

# LE LOUP-GARREAU

14

*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.

Mars 2021



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

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

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

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

## Sommaire :

<b>Le mot du président</b>	<b>3</b>
<b>Montage d'un amortissement hydraulique sur une fourche Brampton</b>	<b>4</b>
<b>L'autre B Black Shadow « française » - Deuxième partie : le rêve se réalise !</b>	<b>12</b>
<b>Aux Éléphants sans se tromper !</b>	<b>21</b>
<b>Quand les histoires se recourent</b>	<b>22</b>
<b>Comment acheter des pièces détachées de Vincent ?</b>	<b>26</b>
<b>Manifestations à venir</b>	<b>28</b>
<b>Petites annonces</b>	<b>29</b>
<b>Bonnes adresses</b>	<b>31</b>
<b>Nouveaux membres du VOCF</b>	<b>32</b>
<b>Note aux lecteurs et contributeurs</b>	<b>32</b>

### Photo de couverture :

**Paul nous écrit : « J'ai enfin trouvé une copine pour m'aider à remonter la HRD. »**

*Chacun sait que la Rapide de Paul qui partait au quart de tour (je peux en témoigner) a été subitement démontée par un inconnu qui profita pour en subtiliser quelques pièces. Devant l'ampleur des travaux de remontage, Paul recherchait depuis longtemps une aide sérieuse et compétente. Il a longtemps cherché sur le site « Meeccanic » sans succès, jusqu'au jour où par une erreur de clavier, il a ouvert le site « Meetic » avec le succès que nous savons maintenant.*

*Comme vous n'avez, bien sûr, regardé que ça, vous avez remarqué que son aide a poussé Paul dans ses derniers retranchements : sa B possède maintenant deux culasses avant, signe d'améliorations plus discrètes mais néanmoins efficaces dans ce moteur : Bravo Paul !*

**Et maintenant, prêt pour les essais !**



## Le mot du président

Chers amis sportifs,

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

Pour ceux qui lisent MPH, chaque mois il apporte son lot de Vincentistes qui disparaissent, plus ou moins connus. Ce mois-ci, c'est John Renwick, l'homme qui semait la terreur sur les plages de Brighton ou de Pendine (un peu les "Bonnevilles" anglais de par leurs longues plages de sable bien plates) avec ses Vincent « dragsterisées » (qu'il a apportées à Montlhéry en 2002).

Le Loup-Garreau contera ses exploits lors d'un prochain numéro.

Cette génération qui disparaît avec ses John Renwick, Andy Everett, Cyril Malem, mais aussi chez nous Michel Goin, Marc Belon, Patrick Godet, Dominique Le Bris, Richard Phillipson, David Markham, font partie des amateurs pionniers de la Vincent, à une époque où ces motos ne valaient pas grand-chose en termes marchands en regard de la modernité japonaise.

En ce sens, ces personnages avaient compris très tôt tout l'esprit familial, innovateur ainsi que le potentiel incroyable de ces machines conçues sans véritable cahier des charges, juste faire le meilleur possible quel qu'en soit le coût.

Une attitude totalement disparue aujourd'hui si l'on excepte quelques "artisans" comme les Godet, Brough Superior récentes, ou quelques autres. Sauf exception déjà nommées, on achète aujourd'hui un produit ou encore un outil, pas une moto avec une histoire ou une âme.

Il y a ensuite une deuxième génération, venue un peu plus tardivement grâce à l'engouement pour les véhicules anciens et aux articles de la presse qui ont ressorti de la poussière les vieux twins et monos Vincent. Ces motos ont alors connu une spéculation incroyable (et peu justifiée, quand même !). Spéculation qui tend à se tasser dernièrement avec des prix plus raisonnables : on peut trouver un twin Vincent en parfait état plus ou moins pour le prix d'une belle moto d'aujourd'hui, et c'est tant mieux !

C'est tant mieux car une nouvelle génération peut enfin envisager d'accéder à ces motos qui permettent aujourd'hui encore de voyager autrement, avec une fiabilité proche des motos modernes grâce aux améliorations essentiellement dans le domaine électrique et souvent d'origine française (alternateurs, allumage électronique, démarreurs).

C'est aussi tout l'objet du VOCF : partager les connaissances entre membres anciens et nouveaux, créer du lien et des manifestations pour que chacun se rende compte que finalement un bon vieux mono ou twin Vincent apporte encore bien des sensations de pilotage, sans trop de risques pour son permis, dans un monde aseptisé aux limitations en tous genres.

D'ailleurs, le printemps arrive, il est temps d'enfourcher sa Vincent !

Dany



*Epithemeus de John Renwick*

## Montage d'un amortissement hydraulique sur une fourche Brampton

### *Une grande aventure motocycliste par Jean Pirot*

Lorsque j'ai acheté ma première Vincent, en 1981, mon vieil ami Jean Xavier m'a offert un exemplaire du « Stevens ». C'est dans cet ouvrage indispensable que je trouvais l'explication de certaines photographies que j'avais vues, de fourches Brampton équipées d'un combiné ressort/amortisseur en place du ressort d'origine. En effet, après avoir vanté les qualités de la Brampton qui révèle une Vincent plus légère de l'avant et plus maniable qu'avec la Girdraulic, monsieur Stevens mentionne la transformation que proposent les établissements *Percival & Webb* avec l'adoption de ce fameux combiné. Monsieur Stevens rappelle néanmoins que pour tracter un side-car ou faire du tourisme sur des routes en état médiocre, la Girdraulic est bien supérieure. Enfin, l'auteur précise que cette même maison *Percival & Webb* assure la révision complète de ces fourches fabriquées avant 1949 et conséquemment sujettes à fatigue. Aujourd'hui que ces fourches ont plus de 70 ans, force nous est de regretter que cette maison n'existe plus. Stéphane Membré cite « *Girder forks repair* » mais, chaque fois que j'ai essayé de les joindre, ils étaient absents au bataillon. Aujourd'hui que la France est passée en quelques années de la première à la dix-huitième place mondiale pour ce qui est de l'état de ses routes, un certain possesseur de série B s'est penché sérieusement sur la question (voir l'article de Philippe Guijarro dans le LGE 11).

C'est en automne 2017 que Philippe a rencontré en Irlande Pete Allen (Vincentiste états-uniens) qui, ayant adapté sur sa série B un combiné amortisseur, s'en trouvait entièrement satisfait. Philippe joint alors David Molloy, le fabricant de ces combinés. Il en voulait un pour sa Rapide série B et un pour sa Comet série A, à condition, toutefois, qu'il ne s'agisse pas de transformations irréversibles. Le 14 septembre 2017, 23h01, David Molloy se montra extrêmement prudent en ce qui concernait la série A, car n'ayant pas d'expérience pour ces modèles, et précisa qu'en tout état de cause, il ne pouvait fournir que des combinés (qui bientôt s'avérèrent sans leur ressort) et avec juste le dessin d'une des deux attaches à réaliser.



**Sur cette photo postérieure à son acquisition, l'amortisseur a déjà reçu son ressort**

N'ayant que les informations fournies par David Molloy : « *L'amortisseur que j'ai mesuré 9 pouces 7/8<sup>ème</sup> détendu et 7 pouces 5/8<sup>ème</sup> compressé. L'extension est limitée à 1/2 pouce* ».

Philippe se met en recherche de ressorts auprès d'une maison qu'il connaît à Colombes et envoie donc cette première demande :

Les cotes sont les suivantes, elles étaient, à la base, en pouce :

- Longueur	177 mm
- Diamètre ext.	59,5 mm
- Diamètre fil	6,85 mm
- Spires actives	7
- Puissance	120 lb/inch
- Finition	peinture noire
- Quantité	2

Mais définir un ressort est une chose très compliquée. Il faut tenir compte de ses dimensions, de la force qui sera exercée sur lui, de la vitesse à laquelle cette force pourra être exercée, de l'enfoncement ou de l'extension qu'il devra subir.



