

LE LOUP-GARREAU

23

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.

Décembre 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
Camp d'AX	4
Week-end Septembre 2021 organisé par Didier et Marie dans les Pyrénées	7
Détermination du point mort Haut (PMH)	12
Histoire du « <i>Shadow Clock</i> »	18
Formulaire d'adhésion 2022	26
Manifestations à venir	27
Petites Annonces	28
Bonnes adresses	30
Scoop : "The Vincent" entre au Panthéon	31

Couverture : la Comet de Philippe Wagner, dans la neige - Pyrénées.

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Voici la fin de l'année et la période des cadeaux.

Voici donc le nôtre avec ce nouveau Loup-Garreau.

Par bonheur, je n'ai pas eu connaissance d'accidents ou d'ennuis de santé sérieux parmi nos membres cette année.

Je crois qu'on peut aussi dire que le bilan 2021 pour le VOCF est très bon avec de nombreuses manifestations, un nombre accru d'adhérents, un site Internet vivant (et à jour !), un Loup-Garreau que nous avons réussi à envoyer chaque mois.

Le Bureau s'associe à moi pour remercier chaleureusement tous les contributeurs, occasionnels ou réguliers, à la fabrication de ces Loup-Garreau. Sans vous, rien ne serait possible.

Comme vous pouvez le voir sur le site, le calendrier est déjà bien rempli pour 2022. J'ai d'ailleurs entendu parler de manifestations supplémentaires à venir...

Attention : pour ceux qui aiment prendre leur temps, il ne reste plus que 6 jours pour bénéficier du tarif préférentiel puisqu'**après le 31/12 la cotisation passe de 25 € à 35 €.**

Enfin, il me reste à vous souhaiter à tous de passer de bonnes fêtes en famille, de profiter de vos proches et...vous dire : au plaisir de vous retrouver l'année prochaine !

Dany



Camp d'AX

Par James Gaillard

Nous nous sommes retrouvés à plusieurs couples dans le magnifique chalet de Didier et Mary dominant la vallée d'Ax-les-Thermes en Ariège, les 25 et 26 septembre 2021 pour de belles balades pyrénéennes sur nos Vincent. Notre camp de base était situé à 1 100 mètres d'altitude. Le programme était particulièrement soigné et organisé avec notamment les horaires maîtrisés, les cartes distribuées à chacun, avec relevé précis des parcours, temps et points d'étape...

Les repas à cette altitude auront été tous plus généreux les uns que les autres, chacun ayant eu à cœur d'ajouter une spécialité de sa région aux remarquables plats locaux, dont le fameux « asinat » (« cassoulet » ariégeois, normalement rassemblant les restes, mais ici réunissant les meilleurs morceaux !) préparé par Didier pour un régiment !

De fines lames étaient bien entendu rassemblées, dont certaines portant le beau couteau du club !

Il avait aussi été prévu de chasser la poussière avec les meilleures bouteilles, dont des vins de l'Ariège mais aussi du Jura, d'Espagne... sans oublier le Madiran !

Nous avons même pu conjuguer le strict respect des règles sanitaires avec la gourmandise et la joie partagée de se retrouver réunis, notamment en procédant assez spontanément à plusieurs tests PCR (= Pineau + Cognac + Raclette) !

Il en aura été de même avec les règles diététiques puisque qu'après la raclette aux légumes (au moins cinq par personne !), les fruits à l'alcool, avec et sans noyaux, ont suivi, mais il ne serait pas raisonnable d'indiquer le nombre exact que chacun en aura dégusté, en respect bien sûr des encouragements de la faculté !

Nos balades du week-end avec six Vincent nous auront conduit en une région de montagne, 'viroleuse' à souhait, avec de réelles variations de températures entre les vallées et les cols mais aussi des points de vue et des visites inoubliables auxquelles nos places avaient aussi été réservées !



Le samedi, nous sommes allés visiter la grotte de NIAUX et y avons marché jusqu'à la galerie du salon noir sur près de 800 mètres, dans la pénombre, armés de seules lampes-torches et en veillant à ne toucher aucune paroi pour préserver au mieux cette apogée de l'art pariétal magdalénien (entre 17000 et 14000 ans !), authentifiée par le pape de la préhistoire Henri BREUIL (1877-1961). Sur les parois du salon noir, les ancêtres de nos Vincent figurés en chevaux noirs, avec des proportions remarquables, d'un trait sûr emportant le mouvement de la vie de l'animal figuré.

D'autres animaux y sont aussi représentés dont la belette que même les plus nyctalopes (*NDLR : allusion à une aptitude particulière de James - Ce n'est pas ce que vous croyiez en lisant ce mot*) d'entre nous n'ont pu cependant apercevoir.

Reste que toutes ces représentations réalisées à la lueur des torches vacillantes sont animées du même souffle que nous pouvons encore ressentir et partager aujourd'hui !

Cela s'est vérifié en sortant de la visite, qui aura duré près de deux heures, quand nous avons retrouvé nos destriers avec notamment les deux Black Shadow, celle de notre président Dany et celle de Stuart, dont les ombres portées sur l'entrée de la grotte nous renvoyaient encore à l'intemporel et à l'imaginaire.

Le dimanche, c'est Maryse qui, au lever du jour, est partie préparer l'étape du déjeuner.

Puis Philippe, avec sa Comet libre et joyeuse sur son terrain des cols pyrénéens, a conduit l'équipe vers Odeillo et Mont-Louis.

L'étape à Mont-Louis nous aura permis d'assister à l'expérience d'un four solaire pouvant, sur un point limité du « foyer », en un instant, atteindre jusqu'à 3000°C, soit trois fois la température de la lave en fusion d'un volcan ! Alors... là, rien ne résiste plus !

Mont-Louis abrite aussi un « régiment de choc » (sic !) des forces militaires spéciales que l'on imagine donc aussi nourrit d'« asinat » par Didier !

Puis, le repas chez Philippe et Maryse, près d'Angoustine, a été un grand moment de bonheur partagé sous le soleil sur la terrasse parmi les plantes aromatiques et parfumées, au pied de leur chalet de bois réduit à l'essentiel (c'est d'ailleurs pourquoi à côté ont été aussi bâtis un garage digne de ce nom, pour accueillir un atelier et des motocyclettes, et un abri de jardin comme dans les contes de fées !).

Ce n'est qu'après ce bon repas, qu'en voulant reprendre la route, les choses se sont un peu compliquées... car aucune Vincent n'a voulu repartir et il aura fallu se laisser couler dans la pente pour les faire craquer... sauf celle de Didier et Mary, une superbe Black Prince juste rentrée... qui a commencé à « coucher les oreilles » comme les chevaux noirs du salon de Niaux !

Après plusieurs poussettes, elle a enfin démarré mais sur un cylindre... aussi les spats ont été ôtés pour constater qu'en réalité le carburateur avant avait quitté sa pipe sur laquelle il ne tient que par un collier souple en caoutchouc ! Une prise de liberté pareille ne peut s'expliquer que par le fait que lesdits carburateurs sont des « *Amal made in Spain* » (c'est bien marqué dessus) et que l'appel de la proche frontière espagnole, que nous pouvions voir, était trop fort !

Une fois le carburateur ré-emmanché et resserré nous avons repris la route laissant Philippe et Maryse se retrouver enfin dans leur nid de montagne...

C'était sans compter sur un autre caprice, d'embrayoire cette fois, en patinoire sur la même machine ! Compte tenu du duo et des routes de montagne nous ne pouvions ainsi poursuivre le chemin alors rebroussé jusque chez nos hôtes du déjeuner du jour... surprise !



