en charge de l'Argentine) à acheter 800 Vincent série B qui seront dévolues à la garde présidentielle. Mais, au cours des années 50, Peron est renversé et les relations diplomatiques entre le Royaume Uni et l'Argentine, alors en proie à la révolution, font que les importations ne sont plus possibles, y compris pour les pièces de rechange. Donc, les motos roulent avec les moyens disons "locaux".

Ce qui n'empêche pas certains amateurs (les motos sont alors récupérées par des civils) d'améliorer leur machine.

Voici donc ci-dessous, comment, en Argentine certains ont réglé le problème de la fixation de l'amortisseur avant.



Ben, comme ça, au moins on ne se pose pas la question de savoir si le petit ergot de fonderie qui supporte d'ordinaire le phare va résister ou pas. Une bonne plaque de tôle en 5 mm d'épaisseur, ça résout le problème !

Merci à François pour les photos !

Ken Horner et ses Irving Vincent

Par Dany

L'article paru dans le LG n°11 a retenu toute l'attention de notre Didier toulousain, dit Didier l'Australien qui tient à ajouter des photos complémentaires.

Didier et Mary ont effectué un long voyage en Australie où ils ont fait la "tournée, non pas des bars (enfin, selon leurs dires...), mais surtout des Vincent et Vincentistes", en grands passionnés qu'ils sont de ces fabuleuses machines. Didier avait réalisé un Loup-Garreau Hors-Série "spécial Australie" en 2007 (numéro 'papier', qui n'est plus disponible actuellement).

Il semblerait qu'il n'y ait eu qu'une poignée de motos réalisées (uniquement pour la piste) et voici quelques photos prises lors d'une manifestation *down under* (= aux antipodes) lors de ce voyage.



  cette manifestation, il y avait cinq Irving Vincent, ce qui représente sans doute un rassemblement unique de par le nombre extrêmement faible de ces très belles motos

Infos batterie au plomb

Par Dany

Le loup-Garreau vous informe que l'**acide sulfurique** à concentration supérieure à 17% n'est **plus autorisé** à la vente grand public (Règlement Européen UE 2019/1148 applicable au 1^{er} février 2021).

La raison serait la confection possible d'explosifs avec ce produit.

Or, pour les batteries classiques au plomb, il faut un acide à 38-42%. Donc 17% ce n'est pas assez concentré pour un bon fonctionnement.

Aujourd'hui, environ 60% des batteries sont encore "traditionnelles" à l'acide liquide.

Une mesure (temporaire ?) a donc été mise en place : seuls, les distributeurs de batterie peuvent donc l'incorporer dans les batteries au moment de la vente. Ce qui démarre aussi le compte à rebours de la durée de vie de la batterie...

Soyez attentifs, certains sites Internet vendent actuellement ces batteries à un prix très attractif, mais il est écrit (souvent en petit) : *livré sans acide*. Donc, ensuite galère pour en trouver...



**Batterie à acide
"liquide"
reconnaissable à ses
bouchons de
remplissage**

Les batteries à l'acide "gel" sont toujours autorisées à la vente. Ce sont des batteries de type « sans entretien ». L'acide sulfurique (38-42% de concentration) est y absorbé sur un matériau qui le piège physiquement, et elles sont scellées. Ces batteries perdraient toutefois plus rapidement leur capacité, on parle de 20% par mois d'inactivité contre 10%, pour les batteries « traditionnelles ».

Il faudra donc penser à les recharger plus souvent, surtout en hiver.

Enfin, ces batteries sans entretien demandent à être chargées avant leur première utilisation sans quoi elles peuvent perdre 30% environ de leur durée de vie.

Le modèle qui convient si l'on a un démarreur (donc, on est en 12V) est la Yuasa HTX14-BS ou Yuasa HTX14-HBS. Évitez des prendre des marques moins chères, ou un modèle plus petit, c'est beaucoup moins durable...

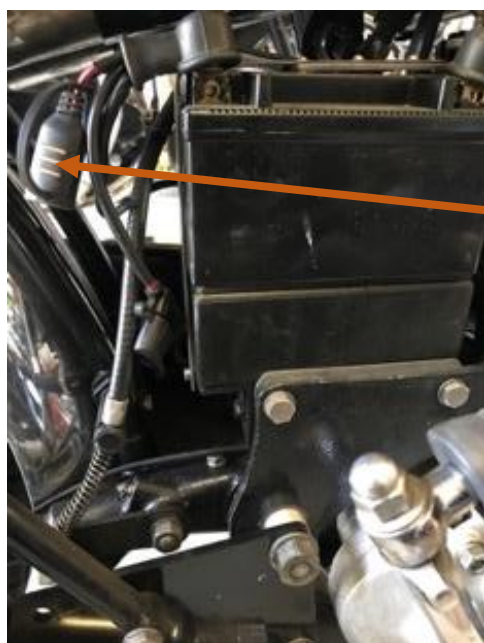


Exemple de batterie scellée reconnaissable à son absence de bouchon. De plus, il est écrit : *Electrolyte filled*, ce qui peut se traduire par "acide déjà incorporé".

Si vous ne l'avez pas fait, c'est le moment d'investir dans un de ces petits chargeurs modernes qui chargent à vitesse très lente, et qui sont adaptés (suivant modèle) à *grosso modo* 3 types de batterie : moto, auto et camion. Le principal avantage de ces chargeurs est qu'ils s'arrêtent de charger une fois la batterie pleine, on peut même les laisser en permanence branchés (il existe des prises que l'on laisse à demeure). Leur très faible puissance ne nécessite même pas de déconnecter la masse de la batterie, opération nécessaire avec les anciens chargeurs pour éviter de griller la dynamo, par exemple.



Voici un exemple de l'un des chargeurs les plus connus. Fourni avec un cordon et des pinces pour la batterie, mais aussi, et surtout, un cordon à laisser à poste fixe.



Personnellement c'est ce que j'utilise. J'ai acheté plusieurs cordons et j'en ai un par moto, que je laisse légèrement apparent : donc aucun démontage pour pouvoir charger de temps à autres

Enfin, une autre alternative est la batterie lithium dont on a déjà parlé dans le LGE 5.