**Ci-dessus, comparaison des courses utiles d'un amortisseur de David Molloy et d'un amortisseur original de Girdraulic**

Aussi, Georges est assez vite mis dans la boucle puisque l'absence de ressort conduit à des recherches, d'une part pour trouver un fabricant mais aussi à de savants calculs pour définir ses caractéristiques et cotes. Le 6 octobre, il nous livre ses calculs :

*« Chers amis, veuillez trouver ci-joint le résultat de mes calculs pour le ressort de la fourche Brampton. Vous trouverez en fin du doc. les spécifications de ce qu'il faut commander, d'après moi. Avec ces données, il ne devrait pas y avoir d'erreur possible.*

*Je laisse à Philippe le soin d'obtenir les devis correspondants et de choisir le fournisseur qui vous plaira le mieux.*

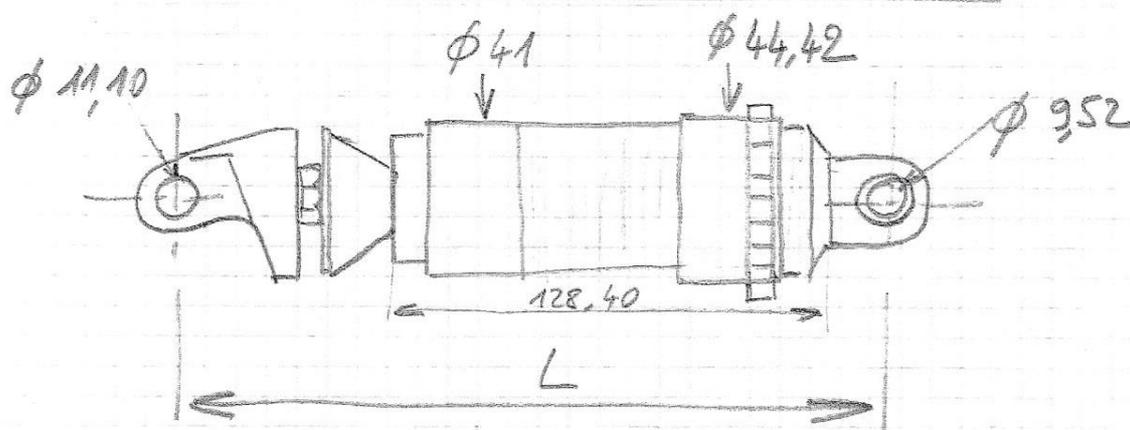
*Vous pouvez me contacter pour toute question complémentaire.*

- Longueur :	178 mm
- Diamètre du fil :	7 mm (hors peinture)
- Diamètre extérieur :	59,5 mm
- Nombre de spires actives :	7,6
- Spires mortes rapprochées et meulées. »	

Mais, pour arriver à ce résultat, Georges a dû effectuer quelques calculs :

①

## Amortisseur AV Vincent Serie B



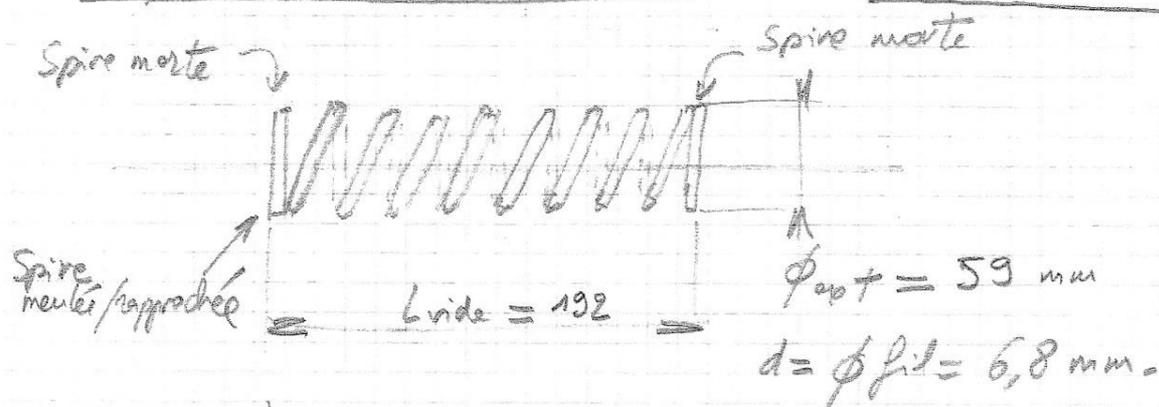
$$L_{\max} = 248 \text{ mm}$$

$$L_{\min} = 202 \text{ mm}$$

$$\rightarrow \text{Course} = 46 \text{ mm}$$

Nota: sur un  
amortisseur Vincent  
d'origine, on mesure  
 $L_{\max} = 260$   
 $L_{\min} = 183$   
course = 77

### Analyse du ressort noir monté avec



7,5 spires + 2 spires mortes

Le diamètre moyen des spires est:

$$D = \phi_{\text{ext}} - \phi_{\text{fil}} = 59 - 6,8 = 52,2 \text{ mm}$$

**Du fait qu'il y en a 5 pages, le Loup-Garreau reproduira seulement ici la première.**

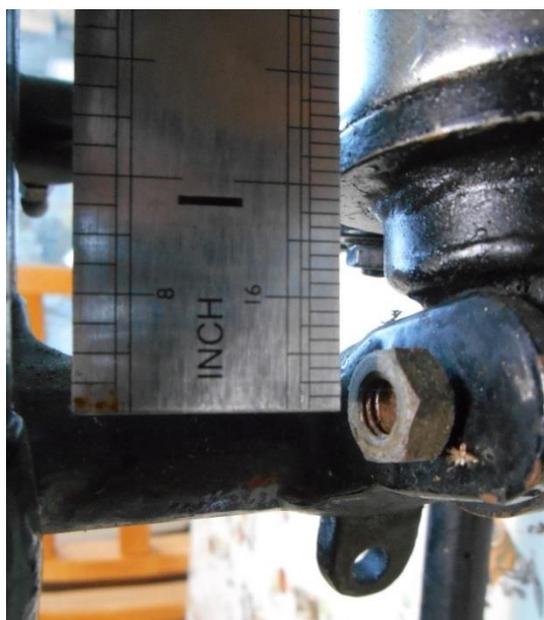
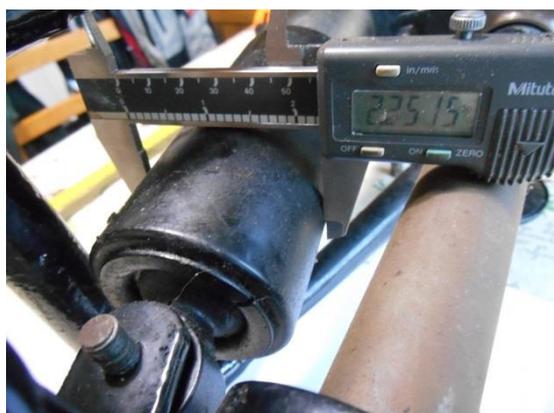
Néanmoins l'ensemble a été scanné et est disponible sur simple demande à :

[pirot.jean@orange.fr](mailto:pirot.jean@orange.fr)

Interrogé par Philippe et Jean, Georges précise sa démarche :

*« On a besoin de ce genre de données si on calcule un ressort à partir d'une expression de besoin fonctionnelle, du genre : je veux que mon ressort s'enfonce de L1 mm sous une force de P1 Newton et de L2 mm sous une force de P2 newton (en général L2 et P2 correspondent à l'enfoncement max.), cela donne deux points de la caractéristique recherchée, qui n'est pas loin d'une droite, dont la pente s'exprime donc en N/m ou en lbs/inch quand on est anglais. Dans notre cas, je ne connais pas les forces que doit subir le ressort compte tenu du montage dans la fourche : cela a sans doute été mesuré ou estimé par celui qui nous a défini le ressort à réaliser (il s'agit bien maintenant d'une définition de la solution (longueur à vide, diamètres...,etc. et non plus de l'expression de besoin fonctionnelle). J'ai dû cependant refaire des calculs, puisqu'au final, nous ne disposons pas du fil de même diamètre que celui utilisé par les anglais et qu'en plus il fallait obtenir une raideur de 120 lbs/inch au lieu des 110 lbs/inch du ressort cité en exemple.*

*C'est un peu compliqué à expliquer par courriel, mais il faut retenir que je n'ai fait que transposer la définition pour tenir compte d'un fil légèrement différent, sans remettre en cause le fait que la longueur à vide et la raideur nécessaires sont celles choisies par le concepteur de cette suspension pour Brampton, afin de répondre aux efforts subis par elle et à la course qu'elle peut gérer (que l'on peut exprimer par P1/L1 et P2/L2). Si ce concepteur a mal déterminé ce besoin, le ressort que j'ai défini ne conviendra pas. »*



**Outre la question des caractéristiques physiques du ressort, celle de son encombrement impose aussi de nombreux calculs**

En outre, Georges rappelle qu'Alain Grare nous a fait part d'un fournisseur potentiel supplémentaire, Philippe avait également un fournisseur possible à Colombes, Stéphane également...

De mon côté, après accord de Georges et de Philippe, j'envoie également une demande à une autre maison qui me retourne une première proposition ne convenant pas (diamètre des spires trop petit).

Le fabricant d'Alain ne répond pas, celui que connaissait Stéphane n'existe plus...

