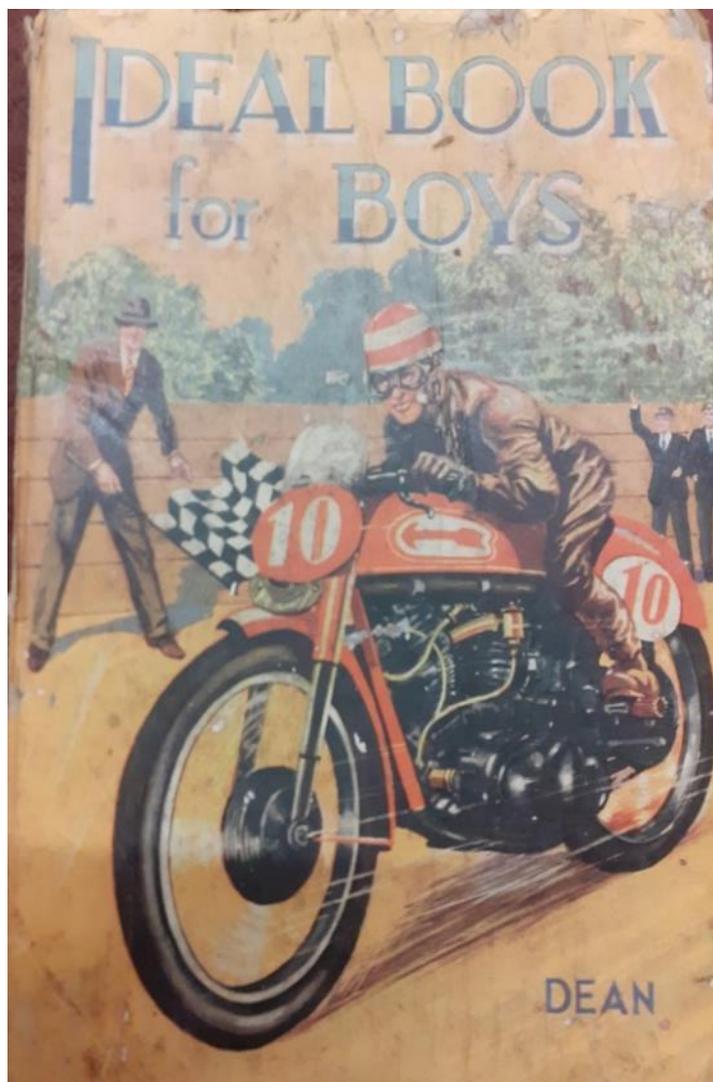


LE LOUP-GARREAU

24

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.

Janvier 2022



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
Les calques et leur transparence de Dame Blanche	4
Détermination Exacte du point mort Haut (PMH) (2 ^{ème} partie)	9
La « Godet Grey-Lightning »	15
La France à Moto Ancienne 2021	18
L'album photo d'Alan	22
Les compteurs de vitesse et les compte-tours Vincent	24
Bienvenue au club en 2022 à :	29
Manifestations à venir	29
Petites Annonces	30
Bonnes adresses	32

Couverture : Dans mon petit musée privé de motociclettes, j'ai de jolis almanachs de garçons qui ont tous une sorte de scène de motocyclette sur la couverture du livre. Voici une dame que j'aime particulièrement et qui est en course sur ce que je crois être un NorVin, montrant clairement un moteur Vincent dans un « Featherbed ». Salutations, Gypsy John



Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Bien sûr, meilleurs vœux à tous, il est encore temps ! Et puis, à vrai dire, il n'y a pas non plus de date limite pour se souhaiter tout le meilleur !

Espérons en tous cas que cette saison nous soyons débarrassés de la Covid et de ses contraintes.

À tout le moins, espérons qu'elles ne seront pas pires que l'année dernière car finalement, en dehors de la difficulté de nos amis anglais à venir, nous avons pu organiser la totalité de nos sorties prévues.

Assemblée Générale VOCF : nous souhaiterions la programmer le vendredi 4 mars au soir, à l'occasion du salon du 2 roues à Lyon (3,4,5 et 6 mars), un salon de la moto fabuleux, aussi pour les motos anciennes et classiques. Ce sera l'occasion de prendre un repas ensemble après notre réunion.

Vous allez être consultés via *SendInblue* (la messagerie où sont annoncés les Loup-Garreau) **pour savoir si vous souhaitez participer.**

La Covid peut aussi conduire à annuler ce salon, vous seriez alors bien entendu, avertis du report de l'Assemblée Générale au plus vite.

Je tiens également à remercier tous les adhérents qui ont joué le jeu et renouvelé leur adhésion avant le 31 décembre, cela simplifie grandement la gestion pour notre dévouée trésorière.

Je tiens enfin à saluer les nouveaux adhérents qui nous ont rejoint en 2022, le site sera actualisé en conséquence (avec un peu plus d'informations pour les contacts) et vous découvrirez plus loin dans ce LGE, s'ils sont de votre région : une bonne occasion de peut-être faire connaissance !

Cette actualisation se fera d'ici quelques jours pour peut-être quelques retardataires.

Préparez votre(vos) moto(s), les jours rallongent !

Dany

**Photo ci-contre : À votre avis, elle est
Matchingnumber ?
(capture Paul Hamon)**



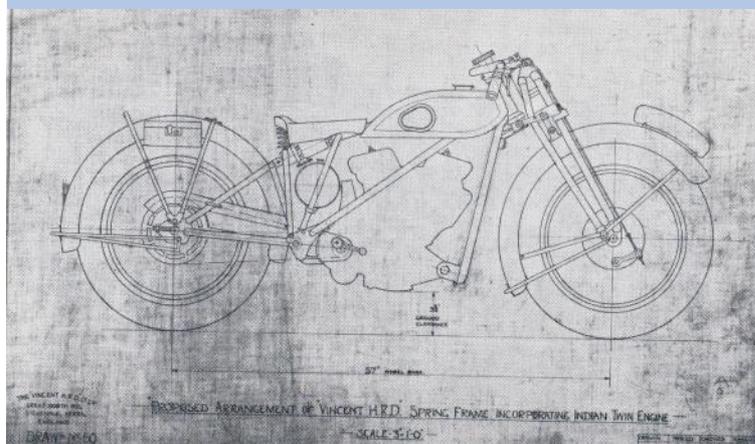
Les calques et leur transparence de Dame Blanche

Par Paul Hamon

Dans un article de Moto Revue de 1952 annonçant les nouvelles Vincent de cette année-là (article reproduit dans LGE 21), on lit que, quelques années avant, en 1936, recevant les photos de la HRD série A 1000 cm³ moteur en V, le Directeur du journal avait pu croire "qu'il avait superposé sur la pellicule, la partie motrice de deux motos différentes" rendant ainsi l'illusion d'un moteur en V, comme une version "revue et amplifiée" de la monocylindre 500 cm³.

Voilà qui rappelle une petite histoire connue et qui "sonne la cloche" comme disent les anglophones. L'anecdote des 2 calques superposés qui auraient donné à Philip Vincent l'idée du bicylindre en V de la HRD série A 1000 cm³.

1930 : P. Vincent projette une machine équipée d'un V Twin Indian. Ce projet ne verra pas le jour.



Comme dans d'autres histoires, il y a bien des curiosités dans celle des "2 calques superposés". Avec, parfois, un fond de vérité. Mais, vraies curiosités ou grandes banalités, en fin de compte ?

Tous ceux qui, comme moi, ont fréquenté les bureaux d'études industriels d'avant le tout-numérique, avec des crayons, des tire-lignes, du calque et des tables à dessin, trouveront très banale une situation de travail dans laquelle on superpose 2 calques. Je dirais même que c'est justement pour cela que les

calques étaient utilisés au lieu de feuilles d'un papier opaque. Et aussi pour faciliter la reproduction des dessins techniques par héliogravure (ah l'odeur d'ammoniaque dans la salle de reprographie des bureaux d'études !).

Cependant, y aurait-il un lien entre l'anecdote de la superposition des négatifs de Moto-Revue et celle des calques du bureau d'études de Stevenage ?



Situation banale de bureau d'études, donc : il semble très vraisemblable que lorsque Philip Vincent et ses collaborateurs travaillaient sur le projet de moteur 1000 en V, c'est très habituellement qu'ils superposaient des calques, juste pour voir si le moteur passait ou pas dans le cadre qui, lui aussi, était dessiné sur un autre calque. Une partie de la littérature Vincent semble le confirmer : la légende des 2 calques superposés reposerait dès lors sur une vérité historique, certes, mais d'une grande banalité technique, simplement rapportée au grand public par des récits de journaliste(s), peut-être pas vraiment au fait du quotidien d'un bureau d'études. Pile-poil de quoi faire germer la petite graine anecdotique en légende moderne.

