LE LOUP-GARREAU

22

Électronique

Comment ne pas tomber sous le charme du 45ème rallye Vincent ?

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.

Novembre 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 :

Le mot du Président	**3**
Mon premier Rallye Vincent... en France	**4**
Assemblée Générale Esstraordinaire	**8**
Lord Dominique et Lady Brigitte	**13**
Un plagiat par anticipation	**15**
Histoire de la réfection du *«pan» clock* épisode 3	**16**
Calage des roulements de roues et de bras oscillant	**20**
Des nouvelles de l'équipe Laur – Ferrieu	**23**
Formulaire d'adhésion 2022	**25**
Manifestations à venir	**26**
Petites Annonces	**27**
Bonnes adresses	**29**

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

La saison moto se termine doucement avec l'arrivée de l'hiver.

Mais quelle saison pour le club !

- La Châtre tout d'abord
- La Bourgogne à Vincent
- Le rallye à Bourbon-l'Archambault
- La découverte de la région de Belfort en excellente compagnie
- La France à moto ancienne
- La rencontre dans les Pyrénées
- Le rallye VOCF/VCF (en même temps que la FMA, hélas !)

De quoi dérouiller les mécaniques !

Sans parler de "l'habituel" pour Rachel et moi, toujours parcouru à Vincent, d'ailleurs on n'a pas de motos récentes…

L'esprit du VOCF est de permettre à chacun de pouvoir utiliser sa moto, par l'organisation de manifestations, de créer du lien entre membres mais aussi de permettre à chacun d'entretenir sa machine.

À propos de mécanique :

Il devient de plus en plus difficile de trouver des spécialistes où faire entretenir une moto ancienne, qui plus est, une Vincent.

C'est dans cet esprit que le LGE publie des articles plutôt détaillés sur tout ce qu'on peut faire soi-même pour entretenir sa Vincent.

Ces articles sont compilés et repris sur le site, avec un accès limité aux membres.

Un article ne peut pas permettre de tout faire, mais l'entretien courant est souvent simple à très simple, et avec un peu d'explications tout un chacun est à même de le réaliser.

La grosse panne est plutôt rare, nos machines sont d'ailleurs bien moins sollicitées que par le passé, "grâce" aux réglementations actuelles, ou aussi…à l'âge des utilisateurs.

Donc en cas de grosse casse, ce ne sont pas nos guides qui pourront vous aider, mais là, il reste quelques spécialistes pour refaire un vilebrequin (par ex.) comme les Godet, Conway ou Maughan…

Ce mois-ci, nous verrons comment régler le jeu des roulements de roues.

Et nous referons un tour au rallye 2021.

Bonne lecture !

Dany

Le Loup-Garreau rend, dans ce numéro, un discret hommage à Robert Watson, éditeur de MPH après John Webber et avant Graham Smith : Saurez-vous le découvrir ? Réponse dans le numéro 23 !

Mon premier Rallye Vincent... en France

Par Thomas Herrmann

J'ai fait un rêve : prendre ma Rapide, ma tente, mon matériel de camping, mon sac de couchage et partir pour Bourbon-L'Archambault où aura lieu le prochain rallye en France.

Et pour les bagages ? Les *Craven*, ça va être long et il y a sur eBay un porte-bagage *Krauser* avec ses vielles sacoches *Krauser* tout ça pour 50 € : vendu ! Ah ! Les fixations coûtent plus cher ! Tant pis, c'est fait... Le trajet pour Bourbon représente environ 750 km, je ferai donc le trajet en deux étapes, la première étant le camping du Domaine de Messires.
J'ai acheté une tente monoplace trois jours avant ; elle est très légère et idéale pour les randonneurs et les motocyclistes. Comme un routard chevronné je me suis dit qu'un « essai à vide » pourra m'être profitable. Pas de mâts dans le petit paquet léger. La fiche d'instruction m'apprend que les marcheurs pourront aisément utiliser leurs bâtons de marche (les bâtons de ski sans ski) comme mâts. Hum ! Des bâtons de marche sur ma Rapide, non ! Il faut faire des mâts en fibre de verre et le temps presse.

Je suis parti un mercredi sous un ciel idéal. Au bout de 100 km, le retro de droite s'est fait la paire et les fixations de bagages, pas vraiment testées, ont commencé à trembloter.

Je franchis la frontière à Wissembourg et le temps changea, malheureusement pas comme il m'eut été agréable : le camping était encore à 150 km, j'étais au milieu des Vosges, la pluie tombait directement de mon casque dans mes bottes, mon champ de vision était d'à peine 50 mètres, il faisait froid, j'étais seul et la Rapide se mettait à cafouiller par moments. « Thomas, c'est ça le rêve que tu te narrais ? » J'avais comme un petit problème d'humidité ! Bref, je rejoignis le camping complètement trempé, gelé et dans l'incapacité totale de dresser ma nouvelle tente bien sèche avec ses mâts en fibre de verre. Mon salut se présenta sous la forme d'un mobil-home avec radiateur électrique et douche chaude : les chaussures et les gants sur le radiateur et les bottes en dessous.

La Rapide allait rester dehors dans la nuit humide et je regardais par la fenêtre de mon mobil-home chaud et confortable.... ce n'était pas juste !

Le matin suivant avait chassé la pluie et j'étais prêt à partir. À peine un mile d'effectué et tout s'arrêta. La Rapide ne voulait plus redémarrer. M... !
Explication : le réservoir et les carbus étaient plein d'eau et il allait me falloir un jour entier, d'abord pour comprendre ce qui se passait, ensuite pour tout nettoyer et remettre de l'essence. Mon sauveur : Vincent Speet. Je l'appelai alors qu'il était sur le chemin du rallye avec sa camionnette et il me dit : « Ne te bile pas, je vais te récupérer. » Il me rejoignit au camping et après un bon dîner, passa la nuit dans mon confortable mobil-home et le lendemain nous partîmes ensemble pour le rallye en France. Maintenant mes vacances commençaient et je me sentais comme un Dieu en France.

La première nuit, nous avons eu un bon dîner au restaurant « tout en T » pour la soirée de bienvenue. Les magnifiques couteaux Vincent trouvèrent leurs propriétaires, la bière, le vin, la nourriture et la rigolade, rien ne manquait. À la nuit j'ai fait un petit bout de marche vers ma nouvelle tente monoplace. J'étais un peu nerveux ne sachant pas trop comment cette première nuit allait se passer. Les dimensions intérieures sont de 2 m x 0,9 m, ça passe. La hauteur est de 1,20 m au milieu. Je me suis étendu droit dans la tente pour me changer. J'ai redressé mon buste pour retirer ma chemise quand une violente crampe m'a pris à l'estomac. Ouille ! Les deux mètres n'étaient pas de trop pour m'étirer jusqu'à que la douleur s'évanouisse. Après, la nuit fut bonne.
Le lendemain, Gill et Ernie vinrent et m'aidèrent à régler mes carburateurs. Le circuit de ralenti sur un carbu est à peu près bouché et la vis d'air de mon *Concentric* presque vissée à fond. Si j'ouvre, la Rapide répond bien mais la transition depuis le ralenti vers une ouverture de marche laisse à désirer. Bon, il va falloir que je m'en occupe assez vite.

La balade sur nos chères machines nous emmena vers un garage qui restaure des voitures anciennes très coûteuses. Du travail d'art.
Au retour nous avons eu un adorable pique-nique dans une vieille forêt, le lieu idéal pour s'arrêter. Le dîner était parfait dans un restaurant typiquement français. Deuxième nuit dans ma tente monoplace...

Dimanche, nous avons retrouvé Dominique à son domicile pour le déjeuner. Mon Dieu ! C'était incroyable... Comme le Paradis en France : vin, sangria, salami, fromage, saucisses, cochon grillé, ratatouille,

couscous, salade, fruits, café, gâteaux... et que sais-je encore ? Trop ! En Allemagne, nous nous installons dans une tente à bière, une bière, une saucisse et voilà. Mais le moment était venu de dire au-revoir à tous... quelle sympathique bande.
La nuit venue, j'ai retrouvé Gill, Annette, Vincent et Ernie pour un dernier (?) verre... une nuit folle et passionnante.