Nos motos sont équipées de ces batteries pour plusieurs raisons :

- pas d'acide, donc pas de risque de coulures sur les chromes par exemple (ne me dites pas que cela ne vous est jamais arrivé...),
- bien plus léger : env. 500 g contre +/- 4,5 kg pour une batterie au plomb HTX14-BS
- charge très rapide (+/- 1/4 d'heure)
- cela fait maintenant +/- 5 ans que, Rachel et moi, nous roulons avec ces batteries sans les avoir changées : elles sont vraiment durables.
- leur prix (au moins pour les modèles indiqués, sont sensiblement identiques aux Yuasa de même capacité) soit 80 à 100 euros. Toutefois, les modèles + gros (ex. BMW flat twin) sont bien plus chères que celles au plomb (+/- le double).

Attention : le chargeur est spécifique et doit bien être un chargeur pour batterie lithium. Les chargeurs pour batteries au plomb "infligent" un voltage qui peut dépasser 15 V, ce qu'une batterie lithium ne supporte pas : risque d'incendie dans votre atelier (c'est arrivé à l'une de nos connaissances = plusieurs motos détruites...).

Attention aussi si vous êtes encore en dynamo avec un régulateur "fantaisiste", j'ai grillé une batterie lithium en roulant avec ma Black Prince.

Le problème est facilement réglable, et a été résolu, avec un Alton et son régulateur : les deux sont bien au point. C'est ainsi que nos motos sont équipées.

Si la moto est équipée d'un démarreur, il faut prendre le modèle HJTX14-FP ou HJTX14-FP-S (je ne sais pas à quoi correspond le S).

La largeur et la longueur sont identiques (à celles de la Yuasa plomb HTX14-BS) et elles entraînent très bien le démarreur Grosset (Twin) ou Alton (Comet).

Un fournisseur possible est Skyrich avec de nombreux distributeurs, exemple : <https://www.speedway.fr/193122-batterie-skyrich-lithium-hjtx14h-fp.html>.



La hauteur de ces batteries est bien plus faible (moitié environ) que les équivalentes au plomb. Donc, pour pouvoir garder l'aspect et surtout utiliser le système de fixation des Vincent, je découpe à la scie à métaux une vieille Yuasa au plomb (bien la rincer avant et mettre gants + lunettes de protection !).

Je réutilise une partie de l'enveloppe comme cale pour retrouver la bonne hauteur : voir la photo de la Comet de la page précédente où l'on distingue la cale, sous la batterie.

Il est aussi préférable d'enlever les autocollants de couleur verte, repeindre le dessus, qui est aussi vert, en noir ; cela fait disons... plus *period correct* !

On peut aussi prendre le fond de l'enveloppe de la batterie plutôt qu'un tronçon, comme illustré à gauche (ou sur la photo page précédente) : c'est même mieux pour caler l'ensemble... (je n'avais plus de fond pour la photo...)

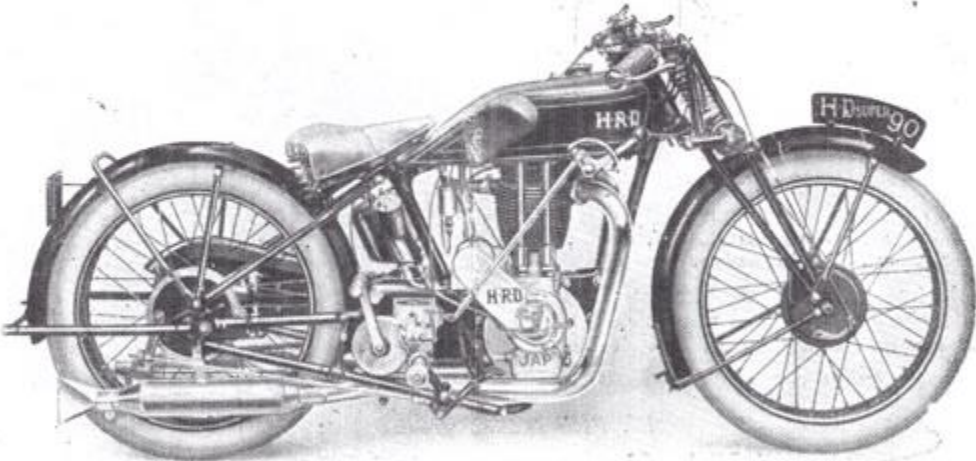
L'Affaire Dektereff

Par Alain Grare

Les spécialistes de la bibliographie Vincent et/ou les anciens lecteurs du Loup-Garreau se souviendront peut-être de la Moto-Revue n°220 de 1927 dans laquelle apparaissait une réclame pour les établissements Dektereff à Paris, lesquels proposaient à la vente des H.R.D. Alain a trouvé ces deux documents que le Loup-Garreau est heureux de vous communiquer :

H.R.D.

Motocyclettes construites pour les sportsmen par le célèbre coureur H. R. DAVIES



500 c.c., modèle "Super 90", moteur JAP double échappement, vitesse approximative : 160 km. à l'heure.
 500 c.c., modèle "Tourist Trophy", moteur JAP de course, vitesse approximative : 144 km. à l'heure.
 500 c.c., modèle 70/s, moteur JAP, soupapes latérales, modèle sport.
 350 c.c., modèle "80", moteur JAP, double échappement.



H.R.D.

LA MOTO
DE
GRAND SPORT

DEMANDEZ NOTICE des SPÉCIALITÉS ANGLAISES
L. DEKTEREFF & Co, 21, rue du Mont-Thabor, Paris

