

LE LOUP-GARREAU

20

Électronique



Attention, achtung, atenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, méf:
Cette parution est ouverte à tout possesseur et/ou amateur de tondeuse à gazon, avion-cible, scooter marin, cyclomoteur ou motocyclette des marques H.R.D., Vincent-H.R.D., Vincent ou apparentés.

septembre 2021



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

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

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

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

Sommaire :

Mot du Président	3
Comment 'sacoher' une Vincent, 3^{ème} épisode	4
Histoire de la réfection du <i>Saucepan</i> (seconde partie)	8
Filetage/boulonnerie sur une Vincent : la pratique	11
Après l'article d'Hervé... pour aller encore plus loin	15
HRD, CGT et CTP	16
Enfin un magazine à la hauteur !	20
Team LAUR-FERRIEU, des nouvelles...	22
Les sœurs Van Buren : des pionnières du V twin !	24
Béquilles Dave Hills	27
Manifestations à venir	27
Petites Annonces	28
Bonnes adresses	30

Photo de couverture :
Paul (je crois) nous propose cette magnifique Rapide grée « Grand Tourisme ».
Regardez cet équipage attentivement, tous les détails sont source d'émerveillement (le porte-bagages suspendu et son armature tôle, les bagages, le pare-jambes, l'équipement du pilote et celui de sa passagère...



Mot du Président

Chers amis sportifs,

J'espère que vous avez passé un bon été à Vincent ou au moins à moto !

Quant à moi, après le magnifique rallye organisé par Dominique et Brigitte, puis quelques jours dans le territoire de Belfort à Vincent avec de charmants Vincentistes, j'ai enquillé avec 3 semaines passées sur le Tour de France des Motos Anciennes avec ma Black Prince.

4500 km sous le beau temps, à part deux jours de pluie, et bien accompagné de plusieurs vincentistes également engagés mais aussi de vrais fanatiques de la moto, certains ayant fait le périple sur des motos âgées de presque 100 ans !

Les Vincent étaient nombreuses sur le rallye (3 Twins et 3 Comet) et représentaient environ 15 % des motos engagées, soit le plus gros contingent de marque !

Je retiens aussi les nombreux vincentistes (plus d'une quinzaine !) qui sont venus nous voir (et nous encourager) tout au long du parcours, et qui parfois ont fait un bout de route avec nous.

Je dois dire que je n'ai vu aucun autre club de marque avoir tant d'attention pour ses comparses engagés dans ce long rallye, une personne de ci de là, mais pas plus.

Le VOCF est réellement une grande famille et cela me fait chaud au cœur.

Je crois savoir que Dominique, engagé pour la première fois et pour une semaine seulement (à son grand regret !), nous donnera prochainement ses impressions de nouvel arrivant.

À l'heure où vous devriez lire ce nouveau Loup-Garreau, certains d'entre nous seront dans les Pyrénées de façon à clore cet été où les nombreuses sorties, organisées par le VOCF ou des membres du VOCF, nous ont fait oublier les restrictions sanitaires de ces 2 dernières années.

J'ai d'ores et déjà des informations comme quoi la saison prochaine s'annonce riche de sorties grâce à cette famille formidable du VOCF.

Aussi surveillez les annonces des prochains Loup-Garreau ou visitez régulièrement le site www.vincent-owners-club-france.com

En attendant, bonne lecture à tous !

Dany



Page précédente et ci-contre :

Le Tour de France passe dans les Pyrénées...

Ne vous trompez pas sur la deuxième photo : S'il y a deux Sudistes, Philippe Wagner est monté des Pyrénées dans la Somme pour faire le Tour.

Laurent Buray, pour sa part vient des alentours de Dieppe avec sa superbe « Open D »

Comment ‘sacochoer’ une Vincent, 3^{ème} épisode

Par James Gaillard

Les bagages de ma Dame !

Chez nous nous ne sommes pas fiers et avons l’esprit pratique même avec les Dames les plus distinguées. Aussi depuis plus de vingt ans auprès de ma Black Knight j’ai réfléchi à bien des solutions pour emmener des bagages, ce qui a toujours été un souci pour moi avec toutes mes motociclettes.

En effet, dès lors que nous sommes amenés à voyager un peu, nous devons nous munir d’un minimum, par exemple quelques outils pour dépanner les copains ou un antivol pour sécuriser un stationnement, encore un casque ou un duvet... Autant d’objets dont le transport en sac à dos est à proscrire assurément, selon les messages de sécurité rappelés notamment par la FFMC de longue date.

Pour toutes les autres machines les adaptations sont relativement classiques avec des porte-bagages, des sacoches...tant les prises et fixations accessibles sur le cadre sont nombreuses. Mais pour la série D, carénée en tenue de reine de soirée, la partie est bien plus délicate !

J’avais bien repéré sous la jupe de la dame que dans le châssis formant la partie arrière, et qui se relève pour accéder à la roue arrière et à la batterie notamment, figuraient trois manchons métalliques filetés, noyés dans la résine de chaque côté, deux en bas et un plus haut.

L’idée de les dégager dans leur filetage pour y fixer des bagages vient assez naturellement, au moins pour les filetages des deux fixations basses, puisqu’ils sont là pour cela manifestement, mais avec le souci de ne pas traverser pour garder l’extérieur de l’habit intact.

En attendant je suis passé par des solutions de fortune plus ou moins adaptées et temporaires, dont la sacoche de réservoir, les sacoches cavalières passant sous la selle avec un revers en peau de mouton pour le pas altérer la peinture des flancs, alors qu’une peau reste abrasive, ce que j’aurai appris à cette occasion !...

J’avais même trouvé, au détour d’une bourse d’échanges, des grandes sacoches Craven dont j’avais prévu d’adapter la forme du dos, au galbe des flancs carénés de la série D.

J’ai aussi rêvé des sacoches sur mesure et particulièrement esthétiques équipant la série D de notre cher Président, photographiées sous toutes les coutures...

Puis un jour de 2020 un membre du club français, aussi amateur de série D, me propose l’ensemble porte-bagages et sacoches de notre regretté Patrick Godet, un temps monté sur sa Black Prince et avec laquelle il est notamment photographié au Col de l’Iseran... Certes, il manquait la boulonnerie et des bricoles, mais l’essentiel y était et j’ai été sensible à cette offre qui répondait parfaitement à mes attentes et réflexions patientes.



Un accord concrétisé au non-rallye covidé et le passage en terres normandes d'une collègue de travail de mon épouse assurera la livraison délicate de l'ensemble à la maison. La solidarité féminine n'est pas vaine ! Merci Mesdames.

Je pensais alors que la pose serait simple, persuadé que l'ensemble était conçu et adapté parfaitement à toute série D carénée... mais rien n'est simple en notre beau monde et c'est ce qui en fait aussi le charme !



Comment utiliser les filetages bas sans percer la jupe ; ici, la Chevalière noire livre son secret...

En effet, j'observe d'abord que la platine inox à plaquer derrière la selle n'est pas exactement centrée, aussi j'en revois le galbe pour la symétrie sur le pontet de la selle. Pour une meilleure fixation, j'ajoute une platine inox intérieure avec une entretoise en caoutchouc (patin de cordonnier à conseiller, car peu épais, résistant aux vibrations et hydrocarbures... et pas seulement pour l'effet « coup de pied au cul » !).



Les amateurs de Pop musique se rappelleront le tube des Pink Floyd : « *Careful with that axe Eugene* », les cinéphiles évoqueront Sacré Graal : « *What's your quest ? The holly Knight !* »

Puis, je me rends compte que les jambes en aluminium prenant par-dessous la jupe dans les deux fixations du châssis, bien que repérées par la frappe de lettres d'orientation, ne sont pas de longueurs ni de retours identiques de part et d'autre, et que les galbes de la jupe varient... d'une Dame à l'autre... à moins que cela ne soit les jambettes ! En toutes hypothèses elles ne tombent pas simplement en face des fixations du châssis de ma série « D »...

Bref, après bien des efforts le porte-bagages est posé, son avantage reposant sur un support principal haut en tubes d'inox supportant les sacoches et le top case Craven, et des jambes en aluminium (frêtées par l'intérieur pour en réduire l'épaisseur et le poids), plus souples, permettant, en force, de les fixer par dessous au châssis d'origine.

La symétrie n'est pas plus dans la nature que sur les motocyclettes.

Sur la béquille centrale le porte bagage laisse alors les sacoches latérales légèrement inclinées sur le haut vers la machine de sorte que lors de leur ouverture en position les effets qu'elles contiennent ne tombent pas.



Nous restons donc sur du 'sur mesure' et non du 'prêt à porter' ! Il me reste alors à rouler avec armes et bagages pour apprécier le comportement et l'effet de flottement par vent latéral notamment.