Georges réagit sur un des devis le 14 décembre 2017 :

*« Salut les copains, je viens de consulter la fiche technique accompagnant le dernier devis. Le fil est bien de 7 mm, le diamètre extérieur est bien de 59,5 mm, la longueur à vide est bien de 178 mm, mais le nombre total de spires est de 10,35 au lieu des (7,6 spires actives + deux spires mortes = 9,6 spires) que j'ai demandées. Du coup, la raideur est 20,24 N/mm, ce qui donne seulement 115 lbs/inch. Je pense qu'il faut qu'ils répondent exactement à notre demande : à revoir ».*

Enfin, en janvier 2018, une proposition arrive que Georges analyse ainsi : *« J'ai vérifié les ressorts reçus par Jean. La géométrie est tout-à-fait conforme à notre demande : longueur à vide OK, diamètre fil OK, nb de spires OK, diamètre ext. OK. Je l'ai monté sur l'amortisseur et cela se présente bien (voir photo). Seul bémol, l'état de surface semble assez brut ? Il faudra sans doute les peindre ou alors prévoir une boîte à ressort. Pensez-vous qu'il y a la place pour une boîte à ressort d'environ 64 mm de diamètre ?*

*A +, Georges »*

Philippe écrit le 13 janvier 2018 : *« Ce ne sont que de bonnes nouvelles, merci à vous.*

*Et que les culasses de Jean soit en réfection c'est encore mieux.*

*Effectivement si nous pouvions enfermer nos ressorts, ce serait classe, à voir suivant l'espace disponible ?*

*Jean, penses-tu que comme ta moto est démontée, c'est le cas de le dire, tu puisses contrôler l'espace disponible pour une boîte type ressort arrière ? »*

En effet, au moment de ces messages, mes culasses sont chez Patrick qui, subodorant un travail loupé par le spécialiste de Montfermeil (93) – et il avait plus que raison ! – m'avait proposé de les refaire à simple titre amical. J'écris à Philippe et Georges : *« J'ai vu les culasses qu'ils sont en train de faire ou reprendre... c'est très impressionnant avec ajustage des queues de soupapes à 3/100<sup>ème</sup> de mm et joint dans le guide pour éviter les fuites... + écoulement vers le puits de pousser... »* (J'en suis encore sur un petit nuage).

Philippe de son côté se penche sur la question des boîtages des ressorts : *« Jean, bravo pour tes culasses, c'est assez lourd à aligner, sans doute le bon choix. Concernant nos boîtes d'amortos, mon idée de départ était de boîter l'ensemble, avec le réglage c'est assez compliqué, à moins que Georges ne trouve une solution. Nous verrons si cela passe et l'allure que cela aura, et Molloy avait dit que c'était juste « to fit » !! Au cas où cela se révèle impossible, je pourrais confectionner un étui pénien avec bouton pressions, moins noble, je suis maroquinier. Philippe ».*

Précision de Georges : *« Ce à quoi je pensais (à condition que cela passe sur la fourche et que l'on trouve du tube du bon diamètre), c'est une boîte assez courte, qui ne recouvre que le ressort, donc en dessous de la molette de réglage. En tout cas, la première chose à faire est de vérifier sur la fourche comment cela se présente, à la fois pour le passage de l'éventuelle boîte à ressort, mais aussi pour valider les points de fixations ainsi que les pièces d'interface mécanique à réaliser.»*

Mais, le 6 mars, un nouveau problème se dessine : Nous prenons conscience que le combiné a une course de moins de 5 cm et, de plus, qu'il se fixe sur la fourche par la patte de phare qui est en porte-à-faux et en fonderie... d'époque. La pièce va-t-elle supporter chocs ?



**Le porte-à-faux source d'inquiétudes**

Message de Jean à 19h04 : « *Bonsoir, vigoureux amis de la Vincent, je viens de ressortir de la 2 CV l'amortosse pour Brampton. Comme je ne suis pas toujours très méthodique, je n'avais pas remarqué que, en bas, où celui-ci devait se fixer (sur l'attache de phare)... il y avait un problème. En effet, la fonderie de la pièce est telle que cette attache est en porte-à-faux avant... bref, ça me paraît OK pour soutenir un phare, moins pour encaisser les chocs de la route avec la machine qui pèse dessus... (Ce détail subtil m'avait été évoqué par Georges).*

*Questions ?*

*- faut-il aller de l'avant et adienne ce que pourra ?*

*- faut-il penser une fixation plus solide (cogite, cogite ?)*

*- faut-il laisser tomber ?*

*...Mon Dieu, en vain je m'interroge, chantait Georges Thill dans Werther... ».*

Le 7 mars 2018, Philippe réagit aussitôt : « *Pour ma part c'était clair depuis le départ. Dave Molloy a déjà vendu quelques-uns de ces kits, et l'américain qui roulait avec en Irlande, l'a aussi sur une série A mono, il ne s'est plaint de rien. Reste à bien regarder la solidité du support certes, si on le place en position normale la course semble déjà courte. Pour ma part je serai preneur des pièces d'adaptation, et de prendre avis auprès de Patrick pour voir si on peut améliorer.* »

Je sollicite alors Patrick qui me répond le 19 mars 2018 :

*« En complément des infos que je t'ai déjà envoyées, je me suis souvenu que dans mes archives argentines j'avais un « head clip » modifié car là-bas ils ont modifié des Brampton façon Girdraulic.*

*Une telle modification ferait gagner 20 mm à 25 mm de course à valider précisément.*

*On peut trouver cette pièce neuve et la modifier.*

*Ce n'est pas une solution économique mais c'est très certainement la solution technique. Amitiés.*

*Patrick »*



**La pièce argentine mentionnée par Patrick (à droite, l'origine)**

S'en suivent des propositions pour modifier les pièces d'ancrage du système...

*En reprenant en amont (comme disait Marcel), il y a effectivement de précieux centimètres à gagner ; Manque de bol, on est dans l'aval (comme disait Pierre)... à suivre...*

Et de fait le projet se retrouve en arrêt jusqu'à l'automne 2020 car, dans le magazine australien OVR, Alyn Vincent propose de lancer une souscription pour un montage à peu près similaire, montage qui reprend la transformation faite il y a des décennies sur sa série B et dont il est entièrement satisfait.

Fort de ce témoignage qui fait autorité, Philippe se jette à l'eau, prend rendez-vous avec Georges afin de réaliser le montage avec lui.



**Et voilà le montage réalisé sur la machine de Philippe !**

Novembre 2020 :

« *Bonsoir les amis,*

*J'ai fait 30 km, la moto répond bien, il y a maintenant un vrai amortissement, ferme, contrôlé, et surtout j'ai ressenti un sentiment de sécurité dans la tenue de route, pas de rebond et les virages en enfilade sont un régal.*

*Sans doute des réglages à affiner, mais la précontrainte à 40 mm me convient pour l'instant.*

*En tout cas ravi du comportement de la moto.*

*Toutefois, la coupelle qui retient le ressort touche l'ancien ancrage du ressort.*

*Soit il faut rallonger la chape d'un millimètre (on est très serré au niveau de l'arceau bas de garde-boue), soit limer la coupelle, soit limer ledit ancrage, moins chaud pour cela, puisque le ressort faisait butée en détente maximum, au cas où le futur utilisateur revienne à la sacro-sainte origine.*

*Pour la vis de fixation, la longueur totale est aussi « critical », et aussi la longueur de filetage trop longue, qui n'est pas bonne sur la photo, aussi il faut écrou/contre-écrou sur 13 mm Comme disait Dave Molloy, « size is critical »...*

*En tout cas grand merci Georges pour ce bon travail, et le plaisir de l'avoir fait avec toi.*

*Philippe. »*

Le 19 novembre, Georges précise : « Je pense que pour la coupelle, 1 à 2 mm tout au plus devrait suffire, et le ressort ne touchera pas. J'avais posé la question de la désactivation des amortisseurs à friction (un de chaque côté je crois), car il vaut mieux qu'il n'y ait plus du tout de frottement sec pour juger du nouvel amortisseur. Mais la différence est sans doute assez faible si les amortisseurs à friction étaient peu serrés. À mon avis, l'ancien amortisseur n'a de valeur que symbolique (Qu'en penses-tu Philippe ?).

Pour la coupelle, la seule question est de savoir si c'est suffisant ou si le ressort va toucher à son tour. Si le « collar » est plus épais, cela veut-il dire que la bête sera plus haute sur sa roue avant ?

Georges ».

S'en suivent alors des échanges pour la mise au point avec cette histoire de coupelle, le rôle purement symbolique des amortisseurs d'origine

Et, le 23 novembre, Philippe conclut (provisoirement ?) : « Finalement, j'ai simplement positionné l'encoche de la coupelle comme sur la deuxième photo, et cela passe à 5/10 prêt, j'ai de nouveau fait 30 km, la coupelle ne semble pas tourner, je n'ai pas bien senti la différence entre avec et sans amortisseur à friction. Bonne route à vous.