Mais pourquoi une telle banalité serait devenue, pour tous, l'illustration même du génie créatif ? Et pourquoi cette anecdote-là, précisément ?

Les plus fervents des admirateurs de la Marque relèvent et rapportent que c'est en "décalant" les 2 calques que le coup de génie est arrivé sur Philip Vincent comme le Saint-Esprit tomba sur les apôtres. En effet, on peut très bien imaginer que c'est bien en décalant 2 calques de monocylindres que Vincent a mis en place ce moteur en V sur la table à dessin. Je ne vois pas très bien comment on peut dessiner un moteur en V d'une autre façon.

Pour autant, loin s'en faut, Vincent n'a pas inventé le moteur en V. On ne saurait ramener le génie de Philip Vincent à l'invention du moteur en V, tant les précédents étaient déjà très nombreux et depuis longtemps.

Donc, on est loin encore du génie créatif que, pourtant, nous reconnaissons tous à Philip Vincent. Pourquoi donc ressasser la légende des 2 foutus calques superposés, crénomdedieu ?

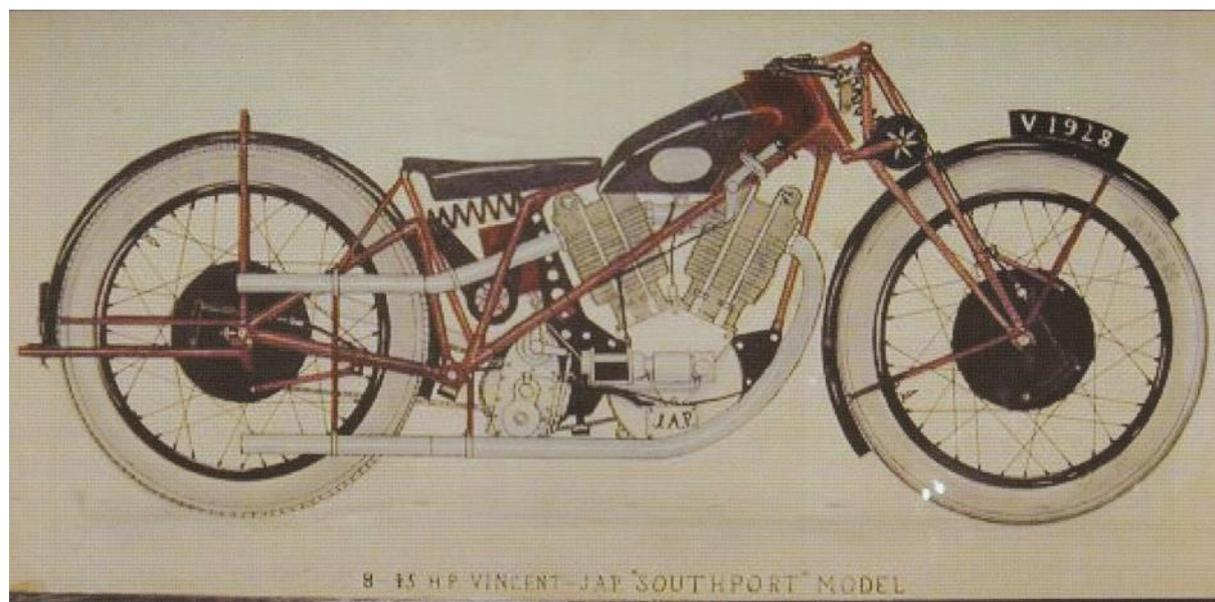
Eh bien parce qu'une légende n'existe que parce qu'elle s'accorde aux attentes de ceux qui la créent ou la découvrent puis la propagent, bien souvent pour leur propre gloriole. Mais aussi, parce qu'elle s'accorde à leurs désirs et à leurs imaginaires.

Or dans l'imaginaire commun, il faut une étincelle divine ou, pour les mécréants, une étincelle aléatoire, pour faire émerger une idée géniale. Les saints guérisseurs apposent leurs mains sur les escarres, d'autres superposent des calques. Alléluia.

À l'inverse, ce n'est pas très glamour d'envisager qu'une invention est le fruit de la sueur et du doute, ni qu'elle résulte de multiples griffonnages plus ou moins brouillons, ni qu'une invention soit, le cas échéant, une succession d'échecs, sans même parler des impasses.

Il est bien plus plaisant de croire qu'une étincelle déclenche à elle seule tout le processus de création jusqu'à la perfection telle que nous la connaissons sous la forme ultime de ces motos que nous chérissons tous. En réalité, dans un processus inversé, comme si les histoires commençaient par leur fin, les légendes modernes et autres « *story telling* » recréent les histoires à partir de leurs aboutissements. Bien sûr, seulement quand ce sont des succès et qu'on les apprécie.

Lorsqu'on adore ces aboutissements (c'est bien le cas, non ?), il est indispensable que la légende soit belle et colle à notre imaginaire. Sinon, reconnaissons que ça la foutrait un peu mal, quand même.



Paradoxalement, on ne trouvera pas ce quasi-hasard de la création dévalorisant pour le génie de Philip Vincent lui-même : on louera, tout au contraire, son opportunisme à saisir la chance qui s'offrait à lui, comme sous l'effet de paréidolie, l'illusion qui nous fait voir des visages dans les rochers, des formes animales dans les nuages ou un moteur en V, là où il n'y a que 2 dessins de monocylindres posés là négligemment par un collaborateur pas très porté sur le rangement.

Retournons aux sources et lisons Roy Harper qui relate dans *Vincent HRD Story* (page 96) les prémisses (prémices ?) de la 1000 série A :

“While working in his office one day at Stevenage in 1936, Phil Irving noticed that two drawings of the Vincent H.R.D. engine lay together in the form of a vee. He set them out of the drawing board as a vee-twin engine in a special frame Vincent made for E. C. Fernihough, (...). When P.C.V. saw the drawing he was immediately enthusiastic, having been partial to vee-twin motorcycles ever since a ride on McEvoy Anzani (*) belonging to a friend during his undergraduate days at Cambridge, and he describes why his firm proceeded to design and manufacture a 1000 c.c. vee-twin motorcycle.”



Soit : « Alors qu’il travaillait un jour dans son bureau à Stevenage en 1936, Phil Irving remarqua deux dessins de moteurs monocylindres Vincent H.R.D. qui formaient un V. Il les disposa sur la planche à dessin comme un moteur bicylindre en V dans un cadre spécial que Vincent avait fabriqué pour E.C. Fernihough (...). Lorsque P.C.V. vit le dessin, il fut immédiatement enthousiasmé, ayant un faible pour les moteurs en V à la suite d’un tour sur une McEvoy-Anzani (*) appartenant à un ami, pendant ses études de premier cycle à Cambridge, et c’est ainsi qu’il décrit comment son entreprise s’est engagée dans la conception et la fabrication d’un 1000 cm³. bicylindre en V. »

Tout cela ne dit pas vraiment, comme on l’a souvent interprété plus tard, que c’est en superposant 2 calques que Philip Vincent eut l’idée de son moteur en V. Dans le récit, ci-dessus, rédigé plus de trente ans après l’événement et, sans doute, approuvé par Philip Vincent, il est plutôt décrit une situation banale des 2 Philip utilisant des calques afin de valider une idée déjà adoptée. Et, bien heureusement pour nous, adoptée avec enthousiasme, ce dont au final, nous nous réjouissons encore aujourd’hui.

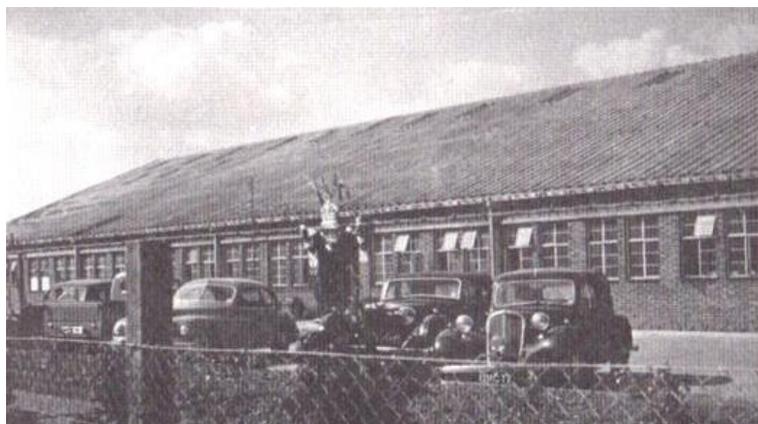
Mais l’article de MR date de 1952. Est-ce que cela veut dire que cette petite musique résonnait déjà dans les années 50, déjà plus ou moins transformée par l’auteur, et qu’elle aurait perduré dans les années 70 ? C’est bien difficile d’en être sûr.