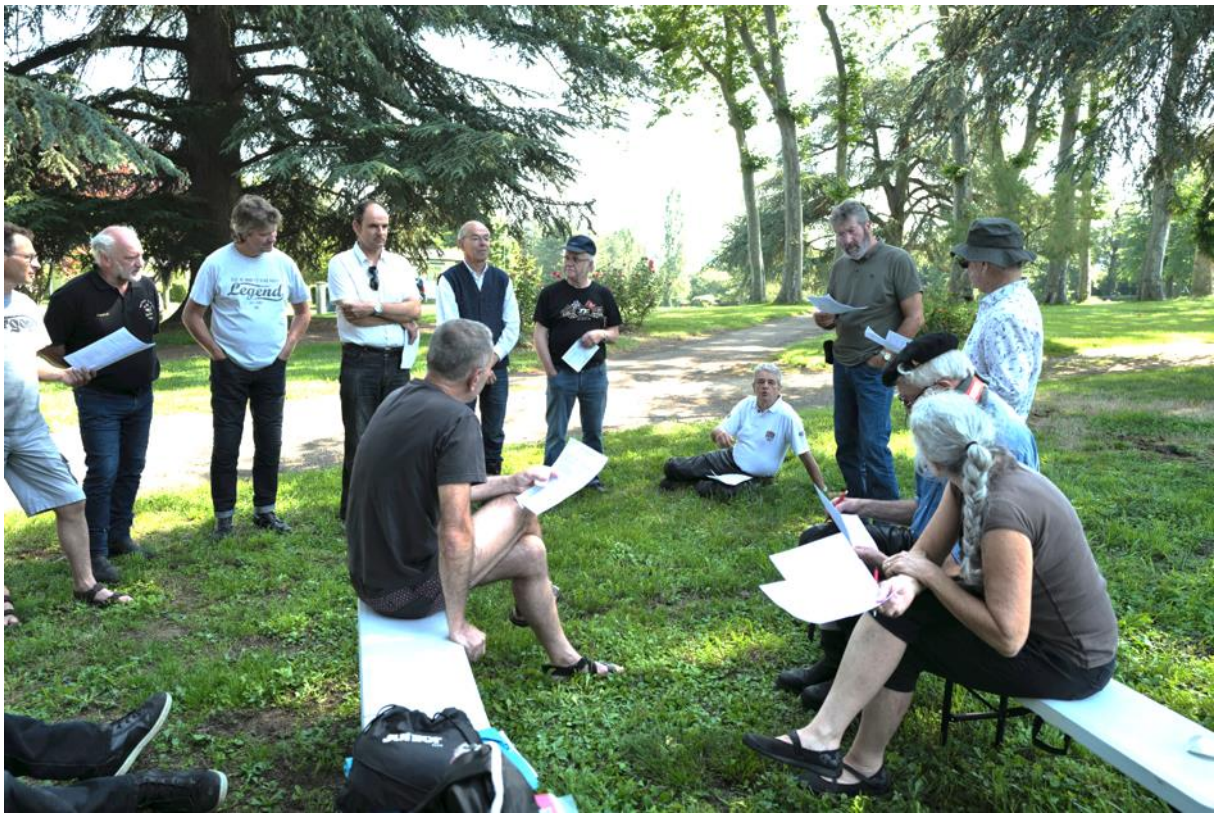
Troisième nuit dans ma monoplace. Je commence à m'habituer ***(ndlr** : peut-être les derniers verres ont-ils aidé ?).*

Au matin, j'ai repris la route pour l'Allemagne avec une étape à Rugney. Le navigateur *Calimoto* est idéal. Pas d'autoroute, pas d'encombrements, un trajet parfait à motocyclette. Un bon restaurant genre « plat du jour » au bord de la route. J'aime tellement la cuisine française quand elle est digne de ce nom. Le soleil brille, j'enroule les virolos avec au moins un bon carburateur... c'est ainsi. Il faudra que je revienne, ce ne sera pas mon dernier rallye Vincent et la Rapide est 'La machine' pour rouler.

Au fait, quelqu'un serait-il intéressé par une tente monoplace ?

Assemblée Générale Esstraordinaire

Dimanche 18 août 2021, la section de France du Vincent Owners' Club, appelée aussi 'Vincent Owners Club - section de France', se réunissait en Assemblée Générale Extraordinaire pour toiletter, simplifier et actualiser ses statuts.



Ce dimanche matin 18 juillet 2021, notre bien-aimé Président a pu constater que l'intérêt des membres du VOCF pour ses rencontres institutionnelles allait croissant.
L'objectif de cette rencontre était de mettre les statuts du club en conformité avec son fonctionnement. Des propositions avaient été apportées par le Bureau, des remarques fort pertinentes de certains membres ont donné suite à quelques amendements ou améliorations de formulations.
Cette assemblée s'est déroulée dans un climat tellement consensuel que toutes les propositions ont été votées à l'unanimité, à l'exception toutefois de l'article 22 qui a vu s'élever une voix contre.

VINCENT-HRD OWNERS' CLUB SECTION FRANCE
STATUTS

Créée et animée par Patrick Godet, la Section France du Vincent Owners' Club International était une association informelle et amicale sans statuts ni existence officielle. Michel Goin, quand il prit la tête de cette organisation, décida de lui donner une existence officielle et donc de l'inscrire dans le cadre de la loi de 1901 (association déclarée le 27/12/97 sous le numéro 02294970323).

ARTICLE 1 (constitution-dénomination)

Il est fondé entre les adhérents aux présents statuts une association dénommée VINCENT-HRD OWNERS' CLUB SECTION FRANCE.

ARTICLE 2 (membres fondateurs)

Les membres fondateurs de cette association sont messieurs : Michel Goin, Paul Hamon, Dominique Le Bris, Jean Pirot.
Le titre de membre fondateur ne confère aucun droit.

ARTICLE 3 (objet)

La présente association a pour objet notamment :

(1) Toutes activités dans l'intérêt du cyclomotorisme et du motocyclisme en général et en particulier des marques HRD, VINCENT-HRD et VINCENT.
(2) La perpétuité des marques HRD, VINCENT-HRD et VINCENT en encourageant et aidant l'utilisation de ces motocyclettes.
(3) L'encouragement et l'aide à l'utilisation des tondeuses à gazon, des "scooters-marins", des avions-cibles, et, en règle générale, tout engin ou machine dans lequel est utilisé un organe des marques précitées.

ARTICLE 4 (durée)

La durée de l'Association est indéterminée.

ARTICLE 5 (siège social)

Le siège social de l'Association est fixé au domicile du Président. Il peut être fixé ailleurs en France sur décision du Bureau de l'Association.

ARTICLE 6 (membres)

Ne peuvent devenir membres de l'Association que les personnes physiques et morales adhérentes du VINCENT HRD OWNERS' CLUB, agréées par le Bureau, qui s'engagent à mettre en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leur activité dans le but décrit Article 3 des Statuts :

a) Tout propriétaire de motocyclette de marque HRD, VINCENT-HRD, VINCENT.
b) Tout propriétaire de tondeuse à gazon, de "scooters-marin", d'avion-cible, de tout véhicule, engin ou machine utilisant un organe des marques HRD, VINCENT-HRD, VINCENT.
c) Tout ancien propriétaire de motocyclette de marque HRD, VINCENT-HRD, VINCENT et tout ancien propriétaire de véhicule propulsé par un moteur de marque HRD, VINCENT-HRD, VINCENT.
d) Tout propriétaire ou gérant d'une société engagée dans la fabrication ou la distribution de pièces de motocyclette de marque HRD, VINCENT-HRD, VINCENT.
e) Toute personne qui, de l'avis du Bureau de l'Association, a rendu ou rend service à l'Association, et qui mérite d'être admis comme membre.
f) Toute personne intéressée dans les objectifs de l'Association résultants de l'Article 3 des Statuts.
g) Le nom de tout nouveau membre sera publié dans la revue de l'Association sauf demande de l'intéressé lors de l'inscription.

ARTICLE 7

L'Association pourra décerner des récompenses honorifiques diverses et variées en fonction des circonstances (rallye…), à l'initiative des membres présents lors d'un rassemblement, par exemple, et après approbation du Bureau.

ARTICLE 8 (perte de qualité de membre).

La qualité de membre se perd :

(a) Par démission adressée au Président de l'Association.
(b) Pour une personne physique, par décès ou pour déchéance de ses droits civiques.
(c) Par la radiation prononcée par le Bureau de l'Association, pour manquement grave, l'intéressé ayant été invité à se présenter devant ce Bureau pour fournir des explications.
(d) Par perte des qualités spécifiques requises à l'Article 6 des Statuts.

ARTICLE 9 (ressources)

Les ressources de l'Association sont toutes celles qui ne sont pas interdites par les lois et les règlements en vigueur.
Il est décidé de percevoir une cotisation, son montant est proposé par le Bureau de l'Association. Cette proposition est votée en AG pour l'exercice à venir. Elle est due au 1er janvier. Une réduction définie par le Bureau sera éventuellement accordée pour toute cotisation réglée avant cette date.
Une première cotisation prise à partir du 1er septembre sera valable pour l'année suivante.
Tout membre peut être soumis à cotisation réduite selon la décision du Bureau de l'Association.

ARTICLE 10 (trésorerie)

a) Les comptes auront pour intitulé : VINCENT-HRD OWNERS' CLUB SECTION FRANCE.
b) Le trésorier, responsable de la tenue de la comptabilité, devra présenter à chaque Assemblée Générale annuelle les comptes de l'année écoulée (1er janvier au 31 décembre). Il devra pouvoir justifier chaque écriture.
c) Un vérificateur aux comptes pourra être nommé par les présents lors de l'Assemblée Générale annuelle ; le vote d'accréditation se fera à la majorité des votants.
d) Les comptes seront à la disposition de tout membre sur simple demande écrite. Les coûts de photocopies, frais postaux éventuels, enveloppes seront, dans ce cas, à la charge du demandeur.

