

LE LOUP-GARREAU

16

Électronique



Le Team Laur-Ferrieu (photo Didier Camp)

Attention, achtung, attenzione, 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.

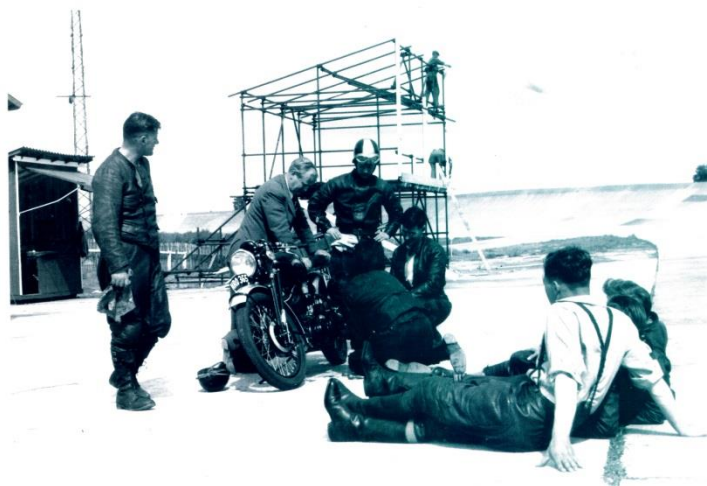
L'adhésion au club VOC France permet aux seuls adhérents de bénéficier d'avantages spécifiques qui seront détaillés en cours d'année. C'est aussi un soutien pour les manifestations à venir.

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
Championnat de France side-car ancien Team Laur-Ferrieu - saison 2021	4
La Grenouille et le Rosbif	6
La Comet faque niouze	9
Portraits de famille	11
75 ans aux fraises !	13
Une aventure qui fait rêver les motocyclistes	16
Godet Black Lightning	18
Manifestations à venir	25
Petites annonces	27
Bonnes adresses	29
Site Internet	30
Nouveaux membres VOCE	31
Note aux lecteurs et contributeurs	32



**Ci-contre : Une scène de la vie du Vincentiste :
Le dépannage en bord de route,
notez au premier plan le passager harassé qui a poussé la machine avec son pilote dessus pour essayer de la mettre en route**

Le Mot du président

Chers amis sportifs,

J'espère que la pandémie actuelle vous aura épargnés ou en tous cas n'aura pas eu d'effet trop grave ni pour vous ni pour vos proches.

Ce numéro 16, est aussi le 56^{ème} si l'on compte les numéros imprimés sur papier depuis 1996 grâce à une initiative de Jean Pirot et de Paul Hamon (ce qui explique le 16/56 en pied de page des numéros électroniques). Il sera le premier à être envoyé depuis le site de notre club.

La création du site www.vincent-owners-club-france.com était devenu une nécessité pour de multiples raisons :

- pour tous :
 - avoir une sorte de “base” ou de “vitrine” permanente car le VOF n'est pas si facile à trouver. Pour un nouveau Vincentiste, il n'y avait guère que le copain du copain ou le site de la FFVE pour nous trouver,
 - trouver facilement qui contacter dans sa région si l'on est amateur de ces mécaniques,
 - créer du lien et encore de la visibilité, avec les manifestations spécifiques HRD Vincent pour ne pas rester uniquement entre nous,
 - disposer d'un lieu de stockage des Loup-Garreau,
 - pouvoir envoyer le Loup-Garreau via le système d'*emailing* du site, ce qui évitera les ratés possibles depuis une boîte mail personnelle avec des fichiers lourds envoyés en grand nombre.
 - faciliter la gestion des adresses courriel (inscription-changement-désinscription) et ainsi avoir des listes à jour, en permanence.
- pour les adhérents :
 - disposer des téléphones et courriels des Membres du Club (qui ont accepté de donner ces informations) et de leur localisation approximative pour pouvoir prendre contact, se rencontrer et éventuellement partager de bons moments ensemble.
 - avoir accès à des fiches techniques d'entretien, de réglage et de réparation de leurs machines, à une époque où peu de mécaniciens s'en préoccupent.
C'est d'autant plus dommage que l'entretien et les réglages courants, sont accessibles pour peu qu'on s'y intéresse. Et en plus, beaucoup de membres sont parfaitement capables de donner le coup de main.

Ce site a été construit pour vous tous, avec de relativement faibles moyens. Il est certainement perfectible et nous acceptons toutes les remarques. Nous corrigerons au mieux de nos capacités les points qui vous paraîtraient améliorables.

Je vous souhaite un bon moment à la découverte de ce Loup-Garreau N°16 ainsi qu'à celle du site.

Et puis, le confinement se détend, faites rouler votre Vincent !

Dany

Championnat de France side-car ancien Team Laur-Ferrieu - saison 2021

C'est reparti ! On y croit, beaucoup de personnes passionnées font le maximum pour que les courses se fassent dans les meilleures conditions possibles.

Sportivement, l'année 2020 (comme dit Antoine DECAUNE : « une année de m... ! »), fût pour nous, comme pour beaucoup d'autres, une année blanche.

La seule occasion de rouler, les journées COYOTES à NOGARO, au mois d'août 2020...



Ce week-end d'entraînement et de mise au point, sous une chaleur torride, s'est soldé par un piston fondu, et un embiellage « au bout de sa vie »...

Donc, démontage complet du moteur, un cylindre à retraiter, le vilebrequin à refaire complètement à cause du jeu latéral trop important, remplacement de tous les roulements, et des pistons/segments. Le vilebrequin et le cylindre ont été confiés aux établissements GODET MOTORCYCLES. En plus de la pandémie, les contraintes administratives liées au BREXIT n'ont rien arrangé, et c'est juste avant de débiter les entraînements que nous avons reçu le vilebrequin réparé/aligné dans le carter, le cylindre retraité et les nouveaux pistons. Grosse séance de remontage chez AUVERGNE MOTOS CLASSIQUES puis, retour à la maison pour installer le moteur dans le châssis.

Remise en route sans problème, OUF !!!!

Puis, tout ranger dans la remorque et le fourgon, car, dans une semaine nous sommes attendus sur le circuit de VAL de VIENNE pour quelques jours d'entraînements intensifs, du 22 au 26 mars. Ce roulage du lundi au vendredi, est organisé par des Allemands, CARLOS et RUDY, quelques motos, et beaucoup d'équipages side-car viennent de toute l'Europe et d'Angleterre pour rôder et tester les nouvelles machines.

Ça fait du bien de se retrouver dans cette ambiance, de revoir les copains, et surtout, ça change du quotidien qui commence à devenir pesant depuis un certain temps !!!! La météo est bonne, le soleil est au rendez-vous, et il fait froid !!

Après avoir résolu les petits problèmes d'une remise en route, fuites diverses, resserrages, etc., nous pouvons rouler et apprécier enfin les qualités du nouveau châssis. Cinq séries de 30 min chacune, par jour, c'est assez pour faire des essais et pour avoir des courbatures le soir !!!

La première journée sera soft, ça fait longtemps que nous n'avons pas roulé et le moteur est en rodage. Donc pas plus de 5000 tr/min et c'est suffisant pour une remise en jambe. Le premier soir, nul besoin de berceuse pour s'endormir.