Là au moins j'ai enfin de la place et peux m'organiser pour voyager loin.

J'ai laissé pour l'instant tous les *motocollants* de Patrick sur la bagagerie même si les plus voyant ne m'apparaissent pas tous heureux.

Je reste à disposition des amateurs de série D qui voudraient des renseignements plus précis et joins quelques photos d'armes et bagages en illustration.

Merci à PG pour la conception et à un autre PG pour la cession de l'ensemble... et longue vie au Club !

James





Touring with
 THE WORLD'S FASTEST STANDARD MOTORCYCLE*

CAPABLE of flashing acceleration to speeds of 125 m.p.h.—with the handling and road holding of a stripped racer, yet the "Black Shadow" is still the world's pre-eminent touring motorcycle, silent in operation, with a sprung frame that provides both for rider and passenger the smoothest possible transport over the most deeply rutted roads. The "Black Shadow" is as happy pottering down the country lanes or wending its way through the meandering traffic of a market town as it is mile-eating on the open road at cruising speeds approaching the magic three figures. Indeed a machine instantly obedient to every mood of the most critical and experienced rider.

The Black Shadow
 VINCENT H.R.D.
Sports Rapide

* THIS IS A FACT
 NOT A SLOGAN

THE VINCENT H.R.D. CO. LTD., : STEVENAGE, HERTS., ENGLAND

**Et pour conclure cette passionnante visite au royaume des
 sacoches, le Loup-Garreau est heureux de vous proposer
 cette magnifique réclame d'époque...
 Arriver ainsi à l'étape, sans casque, même pas décoiffé...
 c'est tout le miracle de la Vincent.
 Comme disait Marc Bellon, une moto de gentleman !**



Histoire de la réfection du *Saucepan* (seconde partie)

Par Dominique Malcor

Nous en étions donc à espérer (tout en doutant fortement) que le croquis soit suffisant pour obtenir une « casserole à sauce » que je pourrais fournir à Daniel et Bernard afin de la fixer sur la moto et leur éviter un trop gros travail. La jambe de Daniel nécessitait patience et respect. Donc on m'assura que ce serait terminé en mars... mais après discussion avec Jean, il m'est apparu plus réaliste que ledit objet serait livré peut-être avec un peu de chance... à mes héritiers. Mais, en continuant mes recherches, et grâce à l'insistance du fabricant britannique cité plus avant, j'ai pu entrer en contact par l'intermédiaire de « fesse bouc » avec des amis tel que Jos Den Ouden, puis avec Somer Hooker. À partir de ce moment, j'ai eu bien de la chance car j'ai pu joindre, par hasard, le possesseur francophone d'un compteur de vitesse « *saucepan* »... d'ailleurs je crois qu'il n'y en eût qu'un seul en km/h...

On discute par messages écrits interposés, il m'envoie des photos et me promet un croquis... le nouvel informateur se nomme Ben (Benito) Tomassetti, et comme son nom l'indique... il est Belge.

Entretemps, j'avais apporté Reine Mathilde chez Godet Motocycles pour une amélioration de sécurité afin de rouler mieux, longtemps et loin...

Là, je redécouvre (s'il le fallait encore) la grande ingéniosité et le savoir-faire de l'équipe, spécialement appliquée à une *Black Lightning replica* pour la route, destinée à la Floride (heureux pays où on peut immatriculer ses nouveautés) et du coup, je gamberge à mon retour. Je commençais à désespérer d'avoir le croquis promis car je n'avais plus de nouvelle de Ben, mais, ô miracle, il finit par se manifester et m'envoie photo et croquis du compteur avec des photos de sa moto. Vraiment très sympathique de sa part...

Ben commet l'erreur légitime de croire que sa moto est celle essayée dans MR de janvier 1949, sa Rapide ressemble à une *Black Shadow*, son propriétaire est en photo avec Clément Garreau etc... mais l'avertisseur et le « *Timing Cover* », ou 'couvercle de distribution', sont différents, et la machine est une Rapide B certifiée par l'usine, d'après Simon Dinsdale (responsable du registre des machines au VOC). Tout cela n'est pas bien grave, mais j'ai les croquis en Français et les photos. L'autre erreur (dont nous n'étions pas sûrs au départ) est qu'il pense que le câble passe derrière la 'casserole', dans un trou pratiqué par l'usine, et se fixe directement, sans renvoi d'angle.

Nous en parlons au téléphone et Ben se révèle très sympathique et amical en plus que généreux dans ses explications... Le passage du câble nous avait demandé réflexion.

Je subodorerai plus tard que sa machine possède MON compteur « *saucepan* ».

On pourra remarquer la précision de son croquis qui ne manque pas d'explications en Français. Cela a dû lui demander du temps et de l'habileté car il l'a fait, prenant les mesures



en laissant le compteur sur la machine.

À gauche, on peut voir le compteur chez Ben...

À droite, on peut remarquer l'orifice pratiqué au dos de la « casserole », avec une remarque pour illustrer une question que j'avais posée





La fixation de l'ensemble sur la fourche Brampton et le trou de passage du câble qui semble avoir été fait plus tard.
La potence supporte le compteur par l'extérieur (aussi, une possible erreur)

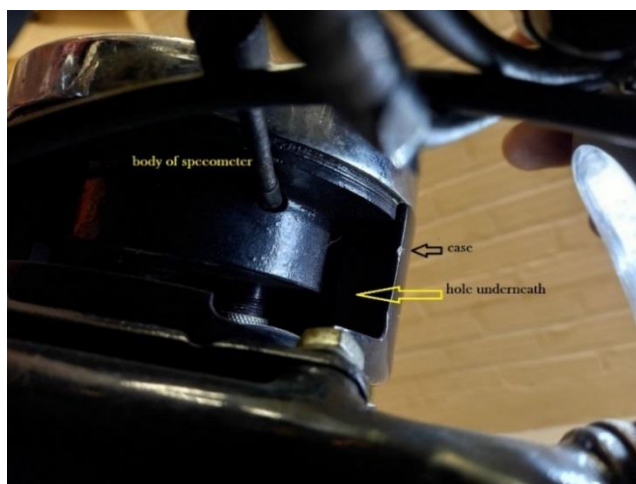


Le dessous du compteur par lequel on aperçoit le carter de 80 mm ou 3 pouces, en aluminium, et le filetage recevant le cerclage de la vitre



À droite : Grâce à Ben Tomasetti nous avons des photos de détails, de nombreuses mesures et un croquis qui illustre le système de montage de son compteur. De plus Somer Hooker m'a envoyé les photos de son compteur.

Ci-dessous, une photo de celui de B. Hogdson, plus de JRO 102 dont Glyn ne sait pas si c'est un original... le nôtre, celui de Ben donc, l'est.



À gauche, la potence, cette fois est à l'intérieur pour supporter le « saucepan »



Lors d'une conversation avec François Guérin de chez Godet Motocycles, j'avais posé la question de la faisabilité de ce projet, et, avec son accord, je lui ai envoyé tout ce que j'avais trouvé depuis lors car mon fournisseur premier semblait me faire défaut.

Je suppose qu'ils avaient aussi leurs propres photographies et avec Julien (toujours de chez Godet), ce croquis, les renseignements et les images glanées, les « Godet's Boys » ont planché sur la possibilité de refaire ce compteur...

Mais lors d'une autre conversation, François m'avoua qu'il semblait que le coût serait très élevé, le travail devenant par ce fait inutile mais je pensais que, déjà, le prix d'un compteur Black Shadow de dernière génération est aussi assez élevé.

Donc j'ai argumenté que je ne tenais pas à quitter ce monde les poches pleines ayant déjà été à l'abri de la fortune depuis lurette, que ce genre de projet ferait partie certainement de mes dernières lubies et que Reine Mathilde en valait la peine. Il suffisait que j'aie quelques projets de décoration à dessiner pour alimenter la tirelire.