ARTICLE 11 (rallye et dîner annuel)

Les rallyes et dîners annuels seront tenus chaque année, mais pas obligatoirement aux mêmes dates.

ARTICLE 12 (Assemblée Générale annuelle, composition et pouvoirs)

L'Assemblée Générale annuelle se compose de tous les membres de l'Association à jour de leur cotisation à la date de la convocation de ladite Assemblée et conformément au paragraphe (b) de l'Article 14. Elle est seule compétente pour :

- nommer, renouveler et révoquer le Bureau,
- prononcer la dissolution de l'Association,
- contrôler la gestion du Bureau,
- approuver les comptes présentés par le trésorier.

ARTICLE 13 (fonctionnement de l'Assemblée Générale annuelle)

La date et le lieu de l'Assemblée Générale annuelle seront fixés par le Président de l'Association. Il peut la discuter avec le Secrétaire Général et le Trésorier de l'Association. Si possible, ils peuvent en discuter les modalités avec le Bureau. Cette Assemblée Générale

annuelle peut être réunie également sur convocation soit des 50 % des membres du Bureau, soit des 2/3 des membres de l'Association.

a) Un compte rendu de cette Assemblée Générale devra être publié.
b) Seuls les membres sont habilités à voter lors de l'Assemblée Générale annuelle.
c) Un quorum de 8 membres s'impose.
d) L'Assemblée Générale annuelle se tiendra en fin d'année et au plus tard dans le trimestre suivant l'année écoulée.
e) Le rapport moral et le rapport financier seront présentés le jour de l'Assemblée Générale annuelle.
f) L'Assemblée Générale annuelle délibère à la majorité simple des membres votants présents ou représentés.
g) En envoyant un pouvoir en blanc, tout membre de l'Association émet un vote favorable à l'adoption des projets de résolution mis à l'ordre du jour par l'auteur de la convocation de l'Assemblée et un vote défavorable à l'adoption de tous les autres projets.
   Tout membre ne peut être porteur que d'un pouvoir.
h) Toute question devant être à l'ordre du jour doit être fournie au Secrétaire Général 6 semaines, au moins, avant la date de l'Assemblée Générale annuelle.
i) Les convocations à l'Assemblée Générale doivent être chez les membres 3 semaines, au moins, avant la date de l'Assemblée Générale annuelle.

ARTICLE 14 (modification des statuts)

La modification de ces Statuts ne peut se faire que lors d'une Assemblée Générale Extraordinaire ; elle devra être inscrite à l'ordre du jour et devra figurer sur les convocations à cette Assemblée Générale Extraordinaire. Cette modification ne peut être adoptée que si 2/3, ou plus, des votants présents ou représentés acceptent cette modification.

ARTICLE 15 (Assemblée Générale Extraordinaire)

a) Le Président de l'Association a tout pouvoir pour convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire.
b) Le Bureau peut convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire s'il obtient l'accord des 2/3 des membres de ce Bureau.
c) Les membres de l'Association peuvent convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire s'ils obtiennent l'accord des 2/3 des membres de l'Association.

ARTICLE 16 (Règlement Intérieur)

Un Règlement Intérieur peut être établi et librement modifié par le Bureau pour fixer les modalités d'exécution des présents Statuts, sans avoir à être approuvé par l'Assemblée Générale des membres de l'Association. Ce règlement intérieur doit être voté et accepté par les 2/3 des membres du Bureau. En cas de litige ultérieurement, il doit être revu. Ce Règlement Intérieur s'impose à tous les membres de l'Association.

ARTICLE 17 (Bureau)

L'Association est dirigée par un Bureau composé de 6 à 10 membres, élus par l'Assemblée Générale annuelle parmi les membres de l'Association remplissant les conditions suivantes : être majeur, ne pas être privé de ses droits civiques, ne pas être placé sous sauvegarde de justice ou mise en tutelle ou en curatelle.

ARTICLE 18 (renouvellement des membres du Bureau)

Le Bureau est renouvelé par tiers tous les ans par l'Assemblée Générale annuelle des membres de l'Association. Les membres sortants sont rééligibles. Pour les deux premiers renouvellements, le tiers des membres sortants sera tiré au sort.
En cas de vacance, le Bureau pourvoit provisoirement au remplacement de ses membres. Il est procédé à leur remplacement définitif par l'Assemblée Générale suivante. Les pouvoirs des

membres ainsi élus prennent fin à l'époque où devait expirer le mandat des membres remplacés.
En cas de vacance de la totalité des postes du Bureau, une Assemblée Générale Extraordinaire est convoquée par un membre de l'Association avec pour seul ordre du jour, soit l'élection de nouveaux membres du Bureau, soit la dissolution de l'Association.

ARTICLE 19 (pouvoirs du Bureau)

Le Bureau est investi des pouvoirs les plus étendus pour prendre toutes les décisions qui ne sont pas réservées à l'Assemblée Générale des membres.
Il peut déléguer telle ou telle de ses attributions à l'un des membres de l'Association.
Il peut coopter un ou plusieurs membres dans le Bureau.
Il rend compte de sa gestion à l'Assemblée Générale annuelle des membres.

ARTICLE 20 (fonctionnement du Bureau)

Le Bureau se réunit au moins une fois par an, et chaque fois qu'il est convoqué par son Président, ou par la moitié de ses membres (du Bureau).
Il délibère à la majorité simple des membres présents ou représentés. En cas d'égalité du nombre de voix pour ou contre une décision, le Président peut imposer sa décision.

ARTICLE 21 (Président, pouvoirs du Président)

Le Bureau élit en son sein un président pour 3 ans.
Le Président est rééligible.
Le Président est doté du pouvoir de représenter l'Association dans tous les actes de la vie civile. Il a, notamment, qualité pour ester en justice au nom de l'Association.
Il peut, pour un acte précis, déléguer ce pouvoir à un autre membre du Bureau. En cas de représentation en justice, il ne peut être remplacé que par un mandataire agissant en vertu d'une procuration spéciale.

ARTICLE 22 (revue du club)

Elle s'intitule LE LOUP-GARREAU - soit en version papier soit en version électronique.
La version électronique pourra être adressée gratuitement à des non-membres avec l'accord du Président, du Secrétaire Général ou du Trésorier.

ARTICLE 23 (secrétaire général, trésorier, vice-président, autres membres du Bureau)

Le Bureau élit en son sein un Secrétaire Général, un Trésorier, un Vice-Président, chacun pour 3 ans. D'autres postes seront attribués en fonction des besoins et, annuellement, en fonction de l'événementiel. Ils sont rééligibles. Le Président définit pour chacun de ces postes la mission leur incombant. L'organisateur du rallye annuel est membre temporaire du Bureau pour l'année du rallye et l'année suivante.

ARTICLE 24 (vote)

Le vote par correspondance est du domaine du Règlement Intérieur.

ARTICLE 25 (dissolution de l'Association)

En cas de dissolution de l'Association, l'Assemblée Générale des membres :
- nomme un ou plusieurs liquidateurs,
- l'actif, s'il y a lieu, est dévolu à une ou plusieurs associations françaises ou étrangères, ayant une activité similaire et / ou une association caritative dont le ou les bénéficiaires sont désignés par cette même assemblée.

ARTICLE 26

Le Président est chargé de remplir les formalités de déclaration et de publicité requises par les lois et règlements en vigueur pour la présente Association.

Le 18 juillet 2021

Lord Dominique et Lady Brigitte

Par Dany

C'est lors du mémorable rallye de 2021 à Bourbon-l'Archambault organisé par Dominique et Brigitte que nous avons pu procéder à un rite exceptionnel.

Les faits :

- unique dans l'histoire du VOCF, un même couple se dévoue et organise deux ans de suite un non-rallye et un rallye. Bien malin d'ailleurs celui qui a pu voir une réelle différence entre les deux,
- et toujours aussi rare sinon unique dans les annales récentes, ce couple organise la deuxième partie chez lui dans leur magnifique propriété ceinte de forêts légendaires.

Pour nous régaler, Dominique est parti à la chasse au sanglier dans la forêt de Tronçais et c'est à mains nues que Dominique s'est battu contre le fauve (fort agressif), l'a terrassé avant que de le découper prestement.

Ce sanglier sera grillé au barbecue de main de maître grâce à l'aide de Georges.

De son côté, Brigitte a longuement cultivé son potager pour obtenir des légumes et des fruits à parfaite maturité pour l'évènement. Elle a entièrement préparé tout le repas en soignant particulièrement le côté bio et équilibré de son menu, le tout pour 50 personnes.

Pour ces faits, le Bureau du club a délibéré et proposé d'élever au rang de Lord et de Lady, ce charmant couple intrépide et besogneux.

Investi de son attribution et devant l'assistance médusée, le Président, coiffé de son plus beau heaume et armé d'un club de golf (l'épée de cérémonie a malencontreusement été égarée…) adoube Dominique Malcor qu'il conviendra de nommer dorénavant Lord Dominique.
S'ensuit l'adoubement de celle qu'il faut dorénavant nommer Lady Brigitte.

