

LE LOUP-GARREAU

12

Électronique



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
Utiliser une MOTOCYCLETTTE en 1908	4
Amortir la Brampton ?	5
Retour vers le futur	8
Hommage à Cyril Malem	9
Rallye en France 1988 et Albert Karl	13
Et pour en savoir un peu plus sur Albert Karl	15
Deux moteurs Vincent inconnus ou méconnus	17
Dans la vie, le piston, y'a qu'ça de vrai !	18
Les contes de Mamy Green	19
Formulaire d'adhésion 2021	21
Manifestations à venir	22
Petites annonces	22
Bonnes adresses	25
Nouveaux membres	26
La Plume du Loup	26



**Quand on vous dit
« convivialité »,
qu'est-ce que vous répondez ?**

...Loup-Garreau, bien sûr !

(photo Didier Camp).

Photo de couverture : Rallye Vincent, les machines grossissent dans le rétroviseur d'un Lomax... qui arrivera néanmoins en tête ! (photo Mathilde Pérault).

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Je renouvelle à tous mes vœux de bonne santé pour 2021, et souhaite aussi que cette année ne soit pas la réplique de 2020 au niveau de nos possibilités de sorties/rencontres, même si le début 2021 semble peu rassurant pour le moment dans ce domaine.

Je tiens aussi à remercier l'ensemble du Bureau pour tous les efforts accomplis pour essayer de dynamiser le club et je crois que compte tenu des circonstances, nous pouvons être fiers du chemin parcouru.

Je remercie aussi les contributeurs au LGE, de plus en plus nombreux, pour leurs articles intéressants. Pour moi, le LGE est devenu une véritable revue de club avec ses échanges, ses PA, etc.

Et je n'oublie pas les contributeurs plus occasionnels qui ont parfaitement joué le jeu lors du premier confinement pour ce que nous avons appelé la chaîne de transmission où, chaque jour, pendant presque 1 mois et demi, nous avons pu fournir des anecdotes, des photos, des moments de vie autour de nos motos préférées, Vincent ou non. Un beau moment de solidarité !

Je formule aussi le vœu que cette « ambiance » perdure.

Pour cette année, si vous voulez rouler en Vincent, il y a bien sûr le rallye « officiel », la France à Moto Ancienne (voir conditions auprès du Gavap Moto), le Tour des Alpes (voir avec Dany). J'ai entendu parler de possibles voyages dans les Pyrénées et aussi dans les Cévennes, à voir si cela se concrétise. Et puis, bien sûr, tous les rallyes européens du VOC (voir dans MPH).

D'ailleurs si certains ont des envies de rallyes lointains, le LGE est le point de rencontre idéal pour y trouver des compagnons de voyage : une rubrique à créer ?

Cette revue est la vôtre, faites encore plus un lieu de rencontres et d'échanges (hum, hum...) !
Bonne lecture !

Dany

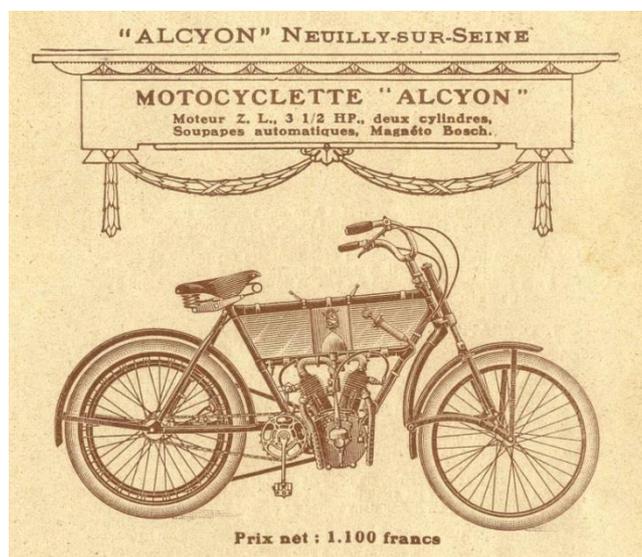


Utiliser une MOTOCYCLETTE en 1908

par Jean Boulicot

Le catalogue "CYCLES ALCYON" de cette année-là est très clair : l'utilisateur d'une motocyclette ne doit jamais démonter lui-même le moteur, et c'est d'ailleurs complètement inutile...

En revanche, quelques paragraphes plus loin, les conseils concernant la liste du matériel à emporter par le conducteur est quand même impressionnante. Autres temps, autres mœurs, où l'on changeait parfois une soupape au bord de la route.



VI. QUELQUES RECOMMANDATIONS

Avoir toujours dans sa sacoche les clés nécessaires pour le démontage des organes extérieurs du moteur. Il est prudent aussi de prendre avec soi une ou deux bougies de rechange, un trembleur, une soupape d'admission et une soupape d'échappement avec leurs ressorts, rondelles et clavettes, une ou deux attaches de courroie, un couteau permettant de raccourcir la courroie au besoin et un perce-courroie.

Amortir la Brampton ?

Par Philippe Guijarro

La fourche Brampton bénéficie paradoxalement au sein du VOC d'un prestige réel. Bien que très primitive comparée à son successeur, la Girdraulic qui est une véritable œuvre d'art et de mécanique, la Brampton fut souvent préférée en course pour sa légèreté, mais aussi sur route pour son charme « vintage » et sa rareté (avant que les amateurs ne pillassent l'Argentine). Homme de goût et de course, Philippe ne pouvait que succomber à son charme. Hélas, il y a un « hic », ce n'est pas une fourche confortable, à moins que... mais laissons parler Philippe :

Un été nous avons loué un gîte dans le Périgord, aussi j'avais décidé de descendre, à série B toute d'origine, par nos belles départementales, seul, huit heures en selle, j'ai mis deux jours à m'en remettre. (Comme disait Patrick "le problème n'est pas de le faire, mais du temps que l'on met à s'en remettre !")

J'avais acheté un amortisseur arrière AVO (vu dans MPH), avec une course un peu plus longue que l'origine, du fait de sa position en porte-à-faux, réglable par une clé hexagonale extérieure, bien au chaud dans ma sacoche. Sitôt arrivé, j'ai monté ledit objet. Je suis remonté par les mêmes routes et en bien meilleur état à l'arrivée.

Cette moto étant faite pour voyager, et plutôt à deux, je me suis mis à la recherche d'un porte-bagages. Sur eBay, Andy en vendait en inox, qui supportait la selle : fini les coups de raquette surtout pour la passagère, il faut soigner sa clientèle. Il n'est pas particulièrement joli mais il permettra l'ajout de sacoche Craven, qui vont bien avec la moto.

C'est LA modification qui a apporté le plus de confort, quasiment le même qu'une série D. Elle est à conseiller.



Le porte-bagages de la B de Philippe ; Andy serait-il un descendant de monsieur Eiffel ?

J'ai recherché par quel moyen améliorer la fourche Brampton, et j'ai acheté auprès de David Molloy, représentant de Thornton, un amortisseur avant, entraînant avec moi dans l'aventure un Pirot camarade.

David Molloy n'avait plus de ressort et seulement la partie corps de l'amortisseur, et Jean s'est chargé de la recherche d'un ressort, avec l'aide technique de Georges (déjà).

Pour autant la fixation basse de l'amortisseur se fait sur la fixation des pattes de phare ce qui induit des interrogations concernant la solidité de ladite patte, j'argumentai en la comparant à l'attache supérieure à peine plus grosse, mais pas en porte-à-faux, certes.

Quelques temps après, j'ai pris rendez-vous avec Georges pour la fabrication des pièces de fixations fourche/amortisseur, principalement deux chapes à créer. Pour la première nous avons un plan, pour la seconde, Molloy précisait que la taille de la chape devait être adaptée, et que la longueur totale était « *critical* ».