Pour tenter de comprendre les processus créatifs au bureau d’études de l’usine Vincent, on peut sans doute se référer aux propos de Philip Vincent lui-même. En page 35 de « *The Snarling Beast* », il évoque d’abord que l’idée d’une 1000 cm³ était portée par la grande confiance que lui inspirait sa partie cycle entièrement suspendue, c’est-à-dire avec des suspensions avant ET arrière (wow !). Cette partie cycle infaillible amenait les vrais motocyclistes sportifs à demander plus qu’un 500 cm³.

Plus loin, quand il évoque avec Roy Harper la 1000 série B sur laquelle il travaillait en 1945, il raconte à quel point il n’aimait pas les cadres tubulaires et en particulier les tubes du berceau avant. Il les considérait comme des caisses de résonance des vibrations du moteur et comme un facteur de torsion des parties cycle, amplifiée par l’inertie due à la masse du bloc moteur. De façon détachée et amusée, il précise que les *essoreurs* de poignée de l’époque (« *throttle-twisting riders* ») n’étant pas tout à fait prêts à rouler sans moteur, il a finalement décidé de se passer de cadre, plutôt que de se passer de moteur. De l’humour anglais, bien sûr, mais sur 10 pages, on peut lire les multiples cogitations qui ont contribué à l’élaboration de l’architecture générale des bicylindres d’après-guerre.

Il est surprenant aussi de lire sa grande préoccupation de réaliser une moto susceptible de tracter un side-car "double-adult", avec les indispensables 4 points de fixation, pas facile à caser quand on a choisi de se passer de cadre tubulaire.

Entre le sportman, amateur de hautes vitesses, et le jeune couple voulant trimballer sa petite famille, première manifestation du baby-boom, Vincent voyait large. Aujourd'hui nous voyons, presque unanimement, les Egli-Vincent-Godet comme la quintessence de la Vincent, mais il serait un peu étrange d'imaginer une EVG avec un side-car Busmar "double-adult", non ?



L'usine Vincent. Admirez les autos dignes de ce nom.

À cette nouvelle architecture révolutionnaire, les 2 Philip ajoutèrent une multitude de "détails" originaux dont certains avaient déjà été éprouvés sur la série A : les soupapes avec deux guides, les têtes de bielles sur aiguilles, le guidage du vilebrequin, les arbres à cames "hauts", l'embrayage à mâchoires bloquantes, le cantilever, plus tard (étudiée en 1948, lancée en 1949) la Girdraulic, etc. C'est tout cela qui, au final, donne toute sa spécificité à la 1000 Vincent et ses performances inégalées à l'époque. C'est autrement plus audacieux et impressionnant qu'un "simple coup de génie avec 2 calques décalés".

À mon avis, il faut surtout retenir ce qui constitue réellement le génie créatif de Philip Vincent : une grande liberté d'esprit pour adopter et créer un concept rare, sinon inédit pour la moto, de moteur porteur offrant de grandes originalités de design pour l'ensemble de la moto. L'originalité du design est d'autant plus remarquable quand on sait à quel point l'industrie britannique de la moto s'est attachée si longuement et si fermement à ses traditions, s'appuyant essentiellement sur l'architecture monocylindre ou bicylindre face à la route, et aussi sur le principe de la boîte séparée, jusque 1971 pour Velocette et jusqu'en 1977 pour les Norton Commando. *Rule Britannia !*

Ceci dit, l'analyse de Philip Vincent sur son travail est parfois assez modeste en fin de compte. Il ne ménage pas les critiques sur ses réalisations. Il dit lui-même que la 1000 série A était une sorte de brouillon, pas franchement réussi et que la série B, souvent citée par beaucoup comme la meilleure des 1000 Vincent, a souffert de beaucoup de défauts de jeunesse et d'une mise au point laborieuse aggravée par diverses pénuries en matériau et même en énergie : des coupures de chauffage et d'électricité, en février 1947. Allez fabriquer des motos dans ces conditions.

On dit que l'arbre cache parfois la forêt. Ici la légende cache peut-être l'arborescence de la hiérarchie. Dans un bureau d'études "à l'ancienne", tout était très hiérarchisé. C'était très sûrement vrai chez Vincent. Les photos d'époque montrent une équipe d'une quinzaine de personnes.

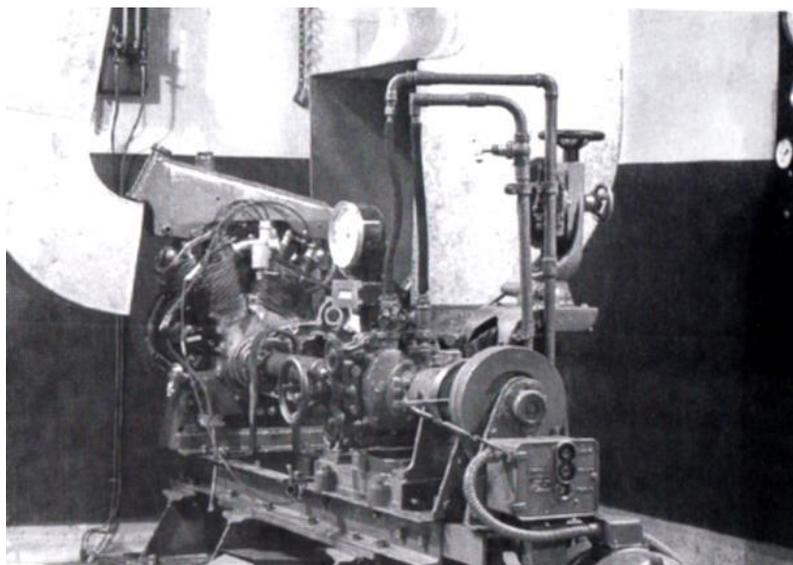
À la base de la pyramide, sans doute quelques "encreurs" ou "calqueurs" (justement !), au-dessus des "dessinateurs" qui traçaient les détails des pièces, au-dessus d'eux des projeteurs, plus orientés sur les calculs, puis des chefs de projets (par exemple : chef de projet "moteur" ou chef de projet "partie cycle" etc.) et enfin, en haut de la pyramide, dans leur bureau qu'on imagine tout vitré (et probablement surnommé l'aquarium ou le bocal) : les deux Philip, Irving et Vincent.

Un projet tel qu'une moto complète et aussi originale que la Vincent est forcément un travail d'équipe. Quant à savoir précisément comment ont émergé réellement les idées qui, au final, ont été retenues, ce n'est pas simple. Pour le savoir exactement, les légendes brossées dans le sens du poil ne nous aident pas vraiment, au contraire. Il faudrait avoir accès aux récits des vrais acteurs et témoins de l'époque. Ils ont presque tous disparu aujourd'hui et cela nous manquera donc pour toujours (**).

Nous connaissons tous Moto-Légende, le magazine français spécialisé moto classique. On peut s'interroger sur ce titre à double sens.

Soit on le perçoit sous l'angle héroïque comme on parle d'un "héros légendaire" par exemple. Et là, nul doute qu'on connaît quelques "héros légendaires" dans le monde de la moto, en particulier en compétition : il suffit simplement de penser aux pilotes au *Tourist Trophy*.

Soit on évoque la "légende" dans les sens de racontars plus ou moins fantaisistes rapportés par étapes jusqu'à constituer un fatras narratif éloigné de toute réalité factuelle. Comme la légende de la Dame Blanche du pont de Plougastel à deux pas de mon domicile. Ah vous la connaissez aussi dans votre région ? Eh bien ce n'est pas étonnant parce que cette légende est reproduite à de centaines d'exemplaires dans tous les coins de France, d'Europe et de tous les coins du monde, d'ailleurs. Et cette légende passe de génération en génération, depuis des siècles, sous diverses formes. Version privilégiée depuis la banalisation de l'automobile : l'autostoppeuse-fantôme. Les fantômes (même autostoppeurs) ne maîtrisent pas encore Internet, n'utilisent donc pas BlaBlaCar (tout le monde le sait), cette version autostoppeuse-fantôme est en train de disparaître petit à petit mais elle ne va sûrement pas tarder à se renouveler sous une forme légèrement modernisée. Une Dame Blanche 2.0 en quelque sorte.