Philippe »

→ Rendement totale du ressort (formule théori) donc  $n' =$

$$R = \frac{G d^4}{8 n D^3}$$

pour l'acier à ressort  $G = 81500$

$$R = \frac{81500 \times 6,8^4}{8 \times 7,5 \times 52,2^3}$$

$$= \frac{81500 \times 2138}{8 \times 7,5 \times 14^5}$$

$$= 20,42 \text{ N/mm} \quad \text{ou} \quad 201$$

(Comme 1 lbs/Inch = 175,13 N/m  
à  $20420/175,13 = 116,1$ )

Le résultat théorique n'est  
110 lbs/Inch annoncées  
et peut s'expliquer par  
exact du fil qui j'ai

En effet, en faisant  
pour obtenir 110 lbs,  
un diamètre de fil  $d$  tel que

$$d = \sqrt[4]{\frac{8 n D^3 \times R}{G}}$$

avec  $R' = 110 \times 175,13/1000 = 19,264 \text{ N/mm}$   
Ce qui donne

$$d = 6,70 \text{ mm} \quad \text{au lieu de } 6,80 \text{ mm}$$

qui semble explicable avec une  
épaisseur de peinture de  $2 \times 0,05 \text{ mm}$

→ "le load" réglée par Dave : 1" soit 25,4 mm  
• Courbe de l'amortisseur  
• Longueur ressort à vide : 178,0 mm  
→ Longueur minimum : 178 - 25,4 - 46 = 106,6 mm  
Longueur du ressort "spires jointures" :  $(2 + 7,63) \times 7 = 67,41 \text{ mm}$   
→ Il y a donc assez de marge pour les réglages ⇒ OK

En synthèse :

Pour répondre aux spécifications de Dave (100 lbs),  
mais avec du fil de 7 mm il faut  
demander le ressort suivant :

- Longueur : 178 mm
- Ø fil : 7 mm (sans peinture)
- Ø extérieur : 53,5 mm
- Nombre de spires actives : 7,6
- Spires actives rapprochées et nivelées

Nota : J'ajoute que la longueur max  
de l'amortisseur est la course  
plus petite par rapport à un amortisseur  
Vient plutôt du fait que la  
tige a été raccourcie pour  
l'adapter à une Brampton.

Georges.

N'hésitez pas à demander les fiches de calcul !

## L'autre B Black Shadow « française » - Deuxième partie : le rêve se réalise !

*Par Bertrand Delaunay*



*« Monsieur Delaunay,  
Les photos de détails du moteur montrent que la peinture est restée très très belle.  
Malheureusement ma belle au bois dormant a accumulé 29 ans de poussière. Je l'ai toujours stockée dans un endroit sec mais je passe ma vie à l'entreprise je n'ai guère l'esprit aux motos à la maison. Je n'ai jamais pensé à la couvrir. Sincèrement j'ai passé des années sans m'en préoccuper je la gardais pour mes vieux jours.  
Depuis ces photos la moto a été totalement nettoyée. Il n'y a aucune trace d'oxydation elle est très propre.  
Actuellement la moto a une fourche Girdraulic ce qui n'est pas le bon modèle mais on peut imaginer que dans les années 50 le propriétaire d'époque a voulu monter le dernier cri en termes de fourche.  
J'ai la fourche Brampton correspondant au modèle et mon objectif est le suivant :*

*Démonter le moteur que j'ai restauré en 1983 et qui n'a quasiment pas roulé, faire tous les contrôles nécessaires après un si long stockage, faire toutes les améliorations internes que j'ai développées et qui ne se voient pas.*

*Poser des sièges de soupapes pour pouvoir rouler au super 98 comme toutes nos machines récemment restaurées, mettre des pistons modernes qui permettent de ne plus manger d'huile et d'être certain de ne pas serrer en usage normal routier.*

*Bref, je veux remettre cette machine à l'état 100% concours avec de la pièce d'époque et aucune pièce réplique récente à l'exception de la batterie, des pneus, des capuchons de bougies et du switch de guidon. Si pour vous faciliter l'usage vous me demandez des modifications genre embrayage allumage alternateur, les pièces d'origine remplacées vous seront données à la livraison de la moto.*

*Je prendrais ces modifications à ma charge mais je ne reviendrais pas sur le prix de la machine. La moto a toutes ses pièces d'origine y compris les jantes Dunlop d'époque qui n'ont pas besoin d'être rechromées mais sur lesquelles je vais devoir refaire la décoration avec les filets.*

*Je vous joins une photo de deux Black Shadow récemment restaurées chez nous. C'est le résultat et la finition que je vous propose. Je peux en faire une beauté qui soit totalement utilisable.*

*Livraison au plus tard avant Noël.*

*Bien cordialement*

*Patrick Godet »*

En écho, à l'article de Dominique Malcor dans le numéro 37 du Loup-Garreau concernant le sujet des « *matching numbers* » et aux derniers articles de Dominique parus dans le Loup-Garreau Électronique (numéros 10 et 11), voici le mail de Patrick du 1<sup>er</sup> septembre 2012 :

*« Monsieur Delaunay,*

*Avant de vous envoyer d'autres photos via un autre mail je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous le dernier mail envoyé à Gordon Powell qui est le « machine register » du Club Vincent ([machinedata998@voc.uk.com](mailto:machinedata998@voc.uk.com)).*

*Il est en mesure de vous fournir, si nécessaire, la confirmation que c'est bien une Series 'B' Black Shadow et que c'est la 7<sup>ème</sup> jamais produite.*

*Je vous dis cela car le document que je vous joins indique Rapide toutefois les numéros de série moteur et châssis sont bien des numéros Black Shadow.*

*Le compteur est un 250 KPH alors que les Rapide avaient un petit compteur à 180 KPH.*

*Dans les « remarks » en bas de page on voit les infos suivantes :*

*- les tambours sont indiqués « Ribbed drums », or les Rapide ont toujours eu des tambours lisses.*

*- les carburateurs sont indiqués : 1 1/8 qui est la dimension Black Shadow.*

*Comme le modèle était nouveau on peut supposer que le nom n'était pas encore officiel.*

*Si vous voulez avoir toute certitude il faut contacter Gordon en lui donnant les numéros moteur châssis et sur le « matching number » C96 sans lequel aucune info n'est donnée. Il faudra lui faire parvenir les photos des numéros moteur et châssis qu'il a déjà reçu par mon canal.*

*Vous pouvez voir que la colonne de direction a toujours le décalque d'origine sous la plaque Garreau.*

*Le numéro moteur est totalement franc ainsi que tous les numéros de châssis.*

*Soyez certain que je vous propose une vraie 'B' Shadow et rien d'autre.*

*Je continue via un autre mail pour éviter de charger en taille.*

*Cordialement,*

*Patrick ».*

From: [Patrick Godet](#)

Sent: Wednesday, June 13, 2012 8:41 AM

To: '[Gordon Powell](#)'

Subject: 7th. 'B' Shadow

Bonjour Gordon

Il y a quelques années, je vous avais signalé que je possédais toujours cette machine:

Numéro moteur : F10AB/1B/823

Appairage des carters : C96

UFM : R2813B

RFM : R2813B

Voir les photos jointes.

Comme je l'avais signalé, je la possède depuis 1983..."

The Vincent "H.R.D." Co. Ltd. Order N° 10612

**WORKS ORDER FORM**

Type of Machine RAPIDE 3 Date 12/5/45  
 Machine Required \_\_\_\_\_ Finished \_\_\_\_\_ Dispatched 24/6/48  
 Name GARREAU PARIS Order No. \_\_\_\_\_

---

Frame R2813 B  
 Engine F10AB/1B/823  
 Gear Box STANDARD RATIOS  
 Forks HRD ROCKETON '46 PATTERN  
 Magneto LUCAS KVF WITH ATD  
 Lighting Set MILLER DYN 92 H/LAMP 9H/ET/100  
 Carburettor AMAL 1 1/2" TYPE NO. 276/CH 2DN 276/ET/100  
 Handlebars H5/1  
 Speedometer 250 KPH  
 Horn LUCAS ALPINE  
 Mudguards DUAL PAT W' REAR 5" HINERD  
 Hubs FRT H28/IAS REAR H38/IAS SPROCKET H5/4  
 Tyres (Front) Make AVON RIBBED Size 3-00 x 22  
 Tyres (Rear) Make AVON STUDDED Size 3-50 x 19  
 Saddle DUAL SEAT  
 Tank BLACK & GOLD  
 Exhaust System LOW LEVEL  
 Extras PROTEST ASSEMBLY SHOWER AND F22/H-12  
 ALLIANCE \_\_\_\_\_

---

Remarks 7" LAMP 1 1/2" CARBS LAMP DUNLOP  
NR 41 LININGS CONDENSER FIX  
GRAPE CABLE

Issued by [Signature]

---

Built by Issued by J.E. HAMPSHIRE 7/2/45  
 Tested by ROMER/CSW Report No. 983 Date 9/6  
 State of Weather GOOD  
 Passed by C/TESTER  
 How Packed CASED  
 By Whom \_\_\_\_\_  
 Delivery OWN MT TO NEWHAVEN

Signed CJ WILLIAMS

(Gordon Powell tenait à cette époque le registre des Vincent recensées - Ndlr).