Sur cette photo, une étape est sautée puisque l'amortisseur a déjà trouvé un ressort

Début des hostilités dès 8h30, dans l'atelier de Georges qui avait déjà préparé des ébauches suivant les plans de Molloy. Pour le démontage du ressort d'origine, c'est assez rapide, j'avais déjà changé celui d'origine, affaissé, phare et câble de compteur à débrancher.

Georges fait des plans et après une séance de métrologie, officie à la fraiseuse sur les ébauches inférieures, finitions à la lime, puisqu'en porte-à-faux, sur la patte de phare.

Déjà l'heure de déjeuner : il est 14h30, le temps passe vite à découvrir ce bel atelier et à usiner avec toutes ces passes d'outillage. Vient ensuite la fabrication de la chape supérieure, comme nous sommes censés en fabriquer deux jeux, Georges m'explique comment faire les ébauches supérieures, ce qui est naturellement beaucoup plus long que s'il les avait faites lui-même, mais me donne un certain plaisir, en dehors de balayer les copeaux d'aluminium.



Opération simple, vue comme ça, et pourtant, la moindre vis devient l'objet d'un usinage précis après une séance de métrologie qui va bien.

Vers 19h30, nous fixons l'ensemble de l'amortisseur, avec une certaine satisfaction. Tout se présente bien, la partie sur la patte de phare, est libre, la partie haute est parfaite. Nous enlevons le cric sous la moto et contrôlons le fonctionnement de la fourche.

En mettant la fourche en extension maximum, diable : l'arceau de garde-boue touche le cache magnéto ! ...pas bon de perdre la direction dans une situation difficile.

Il est déjà tard et il faut recalculer puis refaire une chape plus fine que les ébauches prévues, et, étant donné sa taille, nous préférons la faire en acier, pour plus de solidité.

Vers 20h30, Catherine et Georges m'offrent gîte et couvert, et nous passons une agréable soirée, rendez-vous à 8h30 le lendemain.

Combiné ressort/amortisseur posé, le travail n'est pas fini ! Après recontrôle de la course



maxi de l'amortisseur reprise des manivelles et taillage de la chape monobloc en acier. Vers 13h00 l'ensemble est posé sur la moto, l'amortisseur fonctionne, il arrive en butée, reste à régler la précontrainte du ressort.

J'ai depuis fait 60 km, le confort est nettement amélioré, surtout dans la détente, disparition des retours brutaux qui m'avaient poussé au choix de cet amortisseur. Pour ceux qui se lanceront dans ce montage, je ne sais pas si Molloy commercialise toujours ces amortisseurs, mais dans le magazine australien que nous fait suivre Jean, il y a une proposition de cet acabit pour série B (par Alyn Vincent). En tout cas, merci encore à Georges pour ses compétences et sa gentillesse. Ces différentes modifications ont permis le retour de Véronique sur cette moto et le plaisir de partager des voyages à moto de 1948, avec des performances qui ne déparent pas dans la

circulation d'aujourd'hui.

Pour les campagnards comme nous, le confinement permet les réglages de carburation pile poil... Les routes sont vides...

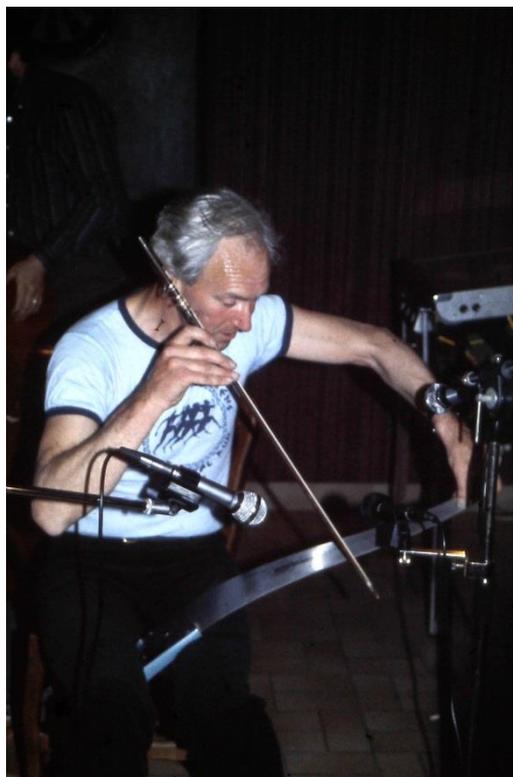
Un prochain Loup-Garreau apportera un complément à ce passionnant article.

Retour vers le futur

Par Catherine Le Bris

Nous sommes à Plomelin, en 1984. Le bistrot du cousin de Dominique, haut lieu des discussions philosophiques locales, est encore ouvert. Stuart Jenkinson (le possesseur de « *Vinnie long legs* », une Rapide dont il avait fait le carénage avec des ailes de mini Austin) est là avec sa scie musicale. Dominique, pour qui la musique prenait une grande place dans sa vie (il avait été bassiste de *Rythm 'n' Blues* à l'époque où il faisait ses études à Rouen avec Patrick), l'accompagne à la contrebasse.

Stuart, à la scie musicale, et Dominique, sérieux comme un pape, à la contrebasse. Rassurez-vous, dans cinq minutes, il va entonner « la Coloniale »



Ce petit témoignage de la grande aventure des rallyes Vincent à Plomelin ne saurait être complet si vous n'allez pas sur Youtube regarder ce petit film amateur durant le rallye de 1983 :

<http://www.youtube.com/watch?v=w9L3WUiCoLY>

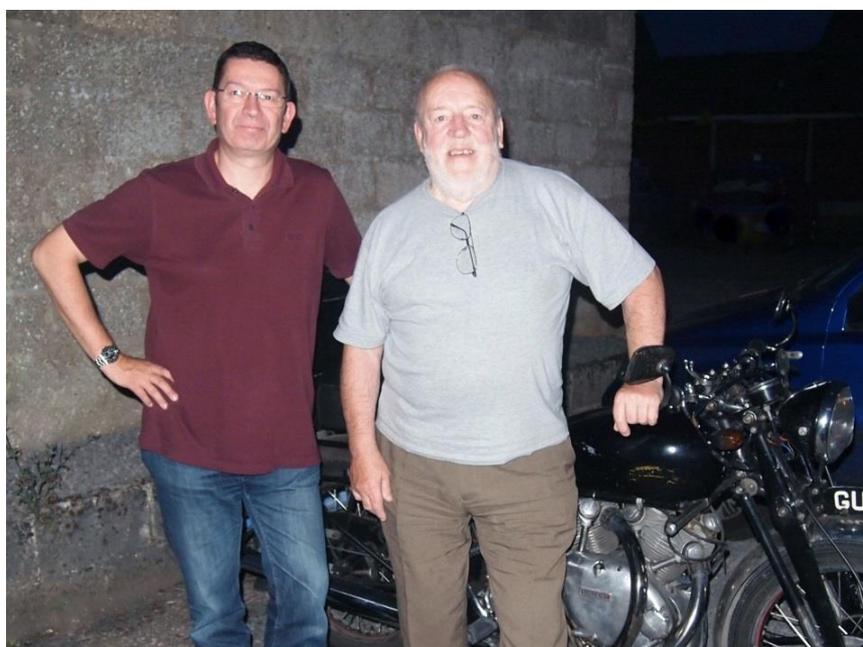
Amusez-vous à essayer de reconnaître (outre Alain Grare qu'on ne peut pas manquer) les participants à cette manifestation !

Il existe aussi une petite vidéo où Dominique accompagne un groupe vocal quimpérois.

Hommage à Cyril Malem

Par Philippe Guyoni.

