

LE LOUP-GARREAU

19

Électronique



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 :

Mot du Président	3
JUIN 2021. C'est d'y aller qu'il Sagycé	4
Le Réglage du Jeu aux Culbuteurs	6
	9
Histoire du Filetage	10
Le Jeu des 7 différences	15
Porte-bagages	17
Au pays de Lady Salida	19
Assemblée générale esstraordinaire	22
Brèves diverses	23
Béquilles Dave Hills	24
Ils ont rencontré un grand succès au rallye puisque les quelques unités que nous avons commandées en plus de la souscription ont trouvé preneurs en quelques minutes.	24
Propose de nouveaux équipements haute qualité, fabriqués par eux-mêmes, sur Ebay	24
Itinéraire France à Motos Anciennes	25
Manifestations à venir	26
Petites Annonces	27
Bonnes adresses	29

Remercions Jennifer et James pour la magnifique photo de couverture

Mot du Président

Chers amis sportifs,

Voici le LG N° 19 où vous remarquerez qu'on n'y parle pas du rallye organisé par Lord Dominique et lady Brigitte. En effet, nous prévoyons un LG spécial Rallye, si l'on a assez de témoignages. L'idée n'est pas juste d'effectuer une compilation de photos.

C'est donc un appel à bonnes volontés que je lance ici

Le rallye a été admirablement organisé et l'on s'en souviendra comme d'un grand cru
Tout y était :

- l'organisation
- les visites excellentes et pour tous les goûts
- le repas d'excellente qualité
- le BBQ, parfait
- la bonne humeur et le côté bon enfant
- la campagne magnifique
- la météo
- etc.

Dominique et Brigitte ont placé la barre à un niveau élevé !

L'organisation sur trois jours est également un plus car cela permet d'être plus longtemps ensemble et c'est moins la "course" pour ceux qui viennent à moto.

Arriver le samedi midi pour repartir le dimanche parfois avant midi laisse souvent un sentiment de frustration.

En tous cas, c'est mon ressenti !

Profitez de la fin de l'été, il reste des manifestations dans notre tableau de bord, et puis la pandémie refait parler d'elle, il se pourrait que cela redevienne plus compliqué

Bonne lecture !

Dany

JUIN 2021. C'est d'y aller qu'il Sagycé.

Par Mary

Il SAGY d'un séjour Vincentiste exceptionnel en Bresse chez Rachel et Dany.
 Accueil **** chaleureux dans leur belle demeure, au milieu de la verdure, sous un soleil généreux.
 Virées à travers de beaux villages et paysages Bressans et Jurassiens



(Baume les Messieurs pour nous rappeler 2 rallyes).

Visite de 2 villas somptueuses : La Perrusson et la Palladienne



(Enchantement garanti).

Le Creusot pour usiner,



Cluny pour prier



Et Tournus pour clore la virée.

Un peu Louhans de Toulouse, mais, après les confinements, re-confinements, jauges, tests, masques, vaccins, etc., cette escapade nous a fait un bien fou.



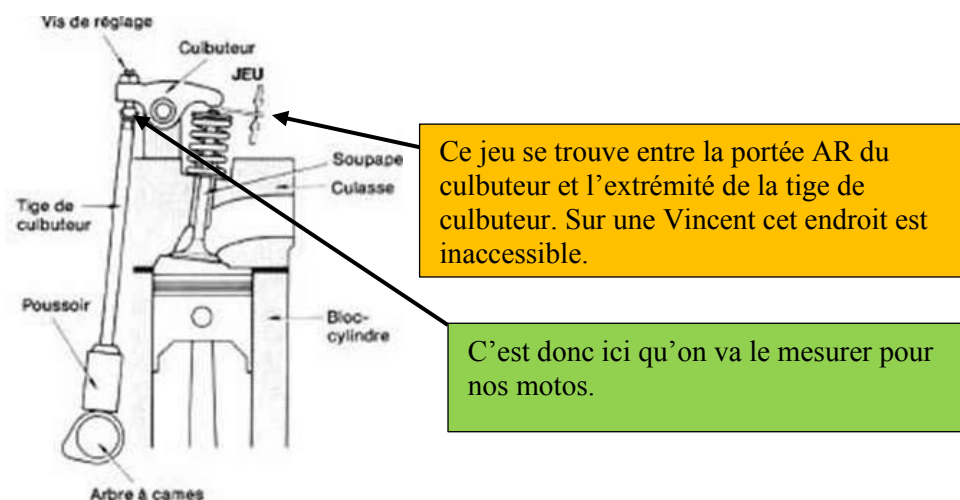
Que dire de plus, sinon un GRAND MERCI à Rachel et à Dany pour ces beaux échanges mécaniques, Vincentistes, culturels, philosophiques et gastronomiques (froglegs en apothéose sur la Seille)

A bientôt au pays des Bourbons et à plus tard en Occitanie Pyrénéenne !

Le Réglage du Jeu aux Culbuteurs

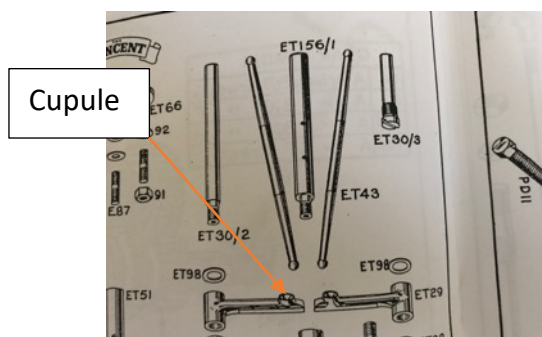
Par Dany

C'est un réglage très simple mais il y a quelques petits trucs à savoir.