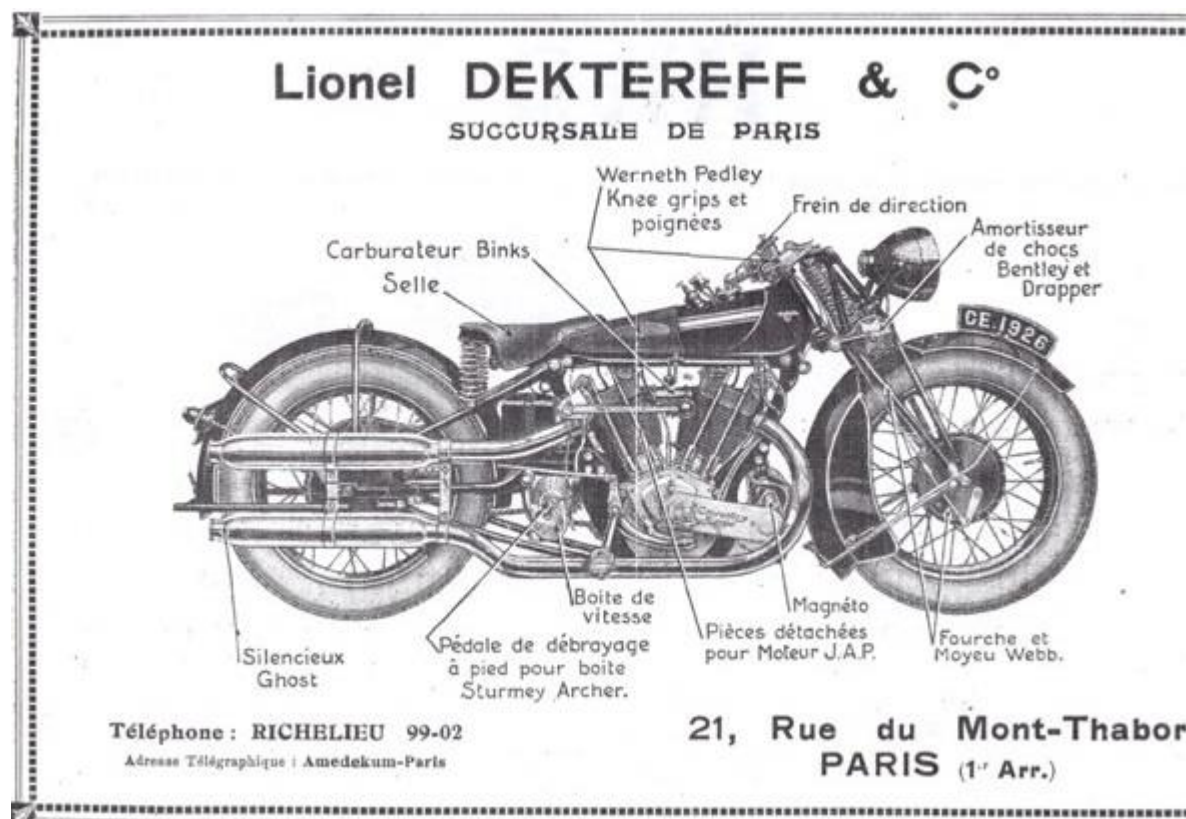
REVUE » en écrivant aux annonceurs XIII

Alain nous précise que :

« Cet établissement importait des équipements et accessoires britanniques, dont les moteurs J.A.P., et a tenté d'importer les motos H.R.D. En a-t-il vendues ? »

Ci-contre, la partie de la réclame des établissements Dektereff consacrée à la marque H.R.D. (Moto-Revue n°220 du 15 mai 1927)

La réclame de la page précédente marque, à la connaissance du Loup-Garreau, la première mention de la marque de Howard Raymond Davies dans la presse française. Mais, peut-être en existe-t-il d'autre(s) ? À vous de jouer...



**Ci-dessus, toujours des établissements Dektereff, une magnifique Coventry Eagle.
(Colin Jenner de chez Conway Motors en remontait une à l'aube du 21^{ème} siècle)**

Que reste-il de Dektereff ? Aujourd'hui, la rue du Mont-Thabor est une voie légèrement étroite qui débouche sur la rue de Rivoli et ses arcades. L'immeuble du 24, comme tout le quartier, est cossu, voir un peu triste. J'ai connu un sympathique Arménien, monsieur Papazian, garagiste près d'Avignon qui, tout en réparant ma C4 de 1928, me racontait comment il tirait son coup rue de Rivoli à la libération... le quartier devait être plus vivant à cette époque. Quand aux établissements Dektereff, comme on peut s'en douter, il ne reste nulle trace. Comme le dit Alain : Ont-ils seulement vendu une H.R.D. ?



L'Annual Rally 2019, péripéties de Reine Mathilde

Ou la telle du conquest

2^{ème} épisode, suite du Loup-Garreau électronique 01

Par Dominique Malcor

Nous avons laissé notre fringant Dominique en Angleterre où il participait à l'Annual Rally C'était dans les temps anciens, avant la dérive des continents et le défilé des petites Covids. C'était avant...Vous vous rappelez ? Mais laissons la parole à Dominique :

Arrivé à Letchworth Garden City, la vie est plutôt douce en bénéficiant de la très généreuse hospitalité de Becky et Andy...

Nous allons visiter les environs et aussi la ville qui bénéficie d'un nombre non négligeable de parcs et de jardins, selon la volonté très visionnaire de son concepteur.

Puis visite de ce qu'il reste de Stevenage, qui au départ était une école et est revenu à sa destination initiale... On peut encore voir les bâtiments les plus anciens, la maison de Phillip Vincent etc...



Stevenage : la Honda d'Andy et « Reine Mathilde »



Plaques qui rappellent :

- qu'ici était l'usine Vincent
- que George Brown, détenteur de 24 records mondiaux à moto dont 22 à Vincent, a travaillé ici

Stevenage est à 7 km de Letchworth, au nord de Londres, et nous y sommes allés en Honda pour Andy et avec la Reine Mathilde pour moi.

La moto sera capricieuse au retour, les carbus trop « riches » sous une canicule très présente, qui feront caler plusieurs fois le moteur, tournant souvent sur un seul cylindre. Au retour, réglages rapides et ensuite nous allons rendre visite à Bob Culver (possesseur, entre autres, de la première Black Shadow) avec lequel Andy travaille souvent...

Bob a un atelier au fond du jardin où son fils l'a rejoint pour l'aider et où il fabrique des pièces pour Vincent, visite très intéressante bien que Bob soit assez discret sur ses trésors.

Il a racheté le fond des films de Philip Vincent car ce dernier était fanatique des prises de vues et en a effectué un nombre considérable d'après Andy.

Le souci est que Reine Mathilde va se mettre à ne tourner que sur un seul cylindre, pas simple par cette chaleur de rejoindre le bercail... Nous aurons un peu le temps d'essayer de régler la carburation bien trop riche... L'embrayage me laisse tranquille pour le moment.



Nous devons aller visiter Westmill, c'est un charmant petit village, « *so British* » à l'ancienne qui a servi de cadre à un catalogue de Vincent.



