

LE LOUP-GARREAU

17

Électronique



Le vincentiste Pierre Maubert, à l'étude de la position la plus aérodynamique possible sur sa Sertillange. La taille du tambour avant confirmé que son pilote n'est pas un lâche lorsqu'il est lancé à pleine vitesse !

Cette moto (moteur Zürcher) n'a été fabriquée qu'à 2 exemplaires

Attention, achtung, atenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, méf:

Cette parution est ouverte à tout possesseur et/ou amateur de tondeuse à gazon, avion-cible, scooter marin, cyclomoteur ou motocyclette des marques H.R.D., Vincent-H.R.D., Vincent ou apparentés.



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

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

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

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

Sommaire :

Le mot du Président	3
Tirer des plans sur la Comet	4
La Rapide B de chez Moorkens	8
Motos Vincent en bronze	11
M. Québire trahi par les Extra-Terrestres.	12
Encore des départs...	14
Pampers pour bouchon de remplissage d'huile	15
Retour sur le passé	16
Les traductions de Mamy Green	19
Rallye de France 2021 du Vincent Owners Club	20
Formulaire d'adhésion 2021	23
Manifestations à venir	24
Petites Annonces	26
Bonnes adresses	27

Envie de voir courir un side-car Vincent dans le Championnat France Side-Car Classic ?



Allez encourager l'équipage Laur-Ferrieu !



- 26 et 27 juin : circuit Anneau du Rhin
- 6, 7 et 8 août : circuit de Magny-Cours
- 3, 4, et 5 septembre : circuit de Pau-Arnos
- 8, 9 et 10 octobre : circuit de Val de Vienne
- Et si c'est possible nous irons en Belgique à Gedinne les 20, 21 et 22 août.

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Enfin, l'été est là et le confinement est presque parti...
Je pense que cela redonne espoir à beaucoup parmi nous.

Et cela donne encore plus envie de se retrouver pour le rallye à Bourbon-l'Archambault !

La plupart d'entre vous ont dû recevoir le programme alléchant concocté par Dominique.

Il risque d'y avoir des contraintes sanitaires "résiduelles", il est aussi possible que le nombre de places soit limité, notamment pour le repas du samedi soir.

Donc, sauf si vous l'avez déjà fait, confirmez bien votre présence à Dominique, notre Gentil Organisateur, par téléphone : 06 62 57 26 35 ou par courriel : ateliermalcor@aol.com.

Une bonne cinquantaine d'inscrits dont un bon contingent de nos amis anglais, dont on ne sait pas bien s'ils pourront venir cette année encore.

Pour ceux qui en ont commandé, une partie de ces couteaux sera livrée au rallye à Bourbon.

Voici deux photos prises lors de leur fabrication :



Et maintenant, après un an de restrictions diverses, d'interminables mises au point au garage (un des rares bienfaits du Covid), il s'agit de rouler !

Alors, on vous attend au rallye !

Dany

Tirer des plans sur la Comet

Par Didier Camp, Jacques Colomb et Mirko Thun

Il fût un temps où la Vincent 500 était considérée comme un réservoir à pièces détachées pour la 1000. Cette époque est (heureusement) bien révolue mais il reste que la moindre valeur monétaire due au moindre prestige du 500 fit que des amateurs peu fortunés purent « s'offrir » des transformations, adaptations, bitza etc.

Mais parlons déjà de la cote :

LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

PRIX DE LA LIGNE, DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES, LA LIGNE : 5,50 F

Pour l'envoi par courrier, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (297-37 Paris), accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (Minimum 2 lignes)

ANGLAISES	TCHÈQUES	ITALIENNES	MOTOS de COURSE	MOTOS DIVERSES
NORTON SS splendide Grand Sport. CEINTMAJE. BRO. 24-24 V. NORTON 88 b. ét. rev. ent. 8/66. 2.000 F ou en p. dét. sel. offres. 501 33-27 44h sem.	JAWA 55. 250 F. BARTHES, 48, route d'Albi (81) Castres.	AERMACCHI 250 impeccable. carbu, neuve, jantes Racing, mot. ref. neuf +163 chrono, compt. trs. 2.300 F. JANSEN, 4, r. des Verriers (92) Garches. 970-25-47	VIGREUX - partie cycle. MATCHLESS G 50 - nombr. pièces MANX et 7 R. Tél. ROB. 22-80	Vends TRIUMPH 500 Métisse rouge, état neuf, av. pièces roues sec. 5.400 F. Remorque pr 2 motos 750 F. GOUSSARD, 17, r. V.-Hugo, Chalette - 45
VINCENT Comet 500 cm3 1949. Parfait état de marche. Moteur refait. Double freins. Vds urgence 100 F. Tél. 952-72-17			VIPER 350 ch. de Fr. - Biel. Tit Pist - H - Comp - Boîte/aiguille - Res - Plast - Car. 4.000. COGNIARD 79, r. Châ...	Venez visiter les 50 plus belles occasions de Paris CREDIT 20 % COMPTANT B.M.W. - NORTON 88 HONDA 450
VELOCE MSS 500 b. ét. 1963 1.500 F. PARMENTIER, Zutkerque (62) Audruicq.				
500 BSA B33 exc. état. Prix à débattre. DENICHERE, 15, r. de l'Argonne, Blois (41).				
ALLEMANDES				

Jacques Colomb a déniché cette annonce de 1961. Le numéro de téléphone semble être du département de la Seine mais 952 ne m'évoque rien. 783 (annonce du dessus), c'était Suffren, 606, c'était Montmartre (Ets. Corbeau au 606 93 24) mais 952 ... si quelqu'un sait...

En attendant, une Comet au moteur refait pour 100 F, même en 1961... ça laisse rêveur.

Notez bien que plus cher, certes, mais seulement à 1500 F monsieur Québire a pu acheter une MSS chez un voisin de Zutkerque.

Mais voyons à quoi pouvaient ressembler ces machines.



Jacques nous écrit : « Ci-joint deux photos des années 1970 de la 500 d'un ami. Elle dormait dehors vu que son père avait interdit l'achat d'une telle machine... Elle est bien transformée comme on savait le faire à l'époque... Cette fois-ci c'est 'vue sous la neige', face aux immeubles et non face à la mer, par un beau soleil, comme la Rapide du numéro 15 ».



Pressé de questions au sujet de cette superbe machine saisie dans un décor somptueux, Jacques répond : « Pour la partie cycle le propriétaire m'avait parlé Norton mais je ne suis pas sûr du tout... Je vais essayer de retrouver le propriétaire mais je ne l'ai pas vu depuis 20 ans au moins... » (À suivre, donc et si quelqu'un avait la moindre information...)

De son côté, Didier a exhumé de ses cartons des photos prises Outre-Manche :



Quelques subtils détails vous permettent d'inférer qu'il ne s'agit pas d'une moto de riche.