Les registres ont été immédiatement modifiés et dans le *who's who* figurant sur le site Internet du club cet enregistrement a été pris en compte.

De nombreuses personnes participent à cette cérémonie officielle et sont les témoins de cette élévation.

Une photo de l'assistance, comptant pour témoignage, a été prise à cette occasion rare

Enfin, l'instant a été immortalisé pour la pérennité par une photo officielle où Lord Dominique porte les attributs officiels de son rang.

(PS : Un membre de Bretagne nous signale que Lord Dominique compte transformer son Heaume en compteur de vitesse pour sa Shadow.

Un plagiat par anticipation

Par M. Québire, propos rapportés par le Loup-Garreau.

En ce début de mois d'octobre, le soir tombait déjà vite sur les docks de Dunkerque. Le ciel qui avait été changeant toute la journée laissait filtrer quelques rayons de soleil empourprant les nuages au-dessus de flots déjà presque noirâtres. La lumière avait été mise dans l'arrière-salle de ce café où je dégustais une excellente bière des Flandres, attablé avec monsieur Québire. Celui-ci venait de lisser sa moustache, geste courant que nous pourrions assimiler à celui d'un vieux chat rusé et qui, pour moi qui le connaissais, était le signe qu'il allait encore me livrer un de ses extraordinaires secrets. Monsieur Québire posa sa chope, tira une bouffée de sa pipe en écume et, regardant le nuage de fumée qui s'élevait, parfumé, vers le plafond de la salle, il me glissa en me regardant du coin de l'œil : « Vous êtes, je suppose, parfaitement au courant de l'anecdote liée à la création de la Vincent HRD Rapide dans la deuxième moitié des années 30 ? », « Certes », lui répondis-je. Et lui de poursuivre : « Comme de la création de la Comet d'après-guerre qui, comme nous le narra avec tant de talent monsieur Camp, fut envisagée dans une fulgurance d'un ingénieur de Stevenage qui froissa un calque de moteur de 1000 série B ? » « Oh oui ! m'écrié-je, vous me fîtes profiter de cet extraordinaire « *scoupe* » il y a quelque temps mais, où voulez-vous en venir ? » Monsieur Québire me regarda l'œil malicieux puis, ayant laissé s'échapper comme un rire silencieux, tira une nouvelle bouffée de son tabac hollandais et me dit : « Savez-vous qu'avant de déménager dans notre Nord si chaleureux, l'usine Motobécane était sise à Pantin ? Oui, bien sûr, mais ce que vous n'êtes certainement pas sans ignorer, c'est qu'un jeune ingénieur de Pantin, voulant fêter la Saint-Marcel avec des collègues (il se prénommait Marcel) arrosa copieusement la mémoire de son saint patron au Balto de Pantin, puis au Narval de Pantin et, quand il voulut, la soirée déjà avancée, prendre le chemin de son domicile, il crut ne pas reconnaitre sa fidèle Z2C dans la cour de l'usine. Celle-ci s'était comme « doublée » ! Il réussit néanmoins à remonter dessus, à passer entre les deux portails de l'usine, éviter deux agents qui étaient en train de le siffler ainsi que ses deux concierges sur le seuil de sa maison, retrouver ses deux lits ou les deux Morphée l'accueillirent dans leurs quatre bras pour un sommeil du juste. Le lendemain, après avoir avalé quelques cuillerées de bicarbonate, il reprit le chemin de son bureau où il se mit à travailler d'arrache-pied sur l'extraordinaire projet de ce qui allait être le prototype de la 350 Motobécane ! Et bien sûr, une fois de plus, les Anglais ont copié pour leur 1000 et leur Comet notre extraordinaire savoir-faire national... ». « Mais, osais-je lui suggérer, ces deux machines sont bien antérieures à la Motob... ». Monsieur Québire éteint mon propos d'un geste, ralluma sa pipe et, entre deux bouffées, posa un verdict lapidaire : « Et le plagiat par anticipation, vous n'y avez jamais songé ? ». Puis, regardant sa chope presque vide, il me souffla avec un clin d'œil complice : « Le niveau est bas, si nous reprenions une nouvelle tournée de cette délicieuse bière flamande ? ».

L'extraordinaire prototype qui inspira la firme Vincent H.R.D. (Photo John Silberman)

Histoire de la réfection du *«pan» clock* épisode 3

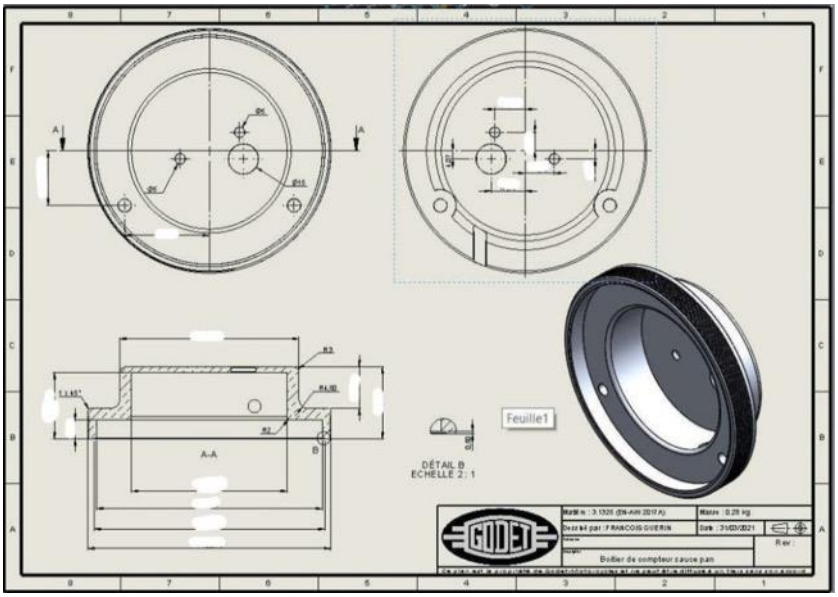
Par Dominique Malcor

Nous en étions restés à la décision de refabriquer ce compteur en « mode d'origine » grâce au croquis très précis de Ben Tomasetti… J'envoie donc ce croquis à Godet Motorcycles, et plus précisément à François Guérin.
François, que j'ai joint au téléphone, me trace les grandes lignes du processus qu'il compte adopter… Donc il pense faire un prototype à l'imprimante 3 D (que je verrai lorsque j'irai chercher Reine Mathilde). Il compte en fabriquer 4 (c'était la quantité initialement prévue).
Durant tout le processus il m'enverra des photos de l'avancée ce qui est une découverte pour moi et que j'ai trouvé très intéressant… Toutes les photos ont été prises par François.

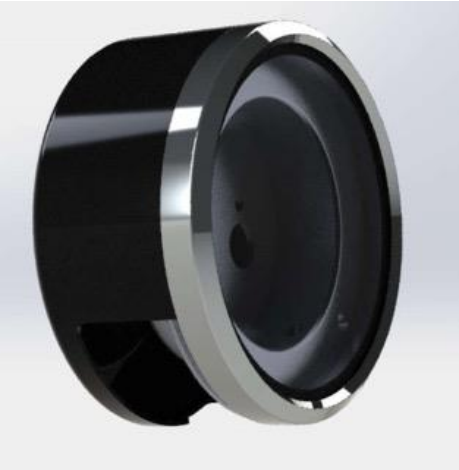
Voici :

1°) tout d'abord dessin d'un plan :

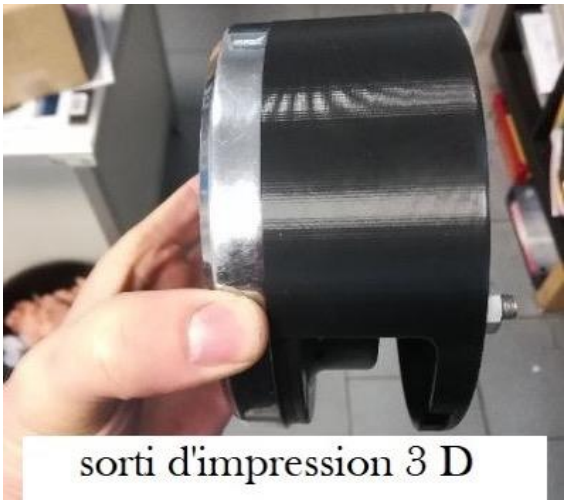
Ce plan a été fait grâce au croquis de Ben (Benito)… mais pour vérifier et parachever le dessin afin de le passer à l'imprimante 3 D, François a voulu faire ce plan précis pour obtenir deux carters de compteurs acceptant le cerclage et le mécanisme.