Nous allons un peu laisser tranquille nos motos et visiter le coin, aller à Westmill comme prévu la veille et qui se trouve non loin de l'A10 à l'est de Stevenage, par de jolies petites routes. Westmill fut visité lors de la seconde partie du Rallye international (le *Golden Jubilee*) en août 1999.

Cependant, sachez que même ces routes peu larges et « viroleuses » sont très encombrées par un trafic incessant... Là, l'usine essayait les motos, sur toutes les petites routes avoisinant Stevenage.

Nous voici donc prenant un chocolat (pas de pub dans ce village – Jean Pirot se souvient y avoir bu de la bière avec Tigger... Peut-être l'établissement n'existe plus ? - NDLR) avec des gâteaux un peu trop gros et nous en avons profité pour prendre des photos.



Le lendemain nous chargeons le *van* d'Andy (enfin surtout Andy) et nos bagages ce qui m'arrange bien car par cette chaleur, moins je serais chargé, plus ce sera supportable.

Nous devons passer par Oxford, vers l'Ouest en direction de Gloucester, la moto, bien que réglée trop riche, fonctionne relativement bien. Je suis le *van* d'Andy et nous faisons la route de concert.

Bien que démarrant un peu plus difficilement que lors du Rallye de France de Jacques, lors des pleins ça se passe bien... Passer Oxford dans l'après-midi est une horreur, les routes sont « blindées », c'est pénible avec cette chaleur si rare en Albion. Lorsque les routes sont dégagées, sur les 4 voies, j'accélère mais même à bonne allure l'air rafraîchit si peu.

Gros embouteillage avant d'arriver sur Gloucester, et là, après avoir remonté une file afin d'attendre Andy plus loin, sans trop faire souffrir la machine, elle cale au fond d'une descente... J'ai mis 10 min à redémarrer, bref, après une grosse attente sur un « *roundabout* » dans les faubourgs sud de Gloucester, nous sommes repartis et enfin arrivé sur les lieux de l'*Annual Rally*, la « *Cider Farm* », un camping plutôt grand.

Nous prenons une pinte bien méritée au club et dînons de sandwiches, cafés et autres choses préparées après avoir planté nos tentes et installé le « barnum » d'Andy.



Ici Andy au fond à gauche (casquette) et Dick Perry (chapeau)

Je dois dire que j'ai reçu un très chaleureux accueil de la part de certains membres connus, notamment les Lowinger, les Farrow, Perry, Ian Savage et Jenny Bloor et j'en passe un grand nombre... la Mid Gloucester Section est très sympa.



Arthur Farrow et son HRD sur le champ du camping



Parmi les autres fabrications de l'usine Vincent, cette tondeuse avec son accessoire pour biner le potager. Une rareté aujourd'hui



Avant le complet « alignement », ordonné par séries (A & HRD, B, C, D et Spéciale)



Une sortie de « barn », dans un joli jus d'époque...

Nous voici récompensés par the « best of B series » dû surtout à la moto et son voyage et quelques amuse-gueules.



Le retour fut un peu compliqué une fois accostés à Ouistreham, cela dû au vent de face qui dépassait au départ de Caen les 70 km/h, la chaleur et surtout « l'embrayoire » qui a fini par me faire caler au feu rouge à Vierzon, juste après avoir doublé deux Honda Four K0 et K2 qui roulaient pépère.

Puis après une bidouille de sioux sous la canicule et condamnée par les papes de la mécanique, nous pûmes repartir et arriver in extremis en essayant de ne plus débrayer, chose difficile mais qui, de toute manière, avait peu d'effet. J'ai souffert pour la moto sur les 120 derniers kilomètres.

Bref (amusant non ?) ce fut un joli voyage et à part une carburation trop riche et cette commande d'embrayage qui fondait au fur et à mesure, elle a BIEN roulé !

Dernières infos de l'ancien propriétaire de la Shadow

Par Hervé Mocard

(Il s'agit bien sûr de la Shadow présentée par Hervé dans le Loup-Garreau E n°14)

« Je n'ai pas retrouvé la carte grise de ma HRD-Vincent de 1949, mais dans un de mes courriers à Conway, je donnais le numéro de moteur : 799. Est ce que ça peut aider ?

J'ai aussi des courriers de mon acheteur André KIÉNÉ, datant de 1975 et 1976, dans lesquels il me demandait de commander en Angleterre des pièces pour lui : d'abord des pièces pour la fourche avant qui avait « un peu de jeu un peu partout », puis des pièces pour le moteur car il me disait avoir descendu son embiellage, « pourtant, il ne tirait pas fort et ne roulait pas vite » À part cela, il était enchanté de sa machine.

Je vais reprendre le dossier plus en détail et tâcherai de trouver d'autres infos. »

On va voir si vous avez suivi : 799, c'est ?

(Le LG apprécie au passage l'enthousiasme de M. Kiéné avec un embiellage dans le sac !)

Le départ de Jack Barker

Par Jean

« Bonjour Jean, merci de m'informer de cette bien triste nouvelle. En effet c'est encore une page d'histoire du club qui se tourne, que de souvenirs... »

Ainsi me répondit Catherine Le Bris quand je lui retransmis la nouvelle du décès de Jack Barker.



Que de souvenirs en effet, Le club Vincent est une grande famille et Jack a été plus que présent à ces réunions de famille que sont les rallyes en France.

Certes, il n'arrivait pas à égaler le record d'Alain Grare mais il arrivait quand même dans sa roue arrière jusqu'à qu'il dût abandonner pour des raisons de santé il y a une dizaine d'années.

Catherine et Jack lors du dernier rallye à Plomelin en 2009

Les anecdotes les plus savoureuses pourraient se succéder à l'envie et, pour ma part, j'en tiens une de 1983, au retour du premier rallye à Plomelin (celui où Dominique Le Bris avait fait mettre tout le monde au garde-à-vous dans l'église pour y entendre l'Hymne Breton) qui me fait encore mourir de rire... oserai-je la raconter ? Non.... hélas.

La photo ci-contre a été prise lors du deuxième rallye que Fabien a organisé à Bordeaux.

Ainsi que vous pouvez le deviner, la scène se passe dans le salon d'accueil de la maison Lillet. Comme d'habitude, Jack est entouré de personnes gracieuses dont le bon vin délie la langue.