C'est avec une grande tristesse que nous apprenons la mort de Cyril Malem le 16 décembre dernier. Cyril luttait vaillamment contre le cancer depuis plusieurs années mais a perdu cette dernière bataille. J'ai rencontré Cyril pour la première fois dans sa maison de Bournemouth en juillet 2014. Nous avons passé une journée entière à discuter de motos et à conduire dans les environs pour rencontrer d'autres personnes qui pourraient m'aider dans mes recherches et également voir son ancien gabarit de soudage sur lequel les châssis CTG avaient été construits entre 1986 et 2008. À cette époque, mon livre n'était encore qu'une vision, certes étayée par de nombreuses recherches secondaires, mais la rencontre avec Cyril fut en fait la première de nombreuses interviews que je réalisai au cours des deux années suivantes, me permettant de construire l'histoire des Egli et de leurs répliques, autour de témoignages authentiques de ceux qui ont fait l'histoire de ces machines.



**J'ai rencontré Cyril en juillet 2014 ; Cyril m'a tout de suite accueilli à bras ouverts ; nous avons passé une excellente journée à discuter de motos et voitures de course. Nous avons terminé la soirée avec la section locale (Dorset) du club Vincent, où cette photo a été prise.
Philippe Guyoni**

C'est donc en tant que passionné de Vincent mais aussi en tant qu'auteur débutant que je me suis présenté à Cyril, qui m'a tout de suite accueilli à bras ouverts, partageant ses nombreux souvenirs, histoires et archives qu'il avait accumulés depuis ses débuts en 1958 lorsqu'il fonda *Arch Motors* avec deux autres partenaires. Son intérêt pour la course et la construction de motos de 'racers' démarra à cette époque, avec la construction d'un premier châssis pour une Triumph T100 'pre-unit' accidentée, qu'il transforma en side-car de course. C'est aussi chez Arch que Cyril construisit son premier gabarit de soudage pour améliorer la productivité et les coûts de production au travers de petites séries de cadres de course pour motos et side-cars. La qualité de son travail établit rapidement sa réputation, attirant de nouveaux clients.

Le second événement d'importance qui amena Cyril dans le monde des voitures de course s'est produit un samedi matin sur son lieu de travail : « *J'étais en train de souder dans mon atelier lorsqu'un homme entra et me demanda si je pouvais lui fabriquer des triangles de suspensions. Me sentant interrompu, je lui avais répondu assez sèchement* », se souvient Cyril

avec un sourire, « Je n'avais en fait aucune idée de ce qu'il entendait par triangle de suspension, alors l'homme m'a montré un dessin de cette pièce pour une voiture de course et je lui ai répondu : 'Bien sûr, je peux le faire' ; il m'a alors commandé 100 pièces. C'était Colin Chapman... ».



Goodwood Festival en 2012 : Cyril, troisième à partir de la gauche, pose ici avec (de gauche à droite) Bob Dance (mécanicien Lotus), Clive Chapman (fils de Colin), Len Wood (mécanicien Lotus), Len Terry (concepteur en chef Lotus), Delano Wood (mécanicien Lotus et frère de Len) (Collection Cyril Malem)

Pendant des années, Cyril a continué à partager son travail et sa passion entre les voitures et les motos, bien que sa préférence soit pour les courses de side-cars. Cela le conduisit à un premier partenariat avec Ted Young et Bob Robinson, aboutissant à la fabrication de side-car bassets ETY de Ted Young. Cyril se souvient qu'ils se vendaient bien et, plus important, qu'ils gagnaient des courses. Finalement, il décida de quitter le partenariat pour créer CTG (Cyril-Tony-Gordon) en 1968, avec les partenaires Tony Bennett et Gordon Blackwell, mais très vite Cyril dirigea CTG seul. Une solide réputation de fabrication, la qualité, la flexibilité et la rapidité d'exécution ont été des facteurs déterminants pour plusieurs écuries de F1 à confier la fabrication de leurs voitures de course à CTG. Parmi ses clients figuraient Graham Hill pour l'*Embassy Hill F1*, Jack Brabham pour sa *Repco-Brabham*, McLaren, Chevron et même Emerson Fittipaldi, qui a acheté deux châssis F1 pour abriter le Ford V8 Cosworth.

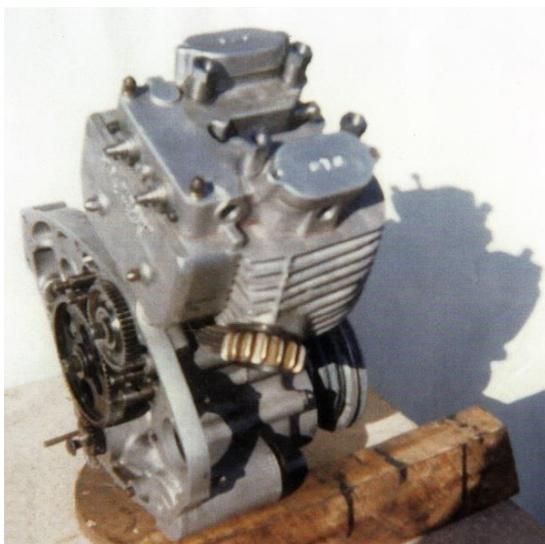
Mais la passion de Cyril a toujours été dans les motos de course, en particulier MV Agusta pour laquelle il était président du '*MV Agusta Owners' Club of Great Britain*'. Pour l'anecdote, Cyril organisa l'achat et la souscription de tonnes de pièces de l'usine après que MV Agusta eut décidé d'arrêter de fabriquer ses motos. L'intérêt pour Vincent vint en 1978, lorsqu'il eut l'occasion opportune d'acheter quatre exemplaires à restaurer.



Cyril Malem et sa partenaire, Sue Gill, à Ballaugh Bridge dans le tour d'honneur du TT 1993 sur un châssis Morgo-Triumph-ETY de 750 cm³.

(Collection Cyril Malem)

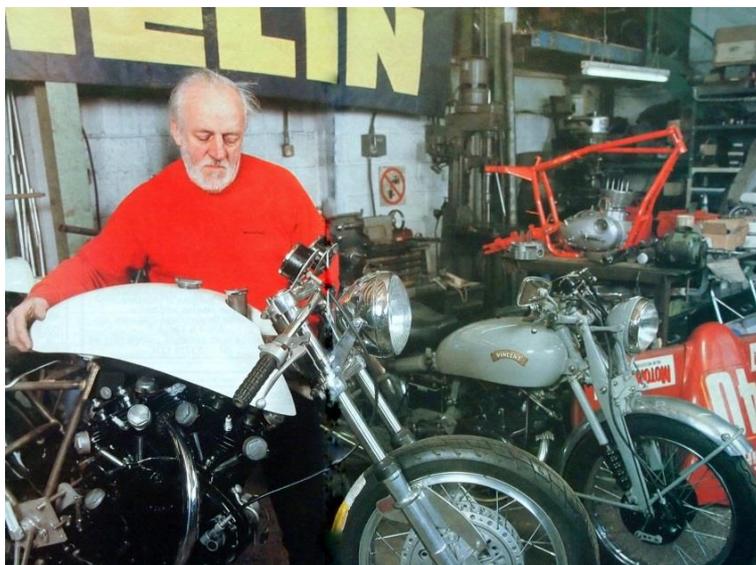
Puis, en 1986, alors que Trevor Smith avait déjà arrêté la fabrication des répliques de cadres Egli-Vincent depuis 1982, Cyril proposa d'acheter son gabarit de soudage. 100 livres sterling, plus le premier cadre construit à partir du gabarit, scellèrent l'affaire. Le gabarit fut également modifié pour accepter des variantes pour Vincent Comet, Triumph Bonneville et Norton Commando. Le premier cadre CTG-Vincent (CTG-1) fut donc fourni à Trevor Smith, puis vendu à Roy Robertson, qui construisit son racer en 1987. C'est en fait le plus connu, car il participa à de nombreuses saisons au Royaume-Uni jusqu'à récemment.