Mesurer vers la queue de soupape ou entre culbuteur et tige revient au même puisque le culbuteur pivote sur son axe (considérons un axe centré)

Sur la quasi-totalité des moteurs auto/moto ce jeu varie de 0,1 à 0,3 mm. Il est déterminé par le constructeur de telle façon qu'une fois le moteur chaud, lors de l'allongement dû à la chaleur des différentes parties impliquées (cylindre, culasse mais surtout tiges de culbuteur) le jeu soit alors correct.



Si on a trop de jeu : il y a martèlement des pièces de distribution (cliquetis) et usure prématurée, voire décrochage du culbuteur... Sans parler du décalage du diagramme de distribution (temps admission plus court, moins de gaz comprimés, etc.)

En effet, souvent la tige n'est que "pincée" entre linguet et vis de réglage de culbuteur.

C'est le cas sur les Vincent où une cupule sur le linguet (le levier qui pousse la tige vers le haut - ET29 sur la *parts list*) et une sur la sous-face de la vis de réglage du culbuteur maintiennent cette tige (ET43) en place.

Donc si le jeu est vraiment excessif, la tige n'est plus pincée et peut tomber dans le carter (et se plier au passage) = Pas glop au bord de la route

Si trop peu de jeu les soupapes ne vont pas se fermer complètement et la moto ce qui conduit à une perte de compression : baisse de puissance, démarrages difficiles, etc.

D'où l'importance de vérifier de temps à autre que le jeu est correct. Une fois tous les 5000 km par ex.

Du fait essentiellement de la distribution surélevée sur les Vincent, les tiges sont très courtes (allongement forcément réduit) et le jeu réglé à zéro **à froid**. Côté Admission et aussi échappement.

Démontage des bouchons

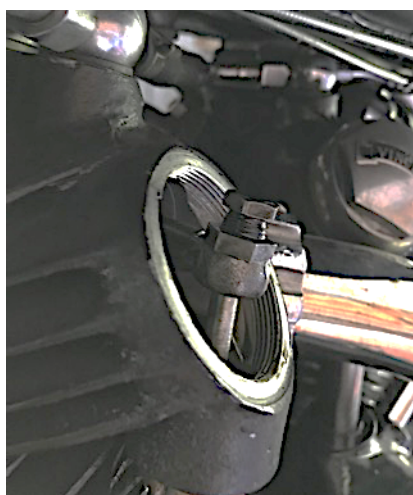


Pour vérifier le jeu : il faut démonter ces 4 bouchons

Il faut déposer les bouchons de culbuteur avec la clé ad hoc (ref. K1)

ATTENTION : Si le bouchon est difficile à dévisser : NE PAS INSISTER !

C'est parce qu'une des vis de réglage des culbuteurs empêche le dévissage du bouchon (il y a très peu de place ici). Le bouchon ne peut-être dévissé que culbuteur en bas.



1-Baissé : ça passera



2- Levé : ça ne passera pas



Bouchon rayé lors d'un essai de desserrage culbuteur levé

Si on force trop, le bouchon va casser...dans le meilleur des cas.

Bien sûr on ne peut rien voir...

Donc si ça coince, retirer les bougies, faire tourner un peu le moteur (Une petite course de kick à la main suffit), le culbuteur va s'abaisser à un moment ou un autre et on pourra desserrer (à la main, une fois le premier desserrage effectué à la clé).

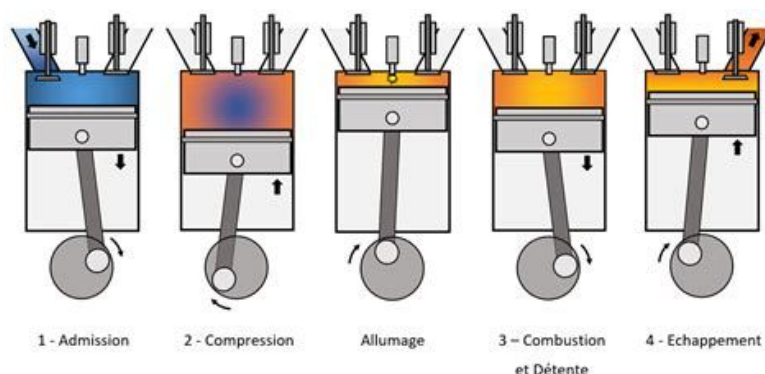
Gaffe : avec les joints modernes (australiens, dans MPH) plus fins, ça peut même coincer presque dès le début du desserrage.

Si on ne peut pas faire tourner le moteur, c'est que le culbuteur est vraiment coincé contre le bouchon et bloque tout (voir photos ci-dessus) : essayer de resserrer le bouchon pour décoincer puis recommencer avec le kick. Si ça ne marche pas, moto sur béquille centrale, passer la 4^{ème} et faire tourner un peu la roue AR A L'ENVERS pour faire tourner un peu le moteur en arrière et décoincer.