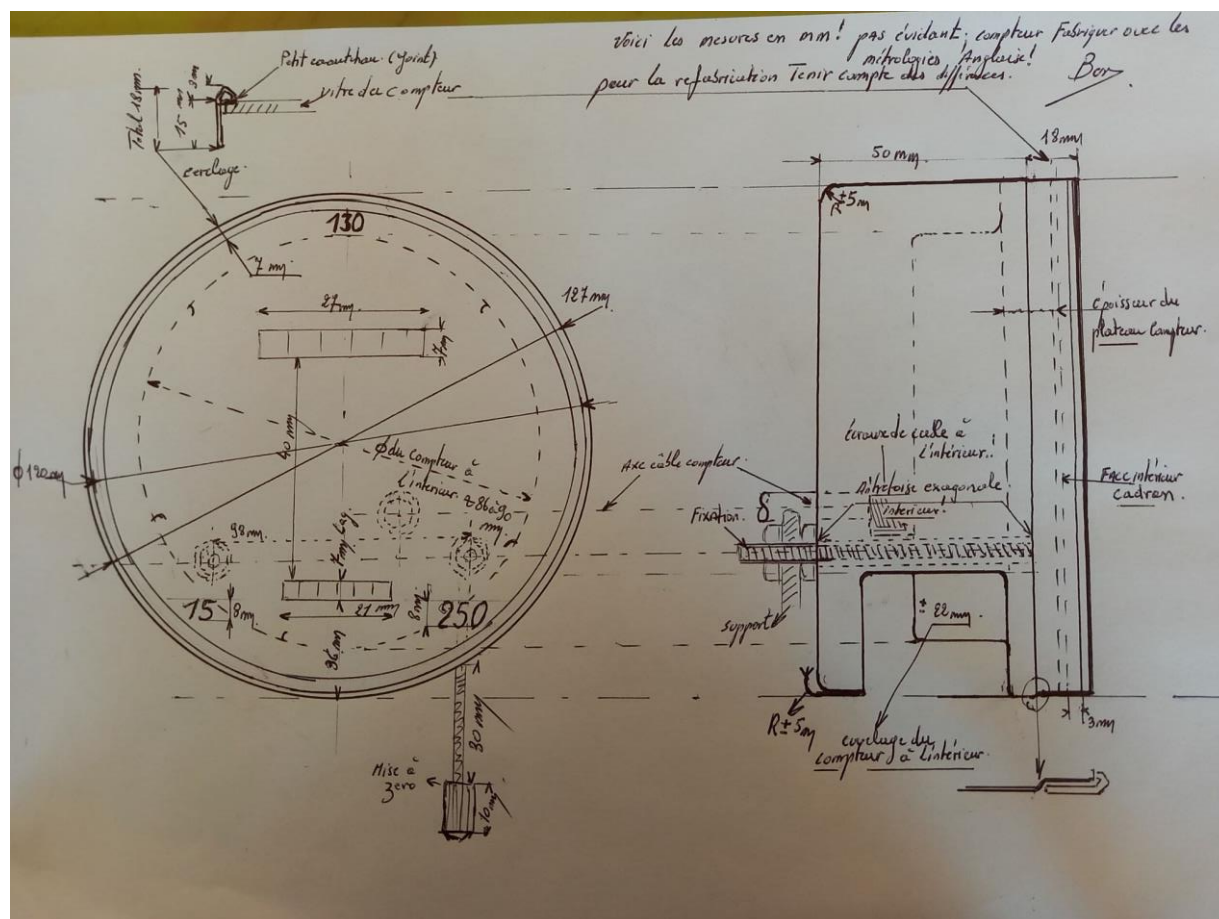
Ce qui est bien est que François a réfléchi, étudié l'affaire et qu'il a trouvé les moyens de fabriquer cela, et d'en rendre la dépense un peu plus supportable... de toute façon je leur donne ma confiance comme je l'ai toujours fait avec Patrick. En plus je pense que s'atteler à une tâche peu ordinaire leur plaisait beaucoup.

Je ne discute jamais d'un prix avec un artisan, l'ayant été moi-même, je peux ou pas, je fais l'effort ou non...

Donc, la commande fut faite dans la suite des travaux déjà en cours sur la Black Shadow...

François m'annonça alors qu'il avait prévu d'en fabriquer quatre.

Voici le croquis de Ben qui a servi à François pour le plan de François :



La suite dans quelques temps...

Filetage/boulonnerie sur une Vincent : la pratique

Par Dany

Après un petit historique dans le LGE n°19, on va passer à la pratique !

Déjà, il faut démonter.

Comme on l'a vu, la plupart de la boulonnerie est en BSW ou BSF, donc il faut des clés aux cotes impériales.

Rappelons que les clés généralement trouvées sur les salons sont aux cotes US, qui bien sûr ne sont pas utiles (pour une Vincent), mais intéressantes si vous avez une moto anglaise "récente" (enfin 70/75 quoi !), ou l'un de ces petits roadsters britanniques des années 50/70.

Série courante BSW/BSF	1/8	3/16	1/4	5/16	3/8	7/16	1/2	9/16		
Série courante UNC/UNF	1/4	5/16	3/8	7/16	1/2	9/16	5/8	3/4	7/8	15/16

Les tailles des BSW/BSF sont données en diamètre de la partie fileté et en pouces. Il s'agit donc du même diamètre pour les 2 standards et donc la même clé pour le 3/8 BSW et BSF.

Attention : les standards UNC/UNF ont une largeur d'ouverture de la clé en pouces (et donc non liée directement au diamètre du filetage).

Donc pas de correspondance même si certains marquages sont les mêmes : 1/4, 5/16...



Ex. :

7/16 W = Ouverture de la clé = **21,26 mm**
(le filetage est de 7/16 de pouces = 11,11 mm)

7/16 (US) = Ouverture de la clé = **11,11 mm**

1/2 W ouverture clé = **23,62 mm**
(le filetage est de 1/2 pouce = 12,7 mm)

1/2 (US) ouverture clé = **12,7 mm**

Donc, il est recommandé d'avoir le jeu de clés WW qui va bien pour tous les écrous d'une Vincent ! Une belle moto avec tous les boulons arrondis n'est pas des plus esthétiques et puis, côté mécanique, cela laisse un peu rêveur...

Enfin, je ne crois pas qu'il existe des clés à pipe en cotes 'pouces', en tout cas je n'en ai jamais vu. Les anglo-saxons utilisent des douilles (*sockets*).

Pour une Vincent = un jeu en W (clés et douilles) et éventuellement un jeu en BA couvrent toutes les possibilités de démontage soigné.

Filetages

On a maintenant démonté avec les bonnes clés. Comment reconnaître le filetage auquel on a affaire ?

Le plus simple mais surtout le plus sûr moyen est de mesurer le diamètre de la partie filetée avec un pied à coulisse, et de vérifier le pas (TPI) avec un calibre comme ci-dessous



On lit donc diam.
9,36 mm et le pas
correspond à
16 TPI.
Voyons le
tableau ci-
dessous :



On a deux possibilités avec le diamètre 9,36 mm : 3/8 BSF ou 3/8 BSW.
(On notera un petit écart entre la mesure et la théorie (9,36 contre 9,53) mais c'est courant : c'est souvent dû à un usinage un peu approximatif ou à de l'usure partielle.
Mais c'est de très loin le 3/8" le plus proche).

16 TPI ne laisse aucun doute : c'est du BSW car dans le tableau il est bien indiqué 16 TPI pour le BSW, alors qu'il s'agit de 20 TPI pour le BSF.

Il ne faut donc pas se fier à l'hexagone de la clé 3/8" W car elle convient pour le 3/8 BSF comme pour le 3/8 BSW.

Filetage BSF

Filetage 55° (inc →)	Ø Trou avant taraudage (mm)	Pas (mm)	Nb. de filets par pouce (T.P.I)	Diamètre extérieur (mm)
3/16 BSF	3,97	0,79	32	4,76
1/4 BSF	5,30	0,98	26	6,35
5/16 BSF	6,75	1,15	22	7,94
3/8 BSF	8,25	1,27	20	9,53
7/16 BSF	9,70	1,41	18	11,11
1/2 BSF	11,11	1,59	16	12,70
9/16 BSF	12,70	1,59	16	14,29
5/8 BSF	14,00	1,84	14	15,88
3/4 BSF	16,75	2,12	12	19,05
7/8 BSF	19,84	2,31	11	22,23
1 BSF	22,75	2,54	10	25,40

Filetage BSW

1/8 BSW	2,55	0,64	40	3,18
3/16 BSW	3,70	1,06	24	4,76
1/4 BSW	5,10	1,27	20	6,35
5/16 BSW	6,50	1,41	18	7,94
3/8 BSW	7,94	1,59	16	9,53
7/16 BSW	9,36	1,81	14	11,11
1/2 BSW	10,50	2,12	12	12,70
9/16 BSW	12,10	2,12	12	14,29
5/8 BSW	13,50	2,31	11	15,88
3/4 BSW	16,27	2,54	10	19,05
7/8 BSW	19,25	2,82	9	22,23
1 BSW	22,00	3,18	8	25,40

On trouve le même tableau pour le BA (page suivante)

Filetage 55°	Ø Trou avant Taraudage (mm)	Pas (mm)	Nb. de filets par pouce (T.P.I.)	Diamètre extérieur (mm)
BA				
0-BA	5,10	1,00	25,38	6,00
1-BA	4,50	0,90	28,25	5,30
2-BA	4,00	0,81	31,35	4,70
3-BA	3,45	0,73	34,84	4,10
4-BA	3,00	0,66	38,46	3,60
5-BA	2,65	0,59	43,10	3,20
6-BA	2,30	0,53	47,85	2,80
7-BA	2,05	0,48	52,91	2,50
8-BA	1,80	0,43	59,71	2,20

Le 0-BA est très proche du M6 (diam. 6 mm, pas de 100). Seul l'angle diffère : 45° en BA et 60° en métrique. Cela peut occasionnellement dépanner...