« Progressant dans les tâches ménagères (grâce à la COVID-19 et au couvre-feu à 18 h), j'ai trouvé ces photos. Elles ont été prises à la fin de 2001 (probablement septembre ou octobre), dans une *autojungle* (sic), en Écosse ».



C'est une Vincent Comet intéressante, elle n'est pas en très bon état, mais elle est réellement utilisée. Le CMW316C est-il toujours sur la route ? Le propriétaire actuel aimerait-il une photo d'époque ? »



Merci à Didier pour ces photos d'une machine bricolée avec de petits moyens (un paquet de beurre pour caler la béquille en place de la boîte de pâté Henaff).

L'amateur appréciera les repose-pieds reculés, l'échappement à gauche, le cadre (Metisse ?) interrompu dans le respect des Vincent d'après-guerre, les freins conséquents... Malheureusement, on ne voit pas le carburateur.

Une autre Comet spéciale mais qui cette fois-ci ne joue pas dans la même cour ! Cette photo nous a été envoyée par Mirko Thun de Hambourg, suite à l'article dans le Loup-Garreau à propos du décès de Jack Barker :

« Merci ! Toujours une bonne lecture. C'est très triste pour Jack Barker. J'ai eu une de ses 'spéciales', la Comet Metisse, pour un temps... Cette Metisse qui était jolie mais trop forte est maintenant en possession de Bernd Schmitz. Schmitz de l'équipe qui fait des nouveaux freins pour les Vincent. »



La magnifique Comet-Metisse de Jack Barker : Commandes reculées, bracelets... encore une machine faite pour s'expliquer ! Le cadre est interrompu comme sur la machine capturée en 81 par Didier. Derrière le cadre, il semblerait qu'on puisse apercevoir un gros Concentric. (Photo Mirko Thun).

Merci à Didier, Jacques et Mirko pour ces documents.

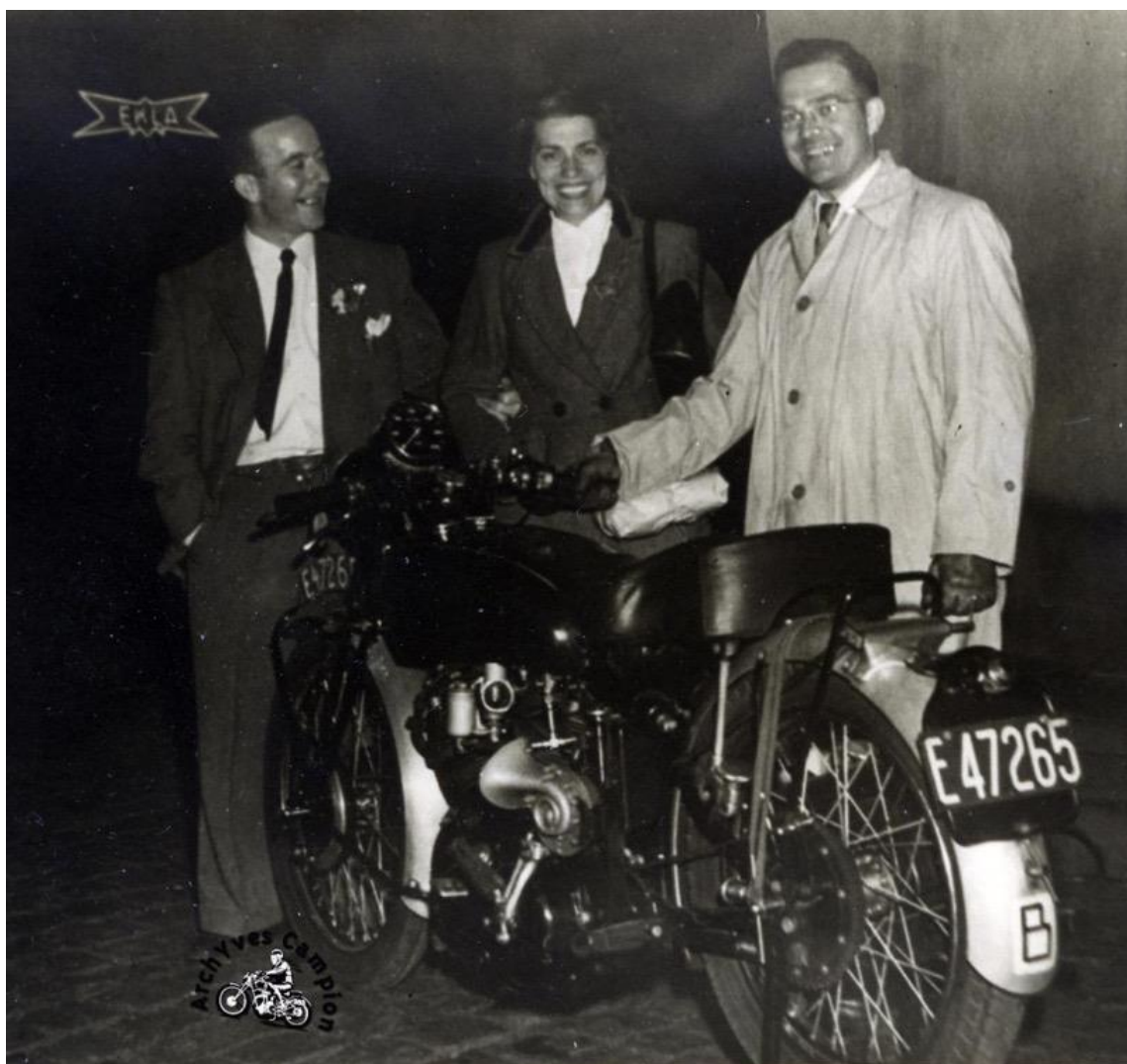
La Rapide B de chez Moorkens

Par Dominique

Possédant une des deux seules Black Shadow série B importées en France par Clément Garreau, Dominique s'applique à finir cette machine restaurée par Godet Motocycles pour lui rendre son aspect d'origine. Sa quête vise entre autres, le célèbre compteur « sauce pan » introuvable. Cet article présente un épisode de cette quête. Bob Culver et Simon Dinsdale sont des membres du VOC dont les connaissances en ce qui concerne les Shadow Série B sont impressionnantes. Bob Culver possède la 1^{ère} série B Shadow : JRO 102. Benito Tomassetti est possesseur d'une Rapide série B repeinte en noir qui posséderait peut-être le compteur de la Shadow de Dominique...

Voici une photo que m'a très gentiment envoyée Ben (Benito) Tomassetti, qui est le possesseur belge de cette belle moto et avec lequel j'avais pris contact pour lui demander photos et dimensions du compteur en « casserole ».

La photo provient des archives de Monsieur Yves Champion, amateur belge et qui est un documentaliste passionné de l'histoire de la moto classique...



L'ambassadeur soviétique et sa Black Shadow qui l'a sûrement blacklisté vers le goulag.