2°) Puis l'imprimante, « reçoit » le plan, ce qui donne ceci :

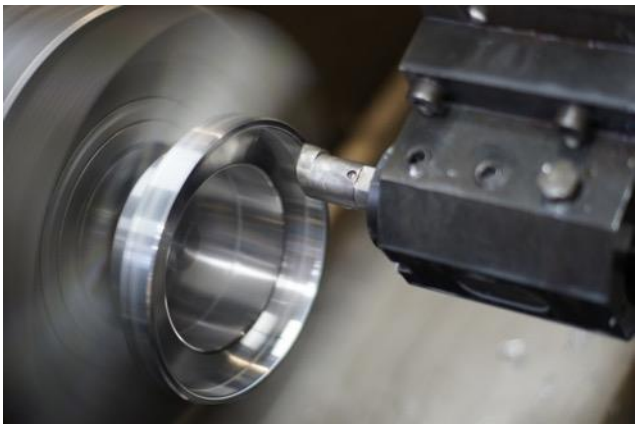


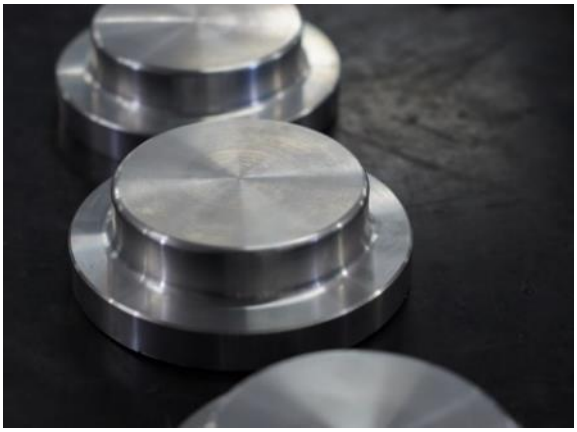
Puis cela : une épreuve en 3 D, née de l'imprimante (on remarquera que même le filetage du cerclage de vitre est présent et s'adapte à un cerclage « réel », il y aura un joint aussi.
Le but étant de placer les mécanismes, vérifier que les côtes sont justes pour que les carters acceptent de recevoir le mécanisme, ses fixations, les entretoises et aussi le passage des câbles.

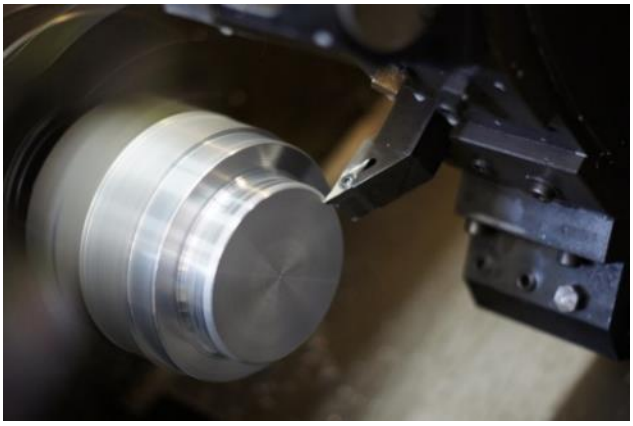


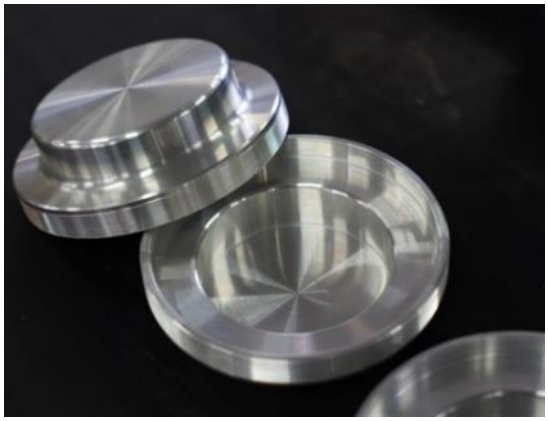
Après cela, nous avons eu une discussion sur les modifications à apporter au croquis de Ben, en validant, grâce aux photos prises sur l'original, l'hypothèse que le passage du câble d'entrainement avait été modifié.
Un message à Ben m'assurant que l'éclairage était présent sur son compteur, je transmets cette information à François qui m'assure essayer de le placer… ses propres mots me font savoir que tout se loge au « chausse-pied », la place y est très juste. Après cela nous avons eu une discussion sur les modifications à apporter au croquis de Ben, en validant, grâce aux photos prises sur l'original, l'hypothèse que le passage du câble d'entrainement avait été modifié.

3°) François passe à la réalisation du carter en aluminium en 3 pouces, issu des compteurs de Rapide mais ici de la Jaguar XK120 de cette époque (comme nous l'avions vu sur l'article des compteurs Smiths pour Vincent) mais avec une « auréole » propre à s'adapter à la future casserole de 5 pouces. François me fait savoir qu'il en usinera trois.





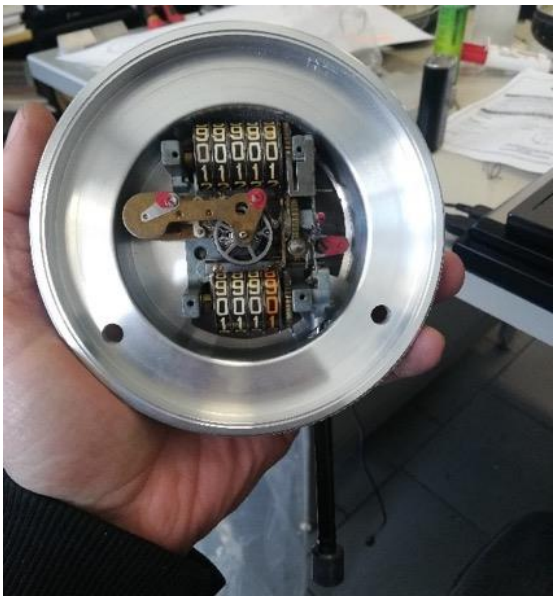


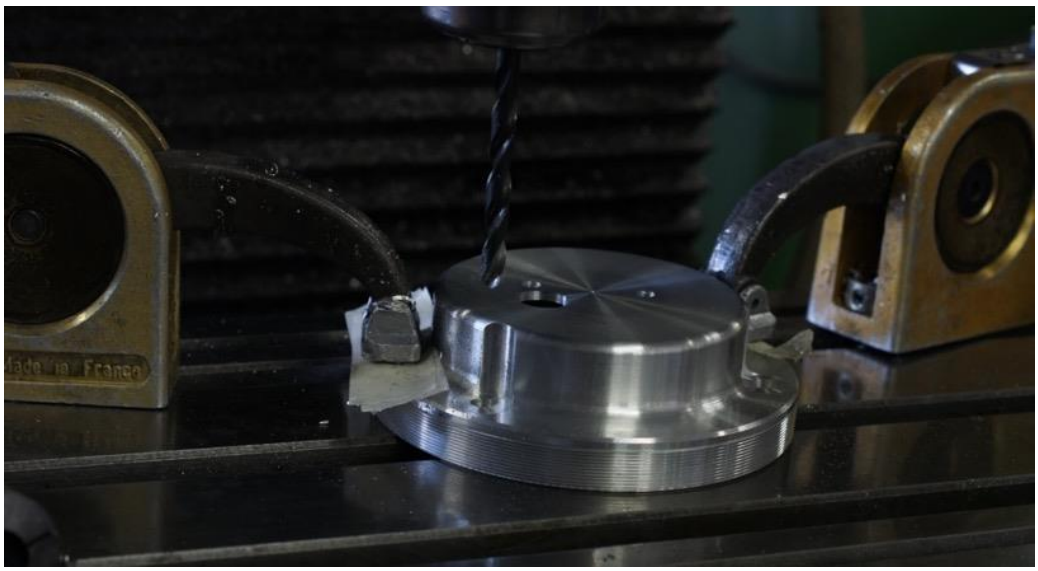


Les carters en aluminium sont faits dans la masse.

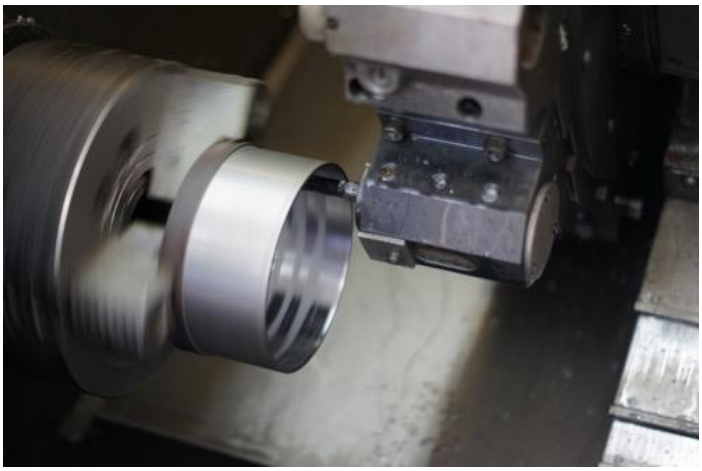
4) Bien entendu François vérifie en positionnant un mécanisme de compteur dans le carter alu. Il découvre à ce stade que les compteurs peuvent varier et que leur fixation peut être un peu différente selon le mécanisme choisi… de ce fait mon compteur doit afficher un peu plus de 3400 km depuis la mise sur route après la restauration de Patrick (merci aussi à Bernard Lautour).