Didier, affairé, ne remarque pas la chance qu'il a de disposer d'une assemblée de conseillers pour lui indiquer où se trouve la panne !

Tout cela s'est terminé sur une remorque derrière une voiture, le tout aimablement mis à disposition par Philippe. Nous sommes donc ainsi rentrés en convoi derrière la remorque portant la Prince et sommes passés par le tunnel du Puymorens pour regagner Ax-les-Thermes. Cette procession compatissante et solidaire avait un peu des airs de convoi mortuaire que les autres véhicules hésitaient d'ailleurs à dépasser.

Didier et Mary, qui avaient aussi préparé un prix de consolation pour le couple le plus malchanceux, l'ont donc gardé... et nul ne saura de quoi il s'agissait ! nouvelle surprise !

Dans notre petit monde, chacun a déjà fait l'expérience de ces machines restaurées, y compris par les plus grands spécialistes... voire ici par le pape de la Vincent, mais qui nécessitent toujours une vraie mise au point pour pouvoir rouler vraiment... C'est ainsi que la Prince, déjà très bien née et soignée, devient vraiment celle de Didier !

En fait, avec le recul du temps nous nous rendons compte que nous n'avions pas tout compris, en effet :

- un week-end ariégeois débute le mercredi et se termine le jeudi, alors que nous sommes arrivés naïvement le vendredi soir pour rentrer le lundi !
- un couple peut s'être marié il a plus de cinquante ans et encore bien enrrouler du câble au guidon d'une Vincent (merci Éliane et Jean pour cette belle démonstration...et le réservoir rouge devient alors un vrai symbole !).
- si Philippe et Maryse parviennent à se servir de leur prochain four solaire pour cuisiner auront-ils vraiment du soleil toute l'année ?
- si dans l'œil jeune on peut voir la flamme, dans l'œil plus âgé on voit alors la lumière !
- l'alcool conserve si bien les fruits que se limiter à cinq nécessite un réel effort !
- si j'ai le porte-bagage de Didier (cf : LGE n°20), c'est peut-être qu'il a ma moto !?
- s'il veut ses initiales en Vincent, il faut alors à Didier chercher maintenant une série C !
- derrière un grand bonhomme il a une petite femme !!!... Merci Didier et Mary !

Merci aussi à tous les participants, longue vie à tous et au Club !



La panne était bien bénigne, juste l'écrou d'embrayage un peu desserré et l'huile est venue tacher les garnitures. Un bon nettoyage, de la pâte à joint, resserrage et le lendemain la belle Prince a retrouvé tout son allant.

Week-end Septembre 2021 organisé par Didier et Marie dans les Pyrénées

Par Rachel



UN WEEK-END *FULLY* VINCENT

V	comme	Vino Veritas (in)
I	comme	Immersion territoriale
N	comme	Nous 12 <i>on the road</i>
C	comme	Convivialité, mère de toutes les vis
E	comme	Emer/dements/veillements mécaniques
N	comme	Nature et culture of course
T	comme	Tous pour Elles TÉMOIGNAGES



TOPISSIME !

« Week-end sous le signe de la réflexion philosophique : je confirme *in Vino Veritas*, c'est vrai ! »



Genial!

« La convivialité, une de nos valeurs fortes que le monde entier nous envie ! »



« On the road ou off the road, le plaisir d'être ensemble »



« La panne du week-end... Le cœur : oh ! CHIC... »



« Tous à l'affût de l'ours pyrénéen... »



« La grotte de Niaux abritait des hommes préhistoriques, de nos jours elle abrite les Vincentistes les jours de pluie... ».

LOL



« Souvenir ému de l'antiquaire de ? avec sa vitrine 1900 d'époque et des prix indexés sur les cours de l'or ! » I LIKE 👍



« LE grand moment du week-end : la rencontre exceptionnelle avec Biba et les fours solaires »



VIVA !

« Une œuvre très intéressante d'une des photographes du groupe : parions que ce sont là les débuts d'une longue carrière... »

	<p>DES MOMENTS « SPÉCIAL FILLES »</p> <ul style="list-style-type: none"> - La descente à pied Ignaux/Ax avec 500 m de dénivelé... TOP MORTEL - Le shopping 'filles' dans Ax (on a trouvé la tenue de mariage d'Éliane quand même !!) - Le déjeuner « salade » entre filles (ou presque) - La trempette aux thermes... HUM CHOUETTE - La remontée à pied Ax/Ignaux avec 1500 m de dénivelé... SI...SI... au retour y en a plus !
---	---

Didier et Marie ont obtenu 5/5 de satisfaction participants.



Merci infiniment à eux pour :

leur accueil, l'organisation, les ballades, les visites, les repas, les moments de rire, la trempette aux thermes, la remontée au chalet Via Galiga. Gageons qu'ils sauront passer le relais en 2022 pour des week-ends toujours FOOLY FULLY VINCENT !

Une participante fully happy



Détermination du point mort Haut (PMH)

(1^{ère} Partie)

Par Dany

Quelle est l'utilité de le déterminer ?

Le PMH est utile pour :
 - caler l'allumage de sa moto,
 - caler la distribution.

Le LGE va entreprendre une série d'articles sur le réglage de l'allumage qui paraîtront au fil des numéros. Ces articles seront regroupés dans les Fiches Techniques sur le site (accès par code réservé aux adhérents).

Déterminer le PMH exact n'est pas indispensable pour régler l'allumage. Mais c'est si rapide et facile à faire qu'il est un peu dommage de s'en passer car c'est le moyen d'assurer un réglage optimal ! Donc un démarrage très facile, de bonnes reprises et des performances au top !

Le réglage précis de l'allumage ne peut se faire qu'après la détermination précise du PMH Compression (vieux proverbe chinois que je viens d'inventer).

Ce sujet avait été rapidement abordé avec le réglage du jeu aux culbuteurs du LGE n°19.

Pour le réglage du jeu aux culbuteurs nul PMH précis n'est nécessaire. En revanche, pour le réglage de l'allumage, c'est préférable.

Le réglage de l'allumage n'est pas un réglage à exécuter fréquemment car bien fait ça ne se dérègle généralement jamais.

Toutefois cela peut arriver : un de nos amis avait beaucoup de difficulté à faire démarrer son moteur, car son allumage s'était décalé au fil du temps.

C'est aussi utile lorsqu'on remplace un allumeur (réparation magnéto ou passage à un autre système d'allumage, par ex. électronique).

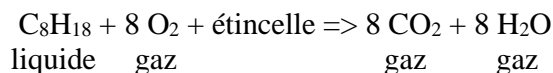
Un peu de théorie - cela permet de comprendre ce que l'on cherche à faire !

C'est l'étincelle qui enflamme le mélange gazeux (essence + air) ce qui conduit à une forte expansion du volume gazeux lequel va créer la poussée sur le piston ce qui va engendrer le temps moteur.

Comment obtient-on cette poussée ?

La démonstration est réalisée en partant d'un hydrocarbure C₈ tout à fait représentatif de l'essence qui est un mélange de différents hydrocarbures dont le comportement est absolument identique.

L'inflammation avec l'oxygène de l'air (O₂) va produire du gaz carbonique (CO₂) et de l'eau sous forme vapeur (H₂O), en raison de la forte chaleur engendrée par la combustion.