C'est toujours à Plomelin mais en 1984 que Paul, mais, laissons-lui la parole :

« À Plomelin (1984 ?) François Grosset et moi avouions à Jack Barker que c'était en France qu'on faisait la pire bière du monde (c'est vrai).

Jack approuva en démontrant d'un très viril bras d'honneur l'effet que lui faisait la bière française... » C'est vrai que les problèmes de langues, traités avec le vin des rallyes s'amenuisent considérablement.



**Lors du rallye de Belgique organisé par Charles Vandermeulen et Rita Buyle en 2008.
Jack m'a demandé à plusieurs rallyes de lui trouver un hôtel, ce qui fait qu'on se
retrouvait souvent dans le même.**

Mais comment présenter Jack de façon plus précise ? Demandons à Dominique :

« J'ai appris avec tristesse que Jack Barker nous avait quitté. C'était un membre honoraire du VOC.

La dernière fois que je l'avais rencontré était en juin 2019 à quelques kilomètres du sud du Pays de Galles où la section du "Mid Gloucester" avait organisé *l'Annual Rally*.

Certains amis du club m'avaient prévenu qu'il oubliait parfois des choses et des noms, cela étant dû à son grand âge", mais lorsque nous avions parlé ensemble autour d'un verre, il me reconnaissait et n'avait pas oublié les souvenirs dont nous parlions, ni Patrick.

Avec Alain Grare, il fut une époque où ils se disputaient la gloire ou l'honneur d'avoir eu le nombre de présences le plus important aux rallyes de France.

Je crois qu'Alain le battait d'un événement seulement, alors qu'il n'avait jamais raté un seul des rallyes français. Bien entendu, son âge l'a privé de venues plus récentes à nos événements et Alain s'est "échappé" lors de cette course particulière.

Lorsqu'en juillet 2002, j'avais organisé avec Jivaro le rallye en forêt de Tronçais, il m'avait demandé de lui trouver une chambre d'hôtel (chose assez peu facile dans le quartier à cette époque de l'année). Il avait été ravi de son séjour "chez Chaumat" à Cérilly... Il aimait bien nos "remises de prix" et aussi le BBQ du dimanche de Michel...

À cette époque il venait avec sa Honda Deauville rouge qui ménageait sa résistance physique. J'ai d'ailleurs beaucoup pensé à lui grâce à ce coursier écarlate.

Elle avait été vendue à John Huegel qui faisait le chemin depuis Londres vers l'Italie et le Rallye International en compagnie de Bill Easter et d'Andy Davenport.

Ce dernier m'avait informé que Jack ne roulait plus, lorsque j'avais reconnu l'imposant destrier.

John s'était cassé la jambe à Beaugency, pratiquement à l'arrêt, et Bill et Andy m'avaient demandé si je pouvais abriter la machine dans mon modeste garage. Évidemment, j'ai dit oui. Cela été à l'origine d'un épisode cocasse lorsqu'Andy et sa bande son venus récupérer l'engin, alors que je les attendais le lendemain... alarme, descente de gendarmes, garde à vue et libération suite à mon témoignage... grâce à la moto de Jack, Andy est passé très près du Trophée du Tiggre.

Voilà, c'est bien triste et je garde un très bon souvenir de Jack, un pilier du club et un des plus assidus visiteurs de notre section.



Au rallye de Belgique, Jack était venu avec sa Honda Deauville.

Alors que je disais à Georges, sans arrière-pensée et en français, que c'était bien de venir à Vincent au rallye, Jack s'est tourné vers moi et m'a dit (en anglais) qu'il avait plus que sollicité sa Vincent et qu'il la laissait prendre du repos.

Pour ceux qui n'ont pas connu Jack, il est juste bon de savoir que notre famille continue à vivre et bien vivre quand ils sont joyeux et chaleureux comme lui.



Le mystère de la Vincent chopperisée

Par Paul Hamon

Après des mois d'investigation, notre correspondant Marcel Québire, 40 Impasse de la Mission Marchand à Dunkerque, est enfin en mesure de nous apporter ses lumières sur le mystère de la Vincent chopperisée. Laissons la parole à M. Québire qui est allé se morfondre dans quelque pub anglais du cœur de Londres et a enquêté outre-Manche pour le L.G.

Un Anglais anonyme mais que, sans risque, nous pourrions qualifier de complètement britannique, décide un soir de brouillard en sortant du pub de réaliser la Vincent la plus originale du monde.

"Par Saint Georges, on ne va pas laisser ces f.....ing Froggies nous damner le pion avec leurs Egli-Godet approximatives."

Afin de laver l'affront dans l'honneur et de préparer au mieux son implacable revanche, il planifie de construire d'abord une maquette à échelle réduite pour peaufiner le design de son futur chef d'œuvre à deux roues. Quelle idée lumineuse ! Quel génie créatif ! Pour £4 il se procure une maquette en boîte, fabriquée en Chine par des prisonniers politiques dans une usine auparavant dédiée aux célèbres Chinamos.

Muni de cette maquette à monter soi-même, notre fieffé Godon se met à sa table de travail. Cutter dans une main, tube de colle dans l'autre. Sans oublier le carburant indispensable à tout maquettiste sérieux : un verre de whisky (photo).



Cette magnifique maquette (de mémoire vendue initialement par la société Matchbox) a fait l'objet d'un guide de montage dans le Loup-Garreau car beaucoup de pièces fausses ont tendance à transformer le moteur de cette Shadow en moteur de Picador, si vous voyez ce que la rédaction veut dire.

Le ouisqui de cette photo a retenu également toute l'attention de la rédact -hips- ion. Le Loup-Garreau opérerait, vu la couleur, pour un « Isle of Jura »

Digne héritier de la grande tradition nationale de l'organisation et du génie technologique que le reste du monde envie aux Britanniques depuis l'avènement de l'Austin Allegro, il établit avec méthode un rigoureux plan d'action qu'il baptise "opération dynamite" en hommage aux Chinamos et à une page glorieuse de l'histoire britannique.

À cœur vaillant, rien d'impossible, honni soit qui mal y pense, scout toujours prêt, il se lance :

Étape 1 : boire le verre de whisky pour se donner du courage.

Étape 2 : traduire en anglais la documentation rédigée à l'origine en ouïgour.