Recherche du Point Mort Haut Compression

Il faut se positionner au Point Mort Haut (PMF) **compression** sur le cylindre dont on veut vérifier/régler le jeu aux culbuteurs. C'est le point où le piston est au plus haut.

Sur le cycle du moteur à 4 temps ou cycle de Beau de Rochas (1860 quand même !) on voit qu'il y a 2 PMH : Compression et Échappement.



Le bon PMH pour notre vérification, c'est la position « allumage » (ou dit aussi PMH Compression) sur le dessin ci-dessus. A ce moment-là, on est sûr que **les deux soupapes sont fermées** donc le jeu tige/culbuteur est à son maximum.

Attention donc à bien se positionner : si la soupape est poussée par le culbuteur : le jeu est forcément nul entre tige et culbuteur car l'ensemble est en pression, donc la vérification ne sera pas correcte.

Comment arrive-t-on à déterminer cette position ?

On voit qu'il y a 2 PMH sur le dessin ci-dessus : l'un où il y a allumage dit PMH Compression (les 2 soupapes sont bien fermées-, l'autre à la fin de l'échappement c'est le PMH Échappement (la soupape d'admission est ouverte => C'est donc le PMH Compression qui nous intéresse ici.

En mettant une tige (tournevis long) par le trou de bougie du cylindre concerné et en faisant tourner le moteur (kick à la main), on va bien sentir quand le piston arrivera en haut soit à un PMH.

Comment reconnaître le PMH Compression : c'est assez simple car si en arrivant au PMH, la soupape d'échappement est ouverte (vis de réglage culbuteur en haut - photo 2 page précédente), on n'est donc pas sur le PMH Compression mais on Point Mort Echappement.

La précision **PMH exact n'est pas très importante**, on n'est pas dans le réglage du point d'allumage (à venir dans un prochain numéro).

On cherche donc l'autre PMH en refaisant un tour. Il est nettement préférable d'être encore dans la phase où le piston monte encore légèrement pour être certain que les soupapes sont bien fermées (on dit aussi : "en bascule"). Piston en phase descendante, on n'est pas aussi sûr que les soupapes soient bien libres.



La vérification du jeu est simple : la tige ou l'extrémité du culbuteur ne doivent pas présenter de jeu lors de mouvements haut/bas (un très léger mouvement perceptible est admissible).

Mais pour s'assurer que la tige n'est pas bridée (= en légère poussée, elle doit pouvoir tourner sur elle-même quand elle est roulée entre 2 doigts : **c'est le bon réglage !**

Elle doit donc rouler sans avoir de jeu.

Il faut le vérifier pour l'admission et pour l'échappement de chaque cylindre.

Le Réglage

Si on a trop de jeu, il faut dans l'ordre :

Desserrer le contre-écrou (1/4W)*, puis visser un peu la vis (3/8W)* jusqu'à obtenir le jeu zéro, puis bloquer l'écrou de 1/4W.

Si on en trop peu : ben, c'est l'inverse, on dévisse un peu jusqu'à obtenir le bon jeu.

Passer ensuite à l'autre culbuteur du même cylindre sans changer la position du piston, puisque les 2 soupapes sont fermées en même temps.

Même principe pour le deuxième cylindre : trouver le PMH Compression et vérifier/régler.

Il est vivement conseillé de refaire un tour moteur complet pour revenir au PMH Compression et vérifier sur chaque cylindre si les jeux sont corrects avant que de reboucher. On détectera ainsi un réglage sur un PMH trop approximatif.

*Je précise 1/4 W et 3/8 W car on est en système Whitworth (standard anglais abandonné en 1952, assez progressivement quand même... On est au Royaume Uni). Les Vincent sont restées en WW jusqu'à la fin.



La précision est importante car il faut prendre les bonnes clés pour ne pas abimer le boulon et son contre-écrou (pour avoir un serrage correct).

Profitons-en pour bien différencier les clés en pouce US et Withworth (anglaises ou encore impérial).

Les Withworth sont notées W après leur taille, les US ont juste la taille en fraction de pouce.

C'est le moyen le plus simple pour les reconnaître

Les tailles d'ouverture sont différentes également, y compris dans leur appellation.

Utiliser des clés inadaptées (US ou métrique) est le plus sûr moyen d'abimer les écrous.

Bien sûr, sur les bourses on trouve surtout les US car le marché est bien plus important pour les autos. Or, les voitures anglaises des années 50/60 sont déjà aux cotes US. D'une part, car la taille des constructeurs autos est bien plus importante que ceux des motos et leur donne donc les moyens de changer et d'autre part, leur principal marché était aux US.

Histoire du Filetage

Par Dany

Traduction/adaptation de différents articles

Avant d'arriver au système métrique, quasi universel aujourd'hui (sauf US), on est passé par des trucs assez compliqués comme vous le verrez dans cet article...

Prenez une bonne dose d'aspirine et ...C'est parti !

Le filetage Whitworth était la première norme nationale de filetage au monde, définie et conçue par Joseph Whitworth en 1841. Elle a vite été utilisée dans le monde entier, empire britannique oblige...A une époque elle peut être considérée comme internationale.

Au départ, seules quelques entreprises avaient développé un système interne, donc rien de vraiment universel. Donc pas d'interchangeabilité...

Grosso modo, un boulon était apparié à un écrou : les gens peu ordonnés ont certainement dû apprendre la rigueur assez rapidement lors des démontages...