Et pour le BSP :

Filetage 55°	Ø Trou avant Taraudage (mm)	Pas (mm)	Nb. de filets par pouce (T.P.I.)	Diamètre extérieur (mm)
BSP				
1/8 BSP	8,75	0,91	28	9,73
1/4 BSP	11,80	1,34	19	13,16
3/8 BSP	15,25	1,34	19	16,66
1/2 BSP	19,05	1,81	14	20,96
5/8 BSP	21,03	1,81	14	22,91
3/4 BSP	24,50	1,81	14	26,44
7/8 BSP	28,25	1,81	14	30,20
1 BSP	30,75	2,31	11	33,25
1 1/4 BSP	39,50	2,31	11	41,91
1 1/2 BSP	45,24	2,31	11	47,80
1 3/4 BSP	51,00	2,31	11	53,75
2 BSP	57,00	2,31	11	59,61

Sur une Vincent, le BSP ne concerne que les canalisations d'huile et de carburant (sortie réservoir) qui ont souvent souffert des divers démontages. Seuls le 1/4 BSP et le 3/8 BSP sont utilisés. À noter que l'on utilise aussi les clés en cotes impériales (WW) pour les écrous correspondants. De façon anecdotique, on trouve du 1/2 BSP, mais uniquement pour le tuyau de remplissage de la boîte de vitesse. Une pièce rarement démontée, donc rarement abîmée.

Si on veut bricoler sur sa Vincent, il convient de se procurer un minimum de tarauds et de filières. L'utilité principale est de rafraîchir (souvent ça suffit) ou restaurer des filetages qui ont vu passer pas mal de trucs au cours de leur existence, surtout à une époque où ces motos ne valaient plus grand-chose...

Par exemple du M6 (signifie métrique 6 mm, pas de 100) est très proche du BS 1/4" – 26TPI (6,35 mm, pas de 102, si on fait le rapport 26/25,4) pas mais pas tout à fait identique (y

compris angle 60° au lieu de 55°), a souvent été utilisé en dépannage, ce qui fait que quand on veut remettre un boulon 1/4 BSF, celui-ci peut flotter dans le filetage...

Finalement, il ne faut pas tant de tarauds/filières que cela et avec la série ci-dessous, il y a déjà de quoi couvrir bien des possibilités.

BSF : 1/4 - 5/16 - 3/8 et éventuellement 1/2"

BSW : 3/16 – 1/4 et 5/16"

BSP : 1/4 et 3/8"

Prendre tarauds et filières car si le boulon est abîmé, l'écrou aussi.

Perçage - Mises à la cote

Les tableaux ci-dessus donnent aussi les diamètres de perçage avant taraudage et pour les possesseurs de tours, le diamètre avant filetage (extérieur).

Gros dégâts

Enfin, en cas de gros dégâts des filetages dans l'alliage léger (fréquents sur les carters), il existe des solutions de réparation que nous verrons dans un prochain n° du LGE.

Le calibre



Il peut se trouver sur le net à bas prix :

Ex : https://www.mecatechnic.com/fr-FR/calibres-de-filetage-metriques-whitworth_UO10946.htm

Il existe aussi des calibres mixtes WW/Métrique.



Dans le cas d'un filetage abîmé, il est assez aisé de reprendre la pièce avec un minimum d'équipement et un peu de savoir-faire.

Dans un prochain Loup-Garreau, monsieur Québire vous donnera toutes les informations pour mener à bien cette réparation.

Après l'article d'Hervé... pour aller encore plus loin

Par Dominique Malcor

Tout d'abord je tiens à remercier Hervé Mocard pour l'article qu'il a donné à la rédaction pour le Loup-Garreau électronique n°14.

En effet il s'agit bien de Reine Mathilde telle que je l'avais achetée, grâce à Jivaro (Daniel Meurine, que son nom soit béni des dieux jusqu'à la fin des temps), on peut y voir les carburateurs Amal Concentric, la fourche Girdraulic et le réservoir repeint en réservoir C (mais c'était le sien)...

Elle avait donc été modernisée pour se rapprocher des canons des *Black Shadow* séries C.

- Depuis, *Mister Kiene* avait confié la bête à Marco Raymondin, sans doute pour quelques travaux et M. de La Desa avait goûté à un guidonnage ce qui avait probablement conduit à changer le RFM et le couvercle de distribution nervuré (c'est vérifié, ce n'est pas celui d'origine, il devait être comme celui de la 809 ou de la 823).
- J'ai pu joindre l'ancien propriétaire grâce à Hervé... Il s'est souvenu que la machine était très rapide, sur un filet de gaz, avec une vitesse de croisière conspuée et sévèrement réprimandée par nos autorités chéries et la *vox populi* adjointe (140 au compteur), mais il ne pensait pas qu'elle était équipée d'Amal Concentric, et pourtant... C'était dans cette configuration que j'étais parti pour l'*Annual Rally* sur l'île de Skye.
- On peut maintenant connaître à peu près cinq motos des 7 premières Shadow série B.
- JRO 102, le proto (sur laquelle nous avons beaucoup d'articles), de février 1948, la seconde envoyée au Canada (ex Somer Hooker) n°696, quasiment contemporaine de JRO, la cinquième (799) du 28/04/1948, la sixième (celle de Glyn Johnson, revenue d'Australie) du 5/05/1948 et la sixième (celle de Bertrand parue dans le LGE n°14) du 12/05/1948.

Les lecteurs du Loup-Garreau partageront l'émoi de la rédaction en constatant que notre bien aimé Lord Dominique évoque 7 machines et en cite 5 dont deux numérotées « sixième ».

Il y a plus de choses sur terre et dans le ciel que n'en peuvent rêver les philosophes et les poètes disait Jean Ray en citant Guillaume secoue la poire, alias Shakespeare.

Le principal est qu'elle ait roulé depuis jusqu'en Écosse, ait chassé le chevreuil, vêtue en série C, ait de nouveau roulé récemment 3500 km en livrée plus originale et que ce n'est pas terminé question balades et explorations diverses.

Et la voici lors du « non rallye » de 2020 (je sais, il faut que je perde du bide !), derrière Andy Davenport.

On peut admirer le mastodonte de Jos Den Ouden qui peut emporter ses motos dans son coffre : pratique non ?