On "entre" donc, dans l'exemple, 8 volumes de gaz (oxygène de l'air, le carburant est vaporisé mais reste quasiment sous forme liquide donc son volume peut être considéré comme négligeable) pour en ressortir 16 volumes de gaz. En plus, on entre du gaz frais (oxygène, O₂) pour en ressortir des gaz très chauds (CO₂ et H₂O sous forme de vapeur d'eau) qui se sont donc expansés (je vous épargne les formulations de la Loi de Mariotte), donc le volume dégagé est encore beaucoup plus important. Pour info, les 16 volumes théoriques passent à environ 70 volumes de gaz. Donc on rentre 8 volumes et on en ressort environ 70 => cela donne une très forte expansion et ça pousse le piston (et même très fort) !

Au passage : noter que le rapport carburant/oxygène (donc air) est crucial pour une bonne combustion, d'où tous les artifices des fabricants de carburateurs et les réglages de ceux-ci (aiguille, coupe boisseau, taille gicleur, vus dans les LGE précédents) pour assurer ce rapport optimal carburant/air en correspondance avec la quantité d'air admise (poignée plus ou moins ouverte).

Or, l'inflammation des gaz, tout rapide qu'elle soit, n'est pas instantanée. L'allumage idéal ne se fait pas juste au PMH compression mais un peu avant pour laisser le temps au front de flamme de se développer et donc faire en sorte que le volume de gaz dégagé soit maximal au moment où le volume résiduel dans le cylindre (= PMH) est le plus faible => force maximale exercée sur le piston => rendement moteur maximal.

L'étincelle doit donc avoir lieu un peu avant le PMH.

La vitesse du front de flamme est constante, mais pas la vitesse de rotation du moteur.

Ainsi, plus le moteur va vite, plus le point d'allumage (étincelle) avance devra avoir lieu en avance pour assurer un temps de combustion optimal : on parle d'AVANCE À L'ALLUMAGE.

Ex. sur une Vincent, avec les carburants actuels, on enflamme environ :

- quelques degrés avant le PMH (4 à 5 degrés de rotation vilebrequin), **soit 0,2 mm env.** de course piston environ (**ce n'est pas beaucoup...**) avant le PMH à bas régime (démarrage),
- 35 degrés de rotation avant le PMH soit environ **11-12 mm** de course du piston avant le PMH pour les régimes élevés.

Rassurez-vous, sur les Vincent, c'est un dispositif automatique qui règle cette avance à l'allumage en fonction de la vitesse moteur : l'ATD (*Automatic Timing Device*). Mais pour ceux qui ont utilisé des motos à avance manuelle, c'est la fameuse manette d'avance dont on change la position selon le régime moteur.



Tout cela permet de comprendre que l'on doit connaître le PMH Compression de façon aussi précise que possible pour choisir son avance à l'allumage.

Passons à la pratique !

Rassurez-vous c'est plus difficile à expliquer qu'à faire !

Si on ne l'a jamais fait, on peut d'ailleurs parfaitement s'entraîner à chercher le PMH exact sur sa moto, cela ne dérègle rien du tout !

Pour donner un ordre d'idée, trouver le PMH exact prend 10 à 15 minutes grand maximum avec la méthode n°3. Pour écrire les deux parties de cet article, ben... ça m'a pris 4 heures !

L'exemple sur les photos (partie 2) est donné est pour un twin, mais est, bien sûr, parfaitement valable pour un mono.

Sur un twin, on essaye généralement de trouver le PMH sur le cylindre AR car ensuite, le même dispositif est utilisé pour déterminer l'avance à l'allumage sans rien démonter.

Rappelons que le cylindre arrière est souvent celui qui est choisi pour le démarrage au kick (voir Fiche Technique n°11 (sur www.vincent-owners-club-france.com), on va donc privilégier le calage de l'allumeur sur ce cylindre pour un *twin*.

Comment trouver le PMH ?

Il faut un disque gradué et pouvoir le fixer sur une des sorties de vilebrequin, à gauche ou à droite.

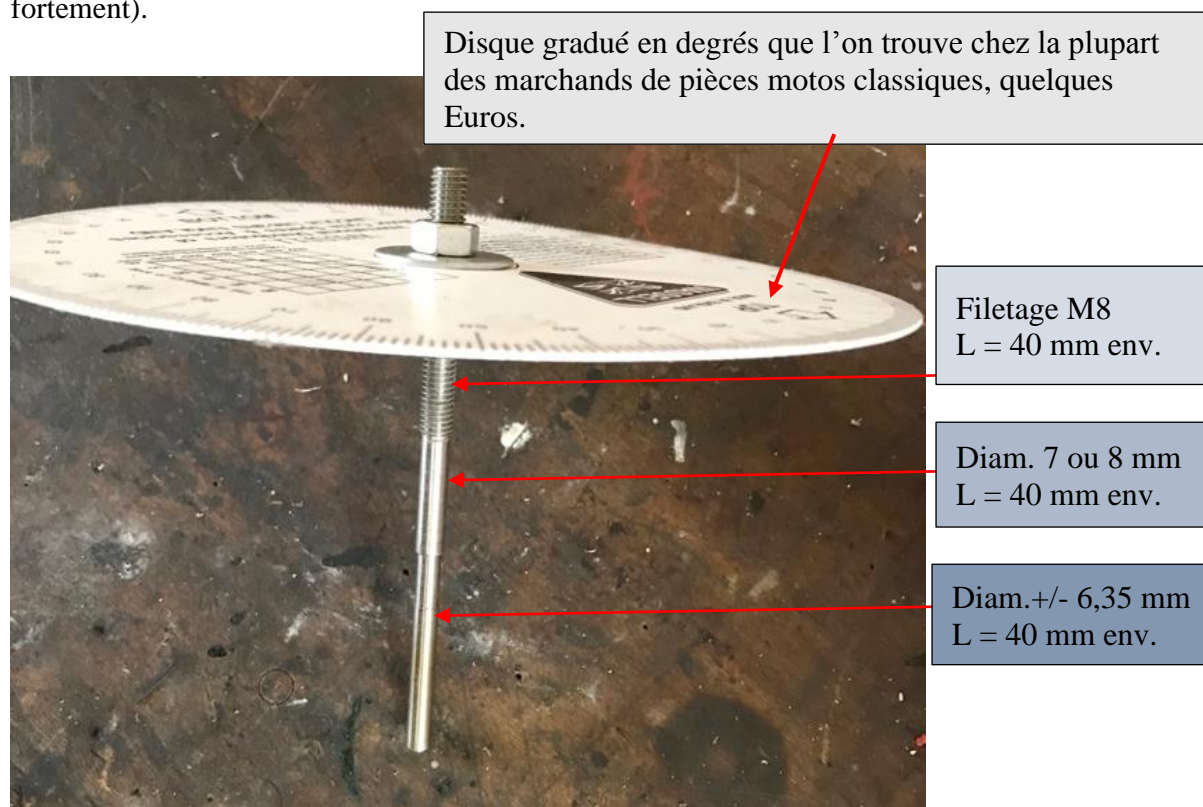


1- À droite, côté distribution

C'est le plus simple car on a juste à démonter la vis OP9/2 (en bout de vilebrequin) pour placer le disque gradué. OP9/2 est aussi appelé *big end quill* par les anglais.

Pour cela, il faut faire une pièce au tour pour "enquiller", avec un léger serrage une tige qui portera un filetage pour coincer le disque.

Voici un exemple et les cotes qui vont bien (attention la tige en diamètre 6,35 mm, peut avoir un diamètre très légèrement différent selon les vilebrequins : elle ne doit ni flotter ni coincer fortement).



La longueur totale doit être de 120 mm environ, de façon à ce que le disque ne touche pas le carter lorsqu'il tourne.