La deuxième journée, les side-cars **CLASSIC** ouvrent le bal. Ça pique un peu le matin à 9 h, mais le soleil réchauffe petit à petit les bonshommes et la piste.

Le side-car fonctionne bien, il se libère tranquillement, nous retrouvons nos marques et la lecture de la piste devient à chaque fois, plus facile, avec l'aide des équipages qui ouvrent la voie. C'est plus facile de suivre pour apprécier les bonnes trajectoires. Essais de différentes plaquettes de frein et de plusieurs angles de chasse, on prend vraiment du plaisir. Nous terminons cette journée, fatigués, mais avec la satisfaction du travail accompli.



Pour la dernière journée, toujours ensoleillée, nous décidons de mettre plus d'intensité en fractionnant des tours « calmes » avec des tours « rapides ». À ce rythme on n'ira pas au bout des 25 ou 35 minutes que durent les séries. C'est difficile physiquement pour tous les deux. Sur la ligne droite des stands je pousse au régime maxi de 6200 trs/min, régime atteint sans forcer, mais les accélérations ne sont pas franches. Contrôle et réglages de la synchronisation des carburateurs avec le dépressiomètre et à la séance suivante, c'est carrément mieux, accélérations nettes et moins de vibrations. Au fur et à mesure des roulages on arrive à tenir un peu plus la cadence et pour la dernière, nous avons roulé 20 minutes, en mode « course » pour voir si on tiendrait la distance.

Verdict, on est allé au bout, sans être dans le « rouge » et le side aussi... Yes !!! On était un peu tout seul sur la piste, donc, pas de lièvre devant, ou quelqu'un derrière pour mettre un peu de pression, mais peu importe, nous sommes contents car on sait maintenant qu'on peut s'aligner sereinement sur une grille de départ.

Alors, de retour à la maison, nous nous sommes engagés aux épreuves du Championnat de France SIDE-CAR COMPÉTITION, dans la catégorie **CLASSIC**. À ce jour, l'épreuve de Croix-en-Ternois étant annulée, après les 21, 22 et 23 mai au circuit PAUL RICARD, voici les dates qui sont maintenues :

- 26, 27 juin : circuit ANNEAU du RHIN,
- 6, 7, 8 août : circuit de MAGNY-COURS,
- 3, 4, 5 septembre : circuit de PAU ARNOS,
- 8, 9, 10 octobre : circuit de VAL de VIENNE,
- si c'est possible, nous irons en Belgique à GEDINNE les 20, 21, 22 août.

Nous espérons vous voir et vous revoir tous sur les circuits, et, en attendant, portez-vous bien, et tenez-vous mal, comme dit notre ami MAX.

Marie-Laure FERRIEU (la passagère) & Hervé LAUR (le pilote).

Photos LAUR-FERRIEU (pour les entraînements au Val de Vienne) et Didier (pour le chaud week-end à Nogaro).

Le loup-Garreau apprend par Didier qu'un petit contingent de Vincentistes du Sud-Ouest était présent, le week-end à Nogaro, pour les encourager (Philippe Wagner, Fabien Ribereau, Didier Camp)... Si, pour les manifestations annoncées dans le calendrier ci-dessus, d'autres membres du VOCF peuvent venir soutenir Hervé et Marie-Laure, surtout, il ne faut pas hésiter !

La Grenouille et le Rosbif

Une fable de Colin de la Fontaine

Par Colin Manning



Les habitués des rallyes français connaissent bien Colin et Wendy Manning. Colin est plus facile à reconnaître car il se dépare difficilement de son chapeau melon, vestige de sa carrière professionnelle mais tous deux sont absolument charmants.

Pourquoi ? Pourquoi pas ?

Je suis Anglais. J'habite en Angleterre. Pourquoi alors suis-je dans la Section Français VOC ? Eh bien, pourquoi pas ? pour une chose : nous sommes plus proches de la section France que de n'importe quelle Section Anglaise.

J'aime aussi la belle campagne de France, la nourriture, le vin, la langue et les gens. Quand j'y réfléchis bien, j'ai beaucoup plus de relation avec la France que je ne le pensais. Certains dont je vais vous parler, certains je ne le ferai pas ! Ma première petite amie, à moitié Française, à moitié Galloise et totalement magnifique. Elle s'appelait Helena Villatet. J'habite à l'extrémité anglaise du tunnel Trans-Manche, alors, quand il a été ouvert, je suis allé en France et j'ai acheté une petite maison rurale à Avondance. Parlant un jour au maire d'Avondance, je lui ai demandé ce qu'il pensait des Anglais qui achetaient des maisons dans son village. Il dit « Je préfère les Anglais que les... Parisiennes. » (je n'ai aucune idée de ce qu'il voulait dire, mon français n'est pas assez bon !). Je ne suis pas sûr maintenant mais je pense avoir participé à environ 27 rallyes français et j'ai certainement beaucoup de tee-shirts et de badges. Ma très chère fille adoptive est à moitié Française et quand elle avait 9 ou 10 ans, je lui ai demandé ce qu'elle aimerait pour cadeau de Noël. Elle a demandé des cours de français privés. Un cadeau qui a duré chaque semaine durant environ trois ans et a coûté une fortune.



Le grand sourire ! (mais sans le casque...)

Le regretté Patrick Godet était un de mes amis bien avant que je n'achète une Godet-Egli. Une fois, je visitais son atelier à Malaunay avec un autre vieil ami d'Angleterre, Phil Primmer.

Patrick avait un client Egli pour des réparations qui avaient été faites. Patrick savait que je voulais une Egli, alors, il a dit de prendre la bécane pour un tour mais je n'avais pas de casque avec moi, alors Patrick m'a prêté son casque.

Cependant, Patrick était plus gros que moi mais, pas de problème, le casque était juste un peu lâche sur ma tête. En descendant la colline vers Malaunay, il pleuvait et soudain une voiture s'est arrêtée devant moi. J'ai freiné fort et le casque de Patrick a glissé vers l'avant sur mes yeux, m'aveuglant complètement. Je me suis arrêté très vite cependant ! Quand je suis rentré à l'atelier, Phil a remarqué qu'il n'avait jamais vu un si grand sourire sur mon visage (photo page précédente).



Lors du rallye italien à Dogliani en 2008

Mon ami Dominique Malcor m'a également prêté « Lady Blue Note » pour rouler à La Châtre, j'ai donc dû me procurer une Godet Egli et j'ai finalement acheté à Patrick la première « GT Sport » en 2004. C'est la moto qui était sur son stand à Stafford Show cette année-là.

J'aime la coutume française très civilisée de se serrer la main quand on se rencontre. On embrasse les dames (j'aime particulièrement embrasser les dames). Pourtant, Patrick et moi partions un soir au rallye de Baume-les-Messieurs. À ma grande surprise Patrick a soudainement dit « *I'm not going to shake ze'and from now* ». Quand on a demandé pourquoi il a dit « *People wipe ze noze wiz ze back of ze and before shaking, I don't like that* » (Les gens essuient le nez avec le dos de leur main avant de serrer. Je n'aime pas ça).