Sur cette photo, on peut voir René Milhous administrateur chez Moorkens (et pilote de records) et surtout le propriétaire, Alekseï Pavlov, ambassadeur en Belgique et en France à partir de mars 1950 jusqu'en juillet 1953... et à Bruxelles à partir de 1946.

De retour dans la mère patrie, celle-ci ne lui prouve pas vraiment un amour maternel indéfectible puisque le quidam, ayant côtoyé les joies du capitalisme occidental, fut gracieusement hébergé dans un joli goulag (du moins l'a-t-on dit). Sûrement un réflexe dû à son patronyme, une vie de chien.

Alekseï Pavlov en fut le 1^{er} propriétaire, le 2^{ème} propriétaire était Frédy Manceau qui l'a acquise en vente publique en 1951, le 3^{ème} propriétaire fut son beau-frère en 1964 après le décès de Frédy, le 4^{ème} propriétaire Ben depuis 3 ans. Elle n'a jamais été restaurée d'après Ben. Elle porte le N°F10AB/1/463, référencée au club fin décembre 1947 et livrée en deux caisses séparées le 4 Février 1948. C'est cette moto qui appartient à Ben qui m'a dessiné le croquis avec dimensions du fameux « *sauce pan* » ou compteur en casserole... Il s'avère que ces tout-premiers compteurs pouvaient être fixés de façon différente suivant les motos qui en étaient équipées.

Simon Dinsdale (qui tient le registre des machines au VOC) dit que cette moto a été modifiée en Shadow mais est référencée en tant que Rapide.

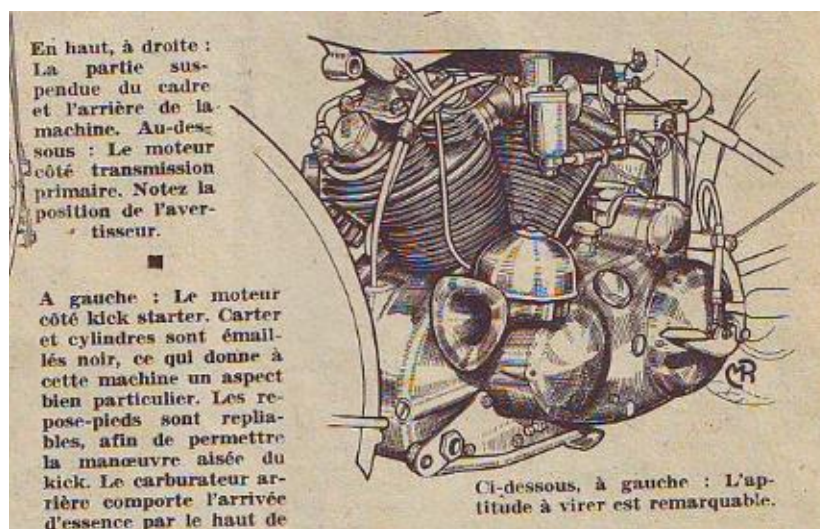
Elle est donc restée dans une famille pendant 65 ans... elle a donc le fameux « *sauce pan* » (d'où le tient-elle ?), mais son montage est différent de celui d'usine. Je donnerai plus de précisions sur ce montage dans un prochain article. Le moteur a été repeint en noir, possède le « *timing cover* » (couverture de distribution côté droit) avec les varices chères à Jean, Ses carburateurs sont des Amal 289... Comment en est-elle venue à cette transformation, nous n'en savons rien.

À part celle de Bob Culver, du 26 février 1948 (F10AB/1B/558, UFM R 2549), il semblerait que les Black Shadow soient nées avec le carter suivant (lisse et gravé H.R.D.).

On remarquera sur la photo chez Moorkens cette sublime conque marine venant de chez Neptune et qui sert d'avertisseur.

Je voudrais bien savoir ce que c'est exactement...

Sur la 799, était monté un autre modèle tout aussi volumineux mais différent, placé aussi ailleurs et dessiné par Daniel Rebour dans Moto Revue de janvier 1949, lequel ressemble davantage à une mutation de canard robotisé.



Ce dessin de Rebour, tiré de Moto Revue et plusieurs fois reproduit dans le Loup-Garreau est une énigme : si l'étonnant avertisseur sonore a pu être posé à l'époque par un motociste (peut-

être Garreau ?), que dire de cette trappe d'accès à l'amortisseur de transmission primaire qui n'apparaît sur aucun autre dessin ni aucune photographie de Vincent-H.R.D. ?

Daniel Rebours se serait-il trompé dans un dessin fait partiellement de mémoire ? N.d.E.

Après une conversation avec Jean, il s'avèrerait que René Milhoux aurait « planté » Gunga Din (F10A/1A/71) finie en avril 1947. Il a dû être félicité.

Là, Dominique se trompe : Jean lui a dit que Phil Irving avait planté Gunga Din en l'apportant à René Milhoux qui devait battre des records avec et qu'il fallut donc greffer l'avant d'une Vincent qui était en Belgique pour la durée de cette session (source Vincent H.R.D. story de Roy Harper). N.d.E.

Cela étant, René Milhoux, homme charmant et discret, sera, avec Albert Moorkens fondateur et administrateur des Ets Moorkens en 1938, il sera aussi détenteur de 1920 à 1937, avec quatre de ses équipiers, de la bagatelle de 180 records mondiaux à moto. Il continuera ensuite à battre des records, puis prendra sa retraite dans le midi de la France où il commencera (seulement) à rouler sur route et continuera jusqu'après ses 90 ans à rouler à moto pour s'éteindre à 98 ans.

Moorkens construisait ou plutôt importait des motos après-guerre et faisait parfois des montages pour finir dans l'automobile avec un holding (ALCOPA) de grande importance. Cette famille a construit des chaînes d'assemblage. Ce qu'il ne faut surtout pas oublier est que Moorkens assemblait les BMW dans les années 60, il en était l'importateur mais les a assemblées en Belgique, estampillées « *Made in Belgium* ». Comme dirait « Fanch » : un sacré bidouilleur !



Motos Vincent en bronze

Par Dany

La Vincent a inspiré des artistes et chacun ou presque connaît les dessins de Rayrolles, Stan Baudry ou de bien d'autres.

Il existe aussi au moins deux exemplaires en bas-relief et en bronze.



Celui-ci mesure environ 25 cm de longueur, est signée Gilbert Liblin, un sculpteur contemporain breton qui a réalisé de très nombreuses sculptures dont plusieurs dans le monde auto/moto classique. Voir sur Internet.

Ayant participé à d'innombrables bourses, je n'en ai jamais vu qu'une seule, celle qui est sur la photo.

👉 Il se trouve que j'ai reçu dernièrement (sans doute via la FFVE) une lettre de courrier de M. Éric d'Alfonso qui en propose une à vendre (modèle ci-dessus) pour 900 €, prix négociable selon lui : e.d.alfonso@eurosit.fr ou Éric 06 82 59 35 51.