La nouvelle norme de Whitworth avait pour définition : un angle de filetage de 55 ° et une profondeur de filetage de 0,640327p et un rayon de 0,137329p, où p est le pas.

Les cotes sont en pouces ou en fraction de pouces.

Le pas de filetage augmente avec le diamètre avec des critères fixés. Ex. le 5/16" (" = pouce) est TOUJOURS en 18 TPI (Teeth Per inch = dents par pouce), le 1/2" en 12 TPI, etc...

C'est un filetage plutôt grossier (= à pas larges), dû au fait qu'à l'époque l'industrie n'avait pas les mêmes qualités d'acier et que d'une façon générale, la construction était plus « lourde ». Le système de filetage Whitworth devait plus tard être adopté comme norme britannique pour devenir British Standard Whitworth (BSW).

Le premier exemple de l'utilisation du filetage Whitworth comme technique de production de masse ont été appliquées au génie maritime pour les canonnières de guerre de Crimée (1853-56) de la Royal Navy.

Extrait de la Nécrologie de Sir Joseph Whitworth (1803-1887)

tirée du Times du 24 janvier 1887 :

La guerre de Crimée a commencé et Sir Charles Napier a exigé de l'amirauté 120 canonnières, chacune avec des moteurs de 60 chevaux (NDLR : vapeur à cette époque), pour la campagne de 1855 dans la Baltique. Il ne restait que quatre-vingt-dix jours pour répondre à cette réquisition et, aussi court soit-il, la construction des canonnières ne présentait aucune difficulté. Il en était autrement cependant avec les moteurs, et l'Amirauté était désespérée. Soudain, par un éclair du génie mécanique qui lui était inhérent, feu M. John Penn a résolu assez facilement la difficulté. Il avait en main une paire de moteurs usinés parfaitement. Il les a démontés et il a distribué les pièces parmi les meilleurs ateliers d'usinage du pays, en demandant à chacun de faire quatre-vingt-dix ensembles exactement semblables à tous égards à l'échantillon.

Les ordres ont été exécutés avec une régularité sans faille, et il a en fait été achevé quatre-vingt-dix ensembles de moteurs de 60 chevaux en quatre-vingt-dix jours - un exploit qui a valu l'admiration des grandes puissances continentales, et qui n'a été possible que parce que les

normes de mesure et de précision de Whitworth dont la finition était alors parfaitement reconnue et établie dans tout le pays.

Un exemple original du moteur de ce type canonnière a été repêché de l'épave du SS Xantho par le Western Australian Museum. Au démontage, tous ses filetages se sont bien révélés être du type Whitworth.

Puis, avec l'adoption du BSW par les compagnies de chemin de fer britanniques (dont beaucoup utilisaient auparavant leur propre norme à la fois pour les filetages et les profils de tête de boulon et d'écrou) dans le but d'améliorer les techniques de fabrication, le BSW s'est imposé comme le standard britannique.

Enfin, le BSF : British Standard Fine a été introduit vers 1930 pour des assemblages plus solides.

Il utilise les mêmes diamètres que le WW, mais ses pas sont plus fins.

Aux États-Unis, le BSW a été remplacé lorsque les boulons en acier ont remplacé le fer, mais il était encore utilisé pour certaines pièces en aluminium jusque dans les années 1960 et 1970 lorsque les normes métriques ont remplacé les normes impériales.

Il a été rebaptisé UNC (United National Coarse - Coarse signifie grossier) et était à l'origine basé sur presque les mêmes fractions impériales que le BSW. Mais l'angle de filetage unifié est de 60 ° et a des crêtes aplaties (les crêtes de Whitworth sont arrondies). De 1/4 " à 1 1/2", le pas de filetage est le même dans les deux systèmes, sauf que le pas de filetage pour le boulon 1/2" est de 12 filets par pouce (TPI) en BSW contre 13 TPI en UNC.

Il a été dérivé en UNF (United National Fine - Fine = fin), le pendant du BSF

Sur les Vincent, grosso modo et avec des exceptions, le BSW (pas plus grossiers) est souvent utilisé pour le boulonnage dans les alliages légers (fixation carters par ex) et le BSF (pas plus fins) pour acier/acier.

Le système BSW/BSF a été officiellement abandonné en 1952. Officieusement ça a pris beaucoup plus de temps, surtout pour les petites marques.

La Norton Commando (1968- 1977) essentiellement exportée aux US est entièrement en cotes US

Taille de la clé

Le terme hexagone est utilisé dans cette partie pour désigner la tête de boulon ou l'écrou. Les marques de clé BSW et BSF se réfèrent au diamètre du boulon, plutôt qu'à la distance à travers les plats de l'hexagone comme dans les autres normes (ex métrique).

Mais... Une confusion peut se produire parce que chaque hexagone Whitworth était à l'origine d'une taille plus grande que celle de la BSF correspondante.

Cela conduit à des cas où, par exemple, une clé marquée 7/16 BSF est de la même taille que celle marquée 3/8 W. Dans les deux cas, la largeur de la mâchoire de la clé est de 0,710 pouce, la largeur à travers le plat de l'hexagone, est la même.