Cependant, je continuerai à serrer les mains, si cela redevient autorisé par les règles de la Covid et je continuerai certainement à embrasser les dames ! (J'aime particulièrement embrasser les dames !)

Un autre de mes amis, ami Anglais « Français », était le regretté Richard Phillipson et nous avons fait de nombreux bons voyages dans le Languedoc pour le Florensac « British Bike Rally », et des vacances paresseuses dans un camping à Faugères.

Que puis-je dire de plus sur mes relations avec la France ? J'ai un camping-car Citroën et j'ai fait de nombreux voyages merveilleux dans cette « moto à quatre roues » : la Citroën 2 CV.

J'en ai eu trois et ma préférée « Mimi » et j'ai parcouru des milliers de miles ensemble. Une fois, elle est tombée en panne très près d'un ancien assemblage de voiture, quelque part près de Long, sur la Somme. Le propriétaire d'une vieille voiture nous a gentiment remorqués jusqu'à la réunion où nous avons eu un merveilleux déjeuner, quelques danses, puis tous les hommes se sont rassemblés pour réparer Mimi ou pour donner des conseils. Elle n'avait qu'une durite de carburant cassée.

Donc Wendy et moi sommes Anglais, nous habitons en Angleterre et nous avons rejoint la section française du VOC. Pourquoi ? Pourquoi pas ?

Le Rosbif



- 2015, à Morteau,
- 2018, à Ax-les-Thermes,
- 2019, en Auvergne.



La Comet *faque niouze*

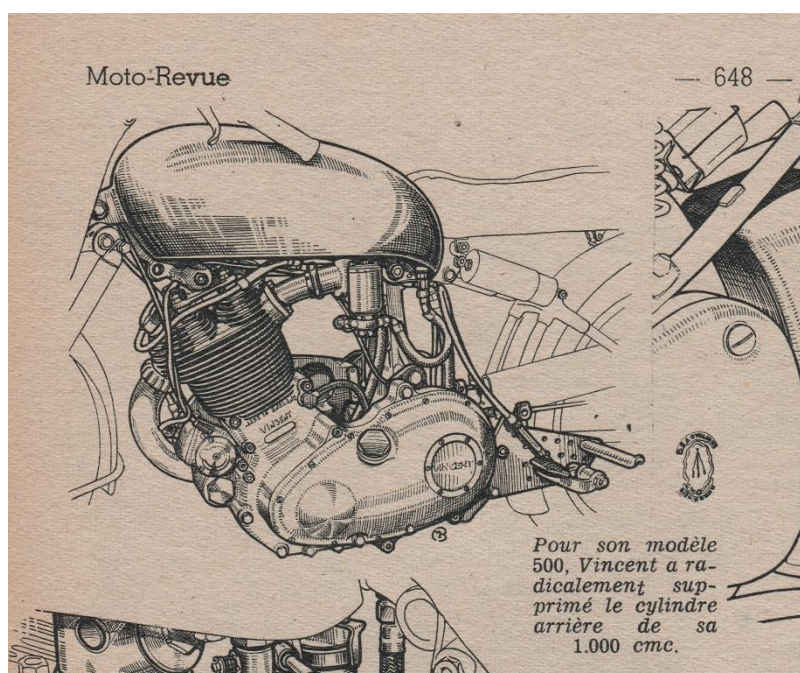
Par Didier Camp

"Faque niouze" : Du vieux français « phoque n'use ». Le phoque était réputé pour son extrême probité, ce qui d'ailleurs ne plaisait pas à tout le monde (heureusement que nous avons notre B.B. nationale pour les défendre). « Le phoque n'use » en français contemporain pourrait se traduire par « Le phoque n'a pas recours à de tels procédés ».

Nous connaissons tous l'histoire de la 1000 Vincent, née accidentellement, de la superposition de deux calques de 500.

Une fois de plus, le bouche à oreille, les légendes, et les *fake news* (voir plus haut) qui inondent le net, nous ont laissé croire cette légende...

Mais non !! Preuve écrite à l'appui, c'est la 1000 qui a accouché de la 500...



Cette clarification, preuve de la dérive imaginative des Vincentistes, nous est heureusement clairement expliquée par Moto Revue...

En 1951, page 648 du 'Numéro spécial salon 1951'... Qu'on se le dise...

Évidemment le dessin est magnifique mais le Loup-Garreau peine à accréditer cette théorie. En effet, nous trouvons dans « The Vincent HRD Story » de Roy Harper préfacée par Philip Vincent (extrait de la page 96) :

« Alors qu'il travaillait dans son bureau un jour à Stevenage en 1936, Phil Irving remarqua que deux dessins du moteur Vincent HRD étaient réunis sous la forme d'un « V ». Il les a reportés sur une planche comme un moteur double en V dans un cadre spécial que Vincent (sic) avait fait pour le défunt E.C. Fernihough, lequel avait l'intention de l'utiliser avec un moteur JAP à double V de 5400 cc pour quelques tentatives record à Brooklands. Quand PCV (Philip Conrad Vincent) a vu le dessin, il a immédiatement été enthousiaste (...) et il décrit pourquoi son entreprise a procédé à la conception et à la fabrication d'une moto 1000 cc en V : « Nous recevions de plus en plus de demandes de la part des pilotes qui voulaient des machines de plus en plus rapides (...) il n'a pas fallu beaucoup d'efforts pour

calculer que si nos 500 cc mono étaient 10 miles à l'heure plus rapides que les motocyclettes propulsées par des moteurs JAP 500 cc, notre bicylindre serait plus rapide que le Brough Superior. »

Mais le plus surprenant, c'est que je tiens d'un célèbre fabricant d'accessoires pour moto anglaises de caractère, installé dans le lointain ouest, un témoignage des plus surprenants : En effet, une de ses connaissances amicales installée à Dunkerque, un certain Marcel Québire, lui aurait certifié que c'est en pliant un calque de Rapide (ou de Black-Shadow, à ce stade, monsieur Québire n'était pas à même de préciser) qu'un ingénieur de l'usine Vincent constata qu'il serait relativement simple de produire une 500, ce qui semble en accord avec le texte de Moto-Revue.

— 450 — 22 Juillet 1950

NOUVELLES VENUES en France

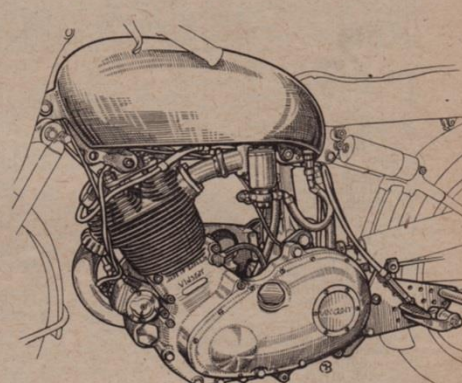
(Photos et dessins exclusifs « MOTO-REVUE »).