Donc le mécanisme sera un autre et sera mis à zéro…

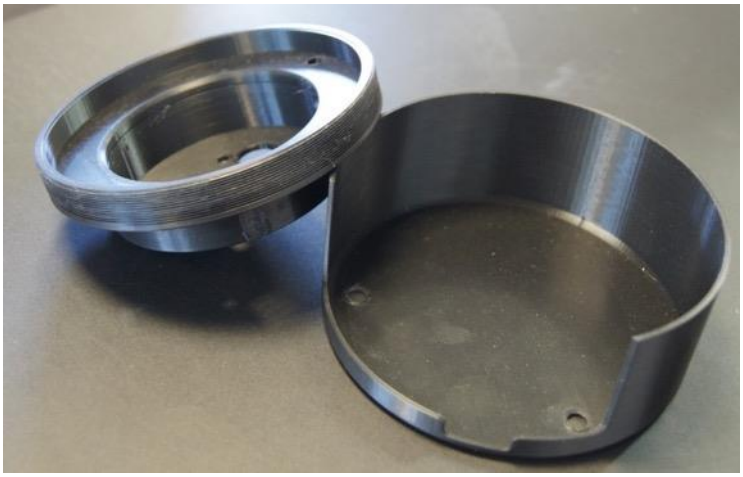




5°) L'étape suivante est la réalisation de la casserole en acier :
Pour ce faire, commande de « bloc » de métal dont le poids est important, la « casserole » sera usinée dans ces blocs.



6°) Puis François pratique les « lumières » de passage des câbles, tel que dessiné sur le plan.



On peut distinguer les trous de fixations des entretoises liant les deux carters.
Ci-dessous on admire les deux carters et les « passages » pratiqués dans la casserole ainsi que les orifices de fixations d'entretoises. Après peinture… on remarquera aussi le trou de passage de l'ampoule.

7°) Je n'ai pas de photo ici mais le nouveau « *sauce pan clock* » aurait dû se monter sur la platine de fixation de ma fourche Brampton. Il s'avèrera que cette platine n'est pas adaptée et fait que le compteur se trouve dans une position impropre… c'est mal fichu en gros !
Donc Godet va fabriquer une autre platine ressemblant à la précédente mais adaptée cette fois à l'objet.

Le résultat est bluffant et m'a mis en joie, merci mille fois (finalement, au regard du travail accompli le coût en est raisonnable).

Calage des roulements de roues et de bras oscillant

Par Dany Vincent.

Votre Vincent semble avoir une tenue de route bizarre ?

La première des choses à faire est de vérifier la pression des pneus.
Sur ces motos elle n'est généralement pas très élevée par rapport aux standards actuels, l'usine recommandait :

- Série B : 1,4 à 1,6 kg/cm^2 à l'avant et idem à l'arrière
- Série C : 1,8 à l'avant et 1,5 kg/cm^2 à l'arrière

Ce qui parait plutôt faible surtout pour l'arrière. Personnellement j'ai plutôt 1,8 à l'arrière aussi.
Il faut dire que surtout en ce qui concerne les B, une faible pression des pneus contribue aussi au confort, vu la faible course des suspensions.

- Série D carénée (Black Prince ou Black Knight).

Les suspensions plus modernes laisseraient suggérer des valeurs au moins égales à celle de la série C.
L'expérience des anglais, amateurs de longue date de ces motos, semble indiquer qu'une faible pression (1,4-1,5 aux deux roues) est favorable à une meilleure tenue de route, ce que je confirme après de nombreux essais.

- Série D non carénée : je n'ai pas trouvé de données.

La pression est bonne, mais ça bouge toujours ?

☛ Il faut vérifier le jeu aux roues et au bras oscillant.

<u>Roue arrière</u>
Moto sur la béquille arrière, tenir fermement le bras oscillant d'une main et vérifier le jeu latéral à la roue. Il ne doit pas y avoir de jeu.

<u>Bras oscillant</u>
Roue démontée, procéder de la même façon : le bras ne doit pas avoir de jeu latéral par rapport au reste de la moto. Aucun jeu ne doit être toléré.

<u>Roue avant</u>
Moto calée sous le moteur avec une petite table à compas pour soulever la roue avant, on ne doit pas détecter de jeu latéral. Se faire aider par une personne qui tient le guidon et vérifier qu'il n'y pas de jeu en prenant la roue à 2 mains (en opposition, une à 9h00 et l'autre à 3h00) et en essayant de la faire bouger latéralement : il ne doit y avoir aucun jeu.

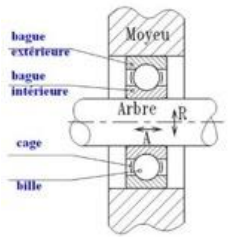
S'il y a du jeu sur l'un de ces trois éléments, il va falloir régler.

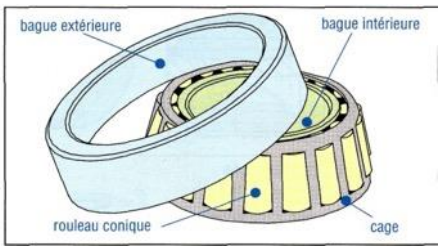
Les roues et le bras oscillant des Vincent sont montés avec des roulements à rouleaux coniques, dit aussi 'roulements *Timken*', du nom de la marque la plus connue (voir schémas ci-dessous).
Ces roulements sont généralement beaucoup plus épais que de classiques roulements à bille et la portée de l'élément roulant est une ligne (rouleau) et non pas un point, comme avec une bille, ce qui présente de nombreux avantages au détriment de petits inconvénients :

- portée des cages bien plus importantes => rigidité du montage, moins de risque de tourner dans le logement,
- très faible usure, la portée roulante étant bien plus grande,
- supportent de plus fortes charges radiales, mais aussi de fortes charges latérales (ce n'est pas le cas des roulements à billes) => bien meilleur pour le side-car par exemple,
- nettement plus onéreux (entre 5 et 10 fois plus),
- frottements un peu plus importants.

Vincent a, là aussi, fait le choix de la durabilité plutôt que celui de l'économie. Bien des motos contemporaines se contentent de simples roulements à billes.

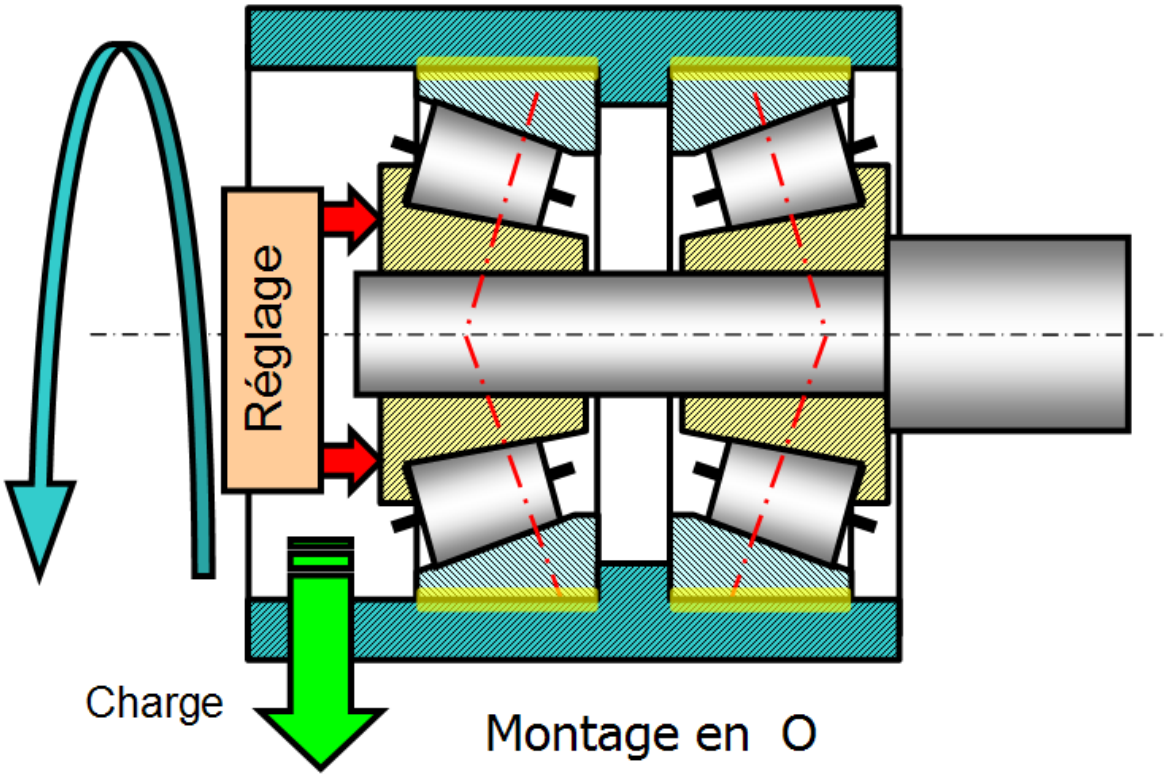
Roulement à billes **Roulement à rouleaux coniques**





Les roulements à rouleaux coniques sont surtout utilisés pour les parties à fortes charges comme les roues, même si dans le cas d'une moto elles sont minimes compte-tenu de la masse totale.