Étape 4 : se servir un ou deux autres verres de whisky pour récupérer de l'effort intellectuel.

Tape 3 (à replacer avant l'étrappe 4) : recrouver la doc qui avait glissé sous la trable, encore une fois.

Step 5 : émerger du coaltar, quatre heures après, se relever et boire un autre verre de whisky pour se remettre d'aplomb

Étrappe s-s-s-s-si-si-si-Six-se-se ! re-re-re-recommencer la moquette pour la quinzième fois et se re-re-re-servir un verre entre chaque tentative.

Étarpe 7bis : méeéééheu où que je l'ai mis cette cutain de polle ?

Épartapate 8 : un NNNN-ième whisky pour fêter les retrouvailles heureuses mais collantes avec le tube de colle qui était sur la chaise.

Étapate 19 et 3/8 d'étape : Raaaahhh ! F.....ing bastards, comment qu'on dit RFM en yoghourt euh en ouïgour ?

Érétape environ 10 : Une maquette à airelle chéduite ? WTF ? J'veais te me la nous cogner directly ma moto spéciale ! Et à grands coups de chamuleau encore. Plus un coup de souduralarque et hop i verront tous ces Froggies qui cé les meilleurs. P... them off. Rule, Bitania, euh Rule Britannia, rule the waves, OoooooueeerrrrkkKKKKRRRRrrraooooou !

On comprend alors que quelques points ultimes de la narration demeurent encore un peu obscurs à ce jour. Mais Marcel, en fin limier, a su nous communiquer des documents photographiques qui attestent cette version de la genèse de cette moto fascinante (photo). Un grand merci à Marcel et à ce mystérieux Britannique pour leur contribution.

« Et voilà le travail », tel est le titre donné à cette photo par monsieur Québire.

Outre la beauté intrinsèque de la machine, nous pourrions apprécier parmi d'autres améliorations audacieuses l'échappement dit « à double effet »



La Rédaction du Loup-Garreau tient à remercier monsieur Québire pour cette enquête passionnante. Nul doute que nos lecteurs sauront s'appropriier les subtilités de cette magistrale technique de travail. La rédaction du Loup-Garreau vend des bouteilles de ouisqui « Isle of Jura » en kit à remplir soi-même (le ouisqui n'est pas fourni dans le kit).

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 854 – Mars 2020 – Vincent et moi...

Article de Ian Dickson

Souvenirs d'un Rallye en Normandie, en 2017.

De quelles pièces détachées auriez-vous besoin pour un voyage de 1600 km ? Pour un cynique, ce seraient les pièces détachées que vous n'avez pas prises. Je charge tout dans la sacoche de réservoir, même une dynamo, et n'utilise rien. Le minimum d'effets personnels étant sanglé sur le siège arrière.

La moto était si chargée en hauteur, que je ne pouvais la mettre sur la béquille arrière, et que la latérale ne le supportait pas. Le remède, contre toute logique ne fut pas de l'alléger, mais de prendre une cale de bois de 4 cm d'épaisseur pour avoir la moto presque verticale sur sa latérale. Je suis parti le jour le plus chaud de l'année. À une station-service, le moteur se fit prier pour démarrer. Je suspectais le fléau d'une génération de propriétaires de Vincent : une magnéto défectueuse et/ou les stations-service.

Ma cale en bois et ma magnéto défectueuse firent partie du voyage.

Je passais la première nuit dans un hôtel international peu coûteux afin de pouvoir attraper la première navette de 7h00 de Folkestone à Calais. Je me senti presque fier d'être la première moto à attendre sur le parking.

Une moto arriva. Il avait traversé le pays depuis Swansea en Galles du Sud, en partant à 3h00 du matin. Puis une autre moto arriva. Il avait quitté l'Irlande la nuit avant, débarquant à Holyhead vers minuit, et puis roulant jusqu'ici. Un peu désillusionné, je ne demandais plus rien à personne.

Sur la navette, je rejoignis une rangée de moto modernes toutes sur leur béquille latérale. Ma cale en bois parut un peu bricolée. On me demanda depuis quand j'avais "la vieille demoiselle". Ma réponse "depuis 50 ans" arrêta net toute conversation dans le groupe, ils avaient tous moins de 50 ans, et changeaient leur moto tous les 2 ans. Je dus leur expliquer que je ne pouvais pas m'en séparer encore, car "elle marchait encore bien".

Je n'avais pas prévu de prendre des autoroutes à péage, mais je ratais la dernière sortie, et j'ai dû, avec ma main gantée, prendre un ticket de l'inhabituelle machine (*ndlr : notre conteur est anglais, pas de péage sur les autoroutes chez eux*) avec une queue de voiture derrière moi.

Je le glissais dans la poche plastifiée au sommet de ma sacoche de réservoir, ou tel le pensais-je. Tout en accélérant je jetais un œil, et ne je n'ai plus vu le ticket. Il avait dû s'envoler ! Craignant ce qui pourrait se passer à l'autre bout, avec seulement une machine à qui parler, et des automobilistes impatients derrière, je planifiai de sortir à la prochaine petite sortie, attendre une voiture, et la suivre à travers le péage, et puis reprendre un ticket, pour qu'il n'y ait pas de pertes de revenu pour le gouvernement Français.

Louable idée ! J'attendis ma chance. La barrière se leva, Je suivis la voiture, et reçu un grand coup sur la tête, tout devint noir. Je me demandais si c'était La Fin, et ce qui allait se passer ensuite. Mais non, réalisant que la moto roulait, et qu'il y avait de la lumière si je regardais vers le bas, je relevais mon casque, et jetant un coup d'œil en arrière vis la barrière s'agiter allégrement. Le ticket était dans une autre poche de la sacoche. Je m'éclipsai en contournant la barrière extérieure, souriant à la caméra, et continuais ma route.

À une station-service, la Vincent ne voulut pas démarrer. Je l'éloignais des pompes, la tirais sur la béquille arrière, pour pouvoir kicker amplement. Rien. Alors que j'avais retiré mon casque, puis mes gants, puis mon blouson, la dame, dans le bureau décida de m'envoyer un assistant, qui portait un T-shirt avec un emblème «Moto-Guzzi ».