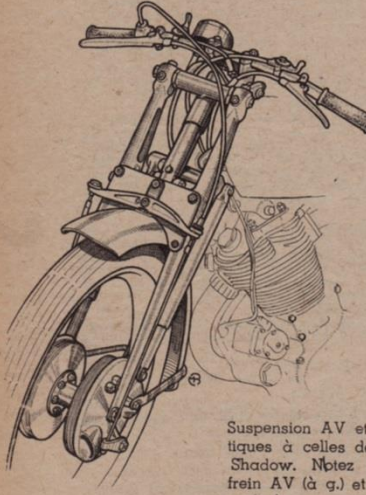
La ligne est traditionnellement « Vincent ». Le moteur est un monocylindre (partie avant du 1.000 cc). Boîte de vitesses Albion.

VINCENT "GREY FLASH"

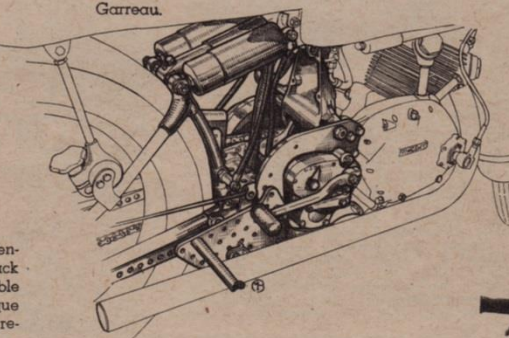
Machine pour circuits accidentés car légère (130 kg.) elle n'existe qu'à un seul exemplaire en France, un second doit venir pour G. Lefèvre. Importateur : C. Garreau.



Du fait de la suppression du cylindre AR, le cadre paraît vide. Double frein à l'AR. également.



Suspension AV et AR identiques à celles de la Black Shadow. Notez le double frein AV (à g.) et la plaque perforée supportant les repose-pieds (à dr.).



Détail amusant (mais courant dans la presse de cette époque, le dessin du numéro « Spécial Salon 1951 » est en fait tiré d'un article de cette même revue qui annonçait, le 22 juillet 1950, la sortie de la « Grey Flash »

Portraits de famille

Par François Grosset

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 et puis c'est le tour de François de m'envoyer d'autres documents passionnants émanant de la main de Marc. Mais pas que.

Le Loup-Garreau va essayer de mettre un peu d'ordre dans tout ça mais son but n'est pas d'établir une chronologie, simplement de partager quelques souvenirs...



Pont tree cool en 91 : Colin Manning accompagné de Gordon Powell et sa fille



Le stock de cailloux n'a pas bougé, le mur du garage était bien propre, le figuier était déjà planté. Catherine Grosset a un charmant bambin dans le bras mais nous n'en savons pas plus mais bon, il y a 30 ans, il est permis de penser... que c'est du Grosset Ltd.

Colin Manning a été présenté dans le dernier numéro du Loup-Garreau mais tous les habitués des rallyes Français le connaissent bien. Gordon, entre autres, tenait le registre des machines au VOC. Il venait souvent aux rallyes Vincent avec Gordon Hart et Dick Sherwin, ou aux dîners annuels.

Il y a quelques années, Gordon s'était porté acquiescent d'un Lomax et c'est à peu près à cette époque qu'il a disparu...



Cette photo vient accréditer celle au bébé. Ce couple hilare est en train d'inoculer à deux pauvres bambins le virus de la vraie mécanique en même temps que celui du trois roues !



Michel Ballester venu récupérer son Egli à St Malo, en passager Bordeaux/St Malo sur la Norton de son pote dont j'ai oublié le nom, c'est je pense en 87 ou 88



**L'"Eglicomet" jaune que Samuel Grosset fait rouler
est la seconde *Sprint Comet* revisitée (sur 3)**

Elle a été construite pas Dennis Smith et c'est son fils Trevor qui gère maintenant [Sprint Engineering](#). Au départ c'est la même que celle de Colin Manning, 2 sur les 3 *Comet Sprint* made par Dennis Smith. Samuel l'avait déshabillée lorsqu'il a eu le permis moto pour la transformer telle qu'elle est maintenant, look plus d'jeune, boostée...et jaune. Une particularité exceptionnelle : elle a obtenu une CG en passant par le service des Mines, en 82, je crois, et pas via la FFVE (CG collection) ou bidouilles. Dans la case « marque » il est écrit : « Sprint-Vincent ».

*À bientôt avec François, pour de nouvelles aventures !
À suivre...*

75 ans aux fraises !

Par Alain Grare

Les lecteurs de MPH l'auront appris par le biais d'Ernie Lowinger (à qui il a été dit à sa première réunion Vincent lorsqu'il s'était fièrement pointé avec sa B : « Ce n'est pas une vraie Vincent, elle n'a pas de fourche Girdraulic ! »), la série B a fêté ses 75 ans le 28 avril dernier. Première Vincent de la fabuleuse série de l'après-guerre. Pour commémorer cet événement, Alain nous propose le dépliant publicitaire édité par la firme Vincent et qui annonce en avril 1945 la sortie imminente de cette machine.

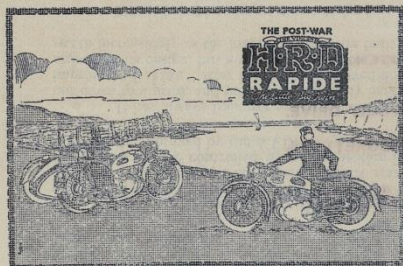
Que remarquer sur le document, page suivante ?

Provisional Specification (Continued)

heavy braking conditions. Under test by "Motor Cycling" a Duo braked Vincent H.R.D. pulled up in 21½ feet from 30 m.p.h., the shortest distance ever achieved in a Press road test.

WHEELS. Instantly detachable without the use of any tools! "Torrens" timed the removal of one of our rear wheels in under 45 seconds by stop watch! A second sprocket may be permanently fitted to the rear wheel so that it is only necessary to reverse the wheel (as on a racing pedal cycle) to change the gear ratio for sidecar, trials or racing use; this can be done in four or five minutes!

ELECTRICAL EQUIPMENT. Gear driven magneto and separate dynamo of at least 50 watts output.



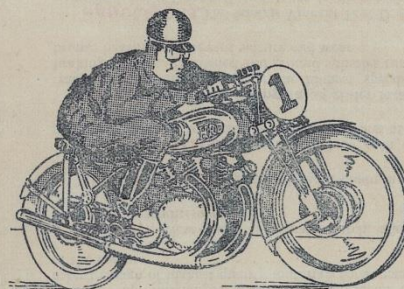
TYRES. Standard sizes 26 ins. x 3.00 ins. ribbed front and 26 ins. x 3.50 ins. studded rear, but larger tyres can be fitted to order. We have allowed ample chain clearance for large rear tyres.

FINISH. Finest quality finish throughout. Stainless steel instead of chromium plate wherever possible to provide a permanent brilliant appearance.

[We reserve the right to alter the Specification without notice. The impossibility of obtaining precise details of components at the present moment, and their availability, may render it necessary for the Specification to be changed.]

Advance details of our POST-WAR

"Rapide" Motor-Cycle



H.R.D.

The Vincent H.R.D. Company Ltd.
Stevenage,
Herts

APRIL, 1945.