La partie en diamètre 6,35 doit être assez longue pour coincer suffisamment dans la queue de vilebrequin, mais pas trop pour pouvoir être ressortie en tirant dessus.

2- À gauche, côté transmission primaire

On peut aussi utiliser l'autre sortie de vilebrequin donc côté carter primaire.

Placer alors le disque gradué en bout de vilebrequin côté transmission primaire. On bloque le disque en bout de vilebrequin.



Cette méthode impose le démontage du carter de transmission primaire, mais ne requiert pas le besoin de fabriquer une pièce au tour.

On n'est pas non plus obligé d'avoir un appareil de blocage aussi sophistiqué, l'écrou PD7 et quelques rondelles permettent de bloquer le disque.

L'intérêt de l'appareil illustré ici est de pouvoir faire tourner le moteur en utilisant les poignées radiales.

Cette méthode est très pratique pour caler sur le cylindre AR avec un comparateur, car comparateur et disque seront du même côté du moteur.

On va se concentrer sur le calage avec le disque placé côté distribution.

À noter que François Grosset propose un appareil tout fait pour se placer du côté distribution. Cet appareil, correctement utilisé, permet même de faire tourner le moteur tout en ayant une alimentation normale en huile grâce à sa tige creuse et des trous : pratique pour une vérification ultérieure à l'aide d'un stroboscope !

Il possède aussi un écrou extracteur, au cas où la tige en 6,35 mm soit trop serrée dans la queue de vilebrequin : ça peut être utile !



Ci-contre l'appareil proposé par François.

Il comprend la tige et ses écrous pour fixer le tout dans le *Big End Quill* et le disque gravé sur base de CD.

Disponible auprès de François Grosset pour 40 €, tige et disque gradué compris.

Attention : quantités limitées

C'est le dispositif Grosset qui sera utilisé dans toute la série de photos pour la méthode n°3, ma préférée, décrite dans la suite de cet article.

Méthode n°1

On peut utiliser une pige (graduée en mm) qui indique la position du piston.

Il faut enlever les 2 bougies. Puis remplacer une bougie par la pige.

Cette pige se visse à la place de la bougie, sa tige centrale est libre et va monter lorsque le piston approche du PMH (**qui doit être le PMH Compression et pas le PMH Échappement** - voir la FT n°15 - Réglage jeu aux culbuteurs).

NDLR : je ne reprendrais plus le terme PMH Compression au long de l'explication mais juste PMH pour alléger un peu, mais seul le PMH Compression nous intéresse ici.

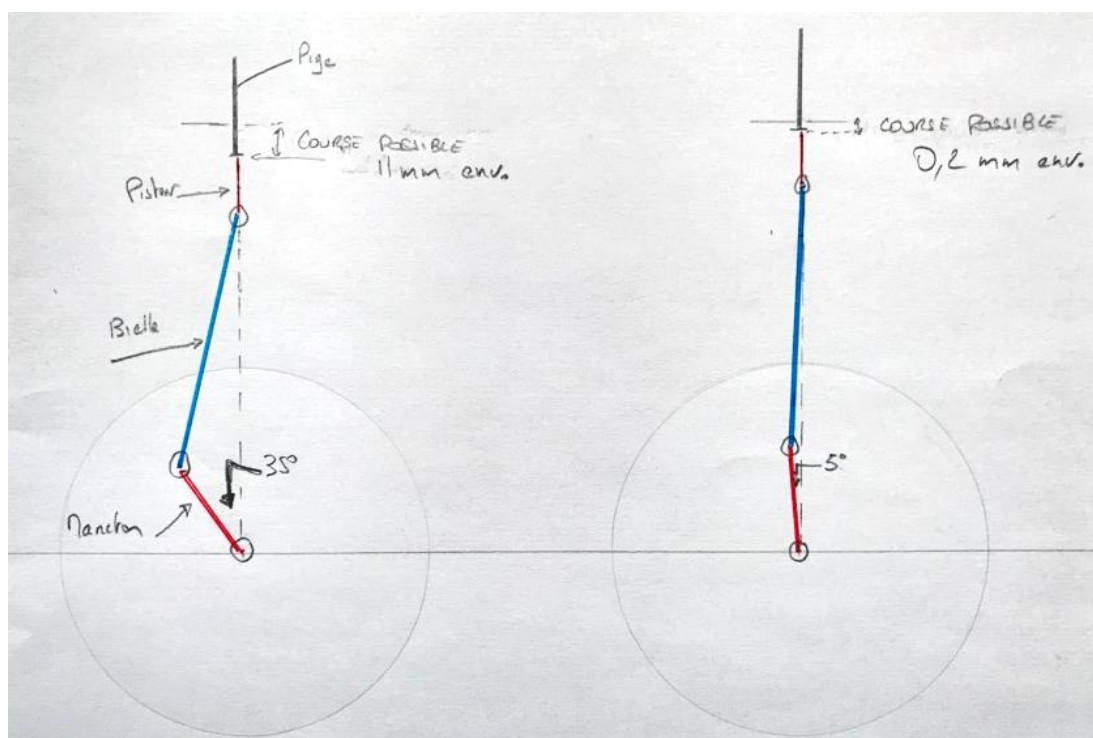


Le PMH est obtenu lorsque la levée de la tige est à son maximum. Ensuite après le PMH, le piston redescend, la tige aussi.

Exemple de pige à insert coulissant - photo catalogue VOC

Pour y arriver, il suffit de faire tourner le moteur (en marche avant, par ex. en passant la 4^{ème} et en tournant la roue AR dans le sens de marche normal) et s'arrêter lorsque la tige indique la position la plus haute possible pour le piston.

Cette méthode n'est pas des plus précises pour trouver le PMH. En effet, la position la plus haute possible n'est pas facile à apprécier car plus on est proche du PMH, moins la précision est grande, comme l'indique le croquis ci-dessous :



Explications : lorsqu'on est encore loin du PMH (ex : 35° de rotation), le déplacement de la tige qui dépasse de la pige est importante (11 mm env.), mais plus on tend vers zéro degré (= le PMH) moins la précision est bonne car le déplacement de la tige approche la valeur zéro.

Or, on voit que les 0,2 mm attendus correspondent déjà à quelques degrés de rotation du vilebrequin. Ce n'est pas une bonne méthode pour déterminer le PMH exact, car le déplacement de 0,2 mm est très difficile à estimer. On pourrait même être quelques degrés après le PMH sans s'en rendre compte !

En revanche, si on se place à 11 mm avant le PMH, et qu'on cale l'allumage plein retard, cela peut convenir (oublier cette digression pour le moment, on verra ça plus tard sur le calage de l'allumage).

Avec une pige, on peut donc se tromper de plusieurs degrés, même en mesurant avec grand soin. Ce qui changera aussi le point d'avance à l'allumage, s'il est calé par rapport au PMH.

- Sur une Vincent, la tige sera en biais car le trou de bougie est incliné, ce n'est pas non plus très favorable.
- S'il y a de la calamine, ben ça ne va pas améliorer la précision de la mesure, bien au contraire...

Pour moi, la méthode n°1 n'est pas bonne pour trouver le PMH exact.

Méthode n°2

Une meilleure solution est alors d'utiliser un comparateur. Le comparateur démultiplie la lecture de la mesure avec un coefficient énorme, 100 à 1000 fois. Cette mesure est donc bien plus précise ! La déviation minimale correspond au PMH.

On place le palpeur du comparateur dans le trou de bougie et on fixe fermement le boîtier du comparateur quelque part sur la moto (avec le dispositif comme sur la photo ci-dessous, par exemple). On fait tourner très doucement le moteur (même méthode que pour l'exemple n°1) jusqu'à lire cette déviation minimale = PMH.