J'ai contacté Gordon Powell et ce dernier m'a adressé le « *dating certificate* » reproduit ci-contre :

THE VINCENT-HRD OWNERS CLUB

**Dating Certificate**

R2813 B 24/06/1948  
UPPER FRAME MEMBER NUMBER DAY / MONTH / YEAR

R2813 B 24/06/1948  
RFM NUMBER DAY / MONTH / YEAR

F10AB/1B/823 24/06/1948  
ENGINE NUMBER DAY / MONTH / YEAR

998 cc  
ORIGINAL ENGINE CAPACITY

B BLACK SHADOW  
MACHINE SERIES MODEL

NOTABLE REMARKS

MACHINE REGISTRAR  
POSITION OF ISSUING OFFICER  
Gordon Powell  
SIGNATURE OF ISSUING OFFICER

05/09/2012  
DATE OF ISSUE DAY / MONTH / YEAR

MACHINE REGISTRAR  
312

COPIE OF INVOICE NO. O. A. 00410.

THE VINCENT HRD COMPANY LTD.  
MOTORCYCLE & MARINE ENGINE MANUFACTURERS  
STEVENAGE, Herts.

To: Hon. G. Gervais,  
20, Rue Robert Lindet,  
PARIS XV.,  
France.

Order No. 2812. Date. 14th June 1948.

2 "BLACK SHADOW RAPIDE" MOTORCYCLES, Series "B".	458 - -
2 Packing Cases,	18 10 -
Carriage to Station,	1 10 -
Freight & Custom Clearance Charges etc., and Insurance,	10 - 2
	£ 458 - 2

Mark & Numbers Gross Wt. & net. Net Wt. & net. T. lbs.  
 7. H.D. Length 7' 4".  
 PARIS, Width 3' 6".  
 117-118. Height 1' 7".

Ship & Dock, British Railways,  
 \*2\* Shed, Bricklayers Arms Station, LONDON, S. E. 1.

For consignment to Hon. G. Gervais,  
 20, Rue Robert Lindet, PARIS XV., France,  
 To the order of HARRIS, H. J., Failliez & Co. (International Transport) Ltd  
 21, Rues des Saussaies, BOULEVARD, S. O. 7.

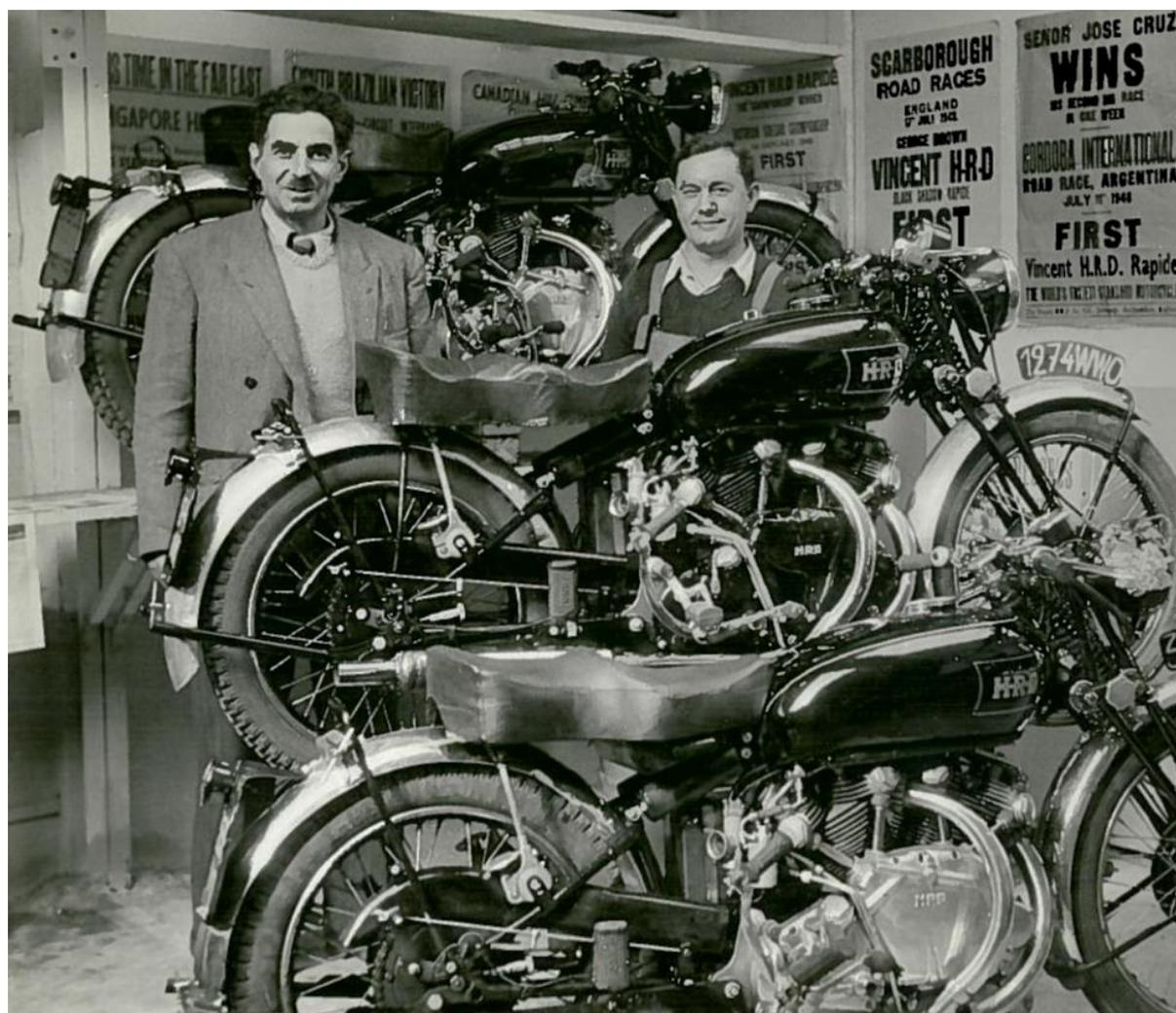
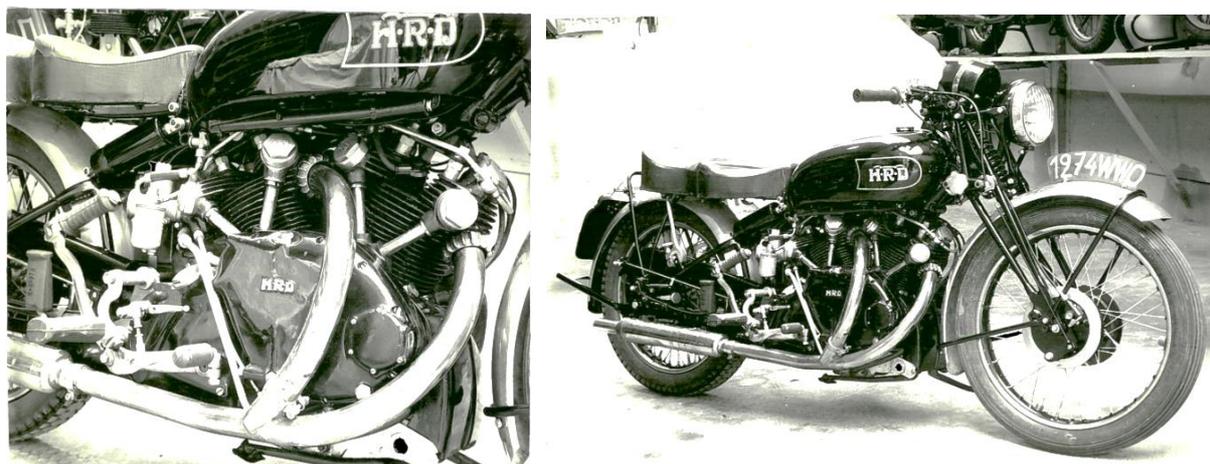
Goods sent per R. 57622.  
 ON ROAD TRANSPORT CO. Frame No. R. 2812.  
 Bricklayers Arms Station, Engine No. F. 10AB/1B/799 & 823.  
 LONDON, S. E. 1. CIDJ No. J. 148887. For The Vincent HRD Co. Ltd.  
 P. T. O. 46

Un peu plus tard, Patrick m'a écrit :

« *J'ai été à la pêche et j'ai récupéré une copie qui va vous intéresser. Curieusement et bien que les 2 'B' Shadow ne soient pas de la même génération elles ont été envoyées ensemble.* ».