Advance details of the Post-War

"RAPIDE"

At this early stage it is impossible to make many definite statements about our post-war Models. It will be appreciated that too many factors, such as the extent of Government control, the incidence of Purchase Tax, the availability of material and the price of labour, are all unknown.

Nevertheless we can say with certainty that our machines will bear a more favourable ratio of cost with other makes than they did pre-war.

First let us state that we fully realise much can be done to improve an already good machine, and for that reason we employ some of the Industry's leading and best known Technicians, and they are provided with the most up-to-date Test House and Instruments in the Motorcycling Industry.

Our Factory is equipped with the most modern plant for the purpose for which it is used, and the production personnel are accustomed to workmanship of the highest aircraft standards. All production will be strictly controlled by an Inspection Department which in War is fully approved by the A.I.D.

It has always been our policy to build up to a standard, and not down to a price, and you may confidently look forward to a much improved "RAPIDE" after the War. Improved not only in the tangible aspects of its design, but also in the intangible assets which prove their worth increasingly as the longer mileages are built up.

Many new features of detail design are under consideration. We expect to reduce the wheelbase from 59 ins. to 56 ins. (the same as the Comet and T.T. Replica), to clean up the design and improve the appearance, to introduce a new clutch and gearbox and probably to reduce the weight still further from the already light figure of 430 lbs. to the neighbourhood of 400 lbs., a remarkably low weight for a 1000 c.c. machine.

We cannot at present accept definite orders due to uncertainty as to future conditions, but we are preparing a Rotation List on which many have already entered their names. This list is not intended to be legally binding on either party, and is merely a gentleman's agreement which we expect both parties to do their utmost to observe. If you have decided to buy a "Rapide" after the War, we advise you to write us at once asking us to enter your name on this List, without any further obligation.

Provisional Specification

ENGINE. Unit construction with gearbox. This eliminates many unsightly nooks and crannies where dirt collects, and also provides a more rigid and smoother running unit. 50" Vee Twin Cylinder, 84 m.m. x 90 m.m. 998 c.c. develops 45 b.h.p. at 5300 r.p.m., o.h.v. operated from very high camshafts through short push rods. Straight rigid rockers as with o.h.c. designs. Two guides per valve giving very long life and freedom from frequent adjustments. Aluminium pistons, 0.8 to 1 compression ratio. Rear cylinder has exhaust port facing forward and is offset 1½ ins. for perfect cooling. Aluminium alloy cylinder heads, barrel finning and crankcase. Side by side big ends with three rows of rollers. Pressure lubrication to big ends, cylinder walls, valve gear, cam faces and bearings. Very efficient oil filtration.

GEAR BOX. Vincent H.R.D. design and manufacture. Four speed, positive stop footchange. Main and layshafts on ball bearings. Very robust design of highest quality materials to transmit the great torque of the engine.

CLUTCH. New design self servo clutch, adequate to handle all transmission requirements.

PRIMARY DRIVE. Triplex Renold Chain in oilbath.

CARBURETTORS. Separate Amal to each cylinder head, each mounted vertically to ensure perfect carburation at all speeds.

FORKS. Very strong triangulated girder forks to ensure perfect tracking of the front wheel at the highest speeds and under heavy braking stresses. Hardened and ground spindles running in oil retaining bronze bearings to prevent seizure and wear.

HANDLEBARS. The famous Vincent H.R.D. straight narrow bars, as praised by "Torrens" and other leading technical experts. Give remarkable comfort and ease of control. All controls separately adjustable. Wider bars available for sidecar use.

FRAME. An improved version of the world famous Vincent H.R.D. genuine Spring Frame. The first successful, and still the best, motor-cycle rear springing system. Long travel, 5½ ins. supple movement, ensures perfect roadholding, steering and comfort. As fitted to all Vincent H.R.D. machines since 1928 and as used by us in the T.T. and other leading events. Fully triangulated rear fork of immense strength ensures the highest possible handling qualities, and the single massive taper roller bearing eliminates all possibility of trouble due to wear.

BRAKES. The well known Duo Brake system originated by us in 1933. Two brakes on each wheel give balanced braking stresses on each side of frame and forks, thus eliminating the tendency to skid under

Caractéristiques attendues

D'abord que, vu les circonstances (*la guerre n'est pas encore terminée ! ndlr*), rien de définitif ne peut être annoncé. Néanmoins, le rapport qualité prix sera encore amélioré. Les meilleurs moyens techniques seront mis au service de cette réalisation, l'empattement va être réduit et sera égal à celui des 500 d'avant-guerre, un nouvel embrayage et une nouvelle boîte de vitesse vont faire leur apparition, le poids va être réduit de façon notable pour une 1000. Les commandes fermes ne peuvent pas encore être prises mais le chaland est invité à se faire porter sur une liste d'attente.

Caractéristiques techniques :

Bloc moteur avec boîte intégrée, moteur en V à 50°, 45 CV à 5300 T/min, distribution avec culbuterie surélevée et courts poussoirs, 2 guides par soupape, pistons en aluminium compressant à 6,8/1, Échappement arrière débouchant sur l'avant et cylindre arrière décalé pour améliorer le refroidissement, cylindre et culasse en aluminium, tête de bielles tournant côte à côte sur trois rangées de rouleaux, lubrification sous pression pour les têtes de bielles, les parois des cylindres, la culbuterie, la distribution et les roulements.

Boîte de vitesse « maison » 4 vitesses commandées au pied, axes sur roulements à billes.

Servo embrayage.

Transmission primaire par chaîne triplex.

Un carburateur Amal par cylindre.

Fourche à parallélogramme très résistante pour encaisser les stress inhérents à la vitesse.

Cadre : le cadre à ressort mondialement réputé sera encore amélioré avec un important débattement de suspension.

Double freinage comme depuis 1933.

Roues démontables en 45 secondes chronomètre sans avoir recours à des outils. La roue arrière peut être inversée, comme sur un vélo de course, pour modifier la démultiplication finale. Les pneus seront en 26 x 3,00 à l'avant et 26 x 3,50 à l'arrière (*Notons que c'est le diamètre extérieur et non celui de la jante qui fait référence ici*).

Équipement électrique : magnéto entraînée par pignon et dynamo séparée pouvant délivrer au moins 50 watts en sortie.

Finition : la meilleure, inox plutôt que chrome si possible et aspect brillant « permanent ».

Le reste n'est que l'histoire ! Le Loup-Garreau remercie Alain pour ce document assez exceptionnel.

Une aventure qui fait rêver les motocyclistes

Par Teun Van Driel

Jean Boulicot dans le LGE13, puis Didier Camp dans le 14, nous ont remis en mémoire la grande aventure des Éléphants. Les intrépides l'ont vécue, les rêveurs ont frissonné en lisant Moto-Revue, les historiens se sont émus devant les images de Robert Sexé, déjà bien âgé, arrivant avec sa petite machine solo sous la neige.