Deux ou trois petits inconvénients :

- disposer d'un comparateur (et de ses rallonges de tige)
- pouvoir le fixer correctement sur la moto sans qu'il bouge
- le trou de bougie du cylindre AR étant généralement à gauche, il faut caler sur le cylindre AV si l'on veut garder le disque du côté distribution.



Enfin, il y a la méthode n°3, la plus précise et qui est aussi très simple... que nous découvrirons dans le prochain numéro du LGE...

Histoire du « Shadow Clock »

Par Lord Dominique

NDLR : cet article de Lord Dominique aurait dû précéder les articles où Dominique nous a conté ses démarches pour faire refaire le boîtier d'origine de son Shadow Clock, l'un des 6 seulement à avoir été équipé d'un "Pan Clock". Hélas, malgré tout le soin que nous essayons d'apporter à la rédaction du Loup-Garreau, nous ne le passons que maintenant...



Laissons Lord Dominique nous conter l'histoire du Shadow Clock.

Une des choses les plus évidentes qui caractérise la Vincent Black Shadow, celle qui saute aux yeux, en plus de sa livrée noire de son moteur (du moins la plus grande majorité, à l'exception des rares White Shadow), est le compteur de grand diamètre de 5 pouces (12,7 cm) gradué jusqu'à 150 mph (241 km/h) ou en kilomètres, soit 250 km/h sur les motos exportées dans les pays ayant adopté le système métrique.

Cet accessoire obligatoire, sur nos routes ouvertes à la circulation réglementée, a contribué à la légende Vincent par sa dimension et surtout par les chiffres affichés à l'époque qui pouvaient donner le vertige sur les vitesses possibles comparées aux plus modestes performances de la concurrence. Nous en voyons beaucoup montés sur les Rapide plus ou moins « shadowisées », les Egli Vincent, les Norvin et tant d'autres modèles à base de Vincent « touine » (*twin* pour les irréductibles anglicistes). Il y a peu de documents et de témoignages disponibles sur ce compteur de vitesse.

Les débuts du compteur de vitesse Black Shadow

C'est lors de la conception des premières Black Shadow que s'est posé le problème de la mesure des vitesses avec les habituels compteurs montés sur la fameuse Rapide...

Dans le document suivant, Phil Irving raconte que Frank Walker (*NDLR : directeur général de l'usine, ami de Phil Vincent*), opposé à la conception d'un nouveau modèle, mais qui rendait plus que rarement visite aux ateliers, se trouva mis devant le fait accompli des premières constructions des Black Shadow, faites dans son dos.

La mesure de la vitesse est donc confiée à la bien connue société Smiths qui équipe la plupart de la production motocycliste anglaise de l'époque... rien de bien étrange par conséquent.

Cependant Phil Irving se pose la question de la possibilité du dépassement des 120 mph (191 km/h) alors qu'il est confiant dans la capacité des Black Shadow de dépasser cette vitesse. Dans son autobiographie, on peut lire un paragraphe consacré à ce sujet : voici le texte original qui sera traduit et commenté dans les pages suivantes.

FLAT OUT

Water-excluders had been added to the brakes following complaints received during the wet winter weather, and we decided to improve the stopping power by fitting cast-iron drums with circumferential cooling fins which gave the wheels a very business-like air. When the two Shadows were being put together, Mr Walker made one of his rare visits to the Assembly Shop and was visibly shaken by the way in which P.C.V. had quietly disregarded the firm instruction not to produce a new model. Still, the die was cast and Walker had to accept the situation with as much grace as he could muster.

X

Black Shadow
5" Speedometer

As the normal 120 m.p.h. Smith speedometer would be inadequate for the speeds Vincent confidently forecast for the Shadow, a distinctive touch was added by a centrally mounted 150 m.p.h. speedo with a five inch dial which Smith's could supply. The big dial was attached to a smaller 3 inch body with a rather untidy result, but I discovered that an aluminium saucepan could be used to make a cylindrical cover which rendered the appearance acceptably neat, for the time being, anyway. It can be seen in photographs of the prototype No. JR0102.

Jack Williams took both Shadows for a short blast up the North Road and expressed great delight in the way the speedo needle went to well over 120 m.p.h.. On the 24th February P.C.V. announced the new model to the Press, stating with his usual optimism that it was capable of 125 m.p.h. Actually he was not far wrong; some would not quite reach that speed, but others could exceed it. Garreau, our French agent, reported that his Shadow was timed by *Moto Revue* at 128 m.p.h.

Smith's representative, Mr Blaize, who I knew well from TT years, did not think very highly of my lash-up speedo case, and I disliked his closely-spaced dial figuring, so we collaborated in designing a nicely-curved cast aluminium case and a dial numbered 10 – 150 in steps of 20 m.p.h. The number 100 was omitted because it was of no particular significance on a Shadow, but I imagine that some of the peculiar attraction possessed by this instrument was due to the missing 100. Smith's agreed to supply the speedo only to the Vincent H.R.D. Co. for original equipment, and they honoured this agreement for years, so that it became almost a collector's item.

The Kilometre Lancée

In 1947, the Belgian Motorcycle Club conducted a speed event called the Kilometre Lancée or flying kilometre, on one half of the autobahn between Antwerp and Brussels. It was open only to Belgians who were permitted one run only, with no preliminary practice and had been won by a Rapide at a good, but not startling speed. Our Belgian distributor, Mons. Moorkens, and a compatriot, René Milhoux, came to Stevenage after the Black Shadow was announced to see if we would enter a machine solo and also with a sidecar in the 1948 Kilometre Lancée. One snag was money, because the stringent British currency regulations then only permitted a maximum of fifteen pounds in travellers' cheques or notes per person to be exported, which would be insufficient to cover expenses involved in Belgium, but after Milhoux enjoyed a short gallop on *Gunga Din*, he was so enthusiastic that Moorkens agreed to pay all the Belgian expenses for the machine and me.

Gunga Din, being a prototype, was actually a Black Shadow in all but the colour of the power unit, but this deficiency could easily be rectified with a coat of paint. The brothers Brown, who were beginning to assume a proprietorial air regarding *Gunga*, showed such a marked lack of approval for the scheme that the machine was handed to the Service Dept. where Paul Richardson's men

365

Voilà ce qu'il raconte (en « gros ») : tout d'abord il parle de deux Shadow... Est-ce *Gunga Din* qu'il évoque en bas de page avec René Milhoux (et le très important distributeur belge Moorkens), ou bien la seconde, exportée au Canada (F10AB/1B/696) ?

Gunga Din est une Black Shadow (« en fait une White Shadow », d'après Irving), un prototype, au moteur non peint pour Phil Irving (voir en bas du document).

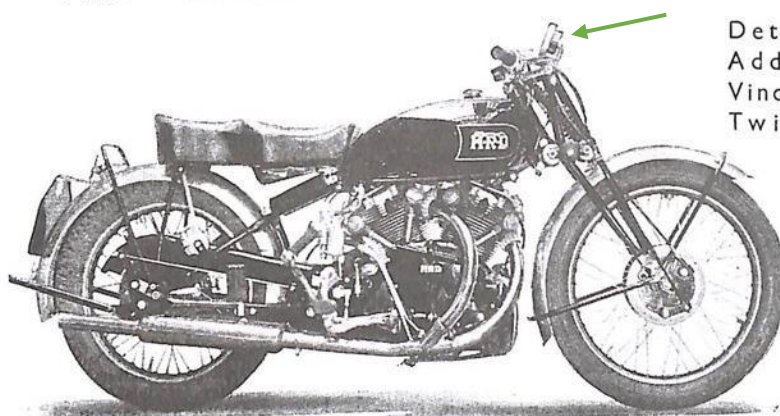
Phil Irving écrit :

« Comme le compteur de vitesse gradué à 120 mph aurait été insuffisant pour les vitesses Vincent prévues en toute confiance pour les Shadow, une touche distinctive a été ajoutée par un compteur de vitesse monté au centre avec un cadran de cinq pouces que Smiths pourrait fournir. Le cadran fut fixé à un corps plus petit, de 3 pouces (7,6 cm) donnant un aspect brouillon... »

Donc voici ce que cela a donné au début, dans la presse et en usine....