En plus, certaines branches de l'industrie utilisaient des attaches Whitworth avec un hexagone plus petit (identique à BSF du même diamètre de boulon) sous la désignation "AutoWhit" ou Auto-Whit et cette série a été officialisée par la British Engineering Standards Association en 1929 en tant que norme n ° 193, la série "originale" étant le n ° 190 et la série BSF n ° 191.

Et pour compliquer un petit peu encore, pendant la Seconde Guerre mondiale, un hexagone de

plus petite taille a été adopté plus largement pour économiser le métal et cette utilisation a persistée par la suite. Ainsi, il est aujourd'hui courant de rencontrer un hexagone de Whitworth qui ne correspond pas à la clé nominalement correcte et en suivant l'exemple précédent, une clé plus moderne peut être marquée 7/16 BS pour indiquer qu'ils ont une taille de mâchoire de 0,710" et conçue pour prendre soit l'hexagone 7/16 BSW (plus tard) ou 7/16 BSF. Les attaches Whitworth avec les hexagones les plus grands (BS 190) sont maintenant souvent appelées familièrement la taille «d'avant-guerre», même si ce n'est pas strictement correct.



Ces deux clés, toutes deux de taille nominale 5/8", avec un petit schéma pour montrer la logique qui leur permet d'être toutes les deux de taille nominale 5/8 pouces lorsque leurs tailles réelles sont clairement différentes (distance entre plats / diamètre de vis).

Aujourd'hui, la norme métrique est que le N° correspond au plat transversal de l'hexagone en mm : clé de 13 pour hexagone de 13mm entre plats opposé, mais le diamètre du boulon est de 8 M.

Sur la photo, la clé la plus grande sur cette photo date des années 1920 voire avant.

Cet exemple est américain, mais il illustre la façon dont les clés Whitworth étaient généralement marquées.

La norme British Standard Fine (BSF) introduit dans les années 1930 possède le même angle de filetage que le BSW, mais a un pas de filetage plus fin et une profondeur de filetage plus petite. Cela ressemble plus à la vis "mécanique" moderne et était utilisé pour les diamètres fins et pour les boulons en acier.

Enfin, les fabricants de cycle ont introduit **La norme britannique Standard Cycle (BSC)**, qui a remplacé la norme Cycle Engineers Institute (CEI). Elle a été utilisée sur les bicyclettes et les motos britanniques (plutôt avant-

guerre). Elle utilise un angle de filetage de 60° par rapport au Whitworth 55° et des pas de filetage très fin (place oblige).

Et pour (ne pas) simplifier les choses, on trouve aussi **La norme de filetage (BA)** de la British Association.

Il s'agit d'une tentative pour normaliser les filetages extrêmement fins.

Elle est parfois classée avec les attaches standard Whitworth. Cependant, il s'agit en fait d'une **norme métrique** qui utilise un angle de filetage de $47,5^\circ$ et possède son propre ensemble de tailles de tête.



Les filetages BA ont des diamètres maximum de 6 mm (0BA) et il y a une originalité : plus le N° de la clé est petit, plus l'ouverture est grande.

0BA = 10,49 mm

2BA = 8,23 mm (le plus courant)

4BA = 6,30 mm

6BA = ouverture 4,90mm

On descend jusqu'au 12BA (1,3mm)

Les N° Impairs sont rares (filetages sur certains carbus Amal), les clés encore plus...

Le BA étaient plus particulièrement utilisés dans les machines de précision. On la rencontre souvent sur les carbus ou dans les équipements électriques (boulonnerie ampèremètre, dynamo, etc.).

Aujourd'hui

L'angle de Whitworth 55° reste couramment utilisé aujourd'hui dans le **monde entier** sous la forme des 15 filetages de tuyaux standard britanniques (**BSP**) définis dans ISO 7, qui sont couramment utilisés dans l'alimentation en eau, le refroidissement, la pneumatique et les systèmes hydrauliques. C'est ce qu'on appelle le pas gaz aujourd'hui.

Ces filetages sont désignés par un nombre compris entre 1/16 et 6 qui provient du diamètre intérieur nominal en pouces d'un tuyau en acier pour lequel ces filetages ont été conçus.

Par ex., les raccords 15/21 de plomberie "français" **Gaz** sont en fait du $\frac{1}{2}$ " intérieur.

Ces désignations de filetage ne se réfèrent à aucun diamètre de filetage (il n'existe de pas fin par exemple), ex. le $\frac{1}{4}$ " BSP est toujours en 19TPI.

D'autres filetages ont utilisé l'angle de Whitworth 55° comme les filetages en laiton, le conduit standard britannique (BSCon), les ingénieurs modèles (ME) et le cuivre standard britannique (BSCopper).

Autres utilisations actuelles anecdotiques

- Le support de trépied standard sur tous les appareils photo Reflex et, aussi, sur les appareils photo compacts, et donc sur tous les trépieds et monopodes, il s'agit de $\frac{1}{4}$ pouce Whitworth. Les caméras de plus grand format utilisent Whitworth $\frac{5}{16}$ " avec des adaptateurs de trépied de Whitworth $\frac{1}{4}$ " si nécessaire.

- Le filetage **British Standard Pipe (BSP)** est encore utilisé pour les composants de refroidissement liquide des ordinateurs- G1/4.

- Le Leica Thread-Mount, utilisé sur les appareils télémétriques et sur de nombreux objectifs agrandisseurs, mesure 1 17/32 " par 26 TPI Whitworth, un artefact de cela a été développé par une société allemande spécialisée dans les microscopes et donc équipé d'outils capables de manipulation de filetages en pouces Whitworth.