Le jeune homme n'avait jamais fait de moto, mais, il aimait le T-shirt. Sa venue stimula la Vincent qui démarra, en fait, elle tourna jusqu'à je me sois équipé, et elle cala. Plein d'espérance, je positionnais mon assistant à la béquille arrière de façon, que, quand elle démarrerait à nouveau, il puisse verrouiller la béquille arrière. Elle démarra, Il fixa la béquille, je fis un signe, et décollais pour me confronter aux heures de pointe de Caen.

Ce n'est pas la première fois que ma Vincent décide de trainailler à une station-service. Pourquoi ne puis-je l'accepter ? Aller boire une tasse de thé, revenir une demi-heure plus tard, mais non, Il me faut kicker, et kicker, et après une bonne demi-heure, elle démarre.

Le rallye était un peu lent, j'aurais pu le faire tout en première. Un passage était un vrai test. Une descente raide, puis arrêt, démarrage, pendant toute la remontée pour permettre à 250 machines de passer la porte étroite d'un château, ça sentait l'embrayage !

Un peu plus tard, je m'arrêtais pour proposer de l'aide à un motard anglais en Greeves. Derrière lui était un adorable parterre d'orchidées et autres fleurs sauvages. Pendant ce temps, la plupart des motos étaient passées, cela avait été une journée frustrante.

La route à nouveau était droite et dégagée, il fallait que je tourne la poignée droite ! De la première à la seconde, avec la boîte de la Shadow c'est très rapide, et en moins de temps qu'il ne vous en faut pour le lire, je roulais à 100 en seconde. La Vincent ne vibrait pas. C'était grisant, l'échappement avait un rugissement glorieux, la route étroite à une seule voie me rappelai les Tramways de Nouvelle-Zélande, mais avec un fossé plein d'eau de chaque côté. C'est là que le pilote commença à se rappeler que sa barbe était très grise, et qu'aucun record n'était à battre ce jour-là. Je ralentis me sentant toujours hilare. Je réalise maintenant que je n'ai jamais mené la Shadow « à fond », combien d'entre nous l'ont fait ?

Dans la ligne d'attente pour prendre le ferry du matin vers Portsmouth, la Vincent ne voulut pas démarrer. Le contrôleur abandonna de me faire signe, et fit passer la file suivante, puis la suivante. Quelqu'un vint et me suggéra de me procurer un démarreur électrique, peut-être était-il un propriétaire de Vincent ? Finalement, elle démarra. En roulant vers le ferry, ma cale de bois tomba. J'ai alors eu quelques difficultés à descendre de la moto, à cause de la sacoche de réservoir, pour pouvoir tirer la moto sur la béquille arrière.

De retour en Angleterre, chevauchant sur l'autoroute une moto de 1949, toujours facilement intégrée au trafic moderne, je pensais que c'est un plaisir de rouler avec elle, la plupart du temps. Tout en roulant, je réfléchissais à cette incompatibilité de la boîte longue de la Shadow pour participer à un Rallye lent, et je me suis alors demandé pourquoi je n'avais pas tourné la roue arrière pour utiliser la grande couronne. Si j'avais eu un morceau de bois, je me serais donné des coups sur la tête pour m'en souvenir, mais en fait, peut-être pas, un coup sur la tête, c'est bien assez pour un week-end.

Manifestations à venir

ATTENTION !

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



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



DU 13 AU 21 JUIN 2021 : projet de rallye touristique dans les Alpes à Vincent en itinérance par Rachel et Dany. Le nombre de motos sera limité à 7 ou 8 maxi.

Départ et arrivée depuis la Bourgogne, possibilité de laisser remorques, voitures, vans. Traversée des Alpes par la route des Grandes-Alpes, retour par la Route Napoléon. 1200 km environ. Les étapes seront plutôt courtes (+/- 100km/jour en haute montagne) pour privilégier le tourisme, la découverte, les visites. Couchage : hôtel. Nous donnerons les points d'arrêt et chacun réserve son hébergement. Y a-t-il éventuellement une personne intéressée pour transporter les bagages, en voiture ou en camionnette ?

Attention : annulation ou modification possible selon la situation sanitaire (maintien couvre-feu, fermeture restos, etc.).

La décision finale sera prise au plus tard pour le Loup-Garreau de mai.

CONTACT : dany.vincent@wanadoo.fr

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

CONTACT : Dominique Malcor. 06 62 57 26 35, ateliermalcor@aol.com

18 AOUT AU 11 SEPTEMBRE 2021 : France à Motos Anciennes 4500 km. Plusieurs membres du VOCF sont déjà préinscrits.



SEPTEMBRE 3/4/5 : rallye VOC/VCF (Velocette Club de France), à Tourville-sur-Pont-Audemer

CONTACT : pirot.jean@orange.fr ou 06 81 53 09 86



SEPTEMBRE : après de longues semaines de couvre-feu et de confinement, venez vous ressourcer... qu'on se le dise !!!

Projet de balades touristiques dans les Pyrénées Ariégeoises, à Vincent et dérivés, **deuxième quinzaine de Septembre** (après le Tour de France à Moto anciennes, et Moto Légende).

Le nombre de motos sera limité (- de 10).

- Long WE de 3/4 jours (4/5 nuits), balades journalières (maxi 200 km), découverte de la Haute-Ariège et de ses environs, depuis un petit village au-dessus d'Aix-les-Thermes qui servira de base. Couchage au chalet (4 ou 5 x 2 pers.) et en gîte, si nécessaire, repas du soir et p-dj au chalet (frais à partager). Possibilité de camper dans les environs.

- Extension de 3/4 jours, en itinérance, départ d'Aix-les-Thermes (et éventuel retour), boucle sur et vers quelques cols mythiques des Hautes-Pyrénées et Haute-Garonne. Couchage à l'hôtel ou en gîte selon les possibilités du moment.

Y a-t-il des personnes intéressées ? Éventuellement partage d'une voiture avec remorque, ou un fourgon, pour bagages, et au cas où...

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

Le programme, les dates, les détails, seront affinés, en fonction du nombre d'intéressé(e)s.

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 concernant les Vincent uniquement, elle ne sera diffusée que sur un seul numéro.

- Les adhérents ont reçu avec leur carte de membres cette épinglette de très belle facture (merci à notre Flying Dominique). Hauteur 4cm – Métal chromé – Émail.