*Dominique y reconnaîtra également sa moto.*

Hervé Hamon m'avait transmis les très belles photos suivantes prises par Monsieur Nebout.



*Sur ces très belles photos de presse (qui sont parues à l'époque dans la Moto-Revue, Motocyclisme etc.), vous pouvez détailler devant messieurs Garreau et Lefèvre, les carters (de 1<sup>er</sup> type sur la Rapide, de 2<sup>ème</sup> type sur la Shadow) ainsi que la sortie de silencieux plus courte que d'origine sur la Shadow (point qui fut signalé dans le numéro n°23 du Loup-Garreau par Daniel Meurine, alias Jivaro). L'énorme compteur « 5 pouces », quant à lui, sera l'objet d'une étude détaillée avant longtemps ! Ndlr.*

Hervé considérait que la moto sur la photo, sur laquelle figure Monsieur Garreau avec son assistant, était très possiblement la mienne. J'avais partagé ces photos avec Patrick qui m'avait répondu :

*« J'ai pris le temps de regarder les N° de l'autre 'B' Shadow qui est ici avec le carter de distribution nervuré le N° est 799.*

*La vôtre a le N° moteur 823 ce qui ne les met pas loin l'une de l'autre et, effectivement, il y a toute raison de penser que c'est votre Shadow sur vos photos.*

*J'ai quelque part la liste des Vincent importées par Garreau mais je vous avouerai qu'après tant d'années ces documents sont 'quelque part' à la maison. Je serais surpris qu'une autre 'B' Shadow soit intercalée entre les deux.*

*J'ai regardé dans le livre de Paul Richardson la liste des modifications apportées et il n'est pas fait mention du changement de carter de distribution avec suppression des nervures.*

*On peut donc effectivement penser que c'est bien votre Vincent sur les photos. »*

**Voici quelques photos de la restauration  
Le travail accompli est à l'honneur de l'artisanat français**







Initialement, la moto était la plus proche possible de l'origine, en 6 volts et sans démarreur électrique. Lorsque je suis venu en prendre livraison à Malaunay, je n'avais jamais conduit de moto classique. La moto me faisait rêver mais je ne savais pas quoi réellement en attendre une fois au guidon.

Mon objectif était de rouler environ 130 km pour la conduire dans son nouveau lieu de vie. Patrick était inquiet que je n'aie pas très loin. Il avait gentiment proposé de m'accompagner une partie du chemin avec sa Black Prince et de m'initier. Après quelques kilomètres, Patrick m'invitait à ne pas ménager la machine. Nous roulions bien au-delà des vitesses autorisées. Patrick avait le sourire et moi aussi. Arrivés à un croisement, j'ai dit à Patrick combien j'étais heureux et comme le plaisir de conduite allait bien au-delà de mes espérances. Nous sommes passés au tutoiement et nous sommes quittés à Pont-Audemer après avoir pris une bière sous un beau soleil de septembre. J'ai quand même appelé Patrick pour le rassurer en arrivant à bon port. Il y a eu d'autres bons moments ensemble par la suite.



En 2016, Patrick et son équipe ont monté un démarreur électrique fabriqué par François Grosset et un alternateur Alton. La machine est donc maintenant en 12 volts.

Il s'agit donc bien de la N°823 dont parle Dominique Malcor et il est exact qu'elle était présentée sur le stand Godet-Motocycles lors du Café Racer Festival de juin 2019 (photos ci-dessous) au cours duquel nous avons rendu hommage à Patrick.



À très bientôt. Bien amicalement,  
Bertrand

## Aux Éléphants sans se tromper !

Par *Didier Camp*

Faisant suite à l'article de Jean Boulicot dans le LGE 13 : Concentration des Eléphants en 1973, avant de partir, Jean avait sûrement dû lire les conseils de « La Revue des Motards, mensuel du 12/12/71, spécial Noël / 5f », conseils toujours valables pour les « roule toujours » que sont les Vincentistes.

### AUX ÉLÉPHANTS SANS SE TROMPER !..



Voici l'hiver, voici Noël, son cortège de pères Noël de cadeaux, de guirlandes et de santons. Une semaine après, c'est la nouvelle année et pour le premier week-end, c'est le rassemblement international libre des Eléphants au Nürburgring. Point besoin de posséder la bête pour y aller, toutes les motos sont capables de rouler là-bas, dans la neige et le verglas. Il suffit de quelques précautions à prendre pour ne pas transformer le parcours en chemin de croix avec écroulement de la bécane à l'arrivée. Evidemment, la stabilité d'un deux-roues est assez aléatoire et il est préférable d'adjoindre, sinon des roulettes, du moins un panier pour la troisième roue : un side en somme. Il faut encore prendre des précautions avec les pneumatiques. Des pneus trial par exemple. De plus, si vos moyens vous le permettent vous pouvez faire clouter les pneus : mais attention à ne pas rouler vite sur une route sèche, car vous risqueriez au bout de 50 km à vitesse soutenue, de voir vos clous rester sur

la route. Précaution tout aussi importante, ne faites clouter que des pneus neufs. A part cela, pour votre moto, nous vous conseillons de la graisser soigneusement en particulier les chromes, afin d'éviter au maximum les effets dévastateurs de l'humidité et du sel qui sert sur les routes au déneigement. Vous soignez aussi le graissage de vos câbles : bisulfure de molybdène ou éventuellement poudre de graphite en addition à une huile épaisse feront très bien l'affaire. Eventuellement, vous pouvez doubler les câbles, emporter une bombe anti-humidité, une bombe pour réparer rapidement les pneus... et n'oubliez pas non plus d'isoler soigneusement les connexions du circuit électrique avec du ruban chatterton.

Vous n'oublierez pas non plus de vous protéger vous-même du froid et de l'humidité : vous commencerez avec des habits très chauds : il vaut mieux peu d'habits très chauds que beaucoup de pulls pas très chauds et gênants. Vous mettrez bien sûr

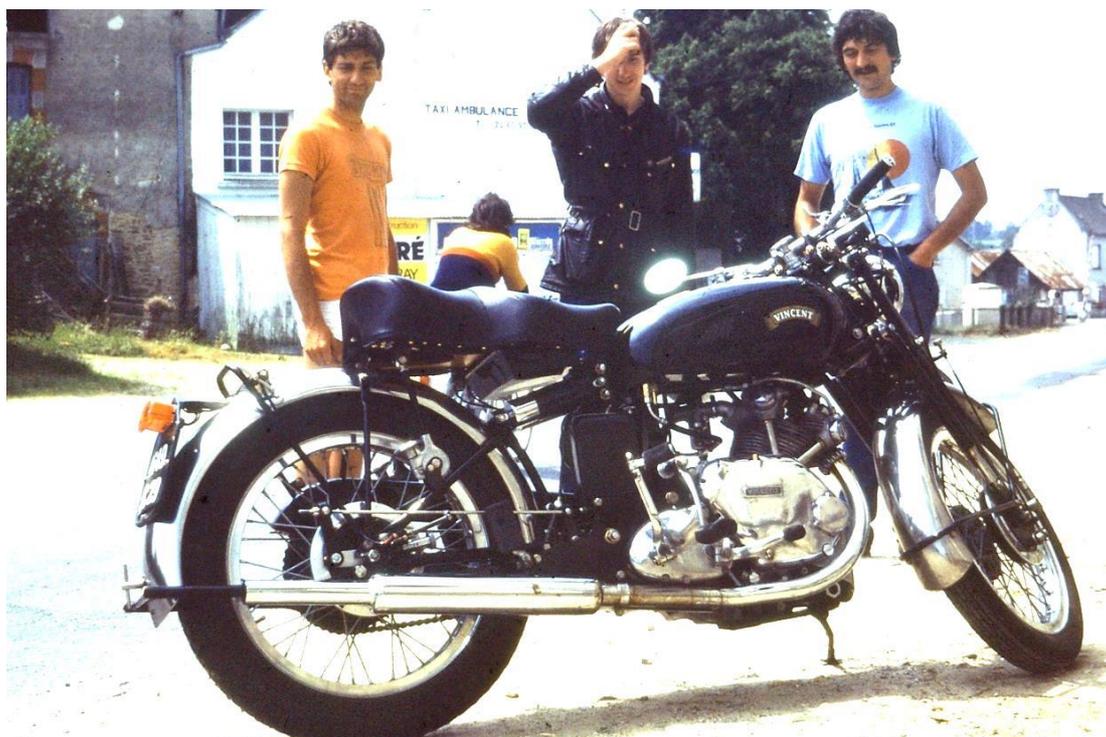
un épais caleçon, un duvet de montagne qui protégera très efficacement votre corps et là-dessus, le classique barbour sera le nec plus ultra. C'est même pratiquement la seule façon de se protéger : surtout n'essayez pas de partir en combinaison, vous n'arriveriez pas au bout, ou alors avec du papier maché sur le corps.