D'ailleurs au tout départ, lorsque Phil Vincent annonce la nouvelle machine, la publicité et la presse montrent le prototype sans même la fameuse « casserole à sauce », elle n'est pas faite et on a juste monté le compteur sur une platine de 80 mm (3 pouces) en aluminium fixé directement sur son support le reliant à la fourche, ce que l'on remarque bien sur l'article britannique suivant :

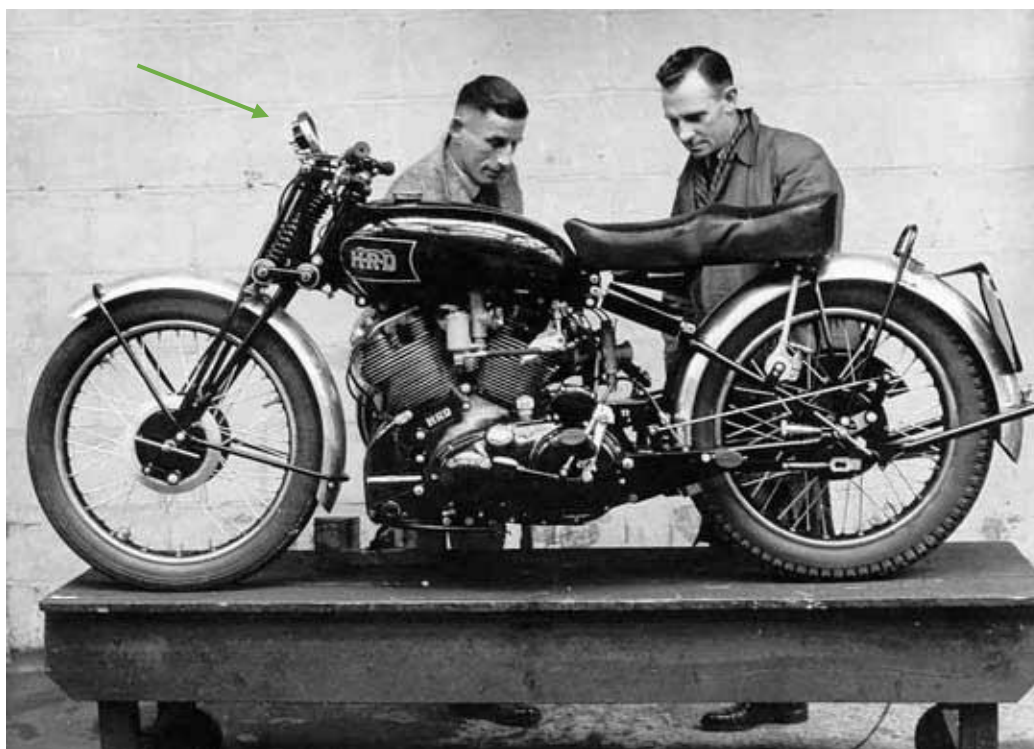
The "Black Shadow" Assumes Substance



Details of a Sports Addition to the Vincent-H.R.D. Big-Twin Programme

The "first off" of the new "Black Shadows" from the Stevenage factory. Lighting equipment and a streamlined back to the speedometer will be features of the production model, listed at £300 plus purchase tax.

On se rend compte ici que c'est le tout début des Black Shadow, sans doute avec JR0 102, et que c'est le corps de 3 pouces qui est fixé sans autre forme au centre du « poste de pilotage » du proto.



NDLR : notons la "chaîne de montage"



Mais Phil Irving continue :

« ...mais je me suis rendu compte que l'on pouvait utiliser une casserole (petite casserole à sauce (= *sauce pan* : *NDLR*)) en aluminium pour faire un cache cylindrique rendant un aspect soigné, acceptable de toute façon pour le moment. On peut le voir sur les photos du prototype N° JRO 102... »

Voici JRO 102 dont parle notre Phil avec son « *sauce pan* » en aluminium cette fois.

Sur la photo ci-après, annonçant à la presse le nouveau modèle et ses 125 mph on remarquera :

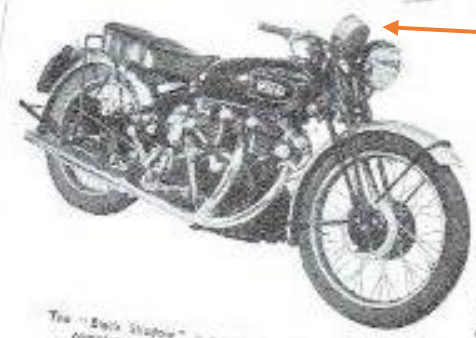
- il n'est pas peint et est juste d'apparence « aluminium poli »,
- c'est le 5 pouces « *sauce pan* » speedo, avec sa casserole,
- sur JRO 102, par la suite, il a été peint et a dû changer de matériau,
- on peut aussi voir que le vocable de Black Shadow est mis en valeur, en quelque sorte en gros plan mais que celui de *Sports Rapide* le suit dans le titre,
- c'est bien JRO 102 (la seconde, F10 AB/1B/ 696, n'a pas de « 'varicose' timing cover » (couverture de distribution 'à varices'),
- cela correspond à l'annonce par P.C.V. qui argumentait que ce nouveau modèle était capable de 125 mph (200 km/h et des poussières)

Black side, seful-
th
te
n as
ow.
d
ed all
'rider
ide.

THE MOTOR CYCLE

NOW! A STANDARD MODEL CAPABLE OF 125 M.P.H. IN ROAD TRIM...

The Black Shadow Sports Rapide



BASED on the machine which averaged over 85 m.p.h. in the Hutchinson "100" trial, the Black Shadow possesses similar flexibility, shock and reliability to the outstanding Series "B" Rapide, but its special engine gives far greater acceleration and speed.

Incomparable twin gears and special 14.5/16 ratio drive enable the machine not to be held of the normal power range of 60-100 m.p.h. with a 5" dial 150 m.p.h. or 250 m.p.h. Smith's speedometer plate) around the revolve.

The engine is specially finished in black and the whole machine has the restrained and noble appearance so far superior of a real motorcyclist that it is far ahead of any other standard model in performance.

The "Black Shadow" is a desirable sports model with a door lock on front handle and only six 2500 complete with Electric Lights, Horn, Speedometer and Full Equipment plus 25% Purchase Tax.

★ THE WORLD'S FASTEST STANDARD MOTORCYCLE ★

The Black Shadow Sports Rapide

★ THIS IS A FACT NOT A SLOGAN ★

THE VINCENT H.R.D. CO. LTD · STEVENAGE · HERTS · Telephone STEVENAGE 373

Mais laissons continuer Phil Irving :

« ...Jack Williams avait emmené les deux Shadow (JRO 102 et ???) pour effectuer un court sprint, à fond sur la North Road (Route Nord) et avait exprimé sa grande satisfaction de voir l'aiguille bien dépasser les 120 mph...