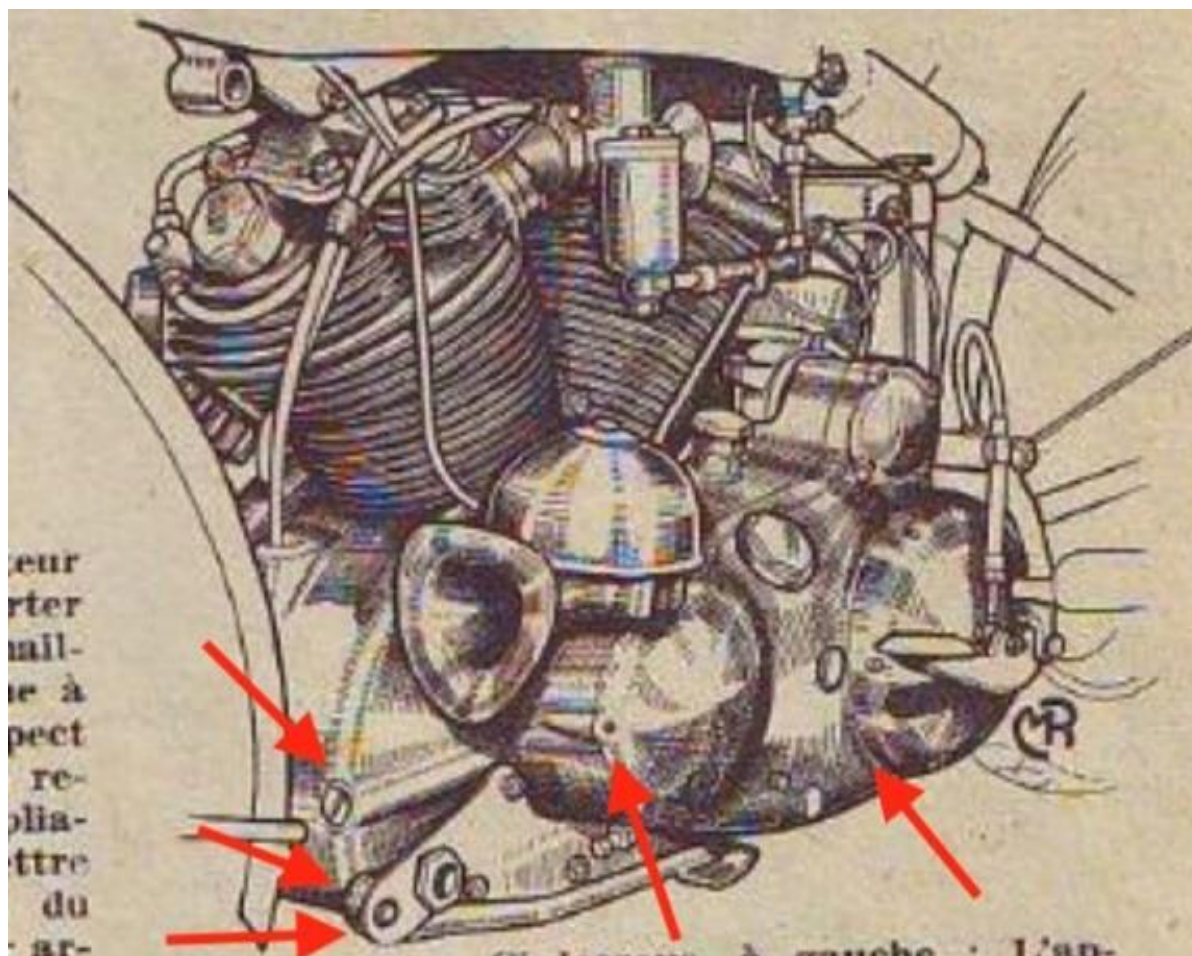


HRD, CGT et CTP

ou : « Pourquoi la presse motocycliste de jadis utilisait en priorité des dessins ? »

Par Paul Hamon

Dans le Loup-Garreau électronique numéro 17, Lord Malcor présentait une vue partielle de sa Black-Shadow série B, telle que l'aurait dessinée Daniel Rebour en 1948. Dominique avait centré son regard sur l'étonnant avertisseur sonore mais le Loup-Garreau s'était déjà penché, de par le passé, sur la trappe de visite de l'amortisseur de transmission. La rédaction avait émis l'hypothèse : « *Daniel Rebour se serait-il trompé dans un dessin fait partiellement de mémoire ?* ». Paul Hamon nous apporte ici des explications sur les techniques de travail de ces dessinateurs qui peuvent permettre de comprendre cette erreur de dessin :



Comme le signale Jean, Daniel Rebour s'est trompé dans certains détails de son dessin. Mais il ne s'est pas forcément trompé 'dans un dessin fait partiellement de mémoire'.

Cela donne l'opportune occasion de braquer le projecteur vers ces artistes de la documentation technique qui œuvraient dans les magazines de motos et d'autres magazines à orientation technologique des années 40 et 50.

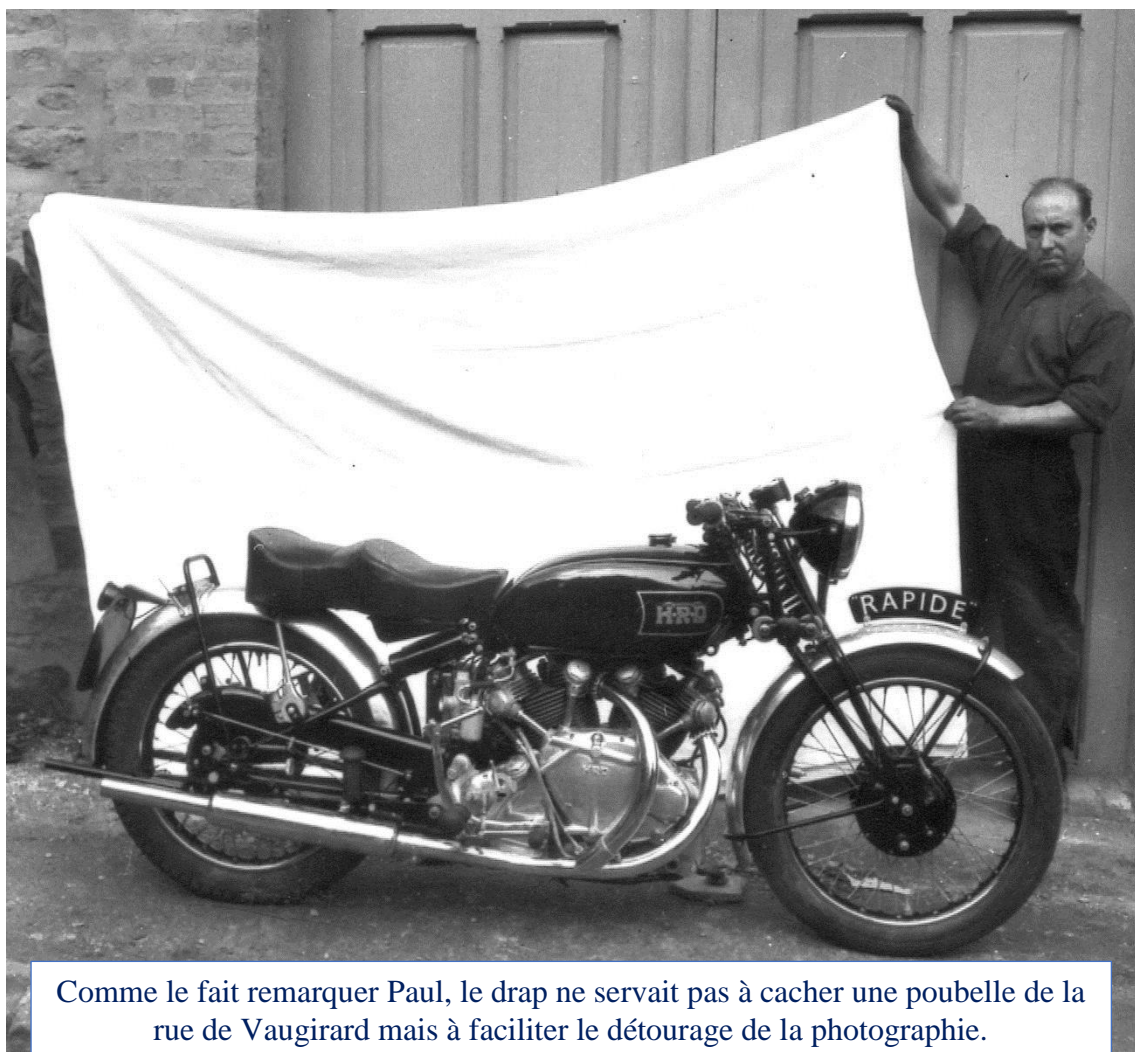
L'erreur de dessin que Jean a repérée est, à mon avis, typiquement la conséquence de la technique de reproduction iconographique utilisée à l'époque en imprimerie.

Pour faire simple, jusqu'à l'avènement de l'informatique moderne dans l'édition, une photographie coûtait beaucoup plus cher à éditer qu'un dessin au trait, ou qu'un simple texte. Résultat : une photo par page était du luxe dans les années 50 (et pas toujours de belle qualité de reproduction). On préférait combiner textes, photos (au mieux) et donc ces dessins au trait.

C'était l'âge d'or des illustrateurs à la plume qui succédaient ainsi à des générations de talentueux graveurs en taille-douce, comme Gustave Doré pour citer l'un des plus connus.

Pourquoi ces illustrations au trait ? Parce que, par rapport aux dessins au trait, la photographie exigeait une étape supplémentaire : la photogravure pour tramage. Cette étape consistait à transformer la photographie (la vraie, sur papier photographique, celle qui sortait du bac de révélation chimique) en une 'trame', c'est-à-dire un document transparent sur lequel les nuances de gris (ah oui j'oubliais : on parle de noir et blanc, qu'est-ce que vous croyiez ?) sont restituées par des petits points noirs plus ou moins denses. Il suffit d'observer ces photos d'un Moto Revue ancien à la loupe pour comprendre comment sont restitués les « gris ».