Le deuxième modèle est celui-ci :



Ce bas-relief mesure aussi environ 25 cm de longueur et fait partie d'une petite série de prototypes et n'a donc jamais été commercialisé, ni réellement abouti. La Société Art et Mascottes qui la produisait ayant disparu prématurément.

M. Québire trahi par les Extra-Terrestres.

Le saviez-vous ? Dans les années 40, Marcel Québire se plaçait pour devenir importateur des motos Vincent en France. Mais cette demande fut rejetée par la compagnie de Stevenage et le candidat blackboulé. C'est désormais bien connu de nous tous : ce sont les établissements Garreau, rue de Vaugirard puis rue Robert Lindet, Paris (Seine), qui ont finalement conservé l'honneur d'importer nos motos favorites.

Monsieur Québire nous livre ici des extraits de correspondance avec le directeur des ventes ultramarines de l'usine Vincent.

Dear Mr Québire

We know that many French people are notoriously as small as some of their favorite historic leaders. I understand your concern about these little French people using our great motorcycles in France. I can assure you that the Vincent motorcycle is suitable for men and women of short statures.

Our work's test pilot Edwards Zorg with his 5 feet and 4 inches feels very comfortable with the Vincent motorcycle. It was for this purpose that we have designed specific footrests and twinned control levers. The footrests are adjustable in height and length.

Concerning gossip and rumors about the risk of severe tank slapping, I am not quite sure what they were talking about. Personally, I had never seen a slight wobble with a Vincent. No one alive today can witness a severe tank slapping. Rest assured.

A. Gincourt, chief of oversea sales

Ce que Marcel s'empressa de traduire avec son dictionnaire de poche :

« Nous savons que beaucoup de peuples français sont notoirement aussi petits que certains favoris de leurs chefs historiques. Je comprends que vous êtes concernés à propos de ces petits français qui usent nos grandes motos. Je peux vous assurer que la moto de Vincent est convenable pour des hommes et des femmes de petit calibre.

Notre pilote de travail Edgar Zorg avec ses 5 pieds et ses 4 pouces se sent très confortable sur la moto Vincent. C'était dans ce but que nous avons dessiné des repose-pieds spéciaux et des leviers de jumeaux. Les repose-pieds sont réglables en altitude et sur la durée.

Concerné par les ragots et les rumeurs, je ne suis pas tout à fait sûr de ce qu'on a dit. Je n'ai personnellement jamais vu le moindre petit tremblement avec la moto Vincent. Personne de vivant aujourd'hui ne peut témoigner d'une sévère baffe au réservoir. Reposez-vous bien assuré ».

Puis il répondit en retour :

Cher M. Zincourt

Merci beaucoup pour votre lettre. Il nous tarde de recevoir les premiers modèles de vos magnifiques motos dès 1947 grâce à votre formidable organisation britannique.

Cependant j'ai à vous signaler qu'à ma connaissance, peu de Français disposent de 5 pieds et de 4 pouces. La grande majorité d'entre nous n'a ordinairement que 2 pieds par individu et, chaque individu a un pouce par main : un pour la droite et un pour la gauche.

Vous saisissez donc quel bon gros doute m'habite. Pouvez-vous me confirmer que nous pourrions utiliser vos motos avec nos morphologies plus banales ?

Je pense que vous pouvez au moins faire l'économie, pour le marché français, des 3 repose-pieds excédentaires de vos motos et ne conserver seulement qu'un levier double pour les enrichisseurs de carburateurs.

Quant à Mr Zorg, son travail de testeur est remarquablement courageux. Mais de quelle planète vient-il avec ses 5 pieds et ses 4 pouces ? A-t-il aussi des mains supplémentaires pour, comme vous dites, mettre des gifles au réservoir sans même avoir à lâcher le guidon ? Si oui, pouvez-vous m'informer sur l'intérêt de cette manœuvre qui semble cruciale pour vous mais qui reste inconnue de nos pilotes continentaux ?

Je reste dans l'attente cordiale de votre réponse.
Bien à vous.

Marcel Québire



Il semblerait que bizarrement, la correspondance entre monsieur Marcel Québire et l'usine Vincent se soit arrêtée là.

Peut-être pourrions-nous lire entre les lignes les causes secrètes de l'échec des négociations ?

Monsieur Québire en aurait-il gardé ultérieurement, comme une dent à l'égard de nos amis britanniques ? Sans céder aux sirènes du *complotisme*, on imagine facilement que les extra-terrestres soufflaient déjà sur les braises des ressentiments franco-britanniques.

Encore des départs...

Par Dany

John Renwick

Comme indiqué dans le LGE N°14 John vient de disparaître. Grand mécanicien et passionné de Vincent, il devient champion d'Angleterre en 1962 et recordman du monde de vitesse en 2011, sans parler de ses dragsters Vincent. De multiples réalisations personnelles, à base Vincent, émailleront une carrière de plus de 50 ans à la recherche de records de vitesse, de victoires en course, surtout en side-car ou d'accélération pure.

Record du monde side-car à 271 km/h et solo à 350 km/h, le tout à l'âge de 70 ans environ = un Burt Monroe en moins médiatisé.



Side-Car Altometheus à Bonneville USA et Side-car Course Prometheus en 2002 à Monthléry

Je vous conseille de vous rendre sur Internet et de taper : [John Renwick motorcycle](#) et vous aurez une idée de son incroyable imagination et implication à faire briller les Vincent.

Dave Hills

Dominique nous apprend la disparition de Dave Hills victime d'un accident cardiaque alors qu'il conduisait sa voiture, voiture qu'il a réussi à garer avant de décéder.

Dave Hills est connu comme rédacteur pour MPH, être le "Gourou" des séries D, ainsi qu'avoir été le *Section Organizer* pendant des décennies pour ces mêmes machines, mais aussi pour avoir développé (et vendu en quantité) une béquille centrale pour les Vincent. Très discrète et bien plus agréable à utiliser que la centrale arrière qui était un héritage étonnant d'une autre époque, pour des machines qui, de plus, se voulaient à la pointe de la technique... D'autant que la quasi-totalité des marques avaient abandonné ce type de béquille après-guerre...

Tout le monde ou presque connaît cette béquille qui reprend le dessin des platines arrière et l'adapte pour fixer la partie mobile.

Dans OVR ou MPH dernièrement, un utilisateur a modifié la béquille Hills en remplaçant les 2 patins reposant au sol par un système écrou/contre-écrou d'assez grosse taille. Cette amélioration qui permet de régler la hauteur de ladite béquille. En effet, selon la marque du pneu, on peut avoir une hauteur de flanc bien différente. Or, moins il y a d'espace entre la roue AR et le sol, plus la moto est facile à...béquiller. Toutefois, toujours garder un peu d'espace entre la roue AR et le sol pour plus de stabilité.

Je n'ai hélas pas retrouvé la photo, ni modifié une de mes béquilles Hills...