Lorsque Cyril décida de prendre sa retraite en 2008, un total de 80 cadres CTG-Vincent était sorti de son atelier, ainsi qu'environ 40 CTG-Triumph et deux uniques cadres CTG-Norton

La culasse à quatre soupapes est l'une des modifications les plus exotiques qui puisse exister pour le moteur Vincent ; très peu en firent et Cyril Malem fut l'un d'entre eux. Voici le prototype développé au milieu des années 1990.

Je suis trop jeune pour avoir moi-même vécu cette époque mythique des mécaniques de course des années 1950 et 1960 comme on les aime aujourd'hui, et je resterai donc à jamais reconnaissant à Cyril d'avoir partagé avec moi ses souvenirs et ses histoires de l'époque que j'ai trouvé vraiment enrichissante. Repose en paix Cyril.



Cyril est ici dans son atelier à Ferndown, Dorset, au Royaume-Uni, à la fin des années 1990.

Cette photo a été publiée dans Classic Bike de mai 2000 (sur cette photo, Cyril Malem essaie, sur une de ses machines, le réservoir qu'il a acheté à François Grosset).

Cette annonce publiée à plusieurs reprises dans MPH, dans les années 1990, a fait rêver beaucoup d'entre nous d'une Vincent abordable. Par « abordable », j'entends : trouver un moteur isolé et construire autour une partie cycle Egli.

CTG RACING LTD. **Racing Car Manufacture & Preparation**
• Welding & Fabrication

EGLI TYPE VINCENT FRAME KIT

* TWO FRAMETYPES *
FOR 500 cc and 1000 cc ENGINES

NO MODIFICATIONS NEEDED TO FIT STANDARD VINCENT ENGINE UNIT TO FRAME

STEERING HEAD TO ACCEPT METRIC TAPER ROLLER BEARINGS

TAIL/REAR MUDGUARD WITH LOCKING TOOLBOX

STEERING STOP

ITALIAN STYLED 5 GALLON ALLOY/STEEL PETROL TANK WITH QUICK ACTION FILLER CAP

SLOTTED REAR HEAD FIXING (AS STANDARD VINCENT)

BOX SECTION SWINGING ARM (WITH TAPER ROLLER PIVOT BEARINGS)

SIDE COVERS:
L/H BATTERY BOX (6V OR 12V SPACE AVAILABLE)
R/H AIR FILTER/CARB SPACE ON 1000
OR EXTRA TOOL SPACE ON 500

REYNOLDS 531 TUBING SIF-BRONZE WELDED.
ALL BRACKETS FOR SEAT, TOOLBOXES, TORQUE ARMS ETC. FITTED AS STANDARD

FRAME WEIGHT - 8.5 kg
SWINGING ARM - 4 kg
REAR SUSPENSION UNITS (PAIR) - 3.6 kg

DETACHABLE REAR NUMBER PLATE FOR EASY REAR WHEEL REMOVAL

C.T.G. VINCENT PARTS LIST

SERIES "D" PARTS	CENTRE STAND "B" "C" & "D"
SL1 FRONT COWL	FS1/8 FOOTREST HANGER SPACER
SL3 ALLOY SUPPORT BRACKET	FT13/3 CENTRE STAND
SL4 REAR COWL	FT22 LIFTING HANDLE
SL5 HANDLEBAR MUFFS L & R HAND	FT106/3 STAND SUPPORT PLATE
SL7 LEGSHIELD KNOB	FT108/2 STAND & SILENCER PLATE
SL10 LEGSHIELD DISTANCE PIECE	FT290 SPRING CLIPS (2)
SL11 LEGSHIELD DISTANCE PIECE	FT295 CONNECTING LINK
SL12 LEGSHIELD DISTANCE PIECE LINK	FT102 REAR BRAKE CABLE
SL13 FRONT MUDGUARD	
SL15 FRONT MUDGUARD BRACKET	EGLI TYPE FRAME
SL16 HANDLEBAR MUFF BRACKET	SPINE FRAME/SWINGING ARM
SL26 WINDSCREEN	MP FRONT FORKS SAME SPEC AS ORIGINAL
PR1 DUALSEAT	GLASSFIBRE REAR MUDGUARD
FT293 CRASH BAR L & R HAND	GLASSFIBRE FRONT MUDGUARD
	GLASSFIBRE DUALSEAT/NUMBERPLATE
	HEADRACE BEARINGS
	SWINGING ARM BEARINGS

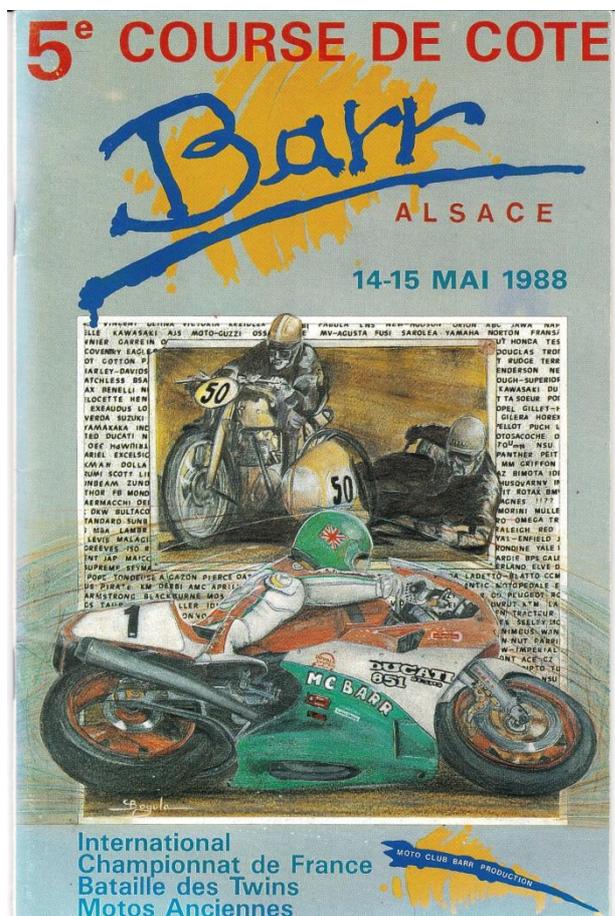
ALL STEEL ITEMS ARE FINISHED
STOVE ENAMEL BLACK
NICKEL PLATE EXTRA
FIBREGLASS FINISH IS GEL COAT BLACK
(OTHER COLOURS AVAILABLE)

SERIES "B" & "C"
PR1 DUALSEAT C/W LOCKABLE TOOLTRAY
FULLY SPRUNG REAR FRAME
FULLY SPRUNG REAR FRAME C/W PANNIER
ATTACHMENT POINTS
ALLOY FUEL TANKS INCLUDING SPECIALS
ADJUSTABLE HYDRAULIC STEERING DAMPER

**22 HAVILAND ROAD, FERNDOWN INDUSTRIAL ESTATE, WIMBORNE,
DORSET BH21 7RG ENGLAND TEL: FERNDOWN 01202 871102 FAX: 01202 873522**

Rallye en France 1988 et Albert Karl

Par Colin Manning



En cherchant quelque chose d'autre, j'ai trouvé ce livret de Racing à Barr, en 1988. Au milieu de la page, une photo d'Albert Karl avec sa 1000 Vincent. Je me demande s'il a été membre de la section française. Bien sûr, 1988 a été l'année du Rallye français à Barr. J'étais là et je me souviens bien du rallye et du montage de la tente sur une parcelle très caillouteuse entre les vignes d'un très joli vignoble. C'était comme toujours un très bon rallye. J'ai 24 autocollants « Rallye de France » sur mes sacoches mais je sais que j'en ai fait plus. Je n'ai pas de badge pour Barr et je me souviens bien de celui-là. La revue de la section française pour Barr est apparue dans le MPH d'octobre 1988. Elle a été écrite par Dominique Le Bris et Hervé le Manac'h et a commencé par dire « Honte à nous ! Seulement trois *Froggies* au 12^{ème} rallye de France : Patrick Godet, Alain Grare et Dominique Le Bris. Je suis heureux de dire que notre grand ami Alain est toujours avec nous mais triste de dire que Patrick, Dominique et Hervé ne le sont pas. (...)