Ce document transparent était confié à la « compo » (la composition), c'est-à-dire que des 'petites mains' assemblaient cette trame avec d'autres éléments, par exemple, le texte (celui-ci composé lettre par lettre, puis s'est progressivement informatisé en photocomposition) ou d'autres éléments, pour réaliser la page à imprimer. Cette composition était entièrement manuelle : ciseaux, ruban adhésif et colle sur le caisson lumineux. Ceci, à réaliser pour



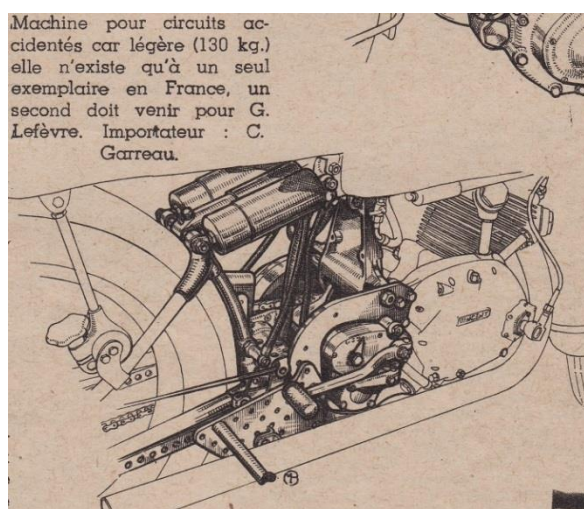
Comme le fait remarquer Paul, le drap ne servait pas à cacher une poubelle de la rue de Vaugirard mais à faciliter le détourage de la photographie.

chaque page, bien sûr. À partir de ces documents (maquettes), d'autres opérateurs gravaient des plaques (en zinc, si je ne me trompe pas) par procédé héliochimique. Et enfin, on arrivait à l'imprimerie proprement dite, les rotatives, avec de l'encre et du papier, puis le façonnage et la distribution.

À ce moment, la CGT-Livre se mettait en grève, les magazines ne sortaient pas et, faute d'être distribués, étaient mis au pilon. Non je déconne : tout ce monde bossait dur et les magazines sortaient, bien sûr, sinon nous n'aurions pas eu et lu tout cela.

Mais enfin, cela montre le nombre d'opérateurs et opératrices intervenant pour l'édition à cette époque jusqu'à l'avènement du CTP (*Computer-To-Plate*) c'est-à-dire directement de l'ordinateur à la plaque de la rotative. Bien sûr, l'informatique a complètement bouleversé ce domaine dès les années 80. Parfois progressivement, parfois brutalement, parfois douloureusement, parfois à grands coups et coûts de casse sociale. Et encore, il n'était pas question de la dématérialisation qui, entre autres avantages majeurs, vous permet aujourd'hui de lire votre Loup-Garreau directement sur votre écran d'ordinateur.

Légende ou pas, Steve Jobs, fondateur d'Apple, écrit que son souci et son désir d'introduire plus de graphisme dans le monde informatique (qui en manquait cruellement, il est vrai) dans les années 80, lui venaient d'une courte formation qu'il avait faite, jeune, dans le secteur de la typographie. Il était alors 'élève en difficulté scolaire'. Autrement dit, le concernant, ses professeurs avaient des difficultés à le comprendre et à se mettre à son niveau, inaccessible pour eux. Steve Jobs a révolutionné l'informatique par cet angle « graphique » et avec beaucoup de performances technologiques. Et aussi une grande inventivité marketing. Il s'en est plutôt bien sorti professionnellement, il me semble.



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

Bon OK, mais alors, où est 'l'erreur de dessin de mémoire' dans tout ça ?

Revenons au début : l'éditeur des années 50 juge qu'il serait bienvenu d'avoir des illustrations dans son article Moto Revue sur la nouvelle merveille technologique venue du Royaume-Uni : la HRD 1000 cc. Comment faire ? Photo, dessin, les deux ? Il ne veut pas payer une blinde pour éditer une « simple » photo. C'est un arbitrage économique quotidien pour lui.

Cependant l'éditeur missionne un photographe (qui était parfois Daniel Rebour lui-même, d'ailleurs) sur le terrain, chez Garreau par

exemple. Le photographe mitraille la bête rugissante. Tout est relatif : ce n'est pas encore l'ère du smartphone.

La photographie argentique s'est démocratisée, il y a moins de 50 ans. Personne n'a encore eu l'idée brillante de diffuser mondialement des zooms de ses parties génitales ou, un peu plus sage, de partager des images de petits chats avec des millions d'anonymes sur le net. Donc, le photographe mitraille mais avec parcimonie. Vues de détail, vues d'ensemble, droite-gauche-avant-arrière et *basta*.

Puis le laborantin (ou le photographe lui-même) développait les photos en labo. Négatifs puis, après sélection, tirage(s) sur papier.

Arrivait le choix crucial : article avec photo (et ses coûts induits) ou article avec dessin au trait (à l'économie). Ce n'est pas seulement un souci esthétique qui dictait ce choix. L'économie primait : va pour le dessin au trait !

Un tirage photographique dûment sélectionné était confié au dessinateur, Daniel Rebour ou un de ses confrères illustrateurs. Tirage sur papier baryté (c. à d. aux sulfates de baryte), sous-exposé et non fixé, ça a son importance pour la suite.

Daniel Rebour « retraçait » les contours et les détails de la moto à la plume et encre de Chine directement sur le papier baryté.

C'est ici que survenait surnoisement l'erreur du genre de celle repérée par Jean : Daniel Rebour n'avait pas la moto devant lui, mais seulement le tirage papier sous les yeux et, pour être précis, sous sa plume. Idéalement, le tirage était de bonne qualité, mais pas toujours et en tout cas peu contrasté. Il lui était nécessaire d'interpréter ce qu'il voyait sur la photo (parfois médiocre) sans aucune autre source documentaire. Pas d'Internet, vous l'aviez déjà oublié ?

Dès lors, une vis de carter pouvait disparaître ou une autre se trouver en surnombre, un plan de joint pouvait échapper à sa vigilance, etc. D'où les erreurs. Ce sont des erreurs d'interprétation, pas de la méconnaissance technique. Pas non plus forcément des erreurs de mémorisation parce que, dans bien des cas, Daniel Rebour n'avait même pas vu la moto auparavant.

Il y avait aussi d'autres techniques de dessin qui s'appuyaient sur les vrais dessins industriels (les vues en plan, les coupes, les sections, etc.) que les dessinateurs mettaient en perspectives selon les méthodes graphiques directement issues du dessin d'architecture (méthodes graphiques inventées à la Renaissance). Mais ces plans n'étant pas diffusés largement (ça se comprend), ils n'étaient généralement pas accessibles à un dessinateur de presse lambda.

Bien sûr, il y a loin encore de ces dessins manuels d'alors, à l'exactitude des actuelles restitutions 3D, basées sur des données informatiques précises directement issues des logiciels de conception et obtenues en quelques clics.

Mais je suis sûr que Jean, comme bien d'autres, apprécie la performance et le charme du tracé manuel à la plume Joseph Gillott (la Rolls de la plume acier) et pardonne ses petites inexactitudes.

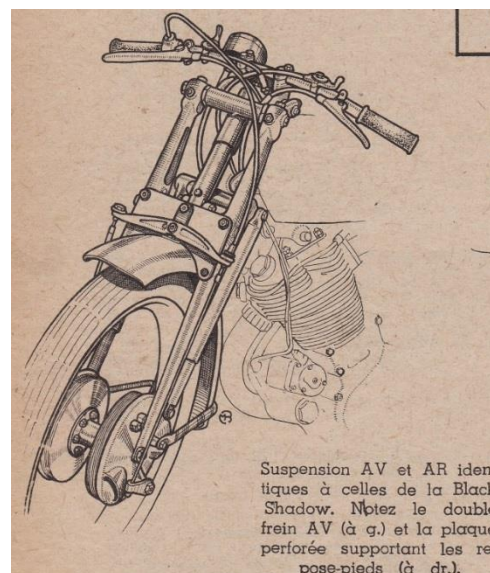
Pour ne pas rester sur notre soif de savoir encyclopédique, voici l'étape suivante : on plonge la photo sur papier baryté avec son tracé à l'encre directement dans un bain de mélange chimique d'une composition à faire pâlir et défaillir un écologiste d'aujourd'hui (*Greta, ne lis pas ces lignes, s'il-te-plaît*). Les sels argentiques (le « noir » de la photo) sont dilués dans cette soupe qui épargne l'encre de Chine et le papier baryté particulièrement épais et résistant. Il en résulte (magie de la chimie) un magnifique dessin au trait, donc parfaitement contrasté, dont la gravure qui suit n'a pas à être « tramée » car il n'y a pas de nuances de gris à reproduire, contrairement à une photographie. Ça paraît bizarre après tout ce bazar, mais c'est ici où réside l'économie principale. Et tout le monde est content. À part les petits campagnols du fond du jardin qui se prenaient sur le museau les résidus chimiques dont on se débarrassait alors avec beaucoup d'insouciance, juste-là où on était : il y avait du cyanure dedans, si mes souvenirs sont bons. *Cool !*

Pour anecdotes, Hervé et Catherine (Hamon) avaient retrouvé et rencontré Daniel Rebour au début des années 80. Un peu plus tard, j'ai eu aussi l'occasion de lui rendre visite à Neufchâtel-en-Bray, à son domicile, en 1982. Daniel Rebour avait plus de 80 ans à l'époque, il venait de prendre sa retraite et dessinait encore un peu pour des magazines de cyclotourisme. J'y vois d'ailleurs un des liens historiques entre le cyclotourisme (que Daniel Rebour adorait et pratiquait intensivement en tandem avec son épouse) et la moto sportive, liens un peu oubliés aujourd'hui. On pourrait citer aussi Paul Richardson pour illustrer ce lien. Daniel Rebour a fait une grande partie de sa carrière au magazine 'Le Cycle'.