Pampers pour bouchon de remplissage d'huile

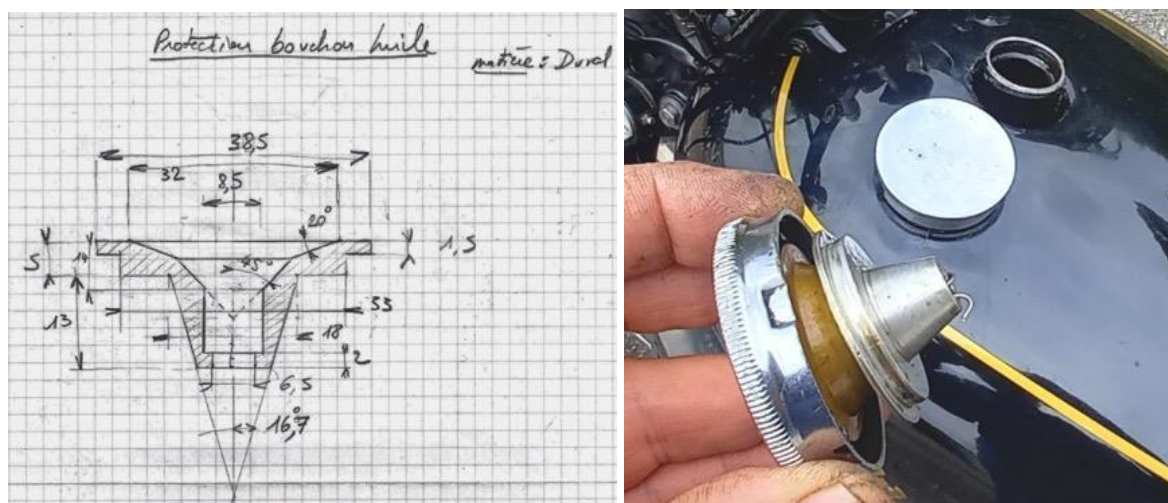
Par Georges

Le dessous de votre UFM (*Upper Frame Member*) ainsi que celui de votre réservoir d'essence sont régulièrement maculés d'huile et vous n'en trouvez pas l'origine ?

Vous avez changé les joints et resserré la vis banjo de retour d'huile sous l'UFM, vous avez vérifié les canalisations et les durites de retour d'huile mais rien n'y fait.

Confronté à ce problème, j'ai fini par comprendre que le bouchon n'est pas suffisamment étanche : à régime élevé, le retour d'huile qui gicle juste en dessous trouve son chemin à travers le bouchon et coule le long de l'UFM. Et ce phénomène est sans doute aggravé par le montage d'une pompe à huile double débit (Ah ! les conséquences d'un écart par rapport à l'origine...). La solution, que j'ai expérimentée et qui me donne satisfaction, consiste à installer un écran amovible sous le bouchon. Sa forme doit être étudiée pour ne pas gêner le bouchon dont la face intérieure est bombée et pour dévier vers le bas le jet du retour d'huile.

Le croquis ci-joint correspond à ce que j'ai réalisé pour ma machine, mais il faudra peut-être l'ajuster pour la vôtre car il peut y avoir des petites variations d'un bouchon ou d'un UFM à l'autre. J'ai réalisé l'écran en Dural, mais une version en tôle d'acier doit pouvoir convenir également.



Le regretté Patrick Godet qui avait vu mon écran en avait fait une version améliorée pour son attelage : une petite chaînette reliait le bouchon à l'écran, ce qui est bien plus pratique pour le retirer sans se salir lorsque l'on veut refaire le niveau. Du coup, j'ai aussi ajouté une liaison avec un petit fil de fer entre le bouchon et l'écran !

Retour sur le passé

Par Didier

COVID faisant, et confinement oblige, comme beaucoup d'entre nous, je me suis plongé dans un grand rangement. Feuilletter de vieilles revues, ranger d'anciennes photos et retrouver de vieux articles, tout cela a fait remonter de vieux souvenirs...

1971, 20^{ème} Rallye des Pyrénées organisé par UMP (Union Motocycliste Paloise) avec le concours de ELF et de la ville de Pau.

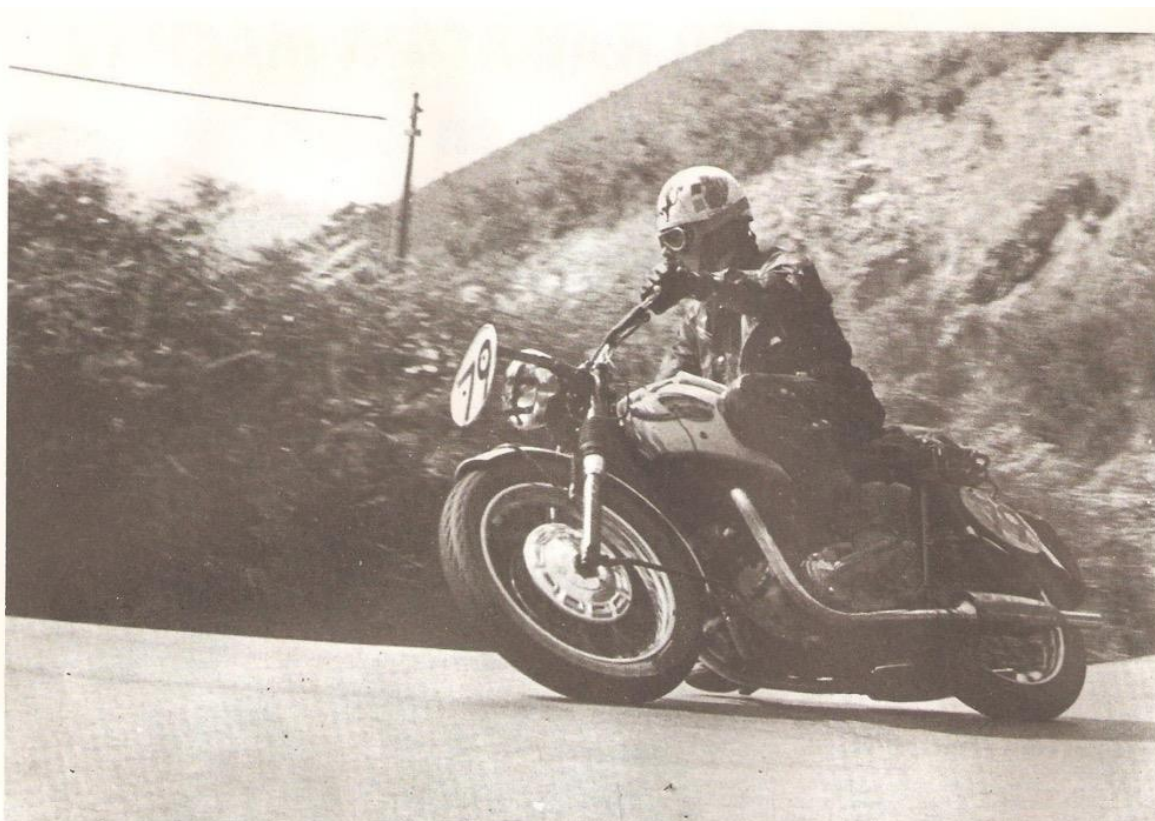
Jeune motard adhérent de l'UMP, fier de chevaucher ma Motobécane 125ZS, je participais à l'organisation de ce Rallye, à l'époque mythique, qui sillonnait la partie Ouest des Pyrénées.