Alors, en toute transparence, y avait-il une Dame Blanche ou 2 calques dans le bureau d'études de Stevenage pour inspirer Philip Vincent, une autre tout aussi évanescence dans le laboratoire photographique de Moto-Revue pour semer la confusion ? On peut en douter mais ce dont je suis sûr, c'est qu'on n'a pas fini d'en entendre parler.

En prise directe avec le bureau d'études : le banc de puissance. (Cette photo a une particularité mais il faut acheter le livre pour savoir)

(*) Si vous voulez savoir ce qu'est une McEvoy-Anzani :

<https://www.youtube.com/watch?v=CeQ5iAml0NU>

Il faut reconnaître que c'est plutôt une moto d'homme.

(**) Au Loup-Garreau, nous en connaissons un : le chef de projet "cadre tubulaire" avant-guerre à Stevenage n'est autre que notre ami Marcel Québire. C'est du moins ce qu'il nous a raconté. Découragé par l'orientation "moteur porteur" qui émergeait alors chez Vincent et qu'il jugeait sans avenir, il est revenu en France. Avec la grande clairvoyance qui, décidément, était sa marque de fabrique, il s'est installé à Dunkerque (40 rue de la Mission Marchand) juste avant l'été 1940. Marcel intervient souvent dans le Loup-Garreau, pour nous éclairer en toute impartialité, sans rancœur, ni parti pris, et pour nous narrer la vraie histoire de la moto anglaise, surtout lorsque nos amis d'outre-Manche eurent la vaine prétention et l'audace irréfléchie de se mesurer au génie motocycliste français. A moins que tout cela ne soit qu'une légende.

Comme il semble impossible de trouver des photos du bureau d'études Vincent H.R.D., le Loup-Garreau vous propose quelques produits de ce bureau d'études et quelques photos de bureau d'études similaires (notamment Panhard-& Levassor).

Ces photos sont tirées de « *The Snarling Beast* », « *The Vincent HRD Story* » (Vincent publishing company), « *Vincent and HRD Motorcycles* » (Amulree Publications of Laxey I.O.M), « *Vincent with Big Sid* » (The Rapide Press, Norfolk, Virginia), « *Vincent Motorcycles, the Untold Story since 1946* » (Tim Parker). Le Loup-Garreau recommande l'acquisition et la lecture de ces ouvrages !

Détermination Exacte du point mort Haut (PMH) (2^{ème} partie)

Par Dany Vincent

Méthode n°3

Enfin, la solution la plus sûre fait appel à deux petits outils simples : un bloque-piston et un disque gradué, un de ceux vus précédemment.

Les démontages sont aussi très réduits : bougies, bouchons d'accès aux culbuteurs, vis de *big end quill*.

Le bloque-piston se visse à la place de la bougie, en faisant tourner le moteur doucement, le bloque piston (dont la longueur a été prévue pour cela) va empêcher le piston d'arriver un peu avant le PMH. En faisant tourner ensuite le moteur à l'envers (par ex en tournant la roue AR, vous avez l'habitude, maintenant...), le piston va également être bloqué pile à la même hauteur mais APRES le PMH. **Le PMH est donc exactement au milieu de ces 2 valeurs.**

On peut se faire un bloque-piston avec une vieille bougie récupérée.



On peut aussi en (faire) usiner un au tour (à droite sur la photo). Ce qui permet de le percer, la montée du piston est alors facilitée puisqu'il n'y a pas de compression possible.

Ses dimensions sont parfaitement adaptées pour un moteur Vincent.

La partie filetage + partie qui va pénétrer dans le cylindre) a une longueur de 40 mm = c'est la bonne valeur.



Perçage sur toute la longueur puis rainure pour le débloquer facilement avec un gros tournevis.

On passe à la mesure avec cette dernière méthode :

1 - Ôter la ou les bougies.

2 - Prévoir de passer la quatrième, de bloquer le décompresseur en le maintenant position levée avec un caoutchouc sur la poignée si on n'a pas de bloque-piston percé.



3 - On se place peu avant le PMH, cela se vérifie en mettant une tige fine et longue (tournevis) dans le cylindre par le trou de bougie. Le piston remonte lorsqu'on tourne la roue doucement.

Les 2 culbuteurs doivent être en position haute (vérif. : on doit garder le très léger jeu comme vu dans la Fiche technique n°15). **S'arrêter au moins 10 mm avant le PMH supposé.**

4 - Mettre en place le bloque-piston, le visser pour faire en sorte qu'il ne bouge pas.



On se place donc sur le cylindre AR.
Ou sur le seul cylindre disponible si on a un mono.

Je vois sur cette photo qu'il faudra que je nettoie ma moto...

5 - Utiliser un disque gradué que l'on va placer - à droite, côté distribution.

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



C'est là !

Toute la démonstration (y compris photos) est faite avec l'appareil Grosset.

On va utiliser la roue AR, boîte de vitesse avec 4^{ème} enclenchée, pour faire tourner le moteur ce qui évite tout démontage côté transmission primaire.

6 - Placer donc le disque en s'arrangeant pour que lorsqu'on fera tourner le moteur, on tombera (pifométriquement) sur une valeur proche du zéro sur le disque en arrivant au PMH.

7 - Placer un repère fixe (fil de fer) de telle façon que l'on puisse faire une mesure.



Le fil de fer qui va servir de repère fixe est coincé sous un écrou du carter. Ici le bouchon du gicleur d'huile.

La tige du disque doit être serrée dans le *big end quill*
Par contre le disque doit être serré modérément sur ce même axe = il doit être suffisamment serré pour ne pas glisser lorsqu'on fera tourner le moteur, mais aussi pouvoir être tourné sur l'axe sans décaler la position du vilebrequin (*on verra pourquoi plus loin*).

Positionner le repère "zéro" du disque gradué à une valeur de 30/40° **avant** le point de PMH supposé.
Rappel : 11 mm = 35° environ
C'est le cas sur la photo ici.

Disque gradué

8 - Arriver AVANT LE PMH en butée sur le bloque-piston (= tourner roue AR en 4^{ème} à la main) donc dans le sens de la marche avant : **noter la valeur.**



Le disque tournera dans le même sens que le moteur soit de la gauche vers la droite (flèche).

On n'est donc pas encore arrivé au PMH (piston bloqué dans sa montée), on est donc **AVANT le PMH** :

Ici dans l'exemple, la graduation pointée est - 30°.

9 - Puis, sans toucher au disque ni au repère : tourner la roue AR en marche arrière pour arriver en butée sur le bloque-piston, donc APRÈS le PMH. **Noter la valeur.**

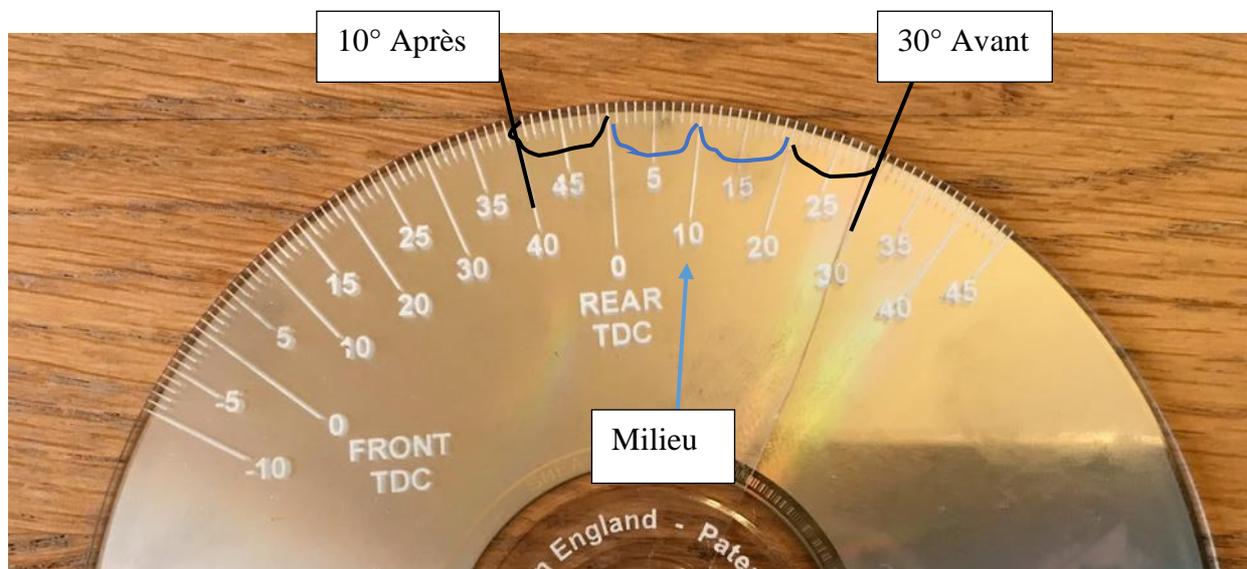


C'est l'inverse du cas précédent
On fait tourner la roue arrière à l'ENVERS (flèche), le bloque-piston empêche à nouveau d'arriver au PMH mais, cette fois on est **APRÈS le PMH** :

Ici, dans l'exemple, la graduation pointée est + 10°.