Les extrémités sont peut-être ce qu'il y a de plus difficile à réchauffer. Pour les pieds, prenez une bonne paire de bottes, plutôt un peu flottantes que trop serrées. Mettez une grosse paire de chaussettes en laine, avec de la farine de moutarde à l'intérieur. Pour les mains, le mieux est une paire de moufles (il faut s'y accoutumer pendant quelque temps) sur une paire de gants de ski en soie. Vous voilà parés, si vous mettez un passe-montagne bien chaud sous votre casque. Il ne vous reste plus qu'à prendre votre courage à deux mains et à affronter la route pour le rendez-vous d'Adenau le samedi 8 janvier. Bonne route!

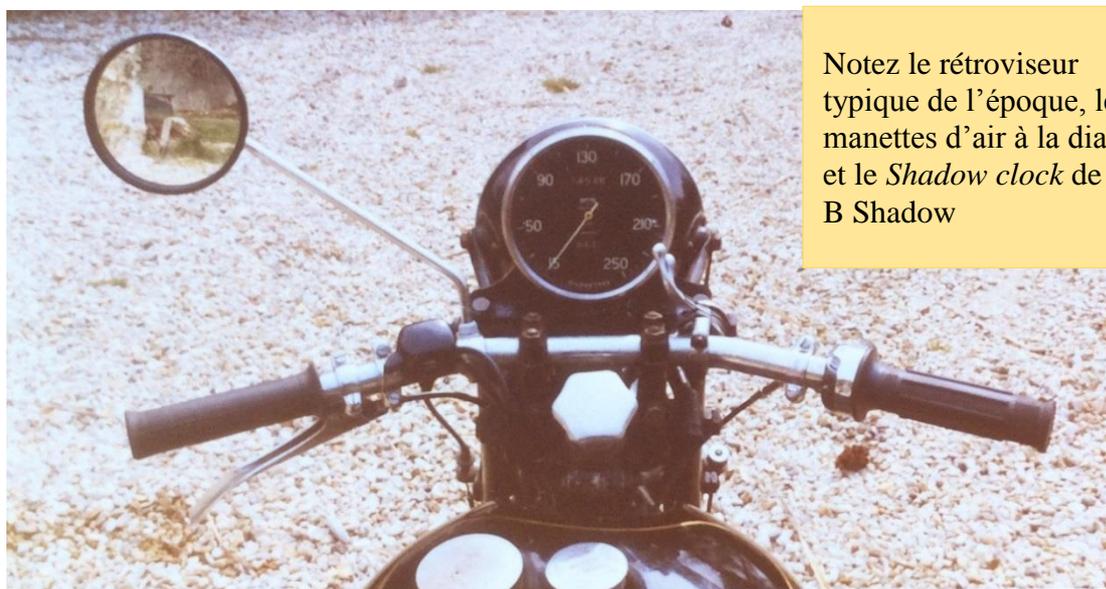
## Quand les histoires se recourent

*Par Hervé Mocard*

*Il y a quelques temps, Hervé m'a envoyé quelques magnifiques photos prises en 1985 dans le Morbihan. Marc Bellon apparaît sur deux de ces photos. Quand je pense à Marc, je pense aussi à Hervé car Marc s'était tourné vers lui, suite à d'amères déceptions à propos du traitement reçu par ses machines. Hervé et François Grosset avaient donc pris le relais. Marc appréciait beaucoup Hervé Mocard dont il disait que c'était un grand metteur au point. Vincentiste depuis des décennies, Hervé est très discret aussi voulais-je le présenter pour ceux qui ne le connaissent pas encore.*



**Ci-dessus : Hervé Mocard en 1985. Sa Comet venait de passer le ton (authentique !)**



Notez le rétroviseur typique de l'époque, les manettes d'air à la diable et le *Shadow clock* de cette B Shadow

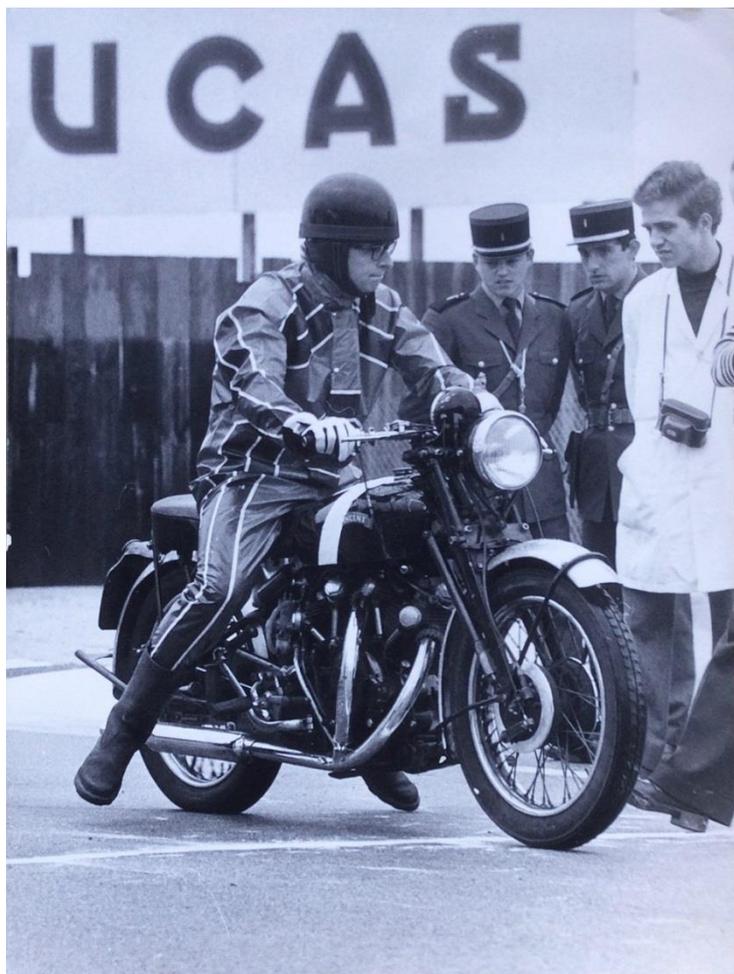
*Mais laissons la parole à Hervé : J'ai un ami qui a retrouvé récemment des photos de sa première Shadow. Il semblerait que ce soit celle de Dominique Malcor : fourche Girdraulic et carter de distribution à "varices" (voir les photos ci-attachées).*



**Ces trois premières ont été 3 prises au Mans (l'immatriculation de la 12 G confirme) lors d'une course face à une Douglas qui marchait très fort... trop fort ! Elle tournait au mélange d'éther...**



**Cette Shadow prête au sprint sauvage serait Reine Mathilde, la machine de Dominique**



L'ex propriétaire m'a dit : « C'est cette moto que j'avais conduite à Stevenage chez Brown (?).

Aller difficile car le système d'avance centrifuge était à moitié bloqué (cassé) et le moteur calait au ralenti car en position d'avance maximum.

Le retour de Stevenage a été épique car Brown (?) m'a demandé vers le 20 décembre de chercher la machine avant Noël. De plus, il me l'a rendue avec le réservoir fendu : toute l'essence ruisselait sur le moteur dès que je mettais plus de 7 à 8 litres, etc., etc. ...

**Entre le bol et les képis le lecteur remarquera la blouse blanche et le 24 x 36.**

Malheureusement je n'ai pas gardé de copie de la carte grise ni les références du numéro de série. On ne peut pas toujours penser à tout.

Je ne me rappelle pas le vendeur (petit garage de fond de cour dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement, rue de Saussure ?).





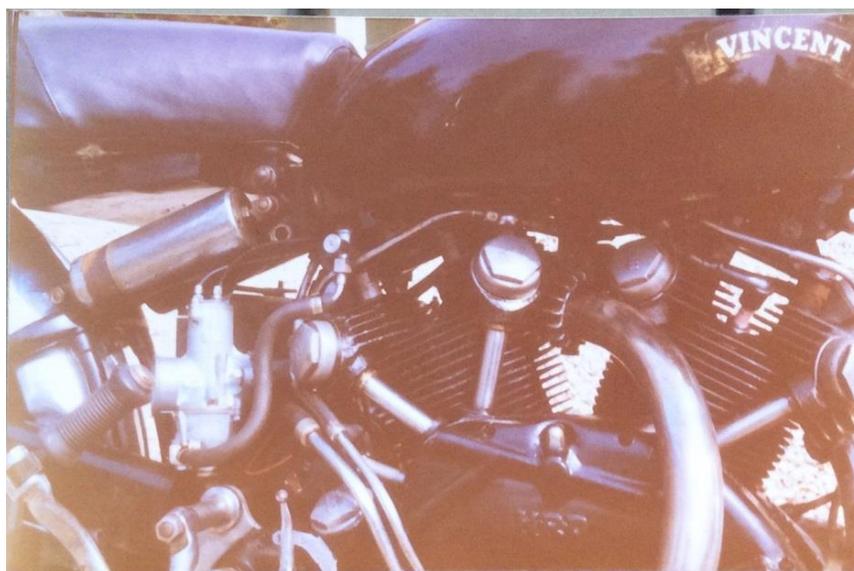
Deux vues de la machine :

Sous son déguisement de Shadow série C (la fourche, le réservoir..., c'est bien d'une B qu'il s'agit : Les pattes d'ancrage des supports de selle sont droites, il s'agit donc d'un RFM « court » les carters moteurs sont marqués H.R.D.