Le 24 février (1948) P.C.V. présenta le nouveau modèle à la presse, indiquant avec son habituel optimisme que celui-ci était capable de 125 mph (200 km/h). En vérité il n'avait pas complètement tort, certains n'arrivaient pas tout à fait à cette vitesse alors que d'autres la dépassaient.

Garreau, notre agent français, nous avait signalé que sa Shadow avait été chronométrée par Moto Revue à 128 mph (206 km/h)... »

Nous voyons là que les premiers compteurs, de ce qui deviendra le « Shadow Clock », ont été une « bidouille » induite par la nécessité, mais que cette période fut courte.

En fait, il s'agissait de compteur de voiture, et d'aucuns diraient monté sur les Jaguar XK 120, qui n'avaient pas besoin de carter extérieur puisque protégé derrière le tableau de bord.

Leur adaptation en extérieur à la Vincent nécessitait des ajustements de dernière minute que l'on peut supposer provisoires en vue de la présentation et voici comment ce dessin un peu simpliste et plus lourd que la version finale fut remplacé par un tout nouveau modèle.

Pour cela Phil Irving écrit :

« ...Le représentant de chez Smiths, Monsieur Blaize, que je connaissais bien depuis les « années TT » (Tourist Trophy), ne pensait pas grand bien de mon montage de boîtier de compteur, et n'aimait pas ce cadran trop étroitement rapproché (NDLR : je suppose du phare). Donc nous avons collaboré au dessin d'un joli carter aux belles courbes en fonderie d'aluminium et d'un cadran numéroté de 10 à 150 mph et par bases de 20 mph. Le chiffre 100 était omis car il n'était pas particulièrement significatif sur une Shadow. Mais je subodore que l'attraction spéciale que provoquait cet instrument était due en partie à l'omission de ce chiffre 100. Smiths a accepté de fournir ce compteur uniquement à Vincent HRD Co, en tant qu'équipement d'origine et ils ont honoré ce contrat pendant des années, donc c'est devenu presque un objet de collection. »

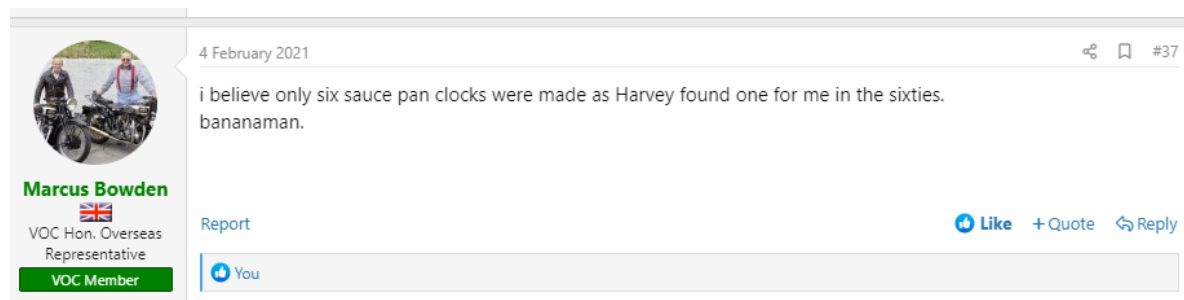
Et donc voici pour la naissance de ce fameux compteur que l'on voit orner sur bien des Vincent et pas seulement sur les Black Shadow aujourd'hui.



Ci-contre : ces cadrans ne sont pas tous les mêmes (celui de Bar Hodgson), dans un « sauce pan ». Mais il y en eût si peu.

NDLR : ce graphisme est très proche de celui des premières Jaguar XK120 (1948). 1948, tout comme les premières Black Shadow.

Il y eût, d'après Marcus Bowden, six compteurs « sauce pan » de cinq pouces :



(Harvey est le frère de Marcus)

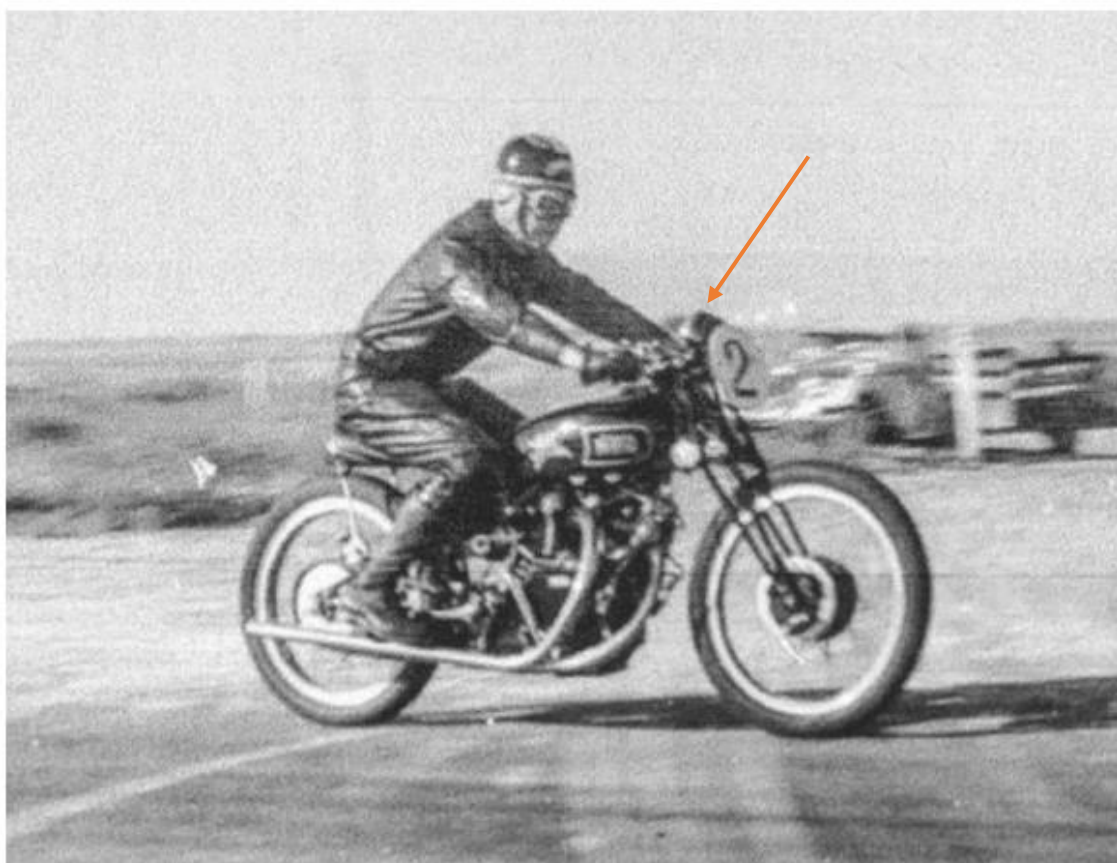
Il est possible qu'il y en eût sur *Gunga Din* à un moment... ou sur une *Black Lightning* ou une *Shadow* boostée (celle de Rollie Free était *Black Shadow* au départ), comme sur la photo ci-dessous, mais probablement une au cadran en km/h, la sixième *Black Shadow* est née avec le nouveau compteur plus affiné, certains « *sauce pans* » ont été remplacés par le compteur plus joli et moderne, certains restaurés ou répliqués.

Comme nous l'avons vu au départ, il n'y a même pas la « casserole » protectrice.