Sur ce document, nous apprenons que monsieur Albert Karl ouvre la piste pour ce championnat.

Albert Karl est une gloire locale, mais est également connu dans le milieu de la Vincent. Il ne semble pas qu'il ait été membre du VOC international et la création « officielle » du VOC Section de France a été beaucoup trop tardive pour lui. Le lecteur attentif notera également la présence de monsieur André Kiéné à cette série d'épreuves.

Motociste du Val-de-Marne, monsieur Kiéné a également possédé une Vincent, même si, d'après ce document, il était engagé sur BMW.

Ouverture officielle de la piste:

M. Albert KARL - 1000 cm³ VINCENT
Membre d'honneur du Moto-Club de BARR

Démonstrations futurs pilotes

N°	NOM - Age	Club - Ville	Moto/Type/cc
1	VERDENAL G. (5 ans)	MC Barr	Yamaha PW 50
2	CARO Nicolas (8 ans)	MC Barr	Yamaha PW 80
3	CASOLI Frank (8 ans)	Kingersh.	
4	BERTHET C. (6 ans)	MC Barr	Side car
5	BERTHET E. (4 ans)	MC Barr	Yamaha PW
6			

VINTAGE

N°	NOM	Club - Ville	Moto/Type/cc
350	ROMAND Marius	CH - Crassier	Norton Inter
351	TRAPP Thomas	D - Schöneck	Norton SS20
352	EKERT Willi	D - Freiburg	Benelli TN 500
D 354	DERENDINGER Erh.	CH-Gretzenbach	Moto Guzzi Corsa
355	KIÉNIÉ André	AFAMAC	BMW R5
356	BOGULA Christophe	MC Barr	BSA Gold Star
D 357	HEUMOS Willi	D - Peiting	Rudge Ulster
358	NOELL Jvergen	D - Ruesselsheim	UT-Mag
359	ILLINY Harald	D - Räuheim	Glera Saturno
360	SCHMITT Jean-J.	MC Barr	Terror SP
D 331	STAHL Ernst	D - Durrmersheim	BMW R51
D 513	VOLLMER Siegfried	D - Bahl	BMW R51

MOTUL



Toujours sur la plaquette de cette course de côte, nous pouvons voir une photo de monsieur Albert Karl sur sa Vincent. Nous pourrions apprécier les sacoches (en compétition ?).

Albert Karl avait modifié sa partie cycle comme cela se faisait souvent dans ces années. Il avait notamment monté sur sa machine une fourche à balancier. Toutefois, cette photo évoquerait plus une fourche télescopique traditionnelle...

(...) Jack Barker, alors secrétaire social du VOC, raconte, dans le même numéro de MPH, qu'il y a eu une réunion avec Alain, Patrick et Dominique, qui apparemment avaient été bouleversés par la faible présence des membres français. Ils ont décidé qu'il serait préférable de déplacer le rassemblement dans différentes régions de France pour permettre éventuellement à davantage de membres français d'y assister. Cette rencontre est peut-être la raison pour laquelle nous avons la chance de visiter tant de beaux quartiers de la « Belle France ». Longtemps qu'elle continue ! (Il semble également de l'écriture de Jack que beaucoup d'entre nous sont passés chez Kurt Schupp's à Neiderwetz où j'ai remporté un prix pour la « Best 500 » mais je ne m'en souviens pas.

Colin Manning.



Très rare, d'un rallye organisé par mon ami Phil Primmer.

Colin Manning.

Le Loup-Garreau remercie chaleureusement Colin Manning et salue la qualité de son expression en français !

Et pour en savoir un peu plus sur Albert Karl

Le numéro 1801 de Moto-Revue (du 20 août 1966) consacre un long article dans lequel nous découvrons un Albert Karl passionné de motocyclisme, et pratiquant ce sport depuis les années trente.

35 ANS DE MOTO

**SOUVENIRS,
IMPRESSIONS,
CONSEILS,
PRÉVISIONS
D'UN
VÉTÉRAN
MOTOCYCLISTE**

A l'âge de 23 ans, j'exerçais ma profession à 110 km du domicile de mes parents : la gare était à 9 km et les communications par le train étaient si défavorables qu'il m'aurait fallu plus d'une demi-journée pour me rendre à mon travail, et encore à une époque où il fallait travailler le samedi après-midi, de sorte que le week-end ne comprenait pratiquement que le dimanche seul. L'unique moyen de locomotion efficace, compatible avec le faible salaire d'un débutant, était donc la MOTO. Et mes parents, compréhensifs, payèrent les trois quarts de ma première machine. Début hiver, le grand jour était arrivé pour en prendre possession. C'était une Gillet d'Herstal type tour du monde, célèbre et encore de fraîche renommée par les exploits inoubliables de Sexé. Il s'agissait d'une deux-temps de 350 cc à distributeur rotatif, à 2 vitesses seulement, rustique et incassable, de qualités à ne pas dégoûter de la pratique de la moto, et c'est grâce à elle que je suis devenu le passionné que je suis encore à présent où j'entre dans ma 60^e année.

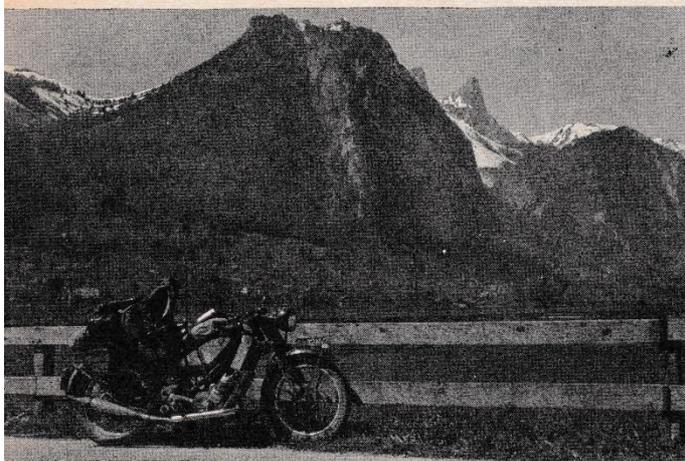
★

Deux ans d'utilisation de la Gillet par tous temps m'avaient permis de me familiariser avec la moto et de m'aguerrir. Je participai donc à ma première épreuve sportive, le Circuit des Vosges en 1931, avec succès.

Suivit une Velocette KSS ACT, machine dérivée de la célèbre KTT dont elle avait la belle ligne racée, bonne vireuse et, à ma connaissance, la première machine de tourisme munie d'un sélecteur, extérieur et adaptable sur la boîte. Participation en amateur à 2 courses de côte : circuit des Vosges raté, dérapage suivi de heurt d'un roc : peu de mal, fourche gauchie, mais je pouvais rentrer par la route. Avec cette « Velo » je vécus le hasard le plus extraordinaire de ma vie.