10 - Le PMH est donc exactement à mi-chemin entre les 2 valeurs soit +10°, dans cet exemple.

Voici une méthode simple pour déterminer où se situera le PMH.
Il suffit d'enlever des incréments identiques de chaque côté



Il suffit d'enlever la même quantité de degrés de chaque côté et ainsi on arrive à la valeur milieu soit 10° dans notre exemple.

Pour positionner le piston à cette valeur de 10° (celle de l'exemple illustré ci-dessous), il faut :

- enlever le bloque-piston.
- ne pas toucher au disque ni au repère.
- revenir un peu AVANT le PMH en tournant la roue en avant (sens de la marche)
- à l'approche de la valeur +10° (**PMH exact**), faire tourner la roue très très doucement pour se placer en face du repère +10°
- si on va trop loin, revenir au moins 20° AVANT le PMH puis recommencer (on n'a nul besoin de faire 2 tours complets !)

Il faut TOUJOURS arriver au PMH moteur en marche AVANT pour rattraper tous les jeux sinon on ne sera pas au PMH exact.



Ensuite, pour plus de facilité pour les réglages d'avance à l'allumage à venir, on doit alors décaler le disque **sans faire tourner le moteur** (d'où le serrage suffisant mais modéré du disque expliqué page 12) pour faire correspondre le repère "zéro" du disque avec le PMH.

Gaffe : avant de décaler le disque, il est recommandé de vérifier en refaisant une mesure avant et après le PMH marche arrière que l'on retrouve bien les mêmes valeurs sur le disque, (10° après et 30° avant dans l'exemple).

Le cylindre arrière est alors au PMH exact, **ce qui permettra un très rapide et excellent réglage de l'avance à l'allumage** - à venir dans un prochain numéro du LGE !



Ainsi tout est aligné : cylindre arrière au PMH, repère à zéro au REAR TDC.
(TDC = PMH en français).

11 - Remarques diverses

Si l'on a affaire à un twin, il n'est pas nécessaire de vérifier si le PMH du cylindre avant est OK.

Toutefois, c'est assez facile avec le disque Grosset, car il présente des gravures permettant de le faire sans aucun démontage REAR TDC et FRONT TDC.

Pour cela, il faut bien avoir mis le disque sur la gravure zéro de REAR (comme indiqué au point 9 quand on est au PMH) puis de faire faire un tour complet au vilebrequin et on va retomber sur le zéro de la gravure FRONT au PMH compression du cylindre avant.

Enfin, dans toute cette explication, on a utilisé la roue AR pour faire tourner le moteur. S'il l'on démonte soit le carter de distribution, soit le carter primaire (et donc l'embrayage), on peut parfaitement faire tourner le moteur avec une clé sur l'un des écrous (E80 ou PD7) d'extrémité de soie de vilebrequin. C'est même une méthode plus douce pour le faire tourner.

La « Godet Grey-Lightning »

Par François Guérin

De passage à Godet-Motocycles, Dominique eut son attention attirée par la « petite dernière » de la maison. J'ai aperçu une Grey Flash de route, dit-il, mais je n'avais pas le temps de m'attarder.

Quelques jours après, c'est Jacques Skrabanja (un amateur éclairé qu'avec Patrick, nous avons rencontré à Caussade au retour du rallye d'Ax-les-Thermes) qui nous envoie des photos d'une création qui s'avère être la même machine. Il était plus que temps d'en savoir plus long mais laissons la parole à François Guérin :

Pour résumer l'histoire de cette machine, elle fut commandée il y a 7 ans à Patrick. Pour diverses raisons, le projet est resté longtemps en « *standby* » et il s'agissait plus d'une idée, d'un souhait que d'une commande ferme. Et puis, il y a un peu plus d'un an, le client en question, est revenu vers nous pour faire aboutir ce projet. C'est quelqu'un que nous connaissons bien, qui a déjà acheté un café racer chez nous il y a une dizaine d'année et avec qui nous entretenons des relations amicales.

A l'origine, il était question d'une *Black Lightning Replica*, comme nous en avons déjà réalisées, notamment pour Peter Fox au Royaume Uni. Nous lui avons construit une parfaite réplique, nous appuyant sur la Lightning de Jack Erhet alors présente à l'atelier.

Le problème d'une telle machine, c'est qu'elle est faite pour battre des records en ligne droite. La position des commandes aux pieds, et surtout celle du sélecteur (à cause de l'échappement), l'absence de ralenti, l'avance à l'allumage manuelle, la selle, le freinage (moteur Godet 1330 cc de plus de 100 cv). Tout ça n'était pas cohérent avec le souhait du client, à savoir, avoir une machine utilisable, agréable et avec laquelle il voulait parcourir beaucoup de kilomètres.

Pour tout dire, il a parcouru 800 km en 3 jours après la livraison et il prévoit de partir avec à Perpignan le 26 décembre. À Lightning, cela me serait paru compliqué !



Ainsi, nous avons deux options :

- Soit, nous lui faisons une *Lightning* en travaillant sur les points sensibles pour lui permettre de l'utiliser sereinement.
- Soit, nous faisons quelque chose de différent.

Ce qui a été vraiment intéressant pour nous dans ce projet, c'est que le client a toujours été à notre écoute, et nous a laissés libres de lui faire des propositions. Au final, nous avons réalisé ensemble la machine que nous voulions faire depuis longtemps.



Dans l'équipe, notre machine fétiche est notre 500 Grey Flash, celle avec laquelle Bruno vient de remporter le championnat VMA. Et cela faisait longtemps que nous rêvions d'installer le twin 1330 cc dans cette partie cycle.

Sur cette moto, nous avons travaillé dans le sens de la facilité d'utilisation. Après

l'avoir essayée, je dois dire que le résultat est au-delà de nos espérances. La moto est facile, confortable (si si).

La partie cycle est redoutable de précision. Le freinage à la hauteur des performances et le moteur, avec des carburateurs modernes et la ligne d'échappement 2 en 2 (avec intercom) est un régal de souplesse et de puissance.



Honnêtement, je suis bluffé par cette machine. Bruno nous avait déjà dit, pour avoir roulé les deux (y compris au TT), qu'il préférerait la Godet 500 Grey Flash à la Godet 500 Egli. Je comprends maintenant pourquoi.

Bien entendu, pour une machine à usage routier, nous avons travaillé sur des finitions supérieures à la machine de courses. Beaucoup de pièces sont uniques pour cette machine.

Nous avons la volonté de proposer ce genre de machines aux intéressés. Nous avons encore beaucoup d'idées en tête, et espérons pouvoir les réaliser si on nous en donne l'occasion.



Spécifications de la Grey-Lightning

MOTEUR :

- Godet Vincent 1330 cc (92 x 100), carters en aluminium (carters et couvercles Godet).
- Vilebrequin Godet, bielles Godet fabriquées par Carrillo, pistons Godet (Carrillo également).
- Cylindre aluminium monoblocs taillés dans la masse (6082 T6), revêtement céramique.
- Arbre à cames Godet traités DLC.
- Culasses Godet.
- Transmission primaire Godet (nouveau système d'amortisseur de couple dans la couronne).
- Embrayage multidisque Neal Videan avec disques Kevlar, équipé du système Godet augmentant la levée.
- Sélection à gauche, et système interne Godet adoucissant la sélection.
- Carburateurs Mikuni TMR 40 à pompe de reprise, modifiés Godet.
- Boîte à 5 vitesses Quaife.
- Allumeur électronique Trispark.
- Génératrice Alton.
- Ligne d'échappement Godet 2 en 2 avec intercom et silencieux amovibles.
- Beaucoup de petites pièces moteur sont maintenant fabriquées en interne.