En 1971, une 1000 Vincent était inscrite, pilotée par un Anglais, le Moto Revue N°2041 du 11 Septembre 1971 en parlait...

La moto, je l'avais photographiée avec mon Kodak Pocket !!! déjà impressionné et intrigué par cette moto ! Et la photo... je l'ai retrouvée, ainsi que l'article.

Qui était donc cet intrépide pilote qui venait affronter les cols Pyrénéens ???





PAU

20^e circuit de régularité des pyrénées

On en voudrait toutes les semaines. Une enfilade de virages sur une petite route des Pyrénées. Un par un les concurrents, sur des machines identiques aux vôtres, arrivent à pleine vitesse, rétrogradent à la volée et balancent successivement à droite et à gauche, évitant soigneusement les traîtres ornières et les plaques de gravillons. Les hommes sont parfois surpris par une épingle inattendue ou un obstacle des plus divers (vaches et ânes affectionnent particulièrement les sorties de virage et... les tunnels!) et la vallée résonne alors du rugissement d'un moteur qui brusquement rétrograde.

Les pilotes, les mécaniques, les freins, tous atteignent progressivement leur limite et pourtant la moyenne imposée est soutenue et les parcours chronométrés sont effectués dans les temps impartis. Voilà le spectacle que vous auriez pu vivre comme moi ce dernier week-end dans le cadre assez envoutant des Pyrénées, du Béarn et du Pays Basque.

Un circuit de régularité très sélectif de quelque 519 km qui nous emmena de Pau à San Sebastian et que j'ai pu suivre pratiquement de bout en bout grâce à la gentillesse de M. Marin, le concessionnaire Honda de Pau, qui me prêta sa CB 750 personnelle.

Notons d'ailleurs en passant le dy-

namisme de ce motoriste palois. L'écurie Marin engagée ne comptait pas moins de sept machines dont une 125 Honda pilotée par la seule pilote féminine, Anne-Marie Gourde, qui s'en tira fort bien, bien qu'elle pratique la moto depuis moins d'un an. Et le vétéran du Circuit, M. G. La Tournerie, sur 350 Kawasaki, un ancien champion de vitesse toujours en pleine forme malgré ses 68 printemps!

Il est vraiment dommage que l'Union Motocycliste Paloise reste un des seuls clubs à organiser une telle épreuve de régularité. C'est dommage et vraiment inexplicable quand on sait le succès qu'ont leurs équivalents les Rallyes automobiles.

Considérés à tort par certains comme une « promenade dominicale » ou comme une épreuve réservée par priorité aux militaires, ces circuits de régularité constituent une formidable école de pilotage où tout le monde peut avoir ses chances avec une machine de série bien préparée.

Il n'y avait pas moins, cette année, de 87 machines engagées depuis les 125 japonaises normales ou kitées, jusqu'aux magnifiques 750 Norton avec frein à disque, de la Garde républicaine, en passant par de nombreuses machines particulières la Police, des CRS et de la Gendarmerie.

On trouvait aussi une importante participation étrangère :

— Anglaise (police et civils) avec une 1.000 cc Vincent, la plus grosse (et la plus belle ?...) moto engagée et un side-car Triumph-Rickmann (qui abandonna ayant raté un contrôle).

— Espagnole avec la Guardia Civil de Madrid sur Ossa 175 cc et 250 cc.

— Des Belges, des Allemands, des Suisses... un plateau de grande classe composé de beaucoup d'habités mais ne suffit-il pas d'y aller une fois pour le devenir ?

Les premières machines prirent le départ dès 5 h 30 le dimanche matin et allaient sans tarder être mises à l'épreuve dans les cols du Soulos et d'Aubisque abondamment gravillonnés. Puis c'était l'épreuve chronométrée du Bager qui causa de nombreuses chutes. Clive Thomas, de la Metropolitan Police de Londres, fut le plus malheureux avec une fracture ouverte de la jambe.

De zones de régularité à moyenne imposée en zones chronométrées (les seules fermées à la circulation) où les concurrents doivent faire un temps défini à l'avance pour leur catégorie, le circuit s'acheminait vers l'Espagne à San Sebastian puis reprenait la direction de Pau en repassant par le col de l'Espelette et Peyrehorade. Outre les contrôles

« prévus », un contrôle inopiné de la vitesse des concurrents entraîna pour beaucoup la pénalisation de 300 points impartie à ceux qui dépassaient de plus de 33 % la moyenne plafond prévue.

Très dur, le circuit élimina plus de 40 % des concurrents soit sur chute, soit sur ennui mécanique, soit encore comme ce fut le cas de quelques Anglais, parce qu'ils avaient perdu leur route.

Le vainqueur de l'an dernier sur Norton, André Clerget qui courrait cette année sur une 350 Bultaco déclara forfait à 50 km de l'arrivée sur panne de son allumage électronique.

Mais sans nous étendre plus sur les mérites de chacun et les multiples péripéties de ce 20^e circuit de régularité des Pyrénées, laissons la place aux photos qui illustrent parfaitement la qualité de ce rallye. M. Roussel et l'U.M. Paloise avec le patronage généreux de la Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine sont passés maîtres dans l'organisation de ce genre d'épreuve. Espérons qu'ils seront imités ! A l'heure où les motards sont de plus en plus nombreux, et que beaucoup sans vouloir se tourner résolument vers la course sont très sportifs, ce sont des initiatives qui rencontreraient très certainement un grand succès.

Classement général toutes catégories

1. Commo Bernard (Garde Républic.) Norton 750; 2. Perriaux Christian (Garde Républic.) Norton 750; 3. Vinao Henri (Garde Républic.) Norton 750; 4. Thiboud Louis (civil, U.M. Ain) 250 Yamaha (1^{er} 250 civil); 5. Harper Denis (Westmidland Police) 750 Triumph; 6. Phipps Brian (Metropolitan Police) 650 Triumph; 7. Spence (Metrop. Pol.) 650 Triumph; 8. Winkie (M.C. Londres) 500 Triumph (1^{er} 500 et plus civil); 9. Beaumont (Metrop. Pol.) 650 Triumph; 10. Barrière (M.C. Burdigalien) 250 Yamaha; 11. Lecot (M.C. Bigourdan) 350 Honda; 12. Guillermoz (M.C. Ain) 125 Yamaha (1^{er} 125 civil); 13. De La Vega (Guardia Civil Madrid) 250 Ossa



Une des 650 Triumph de l'importante délégation de la Metropolitan Police de Londres. Spence Christopher, ici dans la montée du col d'Ibardin, est arrivé à la septième place. Jetez en passant un coup d'œil sur le pot d'échappement !