★

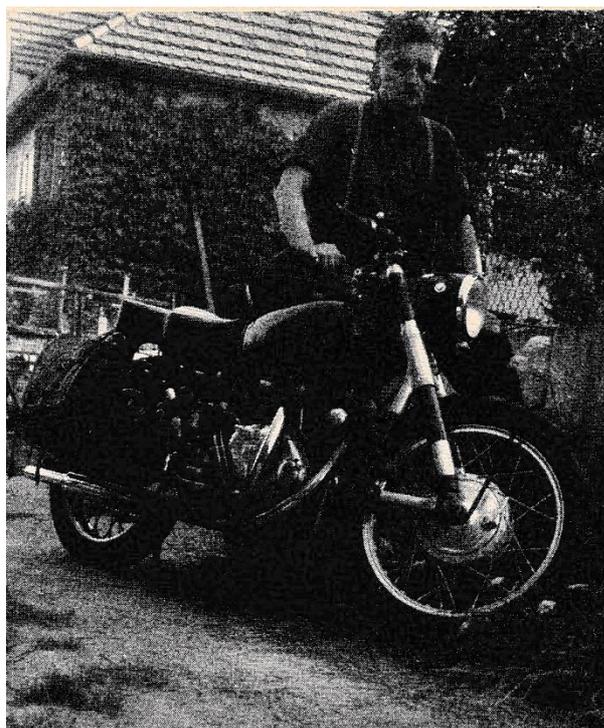
En 1933, un oncle habitant à quelque 120 km de mon lieu de travail me fit cadeau d'un lourd revolver du genre 1871 avec son fourreau de cuir. Je le transportais dans une sacoche cavalerie à l'arrière de la moto. A mi-chemin, le réglage de l'embrayage imposa un court arrêt et à cette occasion j'avais ouvert la sacoche et oublié de la refermer. Arrivé à destination, je constatai avec effroi que le revolver avait disparu. Le lendemain, après réflexion, me disant que sans doute quelqu'un aurait trouvé mon pistolet et voudrait tôt ou tard essayer de trouver des cartouches pour ce calibre plutôt exceptionnel, je téléphonai à tout hasard à un quincailler de la ville aux environs de laquelle je supposais avoir perdu l'arme, pour l'en prévenir. Quelle ne fut ma formidable surprise lorsque celui-ci m'apprit qu'elle était en sa possession, me précisant qu'en se promenant la veille avec sa Bugatti il avait été dépassé par une moto rapide, de laquelle il vit tomber un objet, éjecté de la sacoche, et qu'il ramassa ! A son tour, grand étonnement : comment avais-je pu savoir que lui, précisément, avait trouvé l'arme ?..



LA SCOTT EN VOYAGE

734

MOTO REVUE N° 1801



Pour des raisons de place, le Loup-Garreau ne livre ici que le passage de l'article consacré à la Vincent.

Néanmoins, si vous ne trouvez pas le Moto-Revue numéro 1801 du 20 août 1966, le Loup-Garreau se fera un plaisir de vous adresser la copie complète par simple demande à pirot.jean@orange.fr

suspensions Air, pour raison de confort surtout. C'était une Matchless twin G-9. 20.000 km sans réparation aucune, certes rodage très soigné, revendue en 1960. Réemploi encore de la Scott, dont je savais maintenant apprécier, quoique possédant un cadre rigide moins confortable, la vivacité dans les courbes, la précision extrême de sa trajectoire, l'incomparable sécurité sur sol mouillé et l'absence de vibrations.

Mais mon âge plutôt avancé, l'état souvent médiocre des routes et le désir d'un très gros cube m'incitèrent à porter mon choix sur une Vincent 1000, trouvée en occasion exceptionnelle en Suisse, assez chère mais ayant peu roulé et fort soignée. Ce sera probablement ma dernière monture. Cependant, je fus déçu par sa fourche avant qui, quoiqu'étant bien plus rigide que toute fourche télescopique, était une calamité sur routes accidentées, surtout lorsque bosses ou nids de poules aperçus trop tard étaient inévitables à certaines vitesses. A tel point que, sur des routes bosselées, il m'arriva de me faire dépasser par des... scooters ! Evidemment cette situation était intenable, et je n'étais pas prêt à me résigner ni à capituler devant une difficulté mécanique, ce que du reste je n'ai jamais fait. Changer ressorts et amortisseurs fut sans succès notable. Heureusement, début 1965, un « vincentiste » allemand me proposa d'adapter une fourche du type Earles, autrefois fabriquée par Gablenz, à ma connaissance pour des Horex. Bien entendu il s'agissait là d'une opération risquée car il fallait modifier la tête du cadre-poutre, et il fallait en outre une fourche d'occasion télé Horex pour constituer la partie haute, le phare, etc., et un nouveau moyeu-frein.

Fourche et moyeu étaient trouvés à bon marché. Y compris jante alu neuve et projecteur neuf, le prix de toute la modification ne dépassa pas 350 F. Entière réussite: cette fourche nivelle littéralement la route. D'ailleurs les amortisseurs des éléments télé de cette fourche sont réglables. Par un quart de siècle d'usage de la Scott, j'étais devenu un ferme partisan du deux-temps, mais je dois avouer que le moteur de la Vincent m'impressionna, surtout pour sa conception d'attaque des soupapes; en effet chaque soupape possède deux guides, l'un inférieur, l'autre supérieur et le culbuteur attaque la tige de soupape entre les deux, ce qui a pour effet d'annuler l'effort latéral que subit la soupape, et d'imprimer un mouvement rectiligne à cette dernière. Grâce à ce système, les sièges « durent » et les guides ne s'ovalisent que très lentement. Au démontage des culasses, après 36.000 kilomètres, les guides d'admission ne montraient pratiquement pas d'usure. Je remplaçai ceux d'échappement qui n'avaient même pas de jeu excessif, et les sièges de soupapes étaient intacts, comme neufs. Récemment, je pus voir des sièges de soupape... pas du tout comme neufs, d'une twin renommée, après moins de 1.500 km. Voilà le progrès et ce qu'on nous offre au point de vue stade le plus avancé de la technique du moteur 4 temps ! Je possède le modèle « Rapid », encore plus durable que le « Shadow » et plus souple; c'est un buffle traitable et docile, pouvant se transformer en un quart de seconde en fauve bondissant pour effectuer un dépassement. J'ai trouvé

MOTO-REVUE N° 1801

735

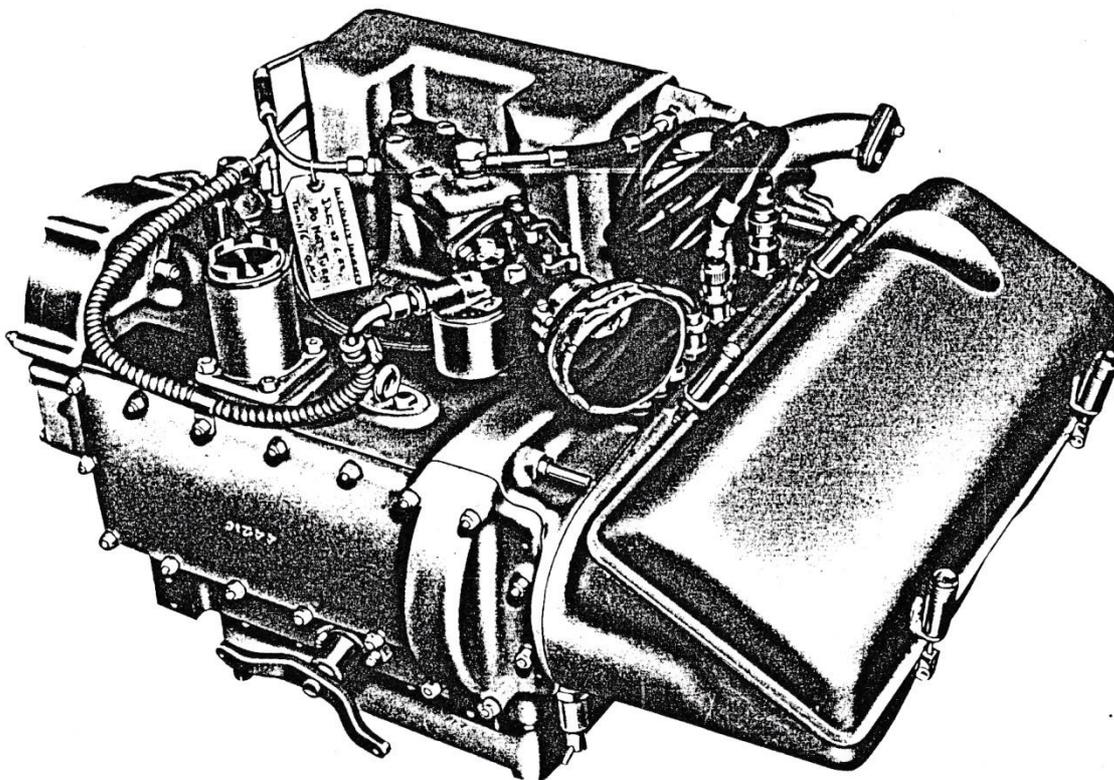
une autre « Rapid » bon marché pouvant me servir en cas de besoin de pièces. La consommation est de 5,5 l à 110 km/h et ne dépasse pas 6,5 l aux hautes vitesses et, le réservoir contenant 15,5 l, il est inutile de monter une monstruosité de réservoir de 20 à 30 litres si inesthétique. A 160 km/h le moteur tourne à 4.700 tr/mn seulement, compte-tours superflu !