PARTIE CYCLE :

- UFM Vincent Godet (refabrication de la poutre), colonne de direction d'origine (nous en fabriquons en Alu taillé masse plus légère).
- RFM Godet aux cotes Vincent (suppression des deux grosses pièces de fonderie par un ensemble mécano soudé brasé à l'argent).
- Selle suspendue sur boucle en treillis, Godet.
- Fourche Girdraulic allégée et modifiée. Modification de la géométrie (la Girdraulic d'origine est incompatible avec la puissance de notre frein), combiné ressort amortisseur Godet, suppression des boîtes à ressort.
- Frein avant Godet Fontana 230 mm en magnésium, 4 cames.
- Frein arrière Godet Fontana 180 mm en magnésium double cames.
- Réservoir TT en Aluminium avec batterie et régulateur cachés à l'intérieur.
- Amortisseur arrière Avon.
- Roue avant 18'', jante alu, avec pneu en 110 (peut-être en 100 sur le prochain train).
- Roue arrière 18'', jante alu, avec pneu en 130.

La France à Moto Ancienne 2021

Par Laurent Buray

Cela fait plusieurs années que je rêvais de faire la France à Motos Anciennes, je voyais tous les ans le stand du GAVAP motos (le club organisateur) à l'entrée du salon Moto Légende à Vincennes, discutant chaque année avec les représentants du club de cette aventure.

Quelques années sont passées, libéré de contraintes professionnelles qui m'empêchaient de faire le Tour (c'est pour beaucoup le problème) voilà, ça y est, la décision est prise : je ferais la prochaine FMA.

Mais cela se mérite,

- il faut être adhérent au club du GAVAP au moins 2 ans avant de pouvoir s'inscrire à la FMA,
- posséder une moto capable de faire 4500 kilomètres,
- l'âge des motos doit être de 1955 maximum,
- pouvoir se libérer trois semaines de fin août au début septembre 2020,
- et enfin, le nombre de motos est limité à 49, réglementation oblige.

En 2020, toutes les planètes sont enfin alignées pour pouvoir réaliser ma première FMA. Enfin !!

Mais voilà la COVID envahi notre planète, partira, partira pas ? Et voilà la nouvelle tombe : la 16^{ème} édition de la France à Motos Anciennes est annulée. Encore une année à attendre avec toutes les incertitudes que nous a infligé ce virus !

2021, cette fois c'est confirmé, le départ aura bien lieu du samedi 22 août au samedi 11 septembre 2021. Rendez-vous pris à Flixecourt dans la Somme.

Je prépare ma moto une VINCENT série D de 1955 : vidange, graissage, pneus quelques pièces de rechange, câbles, outils, chambre à air etc. et l'équipement pour le pilote, logique, mais aussi affaires personnelles - je vous rappelle que nous partons pour 3 semaines. Mais également le matériel de camping, car s'est aussi 3 semaines de camping ! Une vraie aventure vous dis-je. Voilà, je pense n'avoir rien oublié, je suis prêt, ma Vincent aussi.

Ça y est le jour arrive, je me dirige vers Flixecourt en milieu d'après-midi. Je ne connais aucun des participants hormis Benoît le responsable du camion atelier, pour lui aussi une première. Je suis tout de suite accueilli par les organisateurs, l'un pour le contrôle de ma moto, les autres pour le dossier administratif et la remise de différents équipements : gilet jaune, tee-shirt, produits Restom, casquette... Bref : un vrai filet garni du motard. On m'indique un endroit pour monter ma tente, l'organisation est bien huilée (ou graissée).



Concours d'élégance moto lors du prologue. L'un des 2 seuls organisés en France.

Présence de la FFVE avec notamment Pascal Rousselle, vice-Président FFVE et Alain Grare, délégué moto FFVE.

Voilà, je suis prêt, je regarde les motos des participants et la surprise : d'abord pas mal de motos d'avant-guerre de marque française, mais surtout la moto la plus âgée du plateau : une Terrot 350 cm³ de 1927 dans son jus. C'est plutôt le grand écart avec ma Vincent !



Il y a même un participant qui fera tout le tour sur un Derny.

Il faut pédaler presque en permanence, un peu comme avec un Solex. Et avec des performances pas si différentes d'un Solex !

Il avait fait le premier tour ainsi il y a 30 ans et s'est donné le défi de le refaire : pari tenu !

Bravo à Luc Adam !

Ma deuxième surprise c'est le nombre de Vincent participantes : 6 au total !

Et j'engage la conversation avec Dominique MALCOR...C'est plutôt lui d'ailleurs qui l'engage (*NDLR : ah, ah, ah*).

Il est intarissable sur les motos et en particulier sur les Vincent.

Il me présente le président du VOCF Dany et son épouse Rachel que je ne connaissais pas, étant adhérent au club depuis le début de l'année.

La soirée avance, mon épouse qui m'avait accompagné repart, nous nous dirigeons vers la salle des fêtes de Flixecourt suite à l'appel des organisateurs pour le vin d'honneur (il y en aura beaucoup pendant les 3 semaines).

Ensuite, nous passons au repas et pendant celui-ci il y a différentes présentations : le parcours, les différentes étapes, l'équipe d'accompagnateurs et la présentation des nouveaux participants dont je fais partie. Nous sommes environ une dizaine et chacun est pris en charge par un parrain volontaire. Pour ma part se sera Dany. Ensuite nous avons la remise du *road book* et, là, je m'aperçois que j'ai oublié d'installer sur la moto un dérouleur de *road book*.

Grosse panique, mais Dany me rassure « ne t'inquiète pas, tu me suivras, pas de problème ! ».

Donc j'ai fait les 4500 km en suivant Dany sur sa Black Prince et Rachel sur sa Comet mais aussi Dominique MALCOR sur la reine Mathilde, Philippe WAGNER sur sa Comet et Philip BERGEL sur une NSU Max 250. Cette dernière n'était pas toujours facile à suivre avec nos Vincent...Difficile à croire, et surtout sur toutes les petites routes sinueuses de nos campagnes que nous empruntons sur les 4500 km.

Enfin, le véritable départ dimanche matin réveil à 6h30 démontage de la tente, toilette, petit déjeuner préparé par l'équipe du GAVAP à partir de 7h30, et ça, chaque matin !

Départ vers 8h00 c'est parti enfin, mais 400 m plus loin panne ! Verdict câble d'accélérateur cassé pour la Black Prince de Dany. Après réparation, c'est reparti pour une étape d'environ 250 km sans problème. Arrivée vers 16h30, montage des tentes, expositions des motos dans la cour du château de Dourdan, retour au camping, vin d'honneur et dîner. Voilà nos journées seront à peu près toutes ponctuées de la même manière à quelques détails près, pendant ces 3 semaines.

Après quelques étapes, le garde-boue arrière de ma Vincent se déchire en 2 et je commence à perdre des morceaux. Après une brève réparation, je suis obligé de faire une réparation sérieuse.

Mais où trouver un garde-boue arrière de Vincent du côté de Saint-Flour ?

Après réflexion, Dany et Dominique me disent qu'un certain « Jivaro » pourrait me dépanner ! c'est parti nous allons chez ce fameux « Jivaro » avec Dominique chez qui nous sommes très bien reçus !

Déjeuner (merci Maryse), réparation de la D dans les règles de l'art par Daniel, personnage sympathique.

Il me raconte son parcours professionnel passionnant, ses anecdotes ainsi que ses amitiés et rencontres dans le monde des « Vincent » qu'il connaît sur le bout des doigts.

Dominique et moi quittons Maryse et Daniel dans la soirée.



**Potée auvergnate à Saint-Flour.
C'est du sérieux !
Un grand Merci aux bénévoles du club « Les Guidons de la Marguerite » et à son Président Xavier Couderc pour ce très beau moment de convivialité**

Voilà, je voulais vous faire partager cette belle rencontre.

Ma FMA ne sera faite que de belles rencontres ! Ce fut une belle aventure, et avant tout une aventure humaine, avec des gens passionnés, mais aussi de l'entraide entre tous, aussi bien des participants que des bénévoles du GAVAP.

Tous ces gens de l'assistance qui sont vraiment dévoués afin que tout se passe bien. Une vraie organisation entre les parcours toujours sur de belles routes, les petits-déjeuners, les repas, le camping, le transport des affaires personnelles de chacun, le camion-atelier à disposition de chaque participant bref une vraie prouesse au quotidien orchestrée par la gentillesse de Jean-Louis Chauvet le président du GAVAP motos.

Voilà, j'ai essayé de vous résumer 3 semaines d'aventure humaine, 3 semaines de colonie de vacances entre passionnés à travers la France dans de magnifiques régions où je n'étais pour la plupart jamais allé. J'ai déjà hâte de repartir pour la 17^{ème} édition de la FMA et espère vous avoir donné l'envie de vivre également cette aventure.



Ndlr : de la Vincent en veux-tu, en voilà, à la France à Motos Anciennes :

Photo du haut, à partir de la gauche : Laurent le rédacteur, Philip Bergel tout au fond, Philippe Wagner et Didier venu vérifier la protection contre la pluie du carénage de sa nouvelle monture.