Elle est disponible auprès de Catherine :
crrperso@yahoo.com au prix de :
 - 5 € pièce pour les adhérents + port 3 €
 (prix du port fixe quelque soit le nombre).
 - 10 € pièce pour les non-adhérents
 (port idem).

- **LE LOUP-GARREAU N°36 EXCLUSIVEMENT DEDIE A PATRICK GODET** est 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 € port compris (France) pour les MEMBRES du VOCF.
 - 20 € port compris (France) pour les NON-MEMBRES.
 Tél. 06 81 27 09 11 - Catherine - crrperso@yahoo.fr

- **COUTEAUX THIERS « VINCENT » CONÇUS PAR PIERRE MAUBERT.**

La souscription est maintenant terminée. Elle s'avère un succès puisque 35 couteaux ont été commandés. La fabrication est en cours, la livraison devrait avoir lieu au club vers fin Juin. Une partie des couteaux sera livrée aux souscripteurs lors du rallye, en espérant que les événements nous permettront de l'organiser.



- **CHARLES VANDERMEULEN** : J'ai l'intention de me séparer de ma Black Prince, restaurée par Patrick Godet. Mon n° de tel 0032 475 809 726 (Belgique).

- **PHILIPPE GUIJARRO** (p.guijarro@orange.fr - 06 12 59 17 95) vend :
 - 1 réservoir Egli alu, bon état : **180 €** (ci-dessous, à gauche).
p.guijarro@orange.fr 06 12 59 17 95



- Vends **Roue alu Borrani** record wm2 x 20, bon état : 150€



- Vends **Silencieux pour side-car** fabrication Godet, neuf, longueur 960 mm, diam. ext. 105 mm, Diam. tube 48 mm . Prix 400€



- **FRANÇOIS GROSSET** vend : pontricoul@gmail.com
 Frein avant Grimeca 4 comes, moyeu 36 rayons, 210 mm, complet, neuf, **600 €**
 Magnéto vincent twin à refaire, **150 €**
 Magnéto Vincent twin, bonne étincelle, **200 €**
 Magnéto Vincent twin, reconditionnée, **350 €**
 Avance auto Vincent, très bon état, **100 €**

Avance auto Vincent, bon état, **70 €**
 Avance auto Vincent à revoir, **30 €**
 Cylindre(s) série BCD, à réalésier, **100 €**
 Pour déco ou trophées, cylindres avec et sans chemises
 1 seau de soupapes et de *big idler timing gears*.
 Piston(s) Specialoid, neuf **80 €**
 Platine(s) de sélection/kick (G50 sur le *parts list*) Bon état, **30 €**
 Diverses pièces de sélection et de kick (pas de pédales de kick ni de sélecteur)
 Platine(s) de frein **40 €** sans mâchoires ni cam
 Diverses pièces de boîte *Burman* pour Comet
 Arbre primaire *Burman* pour Ariel Sq4
 Jantes 40 trous pour Vincent à rechromer
 Arbres à Cames MK3 Megacycle neufs, 300 euros la paire.
 Des pièces moteur de BSA B31 et une culasse de Triumph.

- Cherche une boîte Velocette Venom, culasse, piston et arbre à cames BSA B32, piston B33 en 86.50
- Cherche Aussi, même (surtout) en mauvais état, pour reconstituer des moteurs vides : carter et couvercle de distribution pour Matchless mono G80, un couvre-culbuteurs de Velocette Venom et un bloc cylindre hors d'usage de Triumph 6T

• **ÉRIC LECHAT VEND :**

- une paire de freins « *lightning replica* ». Peinture et garnitures neuves. Prix **400 €**.
eric.lechat44@orange.fr, 06 22 63 34 07.



- **JEAN-CLAUDE PEIFFER PROPOSE :** J'ai cette pièce qui vient d'une Rapide B d'Argentine. depuis 40 ans. Si vous êtes intéressé faites-moi une offre (plus portage de France). Merci.
peifferjc@gmail.com



- **Pierre DUNOYER :**

- souhaite nous faire partager une excellente (*je confirme*) vidéo sur YouTube à propos de la Black Shadow par un passionné.

C'est en anglais : https://www.youtube.com/watch?v=H87_qzgUESo

- Pierre recherche une rapide série C en très bon état vieuxbook@orange.fr

Bonnes adresses



Godet Motocycles : 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 VOF 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 VOF et de bien d'autres...



Tracy Tools : www.tracytools.com

Tarauls filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNF, etc. Ils proposent deux qualités : chinoise (usage occasionnel) ou britannique (bonne qualité).



Andy Davenport : <https://vincentblackshadow.co.uk/>

Andy est un anglais charmant qu'on voit de temps à autres au *French Rallye*
Il fabrique et vend des pièces Vincent. Prix plutôt intéressants.

Site Internet

Ce site sera modulable, dans certaines limites, par quelques membres du Bureau qui ont été ou seront formés.

Par exemple, si vous souhaitez y inscrire une manifestation (Vincent) ou y voir votre moto dans le diaporama de la page d'accueil, c'est parfaitement possible.

Manifestations : merci de le dire suffisamment tôt, pas la veille pour le lendemain, ce qui n'aurait de toute façon aucun intérêt.

Pour le diaporama il faut absolument :

- une photo de bonne qualité,
- de format horizontal (à l'italienne),
- avec un fond agréable, pas trop encombré (pas de voiture, camping-car, tas de ferraille...),
- de préférence sans personnage ou avec son autorisation.

Le dépôt d'une photo dans le diaporama est **réservé aux adhérents**

Voici un exemple d'une photo qui est parfaitement adaptée (on n'est pas obligé d'avoir une série A twin, non plus... 😊 😊)



Intéressé ?  dany.vincent@wanadoo.fr

Nouveaux membres VOCF

Pas de nouveau membre ce mois-ci.

Note aux lecteurs et contributeurs :

En raison de la longueur de certains articles, plusieurs contributions sont en attente mais, rassurez-vous, nous ne manquerons pas de les intégrer dans les prochaines parutions. C'est très positif de constater que nous manquons de place dans le Loup-Garreau, continuez à nous envoyer vos articles. Avec un grand merci de la rédaction !



Ont contribué à ce numéro :

Jean Boulicot, Didier Camp, Alain Grare, François Grosset, Paul Hamon, Hervé Mocard, Dominique Malcor, 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 !*