Teun Van Driel est l'éditeur de l'excellent magazine hollandais et lecteur du Loup-Garreau dont il dit avec humour : « Il y a 200 ans, à l'époque de Napoléon, le français était aussi obligatoire dans le pays, mais pour ceux qui l'oublie, la lecture se fait par Google Translate, et il est toujours agréable de regarder des images. »

Dieu merci, cette époque terrible où Napoléon portait la guerre partout en Europe est bien passée et Teun peut se pencher à son tour sur ses souvenirs du rallye des Éléphants :



Belle histoire sur l'*Elefantentreffen* (1973).

J'y étais pour la première fois en 1967 avec la (solo) R69S, beaucoup de neige puis dans l'Eifel, et j'y ai vu un Vincent pour la première fois (voir la photo).

Deux belles photos de la route des Éléphants en 1967 : pas d'attelage mais la clope au bec...



...La cigarette fait en effet partie de l'aventure. Le Loup-Garreau ne peut qu'être admiratif devant l'énergie que demande une telle épreuve (sans side-car en plus !)



Voici l'attelage Vincent photographié par Teun en 1967 : La selle, le carénage... nous nous retrouvons à l'époque où la Vincent était encore de mise (et fort bien placée) pour les amateurs de belles mécaniques qui n'étaient pas encore classées « anciennes ». Les numéro cadre et celui du moteur sont-ils appairés ? Je ne saurais dire. Mais ce n'est pas tout...



...oui ! Vous avez bien vu : Cet impressionnant attelage est immatriculé dans le Haut-Rhin ! *Quelqu'un saurait-il quelque chose au sujet de cette machine et de son propriétaire qui roulait en Alsace en 1967 sur cette machine ?*

Et Teun ajoute : « Dans les années qui ont suivi (1968/69), j'en ai vu beaucoup lors des rencontres moto internationales alors très populaires sur les circuits de Zolder (Lions Treffen) et Zandvoort Zeester Treffen) et du rallye FIM en Hollande.

Il y avait dans les années 40 et 50 peu de nouvelles Vincent vendues, le rédacteur en chef du plus grand magazine de moto néerlandais de l'époque, a trouvé que les motos de 50 ch. étaient des tueuses et que le gouvernement devait les interdire. À l'heure actuelle, on estime qu'il y en a 200, mais la plupart ne sont jamais montés (investissement en espèces). »

Merci à Teun pour ces magnifiques photos et son passionnant témoignage.

Godet Black Lightning

Par Dominique Malcor

C'est en allant chez Godet Motocycles à Malaunay, le jeudi 28 pour Reine Mathilde, que j'ai pu voir en « vrai » le projet toujours en cours de finitions de la nouvelle spéciale de chez Godet.

Bien entendu je l'avais déjà vue en photo, publiée par François Guérin. L'équipe m'a parfaitement reçu, et Guillaume et Jérémie m'ont donné aussi quelques détails.

Bien entendu il y a bien d'autres astuces et techniques sur cette moto qui est destinée à rouler sur route ouverte aux USA, en Floride. La modernité avec un souci de faire la part belle à la tradition des Black Lightning, produite à 33 exemplaires (*chiffre D. Malcor*). Godet Motocycles reste aussi dans la lignée de l'usine qui avait déjà produit des machines de compétitions destinées à la route comme la Grey Flash expédiée en Belgique et qui fut restaurée par le même atelier. Voici la bête (photo F. Guérin).



Le moteur est le 1330 cc en magnésium, de 100 CV à 6000 tours/minute... afin d'alléger l'ensemble qui devrait afficher moins de 180 kg sur la balance.

Les Black Lightning sont données pour 172 kg, et fonctionnent avec une magnéto, leur absence d'éclairage légal fait que la batterie en est absente. Rien que de tout à fait normal. On les démarre avec une poussette ou avec un ban de démarrage à rouleaux.

Mais sur la Godet Black Lightning il devrait y avoir une batterie pour deux raisons :

- l'éclairage pour la conformité à la conduite sur route,
- le démarrage du moteur par démarreur électrique.

On remarquera que la batterie n'est pas à sa place habituelle. La batterie qui est de taille très limitée, son poids réduit (700 g), mais des plus puissantes et endurantes se trouvera sous le

réservoir d'essence, lequel est fabriqué en aluminium avec son logement de batterie, bien entendu en 12 volts.



Elle actionnera un démarreur Harley, puissant et fiable.

On peut remarquer le saute-vent aussi : celui-ci est copié sur celui qui était monté sur une des Black Shadow des records de Montlhéry en 1952. Il n'est pas certain que celui-ci sera conservé par son propriétaire mais le travail est étonnant, la « bulle » ayant été faite dans un pare-brise de black Prince.

La fourche est une base de Girdraulic montée avec un amortisseur plus performant.