- Le filetage 5/32" de Whitworth est le filetage Meccano standard depuis de nombreuses années et il est toujours le filetage utilisé par la société française Meccano.

Les Vincent

Sur nos motos, la standardisation a quand même évolué (euh...un peu) et grosso-modo avec des exceptions le BSW est plutôt réservé aux boulons qui s'ancrent dans l'aluminium (filetage plus grossier, moins sujet à arracher un petit filet d'aluminium) et le BSF pour acier sur acier.

Mais sur une Vincent on retrouve donc, comme l'a vu, du BSW, du BSF, mais aussi :

- du BA (électricité, carbus, poignée gaz, etc.)
- du BSP (raccords huile, sortie réservoir, embrayage 1000, etc.)
- du BSC (fourche Brampton, noix d'échappement, embrayage 500, boîte 500, etc.)
- les rayons ont un filetage roulé bien à eux
- Et, un filetage métrique 14x125 = celui de la bougie

Soit 6 standards quand même + le filetage des rayons !

Ça en fait des normes, mais surtout des clés, mais aussi des tarauds et des filières...Si l'on veut respecter l'origine, ce qui est toujours préférable dans ce domaine.

Nous verrons cela la prochaine fois !

Ndlr

Soyez indulgents : il se peut qu'il y ait de petites erreurs et il y a forcément des omissions car c'est encore plus complexe.

Tout cela m'a demandé pas mal de recherches pour arriver à établir cette synthèse, et certains filetages étant théoriquement abandonnés depuis 1/2 siècle, la littérature sur cet historique n'est pas si abondante, un peu fouillis, voire contradictoire...

Le Jeu des 7 différences

Par Dany

Au rallye organisé, de main(s) et de maître(esse), tout dernièrement par Lord Dominique et Lady Brigitte (vous découvrirez ce point d'anthologie dans un autre LG), Vincent Speet l'un des hollandais habitués des rallyes français est venu avec une très belle Vincent série A.

Cette machine, apportée en grand secret, provient d'Australie.

Cette moto est une reconstruction. Elle a été construite approximativement à la même époque où François Grosset réalisait la sienne, par un autre mécanicien talentueux : Neal Videan.

Les lecteurs de MPH connaissent ce dernier nom, incontournable des pièces spéciales pour les Vincent.

Ce n'est pas tous les jours qu'on peut faire ce jeu avec de telles motos !

Seul un très grand spécialiste peut distinguer une série A d'origine et celle reconstruite par François Grosset.

Le Loup-Garreau n'a donc pas hésité à demander François de Pont Tree Cool, son bretonnique expert (et incontestable !) du twin Vincent série A, quelles étaient ces différences :

La Vincent Twin serie A originale (2 exemplaires en France)



La Vincent australienne de Vincent Speet



Les motos se ressemblent vraiment beaucoup, mais il y a quelques différences par rapport à l'origine pour l'australienne, sans que cela soit forcément moins bien :

- Freins de TTR (version racing) : origine freins idem Série B
- Kick très (trop) long
- Garde boue av et AR en alu (origine : acier)
- Jantes alu modernes
- Réservoir alu (origine : inox)
- Siège passager revisité/origine
- Tringles garde boues AV rondes

Ce qui ne se voit pas mais notre expert est bien informé : courroies pour l'entraînement de la dynamo et de la transmission primaire (origine : chaînes)

Peu importe ces différences, la moto reste exceptionnelle, magnifique et a fait bien des envieux. Elle démarre très bien et elle s'est très bien comportée sur la route.

Porte-bagages

Par Dany

Dans le LG N° 18, Philippe nous a relaté la re-fabrication des sacoches des années 50 destinées aux Vincent.

Fabrication moderne réalisée par Simon Donsdale, avec le cuir soutenu par une carcasse aluminium pour éviter la déformation, mais l'aspect est conforme au dessin d'époque.

Mais aussi avec ses inconvénients : un faible volume, et l'absence de porte-bagage.

Ces contraintes sont dictées par le mouvement de balancier de la roue AR ainsi que l'oscillation de la suspension arrière (la selle monte et descend en suivant le bras oscillant – avec les *seat stays* (FT194AS) d'origine. Donc on ne peut pas faire volumineux comme sacoches, si on veut rester au plus près de la moto.

Une autre solution consiste à exécuter un porte-bagage assez haut pour que la roue AR et la tringle de garde-boue AR (FT222AS) puisse passer sous le porte-bagage lors du tassement maximum de la suspension AR.

Cela permet d'utiliser des sacoches plus vastes, avec toutefois une largeur plus importante de l'ensemble.

Phil Primmer, un artisan anglais bien connu du monde Vincentiste, disparu il y a quelques années, avait contourné le problème en réalisant des sacoches basées sur le modèle original, mais avec un volume plus important (27L) et en polyester noir imitation cuir (très bien imité). Il passait des pubs dans MPH où je les ai vues.

J'avais pu me procurer l'une des toutes dernières paires de ces sacoches via François Grosset il y a une dizaine d'années. Le porte-sacoches n'étant pas fourni, tout du moins à la fin de leur commercialisation. Il fallait se débrouiller. J'ai donc fabriqué mon porte sacoches en intégrant une plateforme pour poser un sac ou autre.