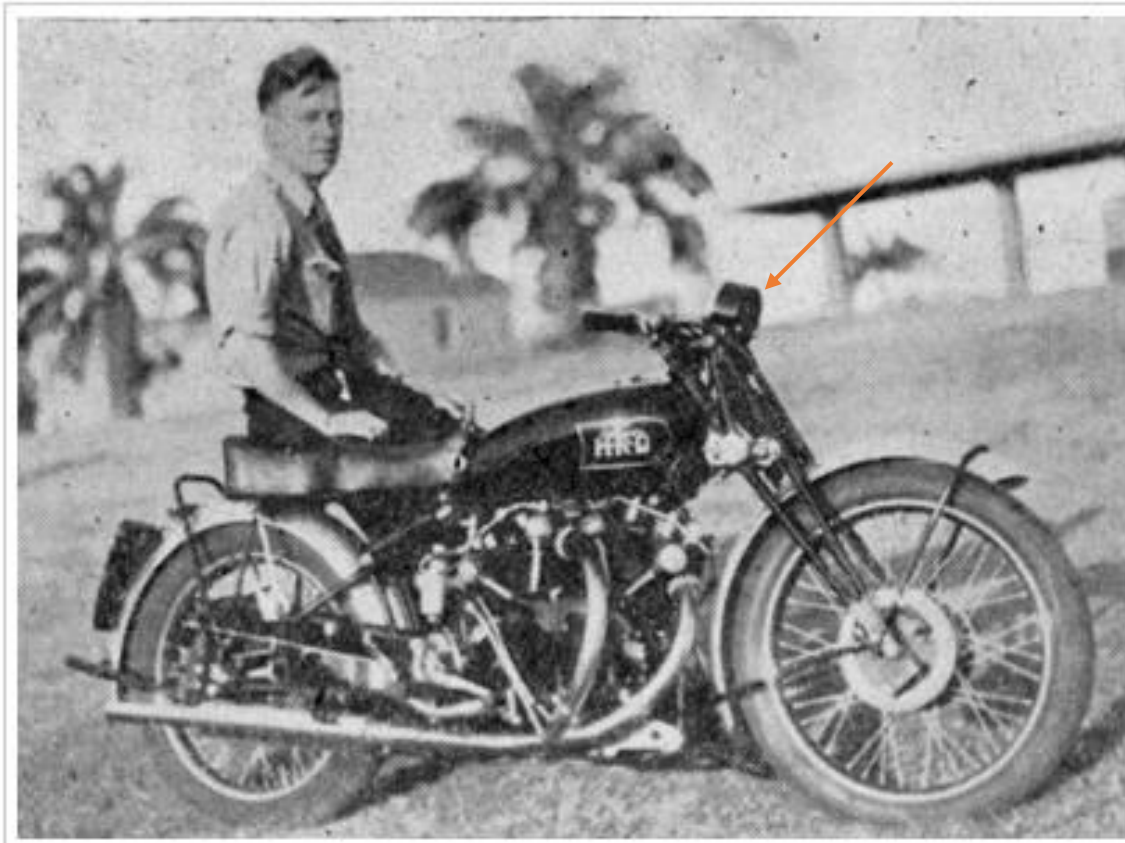
La première est JR0 102 (prototype fait de morceaux)... de Simon Dinsdale :

1. 1B/558 - *prototype February 1948 (JR0 102)*
2. 1B/696 - *sold to Canada April 1948 (là ce sont les dates de factures et non de fabrication NDLR)*
3. 1B/741 - *sold to Australia early May 1948.*
4. 1B/750 - *sold to USA late May 1948.*
5. 1B/799 - *sold to France early June 1948... et j'ajoute ensuite...*
6. 1B/823 - *sold to France early June 1948.*

Willow Springs is near Edwards Air Force Base where the Space shuttle occasionally landed.



*This is one of the available photos that show the prototype speedometer, published in the Australian motorcycle magazine "Motorcycling in Australia"
I do not know how many of this "lashup" of a speedometer were made.*



*But the cast aluminium version, stove enameled black is a nice looking speedo.
The following are photos of the reproduction of the original I still make.*

Photo parue sur le site de « the Vincent Speedometer »

Formulaire d'adhésion 2022

À remplir et à renvoyer à Catherine TRÈS vite !



VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) 2022

Veillez 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.	
<input type="checkbox"/> À cocher si vous ne désirez pas paraître dans la « Liste des membres »	
4. Adhésion 2022 (du 01/01 au 31/12)	
<input type="checkbox"/> À régler <input type="checkbox"/> 25€ avant le 31/12/2021 <input type="checkbox"/> 35€ après <i>La date du courrier postal (ou du virement) fait foi pour la somme à payer</i>	
Veillez renvoyer cette fiche complétée au choix :	
<input type="checkbox"/> <i>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)</i>	
<input type="checkbox"/> <i>par courriel à crrperso@yahoo.fr, avec ton règlement par virement bancaire, à</i>	
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 (21 AU 29) : Rallye itinérant dans les Alpes.

Aller : Route des Grades Alpes – Retour : Route Napoléon.

Contact : Dany : dany.vincent@wanadoo.fr – Attention : places très limitées

NOUVEAU JUIN 30 AU JUILLET 03 (2022) : Rallye Egli-Vincent-Godet dans le Jura.

Contact Guy- guy.dano@orange.fr ou +33 6 80 35 38 69

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

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

NOUVEAU SEPTEMBRE 2022 (DU 2 AU 4) : Rallye VOCF/VCF (Velocette) en Normandie

Contact : Jean – pirot.jean@orange.fr

Un message du secrétaire du club Velocette.

Bonjour, *c'est 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 ; pour ceux qui hésitent, regardez les photos de Tourville en 2021 et vous serez convaincus de nous rejoindre afin de passer un merveilleux moment...

Amitiés,

Patrick Valchera (président du VCF)



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. charlesvandermeulen@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 Houllme, 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](https://www.facebook.com/leclairon)
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.

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

 **Information importante** : Meilleures options de livraison vers l'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.

Cette disposition ne concerne que les sociétés assez importantes. Par exemple, le Vocspares est trop petit, selon Bob Patchet son directeur, pour y avoir accès. Par contre c'est le cas par exemple pour Auto Electric Supplies.

Scoop : "The Vincent" entre au Panthéon

Par Marcel Québire



DERNIÈRE MINUTE...

Nous venons de recevoir cette information de monsieur Québire, notre correspondant de Dunkerque : « Messieurs, ayant constaté que le gouvernement de la France avait fait un pas vers les motocyclistes, corporation glorieuse à laquelle, vous comme moi, pouvons nous vanter d'appartenir, pas qui se concrétise par la remise en cause de ce stupide contrôle technique, il m'a été possible grâce à l'aide de certains amis hôtes du Cénacle, de pousser les autorités publiques à une reconnaissance plus étendue de notre corporation.

C'est pourquoi, le président de la République française, à peine madame Boulanger* entrée au Panthéon, à peine les lampions du bal éteints, faisait ainsi pénétrer dans ce lieu sacré le cénotaphe de monsieur René Gillet. Malheureusement, comme vous pouvez le voir sur la photo que je joins à ma lettre, il semblerait que quelque membre du gouvernement, ignorant de la prestigieuse marque de Montrouge, se soit trompé de motocyclettes pour illustrer ce moment historique... »

*NDLR : *Joséphine Baker.*

Marcel Québire, de par son expérience, semble avoir une certaine réticence à utiliser les mots d'origine anglaise...



Ont contribué à ce numéro :

Catherine Remillieux-Rast, Rachel Theureaud, James Gaillard,
Dominique Malcor, Jean Pirot, Dany Vincent, Philippe Wagner

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