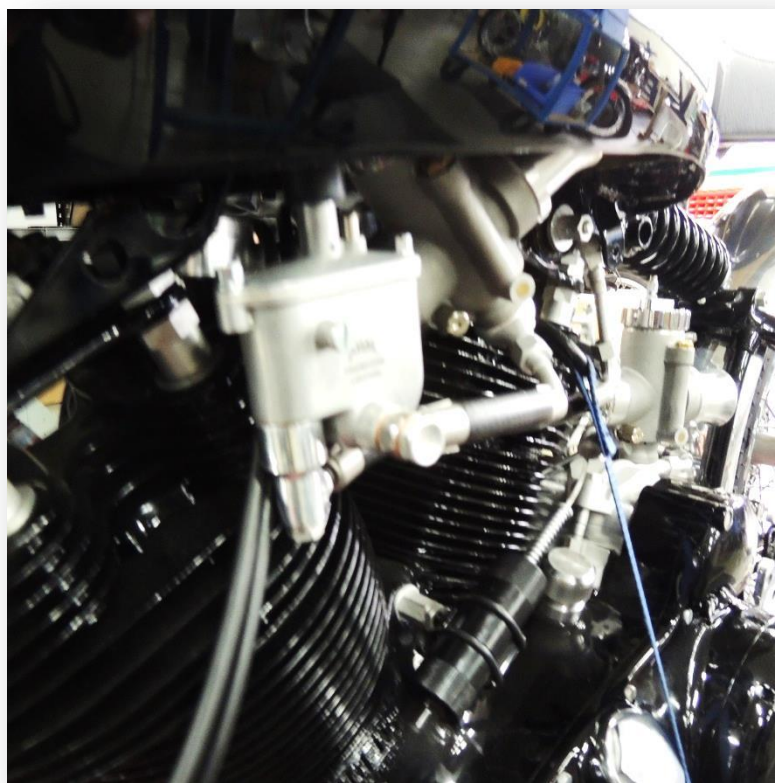


À gauche : Montlhéry 1952

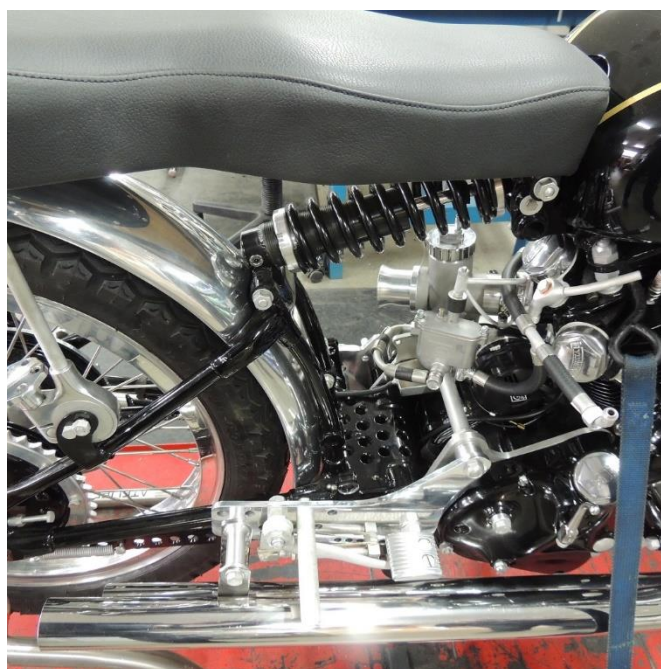
À droite : Malaunay 2021



Là où le travail a nécessité de nombreuses heures aussi est sur le montage des carburateurs : pour un 1330, l'Amal TT est bien trop petit donc il a fallu fabriquer entièrement ceux-ci, à la dimension requise par le « gros » moteur qui habituellement est monté avec des Mikuni modernes sur les Egli Godet. Gicleur principal au-delà des 600 points.



*On remarquera aussi
l'amortisseur arrière plus en
rapport avec les performances
de la machine*



La selle a été réalisée plusieurs fois. Il y a eu pas mal de versions différentes sur les Black Lightning, mais, sur celle-ci, le souci est de combiner une assise suffisante avec une sorte d'arrêt de maintien et le dessin rappelant les selles « plates » que l'on voyait souvent. L'accélération générée par le moteur de 1330 cc pose problème.



Vue de l'arrière, avec les carburateurs, la selle provisoire, le renvoi de sélection placé à gauche.

Un autre souci a été de réaliser un système de sélection des vitesses qui soit facile.

Si on regarde l'exceptionnelle Black Lightning Ehret qui a été restaurée dans son jus de main de maître par Patrick depuis son côté droit (côté distribution) on remarquera les « gros tubes » très proche du sélecteur ce qui oblige pratiquement à passer les vitesses à la main au rétrogradage.

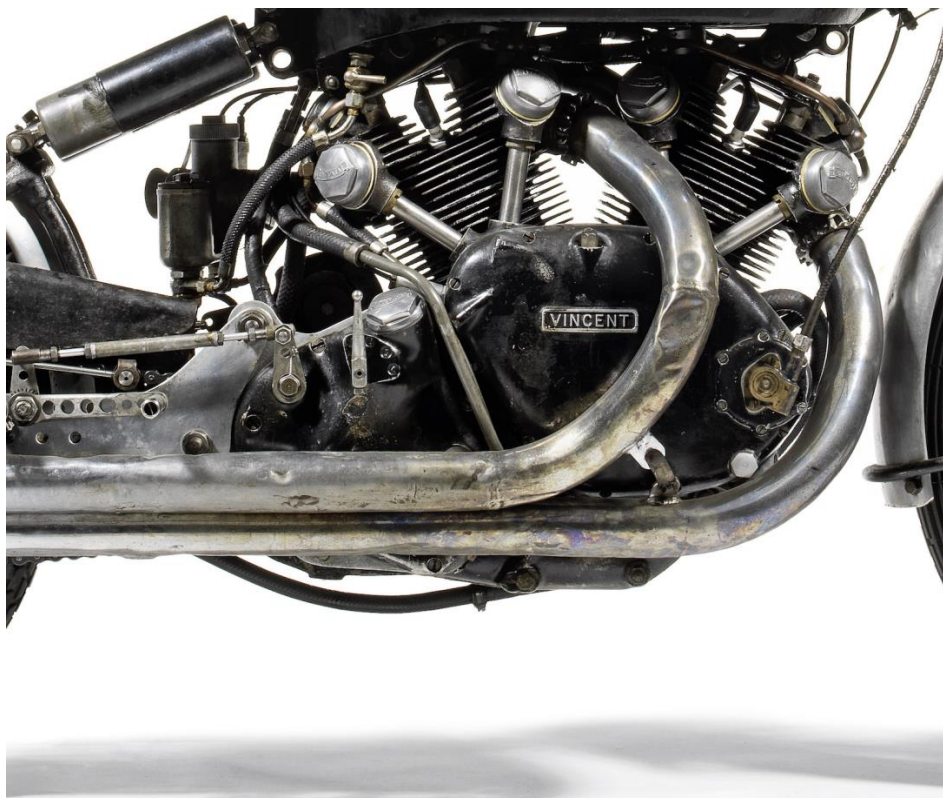


Cela ne pose pas de réels problèmes sur une machine de records mais en génère pas mal si on l'adapte à un usage routier.

Même si, avec un diamètre inférieur des tubes d'échappement l'atelier a pu gagner de la marge cela restait insuffisant pour une position du pied supportable.

Donc la sélection passe à droite (*Dominique a écrit à droite mais le Loup-Garreau subodore qu'il voulait dire « à gauche »*), alors que la pédale de frein arrière est bien positionnée, puisque l'on ne doit juste que lui imprimer une action du haut vers le bas.

La très fameuse Black Lightning de Jack Ehret, machine de record (même aux enchères)



Pédale de frein à droite et repose pied réalisé à l'identique.



Les repose-pieds ont aussi nécessité une bonne documentation et un savoir-faire indéniable, ils ont été réalisés à l'identique d'une paire d'époque (voir photo ci-dessus). Donc on passe la sélection du côté gauche et ils ont dû fabriquer un renvoi copié sur les renvois d'époque avec ressorts etc... Joli travail... photo de droite.

L'allumage a été confié à une magnéto reconditionnée à partir d'une ancienne magnéto *racing* d'époque restaurée et adaptée. De marque Lucas.

On se souvient que les originales étaient équipées de magnéto racing Lucas KVF TT.



La magnéto racing Lucas

Les roues et les freins

Les jantes sont en rapport avec la Black Lightning de Jack Ehret.

À l'arrière : roue à jante « Akront » avec freins des Black Shadow, gauche et droit.

À l'avant jantes « Akront » avec frein allemand connus au club et ouïes d'aération de Black Lightning. À l'avant, on notera bien entendu la nécessité d'un meilleur freinage compte-tenu des performances de la moto.