Photo du bas, Jean-Louis Chauvet, Président Gavap Moto.

L'album photo d'Alan

Par Alan Wright

Bonjour le Loup-Garreau !

Nous espérons que tout va bien dans la grande famille Vincent. Ici, dans les Charentes, ça baigne bien que nous n'ayons pu beaucoup rouler ces derniers temps car nous avons dû faire une paire de visites en Angleterre et, au retour, nous avons trouvé ... l'hiver !!

Je ne sais pas si cela présente un intérêt pour le LGE mais j'ai accumulé depuis une trentaine d'années un certain nombre de photos sur la Vincent et, si les photos de machines sont aisées à trouver, ce n'est pas la même histoire pour les photos des personnages du monde de la Vincent. C'est pourquoi je vous proposerais bien de vous envoyer mensuellement un document avec un petit commentaire (les gens, les lieux, les circonstances...)

Voici deux photos pour commencer :



Sur la première vous voyez le maire de Stevenage sur la gauche, notre estimable Président (Bryan Philip) et Bernie Shovin sur la droite. La photo a été prise lors du rallye international de 1999 et c'est à bord du magnifique sidecar de Bernie Shovin que le maire pénètre dans la Grand rue du vieux Stevenage. Une des balades de ce rallye a eu pour objectif le village de Westmil que l'on voit sur la couverture d'une brochure Vincent de 1952. Le pub juste derrière se nomme « The Sword in Hand ». Avec un ami, nous avons parlé des Vincent aux buveurs présents dans ce pub. Comme cela ne leur disait rien, nous sommes revenus la semaine suivante avec un exemplaire de cette brochure encadrée qu'ils ont accrochée dans le bar, non sans nous avoir offert une pinte de bière à chacun ! Je me demande si elle y est encore ... la brochure, pas la bière (qui a disparu très vite) !



Le dépliant Vincent 1952 à l'enseigne de monsieur Garreau ! Merci Alan !

La seconde photo représente Sir Costalot qui a été évoqué récemment dans les colonnes de MPH. La célèbre machine, aux mains de Chris Butler, a été capturée sur la route du rallye d'hiver au Pays de Galles dans les années 2000. La machine a changé de mains depuis mais je garde en mémoire Chris qui passait ses week-ends à l'astiquer ... jusque lors des arrêts aux feux rouges ! ...



Sir Costalot ?,
demandâmes-nous à
Alan...

... et Alan de répondre :

Vous avez raison, j'ai fait un faux pas (en Français dans le texte), j'ai joint Ernie Lowinger qui a fait un tas de rallyes au Pays de Galles avec moi et il me dit que l'immatriculation de Sir Costalot serait plutôt GOR61. Il me dit aussi que le pilote n'est pas Chris Butler (je suis pourtant sûr que Chris a été propriétaire de cette machine (celle de la photo ou sir Costalot ? ndr).

Vous pouvez donc admirer ci-dessus une photo de non Sir Costalot et de non Chris Butler !

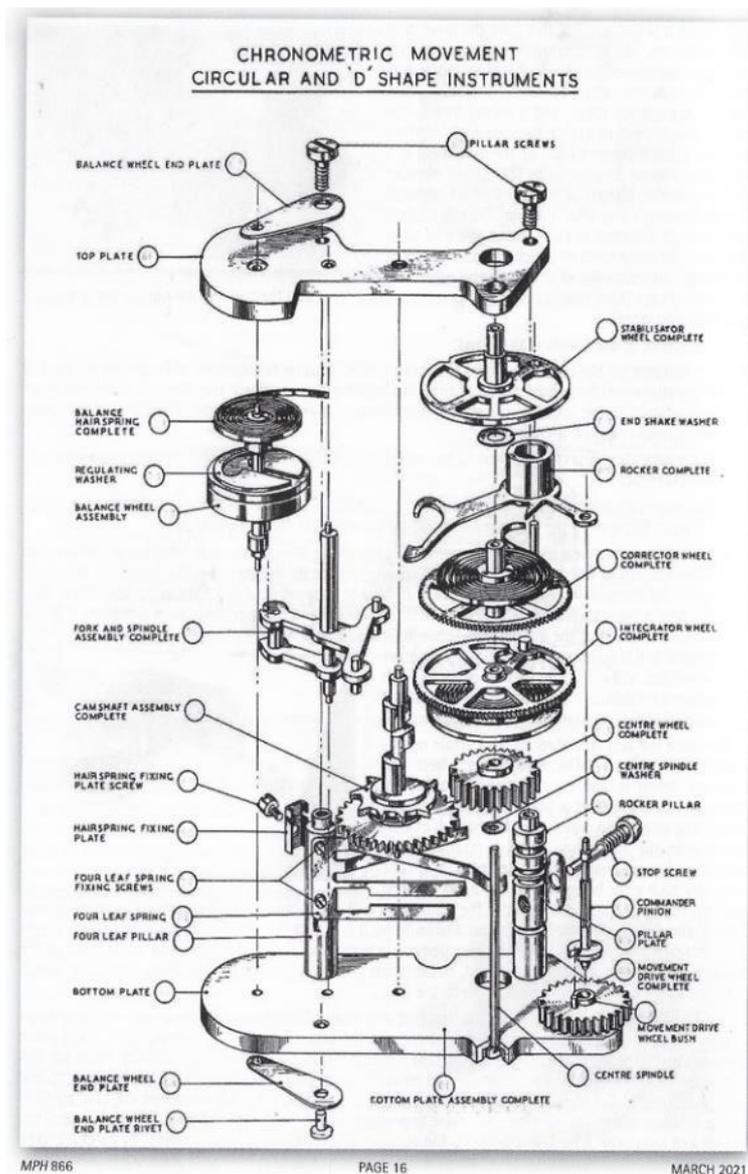
Les compteurs de vitesse et les compte-tours Vincent

Par Dominique Malcor

Ce sujet dont la majeure partie est due à l'auteur d'un blog sur les compteurs et autres appareils, lu sur le « ouèbe » a été simplement traduit et un peu commenté puis organisé très modestement.

Sur le journal du Club MPH N° 866 de mars 2021 page 13 : « Principe des années 20 par Jaeger à Paris* » ... vous avez un article technique complet (mais en Anglais) par Martyn Goodwin.

**donc aux mesures métriques (pas de vis, fils, cadran etc..) le 3 pouces est un 80 mm en fait.*



Lien original ci-contre : (<https://sundelisasi.blogspot.com/2010/09/the-vincent-speedometer.html>)

Voici ce que l'auteur dit :

« Tout au long de mes différents blogs précédents, il y a des références aux compteurs de vitesse chronométriques et aux tachymètres et bien sûr j'ai mis en valeur l'implication de Phil Irving avec « The Vincent Motorcycle ». C'est peut-être le moment de publier quelques données sur les instruments et les accessoires du compteur Smith utilisés sur la moto Vincent.

Tous les compteurs de vitesse Vincent posés sur les modèles 500 cc et 1000 cc étaient des instruments chronométriques de Smiths, y compris le tachymètre (compte-tours) sur les Black Lightning et les Grey Flash. Avant la guerre, le raccord de câble était attaché au compteur via ce qu'on appelle dans le métier des instruments de mesure "un raccord Jaeger". Le raccord fileté est arrivé pendant la Seconde Guerre mondiale et utilisait un filetage de 12 mm x 1 mm se fondant sur l'utilisation de filets métriques... mais le compteur est un instrument Jaeger français et donc totalement métrique.