Ci-dessus, les très nombreuses chutes se sont heureusement terminées sans trop de mal pour la plupart des concurrents. Celui-ci, Pierre Pothier, de la Garde Républicaine, a malheureusement rencontré un cycliste. Quant à Claude Estournel, également de la Garde Républicaine, c'est une vache rencontrée dans le tunnel du col d'Aubisque qui l'a contraint à l'abandon. Ronald Hawkins, lui, rencontra un mulet qui lui fit perdre la diode Zener de sa Triumph, rendant cette dernière inutilisable. Moins grave fut l'aventure qui arriva à cet autre concurrent qui se vit « doublé » à près de 60 km/h par un veau affolé par les motos !

Ci-dessous : le très bel attelage Triumph-Rickmann que vous voyez ici est celui de Forsdyke, un du M.C. Londres, avec sa femme comme passager. G. Forsdyke, un de nos confrères de la revue anglaise Motorcycle, avait préparé ce side pour les six jours. Il fut malheureusement éliminé ayant raté deux contrôles.

Il n'y avait pas que des machines dernier cri au circuit de régularité de Pau, témoins cette Lube-NSU de 125 cc. Lube, une marque espagnole établie à Bilbao et affiliée financièrement à NSU, a disparu voici environ trois ans. Le pilote, M. F. Ripalda, âgé de 62 ans, participe au rallye depuis 1963 avec la même machine ! Pour ceux qui ne connaissent pas la marque rappelons que le regretté Herrero a fait ses débuts sur une Lube.



NDLR : quoiqu'en dise le reporter, les militaires trustent les premières places.

Et à l'exception de Louis Thiboud de l'UMA (Union Motocycliste de l'Ain) arrivé 4^{ème}, les 9 premiers sont des militaires ou assimilés !

Il ne semble pas que cela ait été une promenade de santé si l'on s'en réfère également aux accidents de toute nature (y compris avec des animaux) ayant émaillés cette épreuve.

Les traductions de Mamy Green

Retour sur le passé plus ou moins récent de MPH. (Miles Per Hour), la revue mensuelle du VOC (Vincent Owners' Club).

Cette page, qui sera nous l'espérons, régulière, sinon irrégulière, vous aidera peut-être à découvrir la vie du VOC International.

Mamy Green y reviendra sur un article ou une revue de section de MPH, et le traduira, librement, pour vous. Toute erreur de traduction, interprétation ne saurait lui être imputable.

MPH 868 – Mai 2021 – Article de Stuart Wood (Chairman). Traduction Mamy Green

J'espère que vous vous portez tous bien, et avez commencé une liste des choses à faire, ou du moins avez des plans pour cet été.

Ce lundi soir, premier jour que les jardins des pubs étaient autorisés à ré-ouvrir en Angleterre, je suis allé au « *Caffeine and Machine* », près de Stratford-upon-Avon, pour participer à un premier événement social, avec des passionnés de moto et voitures.

C'est une destination où vous pouvez juste faire un arrêt pour un café, ou bien une pinte de bière avec un repas de bistrot. Le parking y est aussi important, sinon plus, que la terrasse. Il y a toujours un choix éclectique de motos et voitures, modernes et classiques, qui se trouvent là comme une fabuleuse présentation pour que tout un chacun puisse apprécier. Cela m'a fait penser au moyen que nous avons de partager notre passion pour les Vincent, et promouvoir le Club.

Je suis sûr que pour beaucoup d'entre vous, les Vincent font partie de votre vie pour aussi longtemps que vous pouvez vous en souvenir. Pour quelques-uns, elles étaient un rêve presque inaccessible pendant des années. Pendant ces années pré-Vincent, en voir une sur la route, ou à une exposition était un événement, et un vrai plaisir. En voir deux ou trois au même endroit, était une joie.

Je sais qu'il est facile de prendre pour acquis ce que l'on a, mais la majorité du monde motard apprécie la légende que sont nos motos. Rendez-vous dans ces lieux, montrez au gens, et faites-leur partager le fait que ces vieilles motocyclettes de 70 ans sont utilisées, sont toujours performantes, et sont appréciées. Quand des passants montrent de l'intérêt, essayez de vous rappeler comment tout cela était spécial pour vous, bien avant de devenir un motard à Vincent, d'avoir un contact avec ces machines glorieuses. Vous ne pouvez pas savoir : vous pourriez trouver un futur membre du Club, ou du moins, semer la graine, dans l'esprit d'un jeune motard, qu'il pourrait un jour, faire aussi partie de ce monde.

Il y en aura beaucoup qui rouleront cet été. J'espère rouler aussi, et pouvoir rattraper ce temps perdu. Je vais aussi rechercher la camaraderie de ces sorties et des ces arrêts café. Je m'assurerai d'intéresser le passant, spécialement les jeunes motocyclistes.

Nous avons un nombre régulier de nouveaux membres, et le nombre d'adhérents reste relativement stable, mais nous devons promouvoir ces Motos, et le Club, pour une vue positive à long terme du Club, et maintenir ces glorieuses machines sur la route.

Allez, sortez-les pour le grand plaisir de les chevaucher à nouveau, mais aussi pour permettre aux autres de partager ce plaisir visuel, ce bruit, et la simple présence de ces machines fantastiques...

Rallye de France 2021 du Vincent Owners' Club

Programme

Par Dominique

Centre du Rallye : Camping municipal de Bourbon-l'Archambault, boulevard Jean Bignon

<http://static.apidae-tourisme.com/filestore/objets-touristiques/images/46/146/3183150.gif>

Vendredi 16 juillet 2021

- Visite du Centre National du Costume de Scène à 10h30
- Départ de Bourbon sortie du camping à 9h45, environ 25 minutes de route, 25 km
- Quartier Villars, route de Montilly (à gauche au rond-point, avant de passer le pont sur l'Allier) grand parking.
- Exposition permanente Nouréïev + exposition du moment.
- Prix environ 7 €



Ensuite : possibilité de déjeuner soit sur le site du CNCS soit aller au centre de Moulins

- Je conseille de Grand Café , brasserie 1900 , au 49 place d'Allier



- Pour ceux qui le veulent, balade à Souvigny, visite de Noyant d'Allier, **temps libre** au retour de Moulins.