Une rencontre sympathique avec ce témoin et acteur d'une époque révolue. Daniel Rebour est décédé en 1987. Baryte et cyanure, il faut croire que ça conserve ! Soyons honnêtes, la pratique intensive du cyclotourisme et une grande hygiène de vie y ont sûrement contribué aussi. Daniel Rebour avait le souci de transmettre et m'avait appris un tas de petites astuces de dessin qui m'ont bien servi ultérieurement.

<https://www.renehersecycles.com/daniel-rebour/>

PS : j'ai tracé la chaîne graphique « traditionnelle » à grands traits et décrit son évolution avec beaucoup de simplification : les professionnels corrigeront en détail, s'ils le souhaitent.



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.).



Traduction : ne te désole pas chérie, ça arrive à tout le monde d'avoir une fuite d'huile... »

Enfin un magazine à la hauteur !

Par M. Marcel Québire

Notre correspondant de Dunkerque nous adresse l'information suivante :

« Chers Amis Vincentistes de France,

Ce n'est pas sans un réel plaisir que je peux aujourd'hui vous recommander la lecture d'un magazine britannique consacré à la motocyclette et plus particulièrement à la motocyclette d'Outre-Manche.

En effet, tout comme moi, vous n'êtes pas sans remarquer que nos amis Anglais, s'ils ont de réelles capacités en ce qui concerne la réalisation d'engins roulants (d'aucun se rappelleront qu'une marque comme Vincent a failli faire trembler sur son piédestal l'indétrônable René Gillet de Montrouge), bref, disais-je, que nos amis Anglais ne sont néanmoins pas toujours de la plus grande objectivité quand il s'agit de leur production. (Quand, par exemple, auraient-ils avoué que l'embrayage des 1000 Vincent d'après-guerre est une flagrante copie des embrayages « Dimoby et Mobymatic » de nos fières productions de Pantin ?)

Eh bien, tout au contraire, dans ce magazine, nous trouverons des articles flagrants de vérité et de bon sens ; je cite quelques titres :

- Vous l'avez achetée, maintenant il faut apprendre à la réparer.
- Pourquoi les fuites d'huile sont-elles bénéfiques pour l'environnement ?
- Vos freins ne fonctionnent pas ? Découvrez les secrets de la méthode « pierre à feu » dans ce magazine.
- Qui ose prétendre que Joe Lucas est le prince de l'obscurité ? Pas nous !
- Ce qui est supérieur avec le pneu de 19 pouces ? (Et plus il est fin, meilleur il est).
- Deux carburateurs Amal ? Deux fois plus de plaisir !
- Injection de carburant ? Essayer le rejet de carburant !

Et, surtout :

- Le chapitre spécial pour garder la ligne : Apprenez la technique spéciale pour pousser votre machine jusqu'à la maison !

Nul doute que tout réel amateur français de belle mécanique anglaise se doit de se procurer ce magazine auquel, je dois l'avouer, je n'ai trouvé qu'un défaut : il est rédigé en Anglais. »



Le Loup-Garreau remercie monsieur Québire pour sa participation toujours imprévue, toujours étonnante, toujours passionnante. En effet, outre leur originalité les curieuses fouilles de monsieur Québire sont d'une pertinence qui devrait faire école !

Team LAUR-FERRIEU, des nouvelles...

Chers éditeurs,

Enfin quelques nouvelles du Team Laur-Ferrieu et de leur side à moteur Vincent Godet. Le début d'année 2021 aura été difficile mais tous les espoirs sont permis pour une plus belle fin de saison... Ils sont enfin de retour sur les pistes, sachons les encourager. Ils étaient présents à Croix-en-Ternois du 17 au 19 septembre, nous aurons des nouvelles dans un prochain numéro du LGE.

Didier Camp laisse la parole à l'équipe Laur-Ferrieu :

« SUNDAY RIDE CLASSIC 2021, CIRCUIT DU CASTELLET 21, 22 et 23 MAI 2021.

Cette course était pour nous un « *come-back* » après plusieurs mois d'arrêt à la suite des problèmes mécaniques évoqués dans le précédent compte rendu.

Nous étions prêts pour une reprise en douceur, les essais libres et chronométrés ont confirmé les qualités du châssis, mises en évidence lors des journées d'entraînements du mois de mars au circuit de VAL DE VIENNE. Nous serons crédités du septième temps au cumul des deux essais chronos.

Pour les deux courses je vais aller droit au but, ça ne s'est pas bien passé du tout :

Première course : arrêt avant de boucler le premier tour, cliquetis inquiétants dans la ligne droite de SIGNES. Après les vérifications d'usages avec les moyens à notre disposition, nous avons essayé de localiser les causes possibles de cliquetis. La décision fût de reprendre le départ car rien d'anormal n'a été constaté en statique. Au moindre bruit anormal nous rentrerons au paddock.

Deuxième course : après un départ moyen, nous sommes remontés à la cinquième place dans la roue du quatrième. Mais au sixième tour dans SIGNES une chaleur anormale m'a incité à ralentir et à m'écarter. Le temps de regarder le moteur j'ai eu le réflexe de prendre l'embrayage avant le blocage de la roue, le moteur a serré. Nous remercions les commissaires de courses pour leur soutien et leur réconfort.

Cette mésaventure est difficile à digérer car nous venions juste de remonter le moteur après une révision complète du vilebrequin, des nouveaux pistons et un cylindre retraité.

Les établissements GODET se sont rapidement mobilisés pour qu'on puisse amener le side-car et ouvrir le moteur. Le constat est sans appel pour eux, le haut moteur est fichu. Quel gâchis. D'après leur analyse, une mauvaise étanchéité entre cylindre/culasse serait à l'origine du cliquetis et par conséquent responsable du gros serrage. La démonstration est sans appel, les traces sur les plans joints parlent d'elles-mêmes. La faute nous incombe puisque nous n'avons jamais contrôlé les jeux intercalaires des deux cylindres/culasses.

Maintenant que nous savons, ça paraît simple, mais quand on ne sait pas, on ne peut pas l'inventer. Nous prendrons plusieurs jours pour réfléchir à l'avenir. Cette négligence coûte cher, c'est un fait, mais si on ne fait rien on aura entre les mains que des «bouts de ferrailles».

Tout ça pour ça?

Non, on ne veut pas en rester là et nous prenons la décision de réparer. Mais à partir de maintenant c'est l'équipe GODET MOTORCYCLES qui fera les réparations et les maintenances du moteur.

Pour le châssis, nous avons validés une proposition de Julien (il fabrique les cadres EGLI VINCENT) de modifier la fixation du haut moteur sur le châssis qui facilitera la dilatation. De notre côté nous allons nous occuper du carénage pour améliorer le refroidissement.

Des nouveaux cylindres et culasses ont été commandés et usinés en Angleterre chez un fournisseur bien connu dans le milieu du *grass track*, *Godden Engineering*.

Aujourd'hui les pièces ont été livrées et les cylindres sont en attente d'être traités. Donc avec les congés d'été ce ne sera pas avant la fin août.

Rendez-vous à la rentrée et d'ici là passez de bonnes vacances d'été.

Hervé et Marie-Laure / Team Laur-Ferrieu »



Et Didier ajoute :

Le 2 Septembre 2021, Hervé me fait savoir :

« Nous sommes chez GODET, le moteur a été remonté.

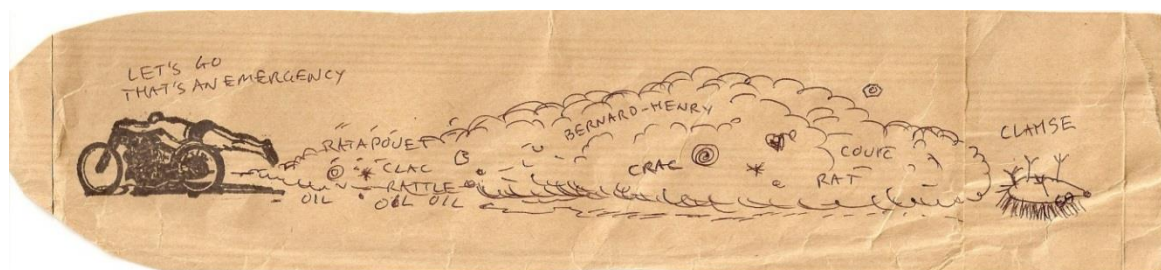
La mise en route du side-car s'est bien passée, ainsi que les réglages.

