

LE LOUP-GARREAU

25

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.



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
Le 46 ^{ème} "borderline" Rallye	4
L'album de famille d'Outre-Manche	6
La France à motos anciennes (Première partie)	8
Calage allumage : la magnéto.	16
Salon 'époqu'auto' Lyon - Novembre 2011	21
HRD HD 80 TT Replica 1926	23
La Vie du Club et de ses membres	28
Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents :	29
Manifestations à venir	29
Petites Annonces	30
Bonnes adresses	32

Couverture : Rachel sur Céleste adresse un petit cœur : le froid ne doit pas bloquer le/la motard(e) endurci(e)



La qualité de l'image est faible. Mais remarquez le tendeur de chaîne...

Thomas Hermann (adhérent allemand) demande si cette machine est 'Matching Numbers' ?

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Une bonne nouvelle : la Covid semble partir à l'approche des élections ! Est-ce qu'elle en a peur, mystère ?

En tous cas, nous souhaitons qu'elle parte et nous laisse plus de liberté que pendant ces deux dernières années.

Encore qu'au VOCF, en dehors de l'absence quasi générale de nos amis étrangers, nous avons pu assurer un grand nombre de sorties et cette année 2022 semble bien partie avec de nombreuses balades prévues dès le début de l'année dont certaines sont déjà d'ailleurs complètes !

Le rallye VOCF officiel annuel est détaillé dans ce numéro. Cette année la place est limitée comme expliqué un peu plus loin.

L'inscription est ouverte et cette information apparaîtra dans le prochain MPH (Mars 2022).

Aussi, ne traînez pas trop pour prendre votre décision, compte-tenu de la proximité du Royaume-Uni, de la Belgique, des Pays-Bas et même de l'Allemagne, où les amateurs actifs sont nombreux et de plus en plus présents dans notre rallye.

Nous faisons des efforts pour réduire la cotisation et offrir au passage un petit cadeau lors de l'envoi de la carte de membre. Le Bureau remercie chaleureusement les quelques personnes qui nous ont remerciés et encouragés.



Je signale à ce sujet que le porte-clé est disponible à la boutique du site, n'hésitez pas à en acheter, cela nous aide aussi pour assurer la maintenance du site ainsi que le Loup-Garreau.

Il n'est pas interdit d'ailleurs de prendre d'autres bricoles, c'est même de bon goût !

Bonne lecture,

Dany

Le 46^{ème} “borderline” Rallye

OU : près de la frontière France/Belgique et à proximité de l’Angleterre, de la Hollande et pas si loin de l’Allemagne soit à Merville (59). Soit 35 km à l’ouest de Lille et 80 km (au sud...) de Calais.

QUAND : le rallye débute le Vendredi 15 juillet et se termine le Dimanche 17 juillet 2022. L’idée principale de ce rallye est de rassembler notre grande famille : ceux qui possèdent une Vincent, ceux qui sont ami(e) d’un(e) Vincentiste et enfin ceux qui rêvent d’avoir leur propre Vincent. Une grande famille nécessite une maison de famille, c’est la ‘Maison Diocésaine’ qu’a choisie Stéphane, l’organisateur.

La Maison Diocésaine de Merville est le lieu de rassemblement de nombreux rallyes à moto ancienne et 3 roues.

La maison diocésaine a été réservée à ces dates-là pour **38 chambres soit 97 couchages**. Elle possède deux parkings suffisamment grands pour accueillir des camping-cars.



La salle de restaurant ne peut accueillir **que 120 convives**. Ce sera donc la limite maximale de participants qui pourront être acceptés.

Merci de noter que la Maison diocésaine **n’accueille que des groupes**, il n’est **donc pas possible de réserver directement**.

Désorganisation : les vincentistes continentaux iront accueillir leurs amis anglais à la descente du ferry et du tunnel (horaires à préciser) « *hello, hello, you survived to the Covid, et blabla...* »

Les 2 groupes partiront ensuite pour le repas de midi à « l’Auberge du Colombier ». Après le café, nous reprendrons la route de Merville, notre camp de base.

Samedi, les participants seront invités à visiter des marais par bateau, repas sur place.

Dimanche, ballade surprise, repas et adieux, sniff, sniff...

COÛT D'INSCRIPTION

Stéphane a négocié les prix et le forfait comprend : **logement 2 nuits, 2 petits-déjeuners, 3 déjeuners, 2 dîners incluant le repas de gala, et un "pas habituel" souvenir.**

Compte-tenu que la formule du rallye est différente (le logement est compris) et que les places sont limitées (120 repas), nous sommes dans l'obligation de demander une réservation à l'avance, avec règlement, pour attribuer les places.

Habituellement, les frais de Rallye ne couvrent que le repas du samedi soir, les croissants du dimanche matin, le BBQ du dimanche midi et les souvenirs.

De ce fait, le coût du week-end : **250 €/personne** (ou 200 €/personne, si vous couchez dans votre camping-car) est plus élevé qu'habituellement (65/70 €), mais les autres frais sont très réduits:

Le montant doit être payé à la réservation.

Comment réserver ? (la date d'envoi donne évidemment la priorité)

- par chèque, à l'ordre du VOCF, à envoyer à :

Catherine Remillieux-Rast

23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine, France

Si vous avez des questions : tél. +33 6 81 27 09 11 – crrperso@yahoo.fr

- par virement, à la BNP, 1 rue Gambetta, 78250 Meulan-en-Yvelines,

ASSOCIATION VOC VINCENT HRD OWNERS CLUB SECTION FRANCE

IBAN : FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667

BIC (*Bank Identification Code*) : BNPAFRPPXXX

**Si, à l'arrivée, vous êtes perdus, pas d'inquiétude,
Stéphane a déjà mis en place le fléchage**



L'album de famille d'Outre-Manche

Par Alan Wright

Chers Loup-Garreautes, comme je vous l'avais promis, voici deux nouvelles photographies. La première nous présente le regretté Ray Smith (à gauche) et Norman Peach.