Voici le montage sur ma Black Shadow



Sans les sacoches, le porte-bagage fait un peu bizarre, mais on ne peut guère faire moins haut pour que l'anse de la tringle de garde-boue arrière passe sans toucher en pleine compression des suspensions.

Le porte-bagage ne pèse que 4,5 Kg

Il a été testé sur une route bien défoncée (vaste choix en France...) avec un jerrican de 5L rempli d'eau dans chacun des sacoches et il ne touche nulle part malgré sa structure fine.

J'utilise du tube hydraulique 13,25 x 2 mm. Le tube est donc fin et l'épaisseur de 2 mm permet une soudure ou un brasage de qualité. Le tout avec une grande solidité, j'utilise un prote-sacoches ainsi fabriqué avec ce tube sur ma Venom depuis au moins une décennie = zéro tracas, zéro bla-bla.

La fixation des sacoches sur le porte bagage est inspirée de celles qui équipent ma Black Prince (fabrication Cyril Malem - CTG, aussi disparu récemment) car c'est extrêmement sûr, très simple à mettre/enlever : un seul écrou avec *tommy bar* (semblable à celui de l'articulation du garde-boue AR- (FT115AS) à l'intérieur de chaque sacoche. Montage+/démontage en 5 minutes.



La largeur reste raisonnable puisque identique à celle des repose-pieds. On voit des montages sur des motos modernes qui doivent être presque au double de largeur...



La moto de profil avec les sacoches. Le porte-bagage est étudié pour être au même niveau que la selle et ainsi mettre un gros sac en long. Dans l'exemple ci-dessous, la moto emporte (sacoche réservoir : 15 L, sac : 90L, sacoches : 2x27L) environ 150L de bagages. De quoi emporter les affaires de madame !

Les dimensions du porte-bagage et le système de fixation des sacoches sont disponibles pour les intéressés. Dany.vincent@wanadoo.fr

Au pays de Lady Salida

Par Dominique

Je viens de trouver cela sur le "ouèbe", d'un certain Bernard Dumeige. Il s'agit de photos prises en Algérie et au Maroc en 1954 et 1955. J'aime bien l'inscription sur l'hôtel : "eau courante"

Ce petit message de Dominique est arrivé à la rédaction, accompagné de photos émouvantes. L'histoire de la Vincent et de l'Afrique du Nord mériterait d'être explorée. En son temps Michel Goin était entré en correspondance avec monsieur Duprat qui, alors qu'il était dans la Légion Étrangère, avait disputé (et emporté dans sa catégorie) le Bol d'Or 1954 sur side-car Black-Shadow. Monsieur Duprat avait réalisé une moyenne de 87 Km/h sur 24 heures, c'est-à-dire à peine plus qu'une 175 Peugeot également engagée mais il ne faut pas oublier que l'épreuve durait 24 heures avec un seul pilote, ce qui demandait une résistance physique exceptionnelle et ne favorisait pas les machines plus lourdes à manier.



Une Triumph à moyeu suspendu et une deuxième machine sur la terrasse côtoient deux magnifiques Black-Shadow série C. Seule la plaque de la machine au premier plan est lisible. Il s'agit d'une plaque « post 50 » (nouvelle numérotation alors que la machine sur la terrasse est en ancienne numérotation), Le numéro « 91 » correspond à Alger. Nous ne savons malheureusement rien de plus sur ces machines... il nous est seulement permis d'imaginer...



Sur cette image, les Vincent mènent la danse, poursuivies par une meute de brêles non identifiées...



L'hôtel de France se visite ! (Notez la mention « eau courante » remarquée par Dominique)



Victime de son désir d'apparence ? Hiver lumineux mais froid (et traître pour l'opérateur) ? La pose est fière devant la machine. L'amateur appréciera l'avertisseur sonore qui ferait envie à Dominique (un spécialiste de la question)



Une dernière vue d'une des Black-Shadow...

Quel fut le nombre de Vincent importées en Algérie (et au Maroc) ?
Furent-elles vendues par Garreau ou vinrent-elles par un autre « canal » ?

Rappelons-nous que la machine de Georges, que certain membre a surnommée « Lady Salida », lui est venue en droite ligne d'Algérie...



La magnifique Shadow algérienne de Georges à Parpeçay en 2013...

Brèves diverses

François Grosset est un excellent commercial : il a vendu à Catherine que sa nouvelle machine serait particulièrement spacieuse, confortable, silencieuse et propre.



Il s'agit d'un Morgan équipé d'un jap culbuté 1330 cc de 1933

On remarque aux chaussures laissées à l'extérieur et aux contorsions du pilote que l'installation dans l'engin est plutôt acrobatique : lumbagos et sciatiques à proscrire – et régime sévère indispensable !

Quant au silence, au confort et à la propreté (gouttes d'huile garanties dans le visage dès que la vitesse s'élève un peu), il va falloir beaucoup de mauvaise foi pour faire passer la pilule.

On passera sous silence les vapeurs d'essence - A ce niveau, c'est anodin !

Nous souhaitons tous un bon courage à François, et de prévoir un casque aux toutes dernières normes NF-CE-US (enfin...toutes !), lors du premier débriefing avec sa charmante épouse!