Le lecteur appréciera la remarque : « J'ai acheté une autre Rapide, bon marché, pouvant me servir en cas de besoin de pièces ». Nous sommes en 1966. Pierre Charvein, à peu près à la même époque, en fera de même...

... Ça ne vous laisse pas rêveurs ?

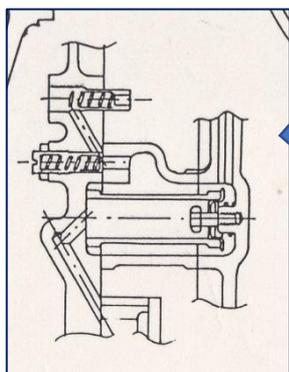
Deux moteurs Vincent inconnus ou méconnus

Par Alain Grare



Ce moteur Vincent était prévu pour équiper les bateaux de « garde-côtes » britanniques.

Au moins, un moteur existe, je l'ai vu, exposé par le V.O.C. lors d'une manifestation à Brands Hatch dans les années quatre-vingt.



Grand jeu concours du numéro 12 !

Si notre ami Alain Grare nous présente le document que vous voyez à gauche de ce pavé avec comme seule précision « **Vincent H.R.D.** », qu'est-ce que cela évoque pour vous ?

Toute suggestion est à adresser au Loup-Garreau qui publiera la (ou les) meilleure(s) réponse(s) dans un prochain numéro.

MONTAGE – DÉMONTAGE des SEGMENTS

Dans la vie, le piston, y'a qu'ça de vrai !

Par Jean Boulicot

Les segments des pistons de nos motos, souvent au nombre de trois, réduisent la fuite des gaz d'une part (segment de feu en haut et segment d'étanchéité au milieu) et contribuent à racler l'huile venant du carter afin de limiter sa consommation (segment racler).

On trouve parfois des montages à un ou deux segments dans les moteurs deux temps poussés. Il y a eu également des pistons avec quatre segments, il y a... quelques temps. Ces exceptions restent marginales et dans tous les cas leur maniement reste semblable.

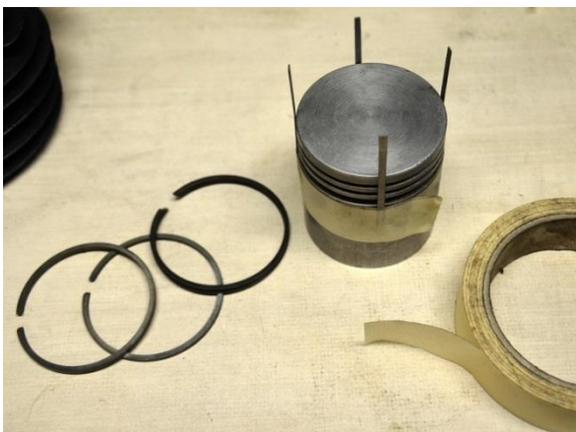


Le segment est réalisé en métal très dur, anciennement en fonte, il doit être élastique pour épouser parfaitement la courbe du cylindre.

De par leur composition, les segments sont donc "cassants" et comme il faut les déformer pour les retirer ou les remettre dans leur gorge, ça se termine parfois par une rupture, les deux morceaux étant bons pour la poubelle.

Il existe des outils pour manœuvrer ces sacrés segments mais ils ne sont pas toujours pratiques et bien souvent, le bricoleur ne les a pas à sa disposition.

Un outillage très simple permet de remédier facilement à cet inconvénient :



Confectionner, dans une tôle d'épaisseur 0,4 ou 0,5 mm quatre petites bandes de largeur 3 à 4 mm et de longueur 50 à 60 mm. Si le piston est d'un gros diamètre, on peut prévoir 5 ou 6 de ces petites bandes. Bien ébavurer ces pièces à la toile émeri afin d'éviter les rayures du piston en aluminium.

Mettre en place les guides tôle (photo) et les maintenir avec du scotch papier,



par exemple. Enfiler alors le segment par le faire glisser le long des guides, ces derniers début en facilitant l'opération.

Faire de même avec les autres segments, il suffira alors de retirer la bande adhésive et de faire sortir doucement les guides par le haut. Pour le démontage, procéder de la même manière en commençant d'introduire les guides par l'ouverture des segments puis en les répartissant régulièrement autour du piston.



haut et le plieront au



Les contes de Mamy Green

Par Philippe Guyoni, traduction de 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 853 – Février 2020 – Une Série « A » Rapide, absolument neuve.

Article de Philippe Guyoni

80 ans après que Vincent a construit la dernière...

La série « A » Rapide est une des choses les plus rares que vous puissiez posséder dans le monde des Vincent. Elles sont donc inestimables et chaque fois qu'une est vendue aux enchères, les estimations sont écrasées. Mais, même si vous avez les poches bien remplies, il faut attendre et espérer pendant des années avant de pouvoir en avoir une en main.

L'autre façon de faire, c'est de vous la construire vous-même. Oui, cela paraît fou, mais pas complètement si vous pensez que l'ingéniosité peut résoudre cette sorte de problème. Néanmoins, ce n'est ni simple, ni gratuit, si l'on considère le niveau d'expérience, le temps, l'argent, qu'il vous faudra investir dans un tel projet. François Grosset est maintenant le troisième fan de Vincent à avoir relevé ce défi avec succès, mais cela lui a pris cinq années pour assembler la première machine, qui est aussi la première d'une petite série de cinq qu'il va construire dans son atelier.

Je connais François depuis presque 30 ans et je l'ai toujours vu restaurer des Vincent, Egli, Velocette, fabriquant des pièces quand elles n'existaient pas, ou que leur qualité n'était pas satisfaisante, sans oublier de mentionner la création et la construction de deux modèles de démarreur électriques et allumage électroniques pour les twins Vincent. Aussi, quand il m'annonça en 2014 le début de ce projet, Je n'eus aucun doute qu'il y arrive, mais qu'en plus le résultat serait exceptionnel !!

« ...Je n'ai pas voulu réinventer la roue, aussi, j'ai profité des pièces disponibles pour les séries « A », pour me concentrer sur celles qui n'étaient pas refabriquées, ou étaient vendues à prix d'or à cause de leur rareté. Le défi était en fait, de faire les pièces spécifiques à ce modèle, ainsi, j'ai dû refaire tout l'outillage et les moules des carters moteur, cylindres et culasses, et aussi tous les petits éléments qui participent et sont intégrés dans la fabrication du cadre, du bras oscillant, de la fourche Brampton, comme par le dessin d'origine. Malgré tout, pour gagner du temps, la première moto utilise des culasses de chez Conway » dit François qui conclut « ...C'était un terrible projet, auquel je voulais associer mon fils Samuel qui a fait tous les dessins PAO, et mon ami Trevor S. qui a été d'une aide inestimable quand mon outillage et mon expérience ont atteint leurs limites. ».