Samedi 17 juillet 2021 :

Je conseille de vous préparer un pique-nique car nous nous arrêterons en forêt de Tronçais... et d'être fins prêts au départ au camping :

- Départ de Bourbon (camping) à 9h00 tapantes (je sais c'est tôt) vers Cérilly.
- Chemin de l'Étang, 18200 Orval. 56 km (50 minutes de route)
- Nous allons chez « Concept et Restauration », un atelier important de restauration de voitures classiques (Bugatti, Talbot, Avion Voisin, Delahaye, Amilcar etc., entre 12 et 19 salariés
- Il nous reçoit car il est ouvert le matin,



Après la visite :

- Pique-nique en forêt de Tronçais
- Visite de la futaie Colbert (fermée, mais on peut entrer en étant prudents et en absence de vent fort). Visite des arbres remarquables chêne Stebling (à côté), pique-nique aux chênes Émile Guillaumin et Charles-Louis Philippe. Lien <https://www.allier-auvergne-tourisme.com/nature/espaces-naturels/la-foret-de-troncais/les-chenes-remarquables-628-1.html>
- Retour

Samedi soir : dîner officiel du Rallye à la salle polyvalente qui jouxte le camping

Dimanche 18

Pour ceux qui restent : balade à Charroux ou à Apremont-sur-Allier (exposition en général, car la famille Cossé Brissac est cousine des Citroën), ou temps libre pour visiter les lieux que je mets en lien

Liens aux alentours :

- Noyant-d'Allier : 15 km, <https://www.noyantdallier.fr/>
- Souvigny : <http://www.ville-souvigny.com>
- Moulins : 25 km de Bourbon-l'Archambault : https://youtu.be/H_oCuP8sllg
- L'arboretum de Balaine : 20 km
<https://www.bing.com/videos/search?q=arboretum+de+balaine&docid=608045225160149230&mid=C3A78963876F7BDC43A1C3A78963876F7BDC43A1&view=detail&FORM=VIRE>
- Apremont-sur-Allier : 41 km (jardin), très joli village
<https://www.bing.com/videos/search?q=apremont+sur+allier&docid=607987058423762314&mid=68CFFC7A15D63EBEB6F868CFFC7A15D63EBEB6F8&view=detail&FORM=VIRE>
- Charroux : 63 km de Bourbon-l'Archambault
<https://www.les-plus-beaux-villages-de-france.org/fr/nos-villages/charroux/>
- Vichy : 71 km de Bourbon-l'Archambault
https://www.tripadvisor.fr/Attractions-g187093-Activities-Vichy_Allier_Auvergne_Rhone_Alpes.html
- Les thermes de Bourbon-l'Archambault :
<https://www.chainethermale.fr/bourbon-l-archambault>



Formulaire d'adhésion 2021



VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) 2021

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

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

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

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

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

Manifestations à venir

ATTENTION !


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

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


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

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

18 AOÛT 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

 **24 SEPTEMBRE AU 4 OCTOBRE** : Pyrénées

Notre projet de long week-end, et de balade Ariégeoise tient toujours...
Qu'on se le redise donc !

Ayant écouté les remarques de certains, et après avoir étudié les événements moto classiques auxquels beaucoup d'entre vous participent, comme :

- Tour de France moto Ancienne,
- Moto légende.
- Bol d'Or et journée du patrimoine...

nous pensons décaler ce week-end sur la fin Septembre, soit du vendredi 24 septembre au 4 octobre.

Le programme reste inchangé mais le nombre de participants sera limité (couchage au chalet oblige !)

Accueil à partir du vendredi 24 septembre

- 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 qui servira de base, au-dessus de Ax-les-Thermes.

Couchage au chalet (5 chambres, de 2, 3, et 4 personnes), repas du soir et petit-déjeuner au chalet (frais à partager). Possibilité de camper dans les environs, ou sur place. Si vraiment nécessaire, possibilité de gîtes dans les environs.

- Extension possible de 3/4 jours, si certains sont intéressés, 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.

Aucune obligation n'est faite aux participants d'arriver le vendredi, ou de rester toute la semaine. Tout un chacun reste libre...

Le programme, la durée, seront optimisés, en fonction des réponses de chacun.

Y a-t-il toujours des personnes intéressées ?

Merci pour vos réponses.

À bientôt.

Didier & Mary.

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

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



Petites Annonces

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

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

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

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

- **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.
Tel : 06 81 27 09 11 - Catherine - crrperso@yahoo.fr

- **PHILIPPE GUIJARRO vend :**

- 1 porte-bagages Craven origine, repeint : **90 €**

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



- 1 porte bagage Série B et C (150€) et sacoches Craven neuves (jamais montées) -300€



Plus d'infos ? p.guijarro@orange.fr 06 12 59 17 95

- **YVES LELUC PROPOSE :**

1 avertisseur Altette, chrome à refaire : 70€
Yves.le-luc@wanadoo.fr

- **ÉRIC LECHAT VEND :**

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



- **PIERRE DUNOYER RECHERCHE :**









une Vincent twin série C - très bon état - faire offre
vieuxbook@orange.fr ou 06 43 87 84 41

- **JEAN-CLAUDE PEIFFER PROPOSE :**

« J'ai cette pièce qui vient d'une Rapide B D'Argentine depuis 40 ans. Si vous êtes intéressé faites-moi une offre (plus Portage de France). Merci. peifferjc@gmail.com



Bonnes adresses

-  **Godet Motorcycles** : Le Houllme, 76770 Malaunay, www.godet-motorcycles.fr
Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet.
-  **Alton France** : Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon, www.alton-france.com. Alternateur, démarreurs pour moto anglaises.
-  **Restom** : 20 Rue du Premier Mai, 71500 Louhans, www.restom.net
Traitements réservoir, peintures époxy, etc.
Restom offre 10 % de remise sur présentation de la carte VOCF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où 'Restom' ou 'Restom Île de France' (Restom IdF) est présent. 'Restom Île de France' est géré par notre adhérent Bertrand Ville. La liste des nombreux salons est sur le site : www.restom.net.
Grand merci à Daniel Druart, DG de Restom.
-  **François Grosset** : Démarreurs électriques pour Twin, allumages électroniques pour Twin et Mono Vincent HRD, pontricoul@gmail.com
-  **Le Clairon** : 328 rue de Belleville, 75018 Paris / Facebook : leclairon.free.fr
Bar ambiance moto rétro : le repère du club VOCF et de bien d'autres...
-  **Tracy Tools** : www.tracytools.com
Tarauds filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNF, etc. Ils proposent deux qualités : chinoise (usage occasionnel) ou britannique (bonne qualité).
-  **Vanoni Technimetal** : www.vanonitechnimetal.fr
Fabricant ou modification de ressorts toutes formes, toutes matières, sur modèle ou plan à l'unité : 71580 Bruailles, tel 03 85 74 83 00
-  **Andy Davenport** : <https://vincentblackshadow.co.uk/>
Andy est un anglais charmant qu'on voit de temps à autres au *French Rallye*
Il fabrique et vend des pièces Vincent. Prix plutôt intéressants.



Ont contribué à ce numéro :

Jacques Colomb, Didier Camp, Paul Hamon, Dominique Malcor, Pierre Maubert, Jean Pirot, Georges Remillieux, Catherine Remillieux-Rast, Mirko Thun, Dany Vincent.

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