L'équipe GODET a fait du bon boulot.

La prochaine étape, c'est rouler et valider à Croix en Ternois le 17-19 Septembre. »

Plus d'infos sur : <http://teamlaurferrieu.com/>

Mamy Green



Les sœurs Van Buren : des pionnières du V twin !

D'après un texte de Justin Housman (trad. J. Pirot)

Été 1916. Les États-Unis d'Amérique sont sur le point d'entrer en guerre.

Deux sœurs New-Yorkaise, Augusta (24 ans) et Adeline (22 ans) Van Buren, nées dans une famille très aisée de la haute Société n'en avaient pas moins un sérieux penchant pour l'aventure. Elles avaient appris à piloter des avions, étaient capables de s'expliquer dans un ring de boxe, pratiquaient la course à cheval et surtout, pilotaient des motocyclettes. C'est ainsi qu'elles décidèrent que, bien que l'armée ne voulait pas de femmes sur les lignes de combat, elles pourraient faire d'excellentes estafettes, transmettant les informations entre les différents postes de commandement et le front avec la rapidité de leurs motocyclettes. Évidemment, une telle fonction comportait de grands risques car elles seraient des cibles convoitées par l'ennemi, mais les deux sœurs avaient la plus grande confiance dans leurs savoir-faire dans la conduite des motocyclettes, mais il fallait d'abord convaincre l'armée que des femmes pouvaient remplir ce rôle efficacement.



C'est pourquoi, en toute autonomie (navigation, approvisionnement y compris pour trouver de l'essence, défense contre les bandits qui continuent à attaquer les voitures de voyageurs dans les coins les plus perdus des grandes routes...), elles décidèrent de traverser les États-Unis de New-York à San Francisco pour prouver que des femmes pouvaient se débrouiller aussi bien que des hommes dans le rôle d'estafettes. Il faut préciser que, seulement dix ans avant, le magazine *Motorcycle Illustrated* titrait : « Il y a une femme qui pratique la motocyclette à Détroit. »... autant dire que les femmes à moto étaient la rareté.

Le réseau routier était encore en train de se constituer et, décidant de suivre la nouvellement nommée « *Lincoln Highway* » de Manhattan aux abords du *Golden Gate*, elles se trouvent confrontées pour la plus grande partie du trajet à des pistes de terre.

Et, le 4 juillet 1916, nos deux sœurs chevauchèrent deux machines « haut de gamme », courtoisement fournies par la maison *Indian* : chacune eut sa 1000 cc *Powerplus* (valeur 275 dollars !), capable d'une vitesse de pointe de 100 km/h, avec un cadre permettant un

meilleur débattement de suspension et un éclairage à acétylène, ce qui signifie qu'elles pouvaient aussi rouler de nuit dans les territoires les plus perdus de l'ouest.



L'équipement était constitué de casquettes de cuir, de solides lunettes, vestes et bretelles en cuir et bottes de veau, elles se lancèrent ainsi trois jours après que débuta en France la terrible bataille de la Somme.

Il n'y avait pas de carte routière du Mississippi. Leur grand neveu, Robert Van Buren, rapporta au sujet de ce voyage que les routes n'étaient que des passages pour le bétail, des pistes poussiéreuses des chemins pour les charrettes...

À cette époque, dans beaucoup de villes et particulièrement dans l'Amérique rurale, porter un pantalon était pour une femme une violation de l'ordre social. Nos aventurières n'avaient pas encore quitté l'Illinois que la police leur tomba dessus pour leur mise scandaleuse et le port de vêtements d'hommes. La blague se répéta plusieurs fois, notamment dans chaque ville qui n'avait jamais vu de femmes seules à motocyclettes, vêtues comme des hommes mais ce n'est pas ça qui allait les arrêter.



Elles décidèrent également de faire un détour par les *Rocky Mountains* et gravir le sommet de *Pikes Peak* à 4300 mètres... ce qui n'avait encore été fait par aucun véhicule motorisé.

Elles eurent également l'occasion de devoir abandonner leurs machines complètement coincées dans la boue à la suite de pluies torrentielles (elles furent fort heureusement dépannées par des locaux), elles perdirent leur chemin et se perdirent elles-mêmes dans le désert près de *Salt Lake City*, où elles faillirent rester, mais arrivèrent enfin à San Francisco le 2 septembre. Elles avaient parcouru 8850 kilomètres, ce qui leur avait pris le double du temps prévu, dans de terribles conditions. Avec encore un peu d'essence, elles décidèrent de poursuivre leur chemin jusqu'à Tijuana, Mexico.

Les médias furent plus à la hauteur pour vanter les mérites des machines que ceux des deux sœurs, que certains journaux accusèrent de seulement vouloir se pavaner dans leur tenue mais le pire fut que l'armée rejeta leur projet d'estafettes... 3 ans avant qu'elles n'acquissent le droit de vote, les américaines étaient confrontés à une société qui ne supportait pas de les voir sortir des rôles « qu'on » leur avait attribués.

Elles ont continué à mener leur vie épanouissante. Augusta a été pilote et membre des *Ninety-Nines* d'Amelia Earhart, un groupe voué à l'essor des femmes pilotes. Adeline a obtenu un diplôme en droit et est devenue avocate, à une époque où à peine quelques femmes sont allées à l'université et, encore moins, ont pratiqué le droit.



Toutefois, elles ont laissé leur marque dans le monde de la moto et de l'aventure. En 2002, les sœurs ont été élues au « Temple de la renommée de la moto de l'AMA ». Aujourd'hui, des femmes et des hommes se rendent sur des manèges commémoratifs à travers le pays en leur honneur. Et un apophtegme qu'Augusta a un jour livré à un journaliste au sujet de leur voyage, est souvent imprimé sur des t-shirts et des autocollants de pare-chocs : « La femme peut, si elle veut. »

Béquilles Dave Hills



MPH de juillet : Suite à la disparition de Dave Hills (voir LGE n°17), le VOC informe que ses excellentes béquilles centrales seront reprises en fabrication par le *VOC spares Co Ltd* 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 LGE 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)


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 et amis, au Clairon.

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 d'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 en itinérance, si certains sont intéressés : 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 et la durée seront optimisés, en fonction du nombre d'intéressé(e)s et des réponses de chacun.

À bientôt, Didier & Mary.

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

FEVRIER 2021 : Lyon

NOUVEAU
L'Assemblée Générale et le dîner annuel du VOCF devront se dérouler à Lyon, le week-end du Salon du Deux Roues. Guettez les informations à venir !

JUILLET 2021 (15, 16 ET 17) : 46^{ème} Rallye de la Section de France du VOC.

NOUVEAU
Plus d'informations à venir mais d'ores et déjà, notez qu'il se déroulera dans le Nord de la France.

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, papier, 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 :
jchro@club-internet.fr



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

1500 km parcourus.
Dossier complet.
Numéros de série concordants ('*matching numbers*').
Porte-bagage d'origine et sacoches fournis (jamais montés).



- **PHILIPPE GUIJARRO vend :** Silencieux inox, spécial side-car, fabrication godet, neuf. Longueur 960 diamètre extérieur 10.5 cm pour tube 48 mm. Prix : 400 €.



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

- **JOHN GYPSY VEND :**

Des tirants de culasses en 2 parties copiés sur ceux de Tom Sommerton (voir MPH Norvin section) qui permettent de démonter les culasses sans déposer le moteur quand celui-ci est monté dans un cadre Norton.

Vendus par lots de 8 au prix de 118 Livres Sterling + frais de port :
gypsyjohnnewson@yahoo.co.uk



- **JEAN PIROT CEDE :**

Un réservoir d'essence série C
(grande échancrure pour le carburateur avant).
Chromé. Neuf. L'écartement entre les pattes
avant est trop grand (11,3 cm au lieu de
9,4 cm)








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



- **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 et vente de nouveaux équipements de haute qualité, fabriqués par eux-mêmes, sur eBay :
https://www.ebay.fr/sch/godet.motorcycles/m.html?_nkw=&_armrs=1&_ipg=&_from
-  **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 :

Catherine Remillieux-Rast , Didier Camp, James Gaillard, Paul Hamon, Dominique Malcor,
Jean Pirot, Dany Vincent.

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