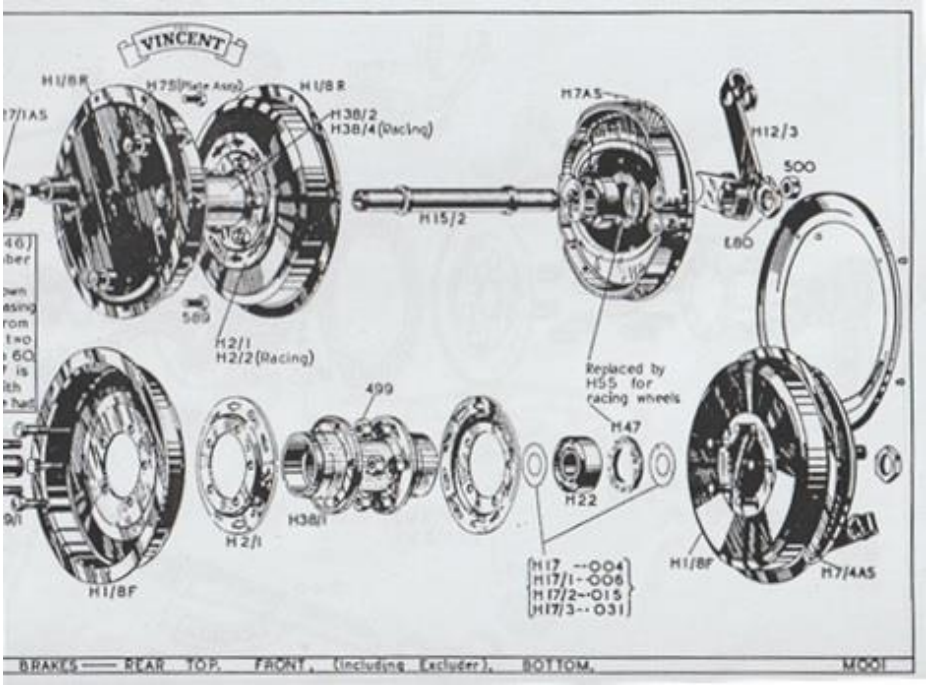
Ils sont presque toujours utilisés par paires et en opposition (exception : roues autos anciennes). En effet, la cage extérieure si elle est bloquée dans le logement, la partie intérieure est donc libre et peut dégager latéralement. Il faut donc les monter en opposition et les "pousser" l'un contre l'autre pour assurer un faible jeu, gage d'absence de flottement, de fixation solide, de rigidité et donc de tenue de route. Trop peu de jeu et cela freine la rotation sans parler d'usure importante…



Voilà un schéma trouvé sur le net qui est assez proche du montage des roulements à rouleaux coniques utilisés sur les moyeux Vincent. On comprend bien qu'il faut "pousser" (rectangle réglage) pour réduire le jeu au minima.

À ma connaissance, il existe deux systèmes pour régler ce jeu :

- à l'aide d'écrous crénelés qu'on serre pour rapprocher et caler les roulements l'un contre l'autre, c'est la technique qui était utilisée en automobile (ex. Jaguar anciennes),
- à l'aide de cales d'épaisseur et c'est la méthode utilisée sur les Vincent.



Sur la *Part List*, les roulements apparaissent sous la ref. H22 (un seul représenté, mais il y en a un de chaque côté de l'axe H15/2). La cage extérieure se loge de chaque côté du moyeu creux H38/1 et les parties mobiles des roulements se glissent donc sur l'axe creux H15/2. L'ensemble (axe H15/2 + roulements) traverse le moyeu H38.
C'est entre les épaulements de l'axe creux qu'il faut caler la partie mobile du roulement car les usinages de l'époque ne peuvent garantir un écartement rigoureux de ceux-ci, ni de la profondeur des logements du moyeu H38.
On voit les cales (en anglais *shims*) H17, H17/1, H17/2 etc. qu'il faut glisser sous la partie mobile pour assurer un jeu minimal (le roulement tourne sans résistance et sans flotter).
On utilise le nombre de cales nécessaires, le VOC *Spares* vend des jeux avec différentes épaisseurs. Si on remonte une moto, en prendre plusieurs jeux, la dépense est faible.

ATTENTION : le contrôle du jeu du roulement se fait roulement parfaitement dégraissé (white spirit par exemple) sinon l'épaisseur de la couche de graisse peut modifier la perception du jeu.

Roulements rayés, bleuis : ils ont été mal montés ou usés = à changer

En principe, si on cale avec une forte épaisseur, on essaye de répartir les cales de façon à peu près égale entre chaque côté.

Ensuite, il n'est pas rare qu'il faille aussi caler entre cage extérieure et platine (celle qui porte les mâchoires de frein) – On voit que le dessinateur a prévu cette hypothèse sur le dessin de la *spare parts list* en utilisant une double flèche pour les deux endroits où caler. En effet, si la platine "rentre" trop profondément dans le tambour , cela va créer un bruit intermittent quand la roue tourne car les supports des mâchoires frottent sur le fond du tambour.

Une fois que tout est vérifié avec le serrage correct des écrous E80, pas de jeu ni de frottement, il convient de re-démonter pour graisser les roulements. Ne pas en mettre des tonnes (de graisse) ni oublier les feutres H47 (il y a parfois d'autres systèmes de protection). Sans cela, la graisse peut fondre partiellement lorsqu'on roule et se retrouver en partie dans les tambours, et là çà freine moins bien…

Nota : Ce réglage est extrêmement durable et ne nécessite généralement pas d'être repris ultérieurement. Les deux roues et le bras oscillant utilisent exactement le même type de montage et exactement les mêmes pièces.

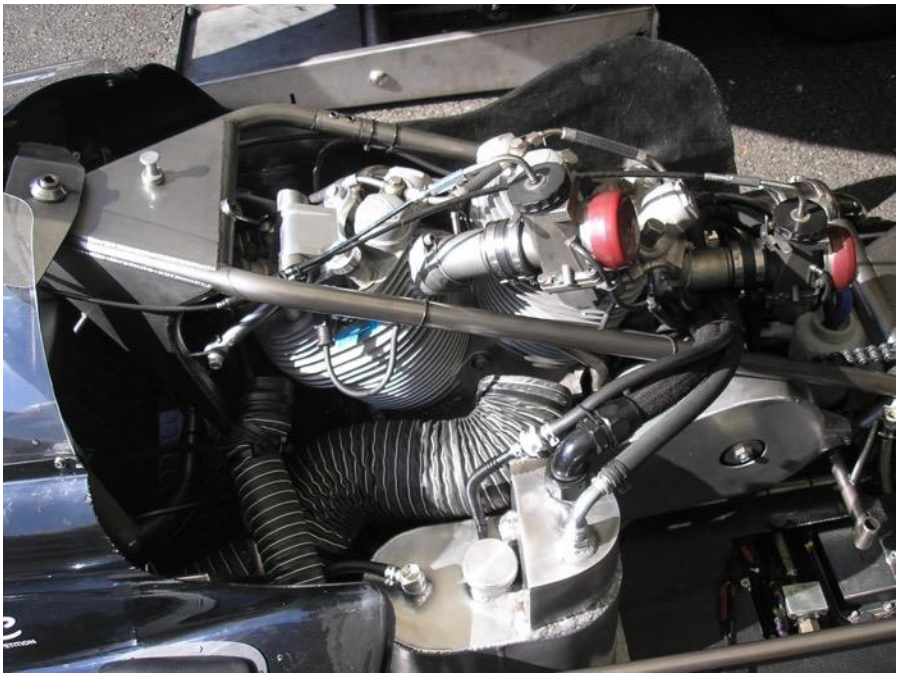
Des nouvelles de l'équipe Laur – Ferrieu