Malheureusement, les numéros n'apparaissent sur aucune photo et les carters nervurés « à varices » ne correspondent pas à la fameuse Shadow qui était chez Clément Garreau (carters de deuxième type).

Ce dont je suis sûr, c'est de l'avoir revendue vers 1975-77 à André KIÉNÉ, dans le 94 (Nogent-sur-Marne ?).

Il était réparateur de machines d'impressions ; il est mort quelques années plus tard et je ne sais pas ce que la machine est devenue. »



*Pour ceux qui ont lu attentivement le LGE 13, André Kiéné était engagé à la course de côte de Barr en 1988 (sur BMW). Monsieur Kiéné était très connu du milieu vincentiste des années 70/80 (Marc Raymondin, Alain Grare (...) et Patrick Godet qui l'avait anobli).*

## Comment acheter des pièces détachées de Vincent ?

« Nous sommes tous tarés mais pas forcément de la même façon... » *Dominique Le Bris.*

*Dernièrement, la rédaction du Loup-Garreau a reçu une lettre étonnante de notre correspondant à Dunkerque, monsieur Marcel Québire :*

Chers amis de la motocyclette, je me permets de vous adresser cette petite annonce que j'ai trouvée sur la « toile ». Elle concerne une pièce de Vincent. Pour ma part, j'avais déjà noté une sorte de *flambée des prix* pour cette machine mais, là, j'ai l'impression que la situation relève de la déflagration atomique...

For sale -> Rear frame is from a 1951 Vincent Black Shadow Series C.  
Frame number: RC8942B/C  
price: 4.950€ PM me



*Dûment interloquée par cette annonce, la rédaction a assailli monsieur Québire d'une bordée de questions. Nous vous livrons ici les échanges avec monsieur Québire :*

R. : 4950, c'est le numéro de série ?

M.Q. : Quel benêt ! Mais non, c'est le prix !

R. : Le prix est-il en francs suisses ou en millions d'euros ?

M.Q. : Apprécions la réduction de 50 € pour ne pas passer la barre symbolique des 5000

R. : La Shadow de Dany est de 1950 ; N° moteur 2975, + 1900 = 4875 pour le cadre, Serait-on arrivé à un N° cadre 8900 en 51 ?

M.Q. : Effectivement, il doit y avoir une interversion : Le cadre serait donc le n°4950 et le prix 8942 mais j'ignore dans quelle monnaie ! B/C m'aurait fait penser à « baise c... », mais je ne crois pas que cela se dise comme ça en anglais... quand à R/C... « rêve c... ? »

R. : Oui le prix paraissait assez faible en fin de compte. 4950, ce n'est que le prix d'une 350 Motobécane L4C restaurée... 8942 semble un chiffre plus réaliste.

M.Q. : Certes, d'autant plus que la pièce a été nettoyée au gel hydro-alcoolique. Mais ce n'est pas tout : J'ai trouvé également les annonces suivantes :



« Vend garde boue ayant appartenu à Gustave Lefèvre qui, le 18 mai 1948, s'était planté en rentrant chez lui après avoir eu un échange verbal quelque peu tendu avec son beau-père qui lui avait volé le camembert de son casse-croûte pour remonter un moteur lors d'une compétition sur le circuit de Montlhéry. Les « dents » dans le garde-boue sont d'origine ! Le garde-boue est accompagné d'un certificat d'authenticité signé de la main du concierge de monsieur Lefèvre et qui avait récupéré la pièce dans la poubelle, dans le stock de la maison Garreau.

Prix : sur demande »

« Vend magnifique demi-carter Vincent.

L'autre demi-carter dont le numéro combat n'est pas fourni mais est certainement facile à se procurer. Le carter est fourni avec un kit « piste de roulement » à assembler (voir photo). Écrire à la rédaction qui transmettra. »



## Manifestations à venir

### ATTENTION !

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

**15 AU 18 AVRIL 2021** : Salon du deux roues, à Lyon **ANNULÉ**

L'Assemblée Générale du VOCF a donc eu lieu en 2 fois : par Skype pour le Bureau puis vote des résolutions par courriels pour les adhérents.

**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 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 possible selon la situation sanitaire (si maintien couvre-feu, fermeture restos, etc.)**

CONTACT : [dany.vincent@wanadoo.fr](mailto:dany.vincent@wanadoo.fr)

**16 AU 18 JUILLET 2021** : 45<sup>ème</sup> Rallye du VOCF à Bourbon-l'Archambault.

CONTACT : Dominique Malcor. 06 62 57 26 35, [ateliermalcor@aol.com](mailto:ateliermalcor@aol.com)

**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), Tourville-sur-Pont-Audemer.

CONTACT : [pirot.jean@orange.fr](mailto: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'Ax-les-Thermes qui servira de base. Couchage au chalet (4 ou 5 x 2 pers.) et en gîte, si nécessaire, repas du soir et pdj au chalet (frais à partager). Possibilité de camper dans les environs.

Extension de 3/4 jours, en itinérance, départ d'Ax-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...

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

CONTACT : [didier.camp31@gmail.com](mailto:didier.camp31@gmail.com) ou 06 52 89 84 57.

## 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.*

- **LE LOUP-GARREAU N°36 exclusivement dédié à 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 euros port compris (France) pour les MEMBRES du VOCF.  
20 euros port compris (France) pour les NON-MEMBRES.  
Tél. Catherine 06 81 27 09 11 ou [crrperso@yahoo.fr](mailto:crrperso@yahoo.fr)

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

Inox : 220 € pour les adhérents du VOCF

Damassé : 470 € pour les adhérents.

Étui : 20 €

Pour les NON-adhérents 250 € / 500 € / 25 €

Bon de commande dans le LGE 09 ou demander à : [pirot.jean@orange.fr](mailto:pirot.jean@orange.fr)

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



- **PHILIPPE GUIJARRO vend :**  
- 1 réservoir Egli alu, bon état : 180 € (à gauche ci-dessous).

Plus d'infos ?

[p.guijarro@orange.fr](mailto:p.guijarro@orange.fr) 06 12 59 17 95



- 1 roue alu Borrani record wm2 x 20, bon état : **150€**

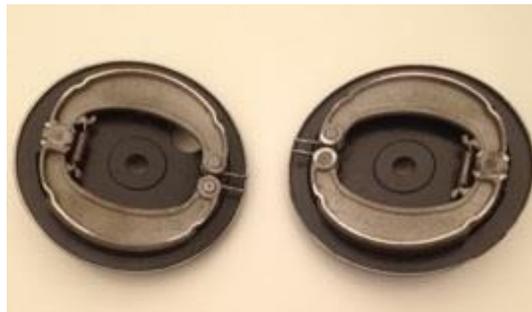


- 1 silencieux Godet/ Egli, neuf, légère piqûre à un endroit, voir image, pour 1000 ou 1300.  
Prix : **250€**



- **CHARLES VANDERMEULEN vend** : « J'ai l'intention de me séparer de ma Black Prince, restaurée par Patrick Godet. mon n° de tel 0032 475 809 726 (Belgique)
- **FRANÇOIS GROSSET vend** : [pontricoul@gmail.com](mailto:pontricoul@gmail.com)
  - Frein avant Grimeca 4 cames, 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 €** la paire.
  - Des pièces moteur de BSA B31 et une culasse de Triumph.
  - Je cherche une boîte Velocette Venom, culasse, piston et arbre à cames BSA B32, piston B33 en 86.50.
  - 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](mailto:eric.lechat44@orange.fr), 06 22 63 34 07.



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



## Bonnes adresses

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



**Tracy Tools** : [www.tracytools.com](http://www.tracytools.com)

Tarauts 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.

## Nouveaux membres du VOCF

Bienvenue à : Charles BETHLEN

## 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 :

Didier Camp, Bertrand Delaunay, Paul Hamon, Dominique Malcor, Hervé Mocard, 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 !*