Une idée simple pour le transport des motos Vincent

Vu au rallye. Il s'agirait d'une invention d'Arthur Farrow que nous a montrée Stuart Wood qui a utilisé ces fixations pour sangler sa moto dans son van pour venir au rallye de France.



L'un des éléments porte une partie fileté mâle et l'autre femelle. En les passant dans la boucle prévue pour les attaches side-car, on obtient ainsi une fixation particulièrement solide pour les sangles, en évitant de se prendre sur la fourche ou vers les ressorts AR et ainsi d'abîmer la peinture.

Le principe est simple, le LG donnera des éléments cotés prochainement pour ceux qui voudraient en réaliser et qui auraient besoin de plus d'informations.

Béquilles Dave Hills



MPH de juillet : Suite à la disparition de Dave Hills (voir LG N°17), le VOC informe que ses excellentes béquilles centrales seront reprises en fabrication par le *Vocspares* et devraient donc être à nouveau disponibles dans quelques temps.

Elles seront équipées d'un système de réglage (patins montés sur vis/contre-écrou) permettant d'adapter la hauteur en fonction de la taille du pneu. C'est une bonne amélioration (voir LG N°17)

Les béquilles Comet et Twin restent différentes (platines adaptées à chacun des types de motos).

<https://vocspares.mamutweb.com/Shop/List/FeaturedNew-Products/63/1>

ou <https://vocspares.mamutweb.com/> si l'on n'est pas adhérent du VOC (UK)

Couteaux Vincent



Ils ont rencontré un grand succès au rallye puisque les quelques unités que nous avions commandées en plus de la souscription ont trouvé preneurs en quelques minutes.

Il n'y en donc plus aucun.

Un point important oublié lors de la présentation : Dominique Chambriard, le coutelier me demande de vous préciser que les lames sont remplaçables par

leurs soins en cas d'usure voire de casse. N'hésitez donc à pas à les utiliser !

<https://www.coutellerie-chambriard.com/> ou tel 04 73 80 06 90

Godet Motorcycles

Propose de nouveaux équipements haute qualité, fabriqués par eux-mêmes, sur Ebay

https://www.ebay.fr/sch/godet.motorcycles/m.html?_nkw=&_armrs=1&_ipg=&_from=

Ex :



Itinéraire France à Motos Anciennes



**Au départ de Flixecourt (80),
le GAVAP moto**

Vous invite au passage des motos
anciennes

**Du Samedi 21 août au
Samedi 11 septembre
2021**

**HOMMAGES AU CRÉATEUR
PHILIPPE LECERF ET AU
PRÉSIDENT D'HONNEUR
JEAN DOREAU**

50 Motos anciennes... des origines aux années 1954

4500 kilomètres de routes ..



19 étapes :

FLIXECOURT (80)	
Prologue et Assemblée	21/08
DOURDAN	22/08
TOUCY	23/08
CHARLIEU	24/08
SAINT FLOUR	25/08
COUCOURON	26/08
VIAS	27/08

SAINT JEAN PLA DE CORTS	
REPOS	28 et 29 août

AXAT	30/08
BLAGNAC	31/08
ST GAUDENS	01/09
PONTONX /ADOUR (40)	02/09
LALINDE (24)	03/09

ANGOULEME (16)	
REPOS	4 et 5 septembre

CELLES sur BELLE	06/09
ECOMMOY (72)	07/09
DOL BRETAGNE	08/09
ALENCON (61)	09/09
PAVILLY (76)	10/09
LONGPRE les CORPS SAINTS(80)	11/09
Arrivée 12h00	

6 Membres VOCF

Inscrits :

Laurent B. sur Vincent
Série D

Jean-Louis C. sur
Vincent Comet

Dominique M. sur
Vincent Black Shadow
série B

Rachel T. sur Vincent
Comet

Dany V. sur Vincent
Black Prince

Philippe W. sur
Velocette MSS

Le parcours précis est
donné un peu avant sur
la page Facebook du
club organisateur : le
Gavap Moto

[https://fr-
fr.facebook.com/pg/Gav
apmoto80/posts/](https://fr-fr.facebook.com/pg/Gavapmoto80/posts/)

Une bonne occasion de
voir ou revoir des
Vincent et des membres
du VOCF !

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.

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

 **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

Les nouvelles règles sanitaires imposent le “Pass Sanitaire“ pour cette manifestation (+ de 50 personnes). Prenez vos précautions pour participer.

 **24 SEPTEMBRE AU 4 OCTOBRE** : Pyrénées

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.

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

- **Jean-Christian Rogoz** vend son Egli- 1260 km seulement, effectués uniquement en rallyes :
jechro@club-internet.fr



- **Charles Vandermeulen** vend sa Black Prince.
Machine entièrement restaurée par Patrick Godet
charlesvandenmeulen@gmail.com



1500 km parcourus
Dossier complet
Matching Numbers
Porte bagage d'origine et sacoches fournies
(jamais montées)

- **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

Dany Vincent vend :

Une béquille centrale Dave Hills d'occasion pour Comet : 120€ +port

Dany.vincent@wanadoo.fr



- **PIERRE DUNOYER RECHERCHE :**

Une Vincent twin série C - très bon état - faire offre

vieuxbook@orange.fr ou 06 43 87 84 41

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.



Ont contribué à ce numéro :

Mary Camp, James Gaillard, François Grosset, Dominique Malcor, Jennifer Petit, 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 !*