Par Alan Wright

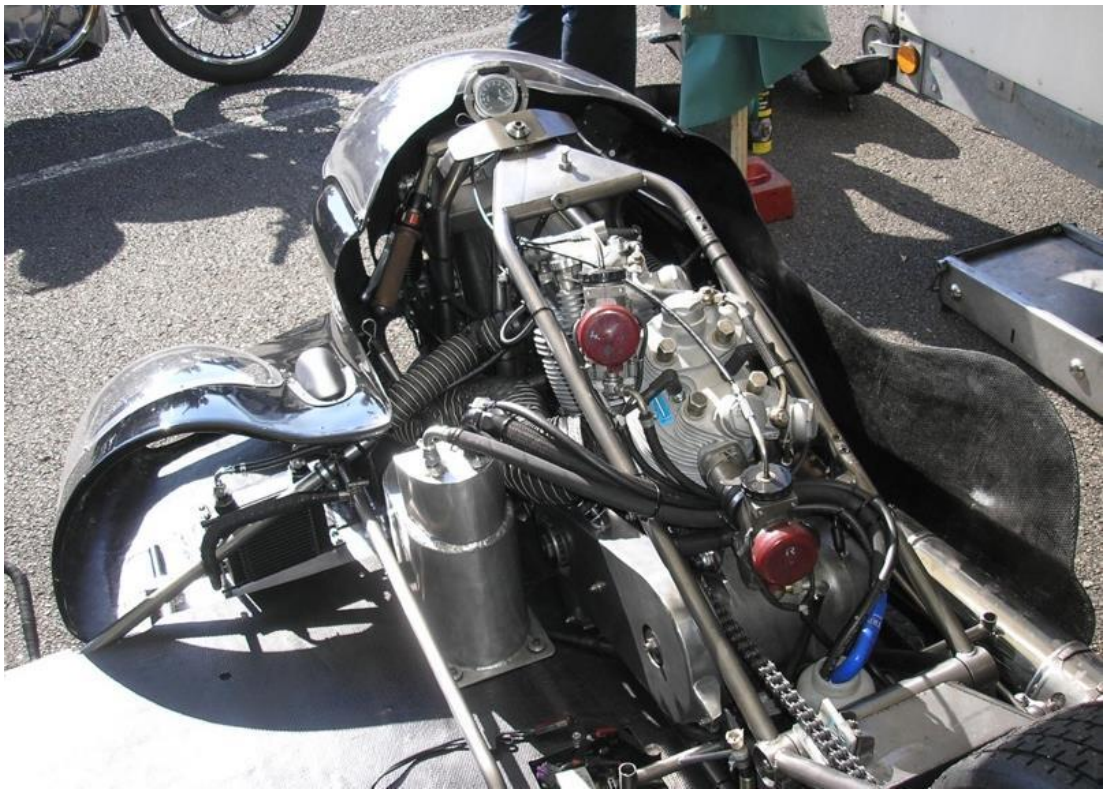
Bonjour, I apologize for taking so long to reply but we had some computer problems which are fixed now (I hope!!).
We did indeed meet up with Hervé and Marie-Laure at the Val-de-Vienne and they very kindly showed us the outfit and spent some time telling us about it and we took some photos (attached I hope).
We then went to the grandstand and parked Peron's Revenge nearby. About 15 minutes later a couple came along the front of the seats, looking up and pointed to us and said "Monsieur, your bike is dripping petrol" so we went down, and I turned the fuel tap off. We were watching Hervé and Marie-Laure racing, they were in second place and racing hard when I felt a man tap on my shoulder and he said "Monsieur, you have a Vincent and it is dripping petrol !!", I said, "Thank you very much but I have stopped it". So, two people took the trouble to find the silly Vincent owner from all the hundreds of people at the racetrack!!!
We are off to the UK tomorrow for 9 days, but I hope this gets to you OK. (PS: Hervé and Marie-Laure came third in the end, but they had some very strong opponents on much newer machines. Viva la Vincent!!!)
Best regards from Alan and Annie.

Traduction : « Bonjour, Désolé de ma lenteur à répondre mais notre ordinateur a fait des siennes. Cela semble arrangé maintenant (J'espère !)
Nous avons rencontré Hervé et Marie-Laure au Val de Vienne où ils nous ont très gentiment montré leur side, nous ont consacré du temps pour nous le présenter. Nous avons pris quelques clichés.

Puis, nous sommes allés vers les tribunes après avoir garé Peron's Revenge à proximité *(NDLR : la Rapide B "Argentine" d'Alan)*. Un quart d'heure après, un couple se présenta devant les bancs, leva les yeux et tout en nous désignant nous prévint : « Monsieur, votre moto est en train de pisser l'essence ! » Du coup, nous sommes redescendus et j'ai fermé le robinet. Nous étions en train de regarder Herve and Marie Laure courir, ils étaient en deuxième place et attaquaient sérieusement quand je sentis une main d'homme me taper sur l'épaule en même temps que le propriétaire de la main me disait : « Monsieur, vous avez une Vincent et elle pisse l'essence !! » Je vous remercie, répondis-je, mais je l'ai coupée. C'est ainsi que deux différentes personnes se sont donné la peine de dénicher deux nigauds de propriétaires de Vincent parmi les centaines de spectateurs présents sur ce circuit !



(PS : Hervé et Marie-Laure sont arrivés en troisième position au final mais ils avaient des adversaires très forts sur des machines beaucoup plus récentes. *Viva la* Vincent !!!) »



Formulaire d'adhésion 2022

À remplir et à renvoyer à Catherine au plus vite !

VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) 2022

Veuillez compléter le document ci-dessous, en majuscules, et cocher les cases (☐) choisies.

1. Données personnelles n° d'adhérent : .....

Nom : .....

Prénom : .....

Date : ..... / ..... / ..... .

2. Données personnelles réservées au fonctionnement de l'Association
(à ne remplir que si changées ou non encore divulguées)

Adresse postale : .....

complément d'adresse : .....

code postal : ..... ville : ..... pays : .....

tél. mobile : ..... tél. fixe : .....

date naissance: ..... courriel : .....

Moto(s) *(facultatif)* : .....
.....
.....

3. Pour la « Liste des membres », accessible aux adhérents, avec un mot de passe, dans la rubrique « coins adhérents » du site www.vincent-owners-club-france.com, seuls département, nom, prénom, téléphone mobile ou fixe, courriel paraissent.

☐ À cocher si vous ne désirez pas paraître dans la « Liste des membres »

4. Adhésion 2022 (du 01/01 au 31/12)

À régler ☐ **25 € avant le 31/12/2021** ☐ **35 € après**

La date du courrier postal (ou du virement) fait foi pour la somme à payer

Veuillez renvoyer cette fiche complétée au choix :

☐ *par poste, avec ton règlement par* chèque bancaire *au nom de* VOC France, *à* C. Remillieux-Rast, 23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine (France)

☐ *par courriel à* crrperso@yahoo.fr, *avec ton règlement par virement bancaire, à*

IBAN : FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667
BIC (*Bank Identification Code*) : BNPAFRPPMNT
ASSOCIATION VOC VINCENT HRD OWNERS CLUB SECTION FRANCE

Manifestations à venir

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

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

NOUVEAU

MARS 2022 : Lyon

L'Assemblée Générale et le dîner annuel du VOCF à Lyon, le 5 mars, week-end du Salon du Deux Roues (du 3 au 6). Dany exposera deux Vincent et une Hesketh grâce à Jean Boulicot qui est en charge du plateau d'Anglaises.
Contact : Jean Pirot – pirot.jean@orange.fr

NOUVEAU

JUIN 2022 : rallye itinérant dans les Alpes – 8 à 10 jours - En préparation
Contact : Dany – dany.vincent@wanadoo.fr
Attention : places très limitées

NOUVEAU

JUILLET 2022 (15, 16 ET 17) : 46ème Rallye de la Section de France du VOC.

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

NOUVEAU

SEPTEMBRE 2022 (2,3,4) : rallye VOCF/VCF (Velocette) en Normandie

Contact : Jean – pirot.jean@orange.fr

Un message du secrétaire du club Velocette :

Bonjour, ***une date à retenir pour 2022... et à mettre dans son calendrier !***

*Le rallye du Velocette Club France qui sera organisé conjointement et dans la bonne humeur...avec le VOCF (club Vincent) aura lieu les **2,3,4 septembre 2022**, qu'on se le dise!*

Alors il ne vous reste plus qu'à vous préparer afin d'y participer et pour ceux qui hésitent, regardez les photos de Tourville en 2021 et vous serez convaincu de nous

rejoindre afin de passer un merveilleux moment... Amitiés, Patrick Valchera

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

- **ALAIN BRACHET vend :** Un compte-tours *Smiths chronometric, anti-clockwise*, rapport 4:1. Voir photos. Restauré par Phil Woods (facture) et jamais monté. Prix: 500 €.
  alain.brachet44@gmail.com ou : 06 09 79 86 25

- **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 cède :**

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.

- **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 Rally*e
  Il fabrique et vend des pièces Vincent. Prix plutôt intéressants.

- **PMX-Racing.com :** 27310 Bourg-Achard
  Tous travaux sur moteur (orienté moto)- Rectification- BV- soudure cadres.
  Guillaume Payan travaille là-bas. Contact : cyrille@pmx-racing.com ou 02 32 42 12 27

- **Information importante :** Meilleures options de livraison Royaume-Uni/UE.

  La livraison de colis en Europe depuis le Royaume-Uni vient de devenir beaucoup plus facile. Un nouveau système a été introduit au Royaume-Uni pour rendre le processus de l'import beaucoup plus facile pour vous, le client, comme il en était avant le Brexit.

  Si vous êtes un particulier avec une commande de moins de 150 € net (frais de port non compris), la livraison sera effectuée sous le schéma IOSS (International One Stop Shop).

  Il n'y a pas de droits de douane ni taxe d'importation et la livraison se fait directement à votre porte, comme avant le Brexit !! La TVA est facturée lors de la commande et est simplement ajoutée à la facture.

Une photo à identifier. Votre seul indice sera de savoir qu'elle a été prise avenue de Suffren à Paris

Ont contribué à ce numéro :

Paul Hamon, Thomas Herrmann, Dominique Malcor, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, John Silberman, Dany Vincent, Alan Wright

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