Voilà, je vous laisse admirer ce résultat unique et authentique recreation de Bretagne, en France !! La 1000 Rapide d'avant-guerre est le tout début de l'aventure des twins pour Vincent.



La 1000 Rapide d'avant-guerre est le tout début de l'aventure des twins pour Vincent. Seulement 78 ont été fabriquées avant la 2^{ème} guerre. La base était la 500 Comet dont le cylindre et la culasse peuvent être reconnus, assemblés ensemble.

sur de nouveaux carters moteur, dans un cadre de Comet légèrement plus long.



Quand la guerre se termina, Vincent et Irving avaient déjà redessiné un bloc moteur en partant d'une feuille de papier vierge, concept qui sera utilisé pour les Séries B, et plus tard C et D. Une rapide de 1937, ex-Bob S, fut utilisée comme modèle pour cet exercice de refabrication.



François et sa Série A, fabrication maison, dans son 'coin cheminée'. « J'avais demandé il y a plus de 30 ans de rentrer ma Vincent dans la maison, la réponse fut que ce serait OK quand ce serait une Série A. Donc... Voilà !!! »

Je suppose que François a mérité sa tasse de thé, pour ce moment inestimable, maintenant que la moto vient de faire ses 200 premiers kilomètres.

Photos : François Grosset.

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

ATTENTION !

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

ATTENTION!

15 AU 18 AVRIL 2021 : Salon du deux roues à Lyon : Non annulé mais plus qu'incertain.
Il est prévu que les AG et AGE se fassent par « Skype » pour le Bureau et par courriels pour les adhérents avant cette date. Plus d'infos à venir.

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

JUN 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 de Bourgogne, traversée des Alpes par la route des Grandes-Alpes, retour par la Route Napoléon. Le tout sur une petite dizaine de jours. 1200 km environ.

Couchage : hôtel, gîtes ou camping, selon les possibilités.

Y a-t-il des personnes intéressées ? Éventuellement une personne intéressée pour transporter les bagages, en voiture ou en camionnette ?

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

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

Contact : Dominique Malcor : 06 62 57 26 35.

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

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.** Il est en version 'papier' et 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 euros port compris (France) pour les MEMBRES du VOCF.
20 euros port compris (France) pour les NON-MEMBRES.
Tél. 06 81 27 09 11 - Catherine - crrperso@yahoo.fr
- **ALAIN GRARE** voudrait une photo qui a été prise lors du « non 44^{ème} rallye » avec les Vincent alignées devant des artichauts géants.
Merci à celui qui peut lui procurer cette photo de joindre Jean : pirot.jean@orange.fr

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

Inox 220 € pour les adhérents du VOCF

Damassé : 470 € pour les adhérents du VOCF

Bon de commande dans le LGE 09 ou le demander à : pirot.jean@orange.fr

Attention ! Ces couteaux sont à commander en souscription... avant le 31 mars 2021.



- **DÉCALCOMANIE « MOTO VENDUE PAR GARREAU »**

Cette décalcomanie, qui était apposée sur les Vincent qui sortaient de la boutique de monsieur Garreau, a été rénovée par Paul Hamon.

Elle est disponible au prix de **4 € port compris**. Taille identique à l'origine soit 54x32mm.



Emplacement : Garreau la plaçait soit sur l'une des lames de la Girdraulic (voir photo), soit de chaque côté du réservoir sous le Scroll Vincent.

Comme toutes les décalcomanies, elle se pose par glissement sur la surface à décorer après l'avoir trempée 2 ou 3 minutes dans de l'eau froide.

Tamponner ensuite pour chasser les bulles éventuelles et quelques jours après, vernir pour assurer la résistance à l'eau.

Elle est à commander auprès de : pirot.jean@orange.fr

- **ROGER MUNCH** nous propose de magnifiques ceintures en cuir faites à la main (voir photos ci-après) avec les logos Vincent Club. Il nous applique un tarif spécial jusqu'au 30/06/2021. Vous trouverez sa fiche de commande jointe à l'envoi de ce Loup-Garreau. Elle est à remplir et à transmettre par courriel ou par la Poste à Roger.



- **PHILIPPE GUIJARRO VEND :**

- une **selle grand confort** (version plus longue que l'origine) complète avec boîte à outils : 320 €



- une **béquille Dave Hills** complète pour Twin de Série B ou C : 70 €



p.guijarro@orange.fr ou **06 12 59 17 95**

- **PIERRE MAUBERT DEMANDE** si quelqu'un a déjà monté l'ensemble sacoches et porte-bagages de chez Craven spécial Vincent (<http://www.craven-equipment.co.uk/>), la marque légendaire des sacoches anglaises, toujours en fabrication. Car, selon Pierre, ça coince un peu de partout lorsqu'il veut monter ces sacoches. Quelqu'un a-t-il de l'expérience dans ce domaine ? Merci de contacter Pierre : **maubert-pierre@orange.fr**



- **ÉRIC LECHAT VEND :**

- une paire de freins « *lightning replica* ». Peinture et garnitures (verte racing) neuves. Prix 400 €.
eric.lechat44@orange.fr 06 22 633 407.



Bonnes adresses

-  **Godet Motorcycles** : Le Houleme, 76770 Malaunay, www.godet-motorcycles.fr
 Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet.
-  **Alton France** : Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon, www.alton-france.com. Alternateur, démarreurs pour moto anglaises.
-  **Restom** : 20 Rue du Premier Mai, 71500 Louhans, www.restom.net
 Traitements réservoir, peintures époxy, etc.
 Restom offre 10 % de remise sur présentation de la carte VOCF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où 'Restom' ou 'Restom Île de France' (Restom IdF) est présent. 'Restom Île de France' est géré par notre adhérent Bertrand Ville. La liste des nombreux salons est sur le site : www.restom.net.
 Grand merci à Daniel Druart, DG de Restom.
-  **François Grosset** : Démarreurs électriques pour Twin, allumages électroniques pour Twin et Mono Vincent HRD, pontricoul@gmail.com
-  **Le Clairon** : 328 rue de Belleville, 75018 Paris / Facebook : leclairon.free.fr
 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
-  **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.

Nouveaux membres

Bienvenue à Colin et Wendy Manning ! :

« Si vous nous acceptez, nous aimerions rejoindre la Section de France du VOC. Comme nous sommes seulement à 21 miles de Boulogne, la France est plus proche que notre section anglaise. »

Tous les habitués des rallyes en France connaissent bien Wendy et Colin dont l'humour et la courtoisie apportent au plaisir de nos rencontres.

La Plume du Loup

En 2009, Dany et Jean décident de créer un nouveau trophée qui récompensera une contribution particulièrement bienvenue dans notre magazine. Les rédacteurs étaient rares et il fallait les encourager. La première « Plume du Loups » fut remise à Samuel Grosset. Depuis, cette récompense vint couronner les années suivantes : Alan Wright, Samil Saiarh, Alain Grare, François Grosset, François Chevalier, Frans Van Den Putten, le rédacteur inconnu et enfin Dominique Malcor.



Aujourd'hui que le Loup-Garreau est devenu électronique et mensuel, le choix va être plus difficile en raison des nombreux contributeurs.

Aussi la rédaction vous propose de participer à cette remise de récompense en lui proposant le rédacteur de votre choix.

Vos propositions sont à envoyer à pirot.jean@orange.fr



Ont contribué à ce numéro :

Mamy Green, Catherine Le Bris, Mathilde Péroult, Catherine Remillieux-Rast,
Jean Boulicot, Didier Camp, Jacques Colomb, Philippe Guijarro,
Philippe Guyoni, Colin Manning, Jean Pirot, Dany Vincent.

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