Dans les années 30, la plupart des compteurs de vitesse fournis au commerce des motos avaient un diamètre de 80 mm (3 pouces), 85 mph, et 140 km/h pour les régions à système métrique. Mais certains utilisaient 120 mph, comme le Rudge Ulster, le BSA Gold Star, les Brough Superior et le twin Vincent "A". Je n'ai pas de preuves pour le seul Meteor 500 cc, mais je serais enclin à penser qu'il a utilisé le speedo 85 mph soit 140 km/h »

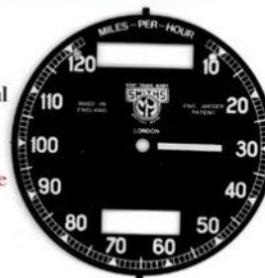
Pre WW2 Vincent HRD speedometer dial types

types des cadrans de compteur de vitesse d'avant guerre



suitable for Imperial areas.

adapté aux pays de l'Empire britannique



80mph..Meteor 500cc

80 mph (129 km/h) Meteor 500 cc

120mph.."A" Rapide

193 km/h Rapide "A"



suitable for metric areas

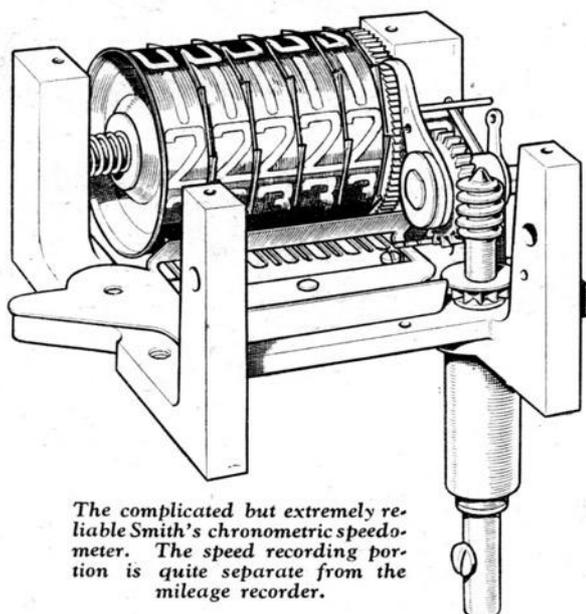
140kph..Meteor 500cc

140 km/h



180kph "A" Rapide

180 km/h Rapide A



The complicated but extremely reliable Smith's chronometric speedometer. The speed recording portion is quite separate from the mileage recorder.

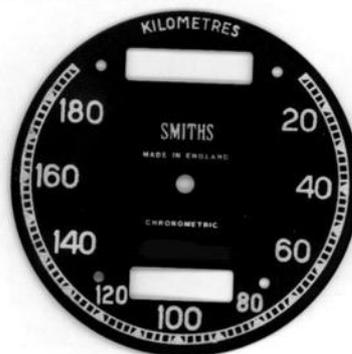
« le système compliqué mais extrêmement fiable du compteur de vitesses Smiths... la partie compteur des vitesses et celle comptabilisant les distances parcourues sont bien séparées »

VINCENT-HRD and VINCENT B and C series
Comet and Rapide

VINCENT-HRD et Vincent série B et C... Comet et Rapide



120mph chronometric speedo
for Imperial areas.



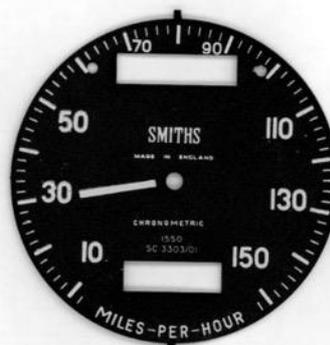
180kph chronometric speed
for metric areas.

193 km/h compteurs pour les pays de l'Empire 180 km/h adapté aux pays au système métrique

Les séries D

Vincent Victor, Black Knight, Black Prince and "D series"

Vincent Victor, Black Knight, Black Prince et série "D"



Black Prince 240kph and 150mph 80mm/3" dia. speedos

compteurs de Black Prince 240 km/h et 150 mph , diamètre 80 mm



Victor, Black Knight and "D series" Rapide and Comet speedos

compteurs des Victor, Black Knight, et série "D" Rapide et Comet

VINCENT Grey Flash 500cc racer
VINCENT Grey Flash 500 cc racer



8000rpm 4-1 anti-clockwise
chronometric tachometer
8000 tours/minute compte tours
sens inverse des aiguilles d'une montre



125mph chronometric
speedo for Imperial
areas.

201 km/h pour zones de l'Empire



180kph chronometric
speedo for metric
areas. 180 km/h

pays à système métrique



Smiths type 70549, later named type BG1506, bronze
tacho drive made by KTT Services

Les « prises » de compte tours de type 70549, en « anti horaire » (sens inverse des aiguilles d'une montre) spécial Vincent, réalisées en bronze

La raison pour l'adoption d'un tachymètre spécial Vincent anti-horaire était que dans la majorité des motos britanniques avaient des compte-tours raccordés sur la magnéto et lorsque vous regardiez l'arbre auquel le pignon d'entraînement était fixé, il tournait dans le sens anti-horaire (inverse des aiguilles d'une montre). Smiths a donc fourni les entraînements de tachymètre de type 70549 en bronze 1-1 et 2-1 en marche inversée. Ainsi, avec les Vincent ayant une magnéto tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, l'utilisation de l'entraînement du tachymètre inverseur 2-1 a conduit à fabriquer un compte tour 4-1 fonctionnant dans le sens anti-horaire. Lorsque les modèles « Enclosed D » sont arrivés au milieu des années 1950 ... les compteurs de vitesse Victor, Black Knight, Black Prince avaient tous un diamètre de 80 mm (3 pouces). Mais comme ils étaient dans un tableau de bord, ils avaient des « lunettes à bride » et un arbre de réinitialisation allongé.

Différents renvois d'angles Smiths

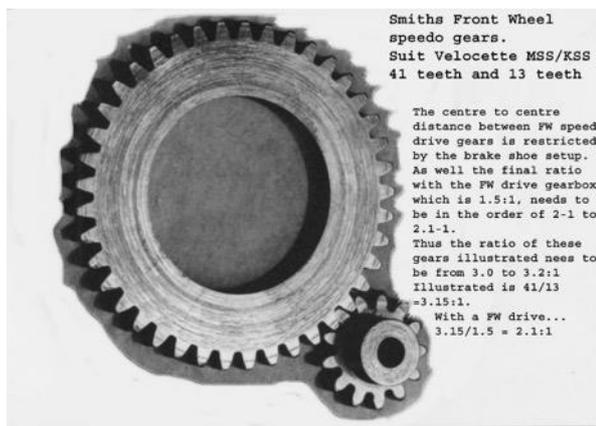


Smiths instrument angle drives, nominally
1-1 non reversing

Enfin, le système propre à tous les compteurs de vitesse Vincent a été la « prise » de vitesses adoptée avant-guerre et fixé dans la flasque de frein avant avec l'engrenage du système boulonné à l'intérieur du moyeu.

Ces petits « lecteurs » à engrenages sont d'un rapport 1,5 à 1. La grande couronne était de 41 dents (la même qu'une Velocette KSS ou MSS). La petite, entraînée par la grande, était de 13 dents (encore une fois identique aux Velocette KSS et MSS).

La roue avant tourne « nominalement » 750 fois en un mille (1609 mètres).



Les compte-tours en 5 pouces de *Black Shadow* :

« L'ombre noire » n'a jamais eu un compte-tours Smiths de 5 pouces monté en standard, mais quelque temps après que la société Vincent a été mise en liquidation puis fermée après 1955... Un compte-tours de diamètre 5 pouces et gradué jusqu'à 8000 tours/minute, fixé dans le boîtier de compteur de vitesse de la Black Shadow de fonte d'aluminium, est devenu disponible en quantités limitées. Montée avec la prise 70549.



Bienvenue au club en 2022 à :

MC CROSKEY Lon (USA) / RAYNAUD Patrick (12) / FRANCK Philippe (69) / GUILLOT Éric (50) / PAYAN Guillaume (27) / BASTIEN Christian (Belgique) / BASTIDE Éric (36) / DARDE Hervé (14) / HERRMANN Thomas (Allemagne)

ROGOZ Jean-Christian (06) / HALEWYCK de HEUSCH Michel (Belgique) / HAMON Hervé (56) / RYCKEWAERT Marc (59) / GUÉRIN Raymond (75)

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.

 **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

 **Mai 26/29** : Thiers Rencontre sur 4 jours à l'occasion du salon Coutellia : contact Dany.

 **JUN 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.

 **JUN 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

 **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.

 **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-bagages 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

- **ALAIN BRACHET VEND** :

Embrayage 100% complet pour Vincent Twin.
État neuf. Prix: 420€.

Contact : alain.brachet44@gmail.com



- **PIERRE DUNOYER recherche** :

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

- **HERVÉ BLONDEAU vend** :

VINCENT EGLI-GODET CAFÉ RACER.
Moteur 1000 cc, Boite 5 vitesses, Livrée par GODET en décembre 2007, Carte Grise Collection de 1968, 10000 Km.
Hervé : 06 73 89 17 41



- **JEAN-CHRISTIAN ROGOZ vend** : Une Egli-Vincent John Mossey.

Pour tous renseignements : Jean Christian [<mailto:jechro@club-internet.fr>]



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 bien '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 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



Ont contribué à ce numéro :

Laurent Buray, François Guérin, Paul Hamon, Dominique Malcor, Jean Pirot,
Catherine Remillieux-Rast, Teun Van Driel, Dany Vincent, Alan Wright

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