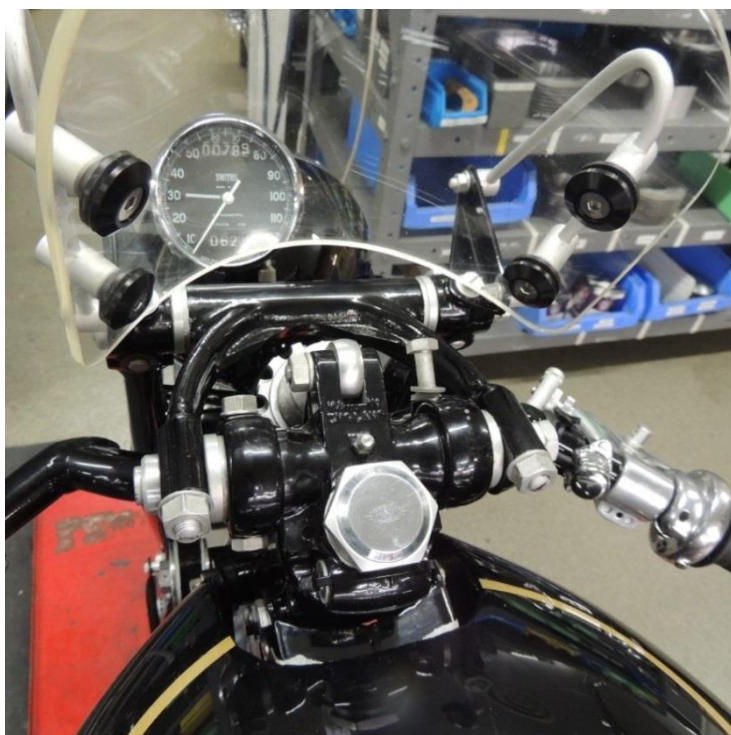
À l'arrière, comme à l'avant, les garde-boues en aluminium Vincent, feu rouge arrière de Rapide et Black Shadow, ampoule LED. Les renvois sont inspirés de ceux des Black Lightning.

Voici donc une première mouture mais je suis certain qu'il y aurait encore beaucoup à dire sur ce magnifique projet.

Ceux qui me connaissent savent que je n'ai aucune prétention en mécanique, que je possède juste quelques notions suffisantes pour masquer une nullité crasse.

Donc cela n'est pas exempt d'erreurs et je compte sur les intéressés pour rectifier mes écrits si besoin, ou les compléter.

Cependant j'ai été bluffé ! Merci aux jeunes de chez Godet Motocycles qui méritent bien de ce bel héritage laissé par Patrick.



Vue du poste de pilotage

Vue avec Reine Mathilde de face en arrière-plan et à gauche le racer Godet Grey Flash



Manifestations à venir

ATTENTION !

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



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

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

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

Contact : dany.vincent@wanadoo.fr

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

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

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

3/4/5 SEPTEMBRE 2021 : rallye VOC/VCF (Velocette Club de France), Tourville-sur-Pont-Audemer

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

2^{EME} QUINZAINE DE SEPTEMBRE : après de longues semaines de couvre-feu et de confinement, venez vous ressourcer... qu'on se le dise !!!

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

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

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

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

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

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

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



Les ateliers Précision, rue Martre à Clichy (Seine)

Petites annonces

Les petites annonces des adhérents du VOCF sont diffusées durant **trois numéros** (sauf s'ils demandent à les retirer).

Passé ce délai, ils devront redemander à diffuser leurs annonces.

Les adhérents au VOC international peuvent profiter des mêmes conditions que les adhérents du VOCF. La photo de leur carte d'adhérent peut leur être demandée pour vérifier cette appartenance.

Les non-adhérents peuvent faire passer une petite annonce concernant les Vincent uniquement, elle ne sera diffusée que sur un seul numéro.

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



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

- LE LOUP-GARREAU N°36 exclusivement 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 adhérents** du VOCF.
20 euros port compris (France) **pour les non-adhérents**
Tel 06 81 27 09 11 - Catherine - crrperso@yahoo.fr

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

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



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



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



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



- **CHARLES VANDERMEULEN** : J'ai l'intention de me séparer de ma **Black Prince**, restaurée par Patrick Godet. Mon n° de tel 00 32 475 809 726.

- **ÉRIC LECHAT VEND :**

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



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



- **Pierre DUNOYER** : souhaite nous faire partager une excellente (je confirme) vidéo sur YouTube à propos de la Black Shadow par un passionné.
C'est en anglais : https://www.youtube.com/watch?v=H87_qzgUESo
- Pierre recherche un rapide série C en très bon état vieuxbook@orange.fr

Bonnes adresses

- 🏍️ **Godet Motorcycles** : Le Houlme, 76770 Malaunay, www.godet-motorcycles.fr
Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet.
- 🏍️ **Alton France** : Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon, www.alton-france.com. Alternateur, démarreurs pour moto anglaises.
- 🏍️ **Restom** : 20 Rue du Premier Mai, 71500 Louhans, www.restom.net
Traitements réservoir, peintures époxy, etc.
Restom offre 10 % de remise sur présentation de la carte VOCF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où 'Restom' ou 'Restom Île de France' (Restom IdF) est présent. 'Restom Île de France' est géré par notre adhérent Bertrand Ville. La liste des nombreux salons est sur le site : www.restom.net.
Grand merci à Daniel Druart, DG de Restom.
- 🏍️ **François Grosset** : Démarreurs électriques pour Twin, allumages électroniques pour Twin et Mono Vincent HRD, pontricoul@gmail.com
- 🏍️ **Le Clairon** : 328 rue de Belleville, 75018 Paris / Facebook : leclairon.free.fr
Bar ambiance moto rétro : le repère du club VOCF et de bien d'autres...
- 🏍️ **Tracy Tools** : www.tracytools.com
Tarauds filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNF, etc. Ils proposent deux qualités : chinoise (usage occasionnel) ou britannique (bonne qualité).
- 🏍️ **Andy Davenport** : <https://vincentblackshadow.co.uk/>
Andy est un anglais charmant qu'on voit de temps à autres au *French Rallye*
Il fabrique et vend des pièces Vincent. Prix plutôt intéressants.

Site Internet

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

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

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

Pour le **diaporama** il faut absolument :

- une photo de bonne qualité, prise à 7 ou 8 mètres)
- de format horizontal (à l'italienne),
- avec un fond agréable, pas trop encombré (pas de voiture, camping-car, tas de ferraille...),
- de préférence sans personnage (ou sinon avec son autorisation écrite).

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

Comme un petit croquis vaut mieux qu'un long discours, reportez-vous aux exemples ci-dessous :

*- il n'est **pas possible** d'utiliser la magnifique Egli de Mirko Thun (Hambourg) car elle remplit trop le cadre et va être rognée sur le site...*



- ...en revanche, la photo de la Rapide de Jacqueline **peut être détournée** sans dommage...



Intéressé ?



dany.vincent@wanadoo.fr

Nouveaux membres VOCF

Bienvenue à **Pierre Dunoyer**.

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 !



Le Loup-Garreau a toujours été très soucieux du confort et de l'ergonomie du Vincentiste. Récemment, un article de cette parution a proposé des tenues *ad hoc* à ses lecteurs et leur a suggéré d'envoyer à la rédaction des photos d'eux-mêmes équipés pour la motocyclette. La rédaction n'en reçut aucune.

Dans une de ses premières parutions, ce même Loup-Garreau vous faisait la réclame d'un slip véritablement révolutionnaire et, aujourd'hui, grâce à Didier, nous pouvons vous faire profiter d'un autre sous vêtement pour « ceux qui roulent à Vincent sans selle » (Didier dixit).

Merci Didier pour ces excellents conseils que tout un chacun Vincentiste n'aura de cesse que d'appliquer !



Ont contribué à ce numéro :

Didier Camp, Teun Van Driel, Alain Grare, François Grosset, Paul Hamon, Dominique Malcor, Colin Manning, 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 !*