Ray a été durant des années le bibliothécaire archiviste et le responsable au VOC des objets dédiés, avant que de mourir en 2009. L'autre compagnon est Norman Peach. Il était essayeur à l'usine sous la houlette de l'essayeur en chef, Ted Davis. Norman assurait également l'assemblage des roues dans l'atelier de Fishers Green à l'usine. Je suis impressionné de penser que Norman a été la première personne à rouler sur ma Rapide série B (la revanche de Peron) en juin 1948 ; de fait, il l'a pilotée à nouveau pour les besoins d'un magazine à la fin des années 90. Il eut la gentillesse de faire un « autographe » en utilisant l'un des trois feuillets de compte rendu de tests qui lui restait, un garçon adorable. Cette photo a été prise lors d'une soirée de la section d'Herts. & Beds., à l'occasion de ses 80 ans.



La seconde photographie a été prise lors d'une exposition Vincent organisée par Bob Culver au musée de Stevenage en 2000.

Vous pouvez voir, assis de gauche à droite, Bob Culver, Jack Furness, Bob Clements, Ted Davis, Norman Peach, Maggie Appleton et le conservateur du musée.

J'ai un exemplaire du catalogue de l'exposition que je pourrai vous scanner (il fait 22 pages mais ça le fera). Je vous les enverrai en format Jpeg et... à la grâce de Dieu !



J'ai aussi trouvé cette photo qui montre les ouvriers de l'usine assis dans l'herbe au rallye des séries A vers 1998.

La rangée du haut nous présente de droite à gauche : Bob Culver, John Coates, Stuart...? et celle du bas Norman Peach, ??, Allan Rennie, Ted Davis.

Suit enfin cette phrase énigmatique que la rédaction du Loup-Garreau traduit :

(Parenthèse touristico-culturelle : Les Australiennes sont charmantes mais, contrairement aux kangourous, ce n'est pas dans la poche !).

La France à motos anciennes (Première partie)

Par Lord Dominique

Comme Dany nous l'avait annoncé dans son « mot » du LGE N°21, il s'agit ici de vous narrer la première partie de ce qui s'appelait le 'Tour de France à motos anciennes' (mais qui porte actuellement le nom de « La France à Motos Anciennes »), sa 16^{ème} édition et les trente ans de son existence. Avec Rachel, nous n'aurons parcouru qu'une partie... la première semaine en ce qui me concerne.

Bien entendu, cette édition 2020 a été bien compliquée pour les organisateurs, reportée à 2021 en raison de la pandémie :

Actus *manifs, salons, expos, livres...*

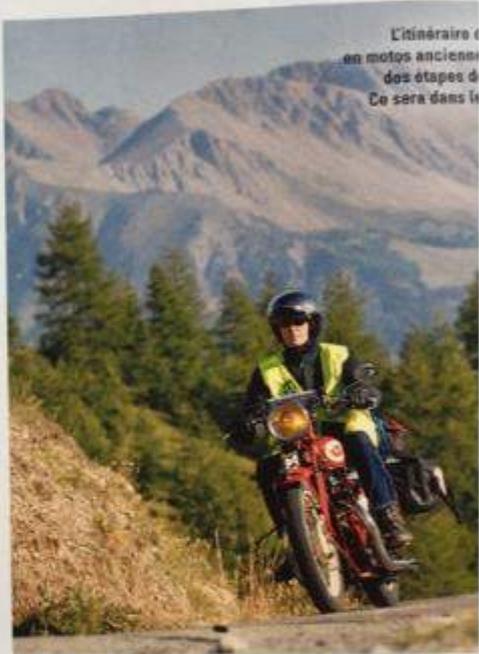
LA FRANCE EN MOTOS ANCIENNES, 16^e ÉDITION

LA PRÉPARATION SE POURSUIT

Le club Gavap Moto (Groupement des amateurs de véhicules anciens de Picardie, section moto) est bien décidé à organiser la 16^e édition de son périple à travers la France. C'est une manifestation unique en son genre qui existe depuis plus de 30 ans : 4 500 kilomètres en trois semaines (21 août au 11 septembre cette année) au guidon de motos d'avant 1954 (1959 pour les couples et les motardes).

« Notre objectif est de faire vivre cet événement pour qu'il ne tombe pas dans l'oubli, tout en garantissant la protection des participants », résume Jean-Louis Chauvet, président du Gavap moto. Bien entendu, cette décision nécessite quelques aménagements dans l'organisation. Distanciation oblige, les repas du soir se prendront sous huit barnums installés dans les campings. La traditionnelle exposition publique des motos à l'arrivée de l'étape se déroulera selon les normes sanitaires en vigueur.

« Compte tenu du temps très court jusqu'au montage définitif, nous prenons le risque d'imperfections dans l'organisation. Mais l'important est de passer outre la morosité actuelle et de continuer à nourrir notre passion », insiste Jean-Louis Chauvet qui se laisse jusqu'à juillet pour donner le "go" définitif du départ à Flixecourt (Somme). L'itinéraire reprendra en partie celui de la première édition lancée par Philippe Lecerf auquel il sera rendu hommage. C'était en 1989 et ça s'appelait le *Tour de France en motos anciennes*.



L'itinéraire en motos anciennes des étapes de... Ce sera dans l'



Un départ en beauté

Un concours d'élégance moto, organisé en partenariat de la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE), se déroulera à Flixecourt en préambule, le samedi 21 août à partir de 14 h 30. Quatre catégories sont prévues : avant 1930, 1930-40, 1940-50 et 1950-60.

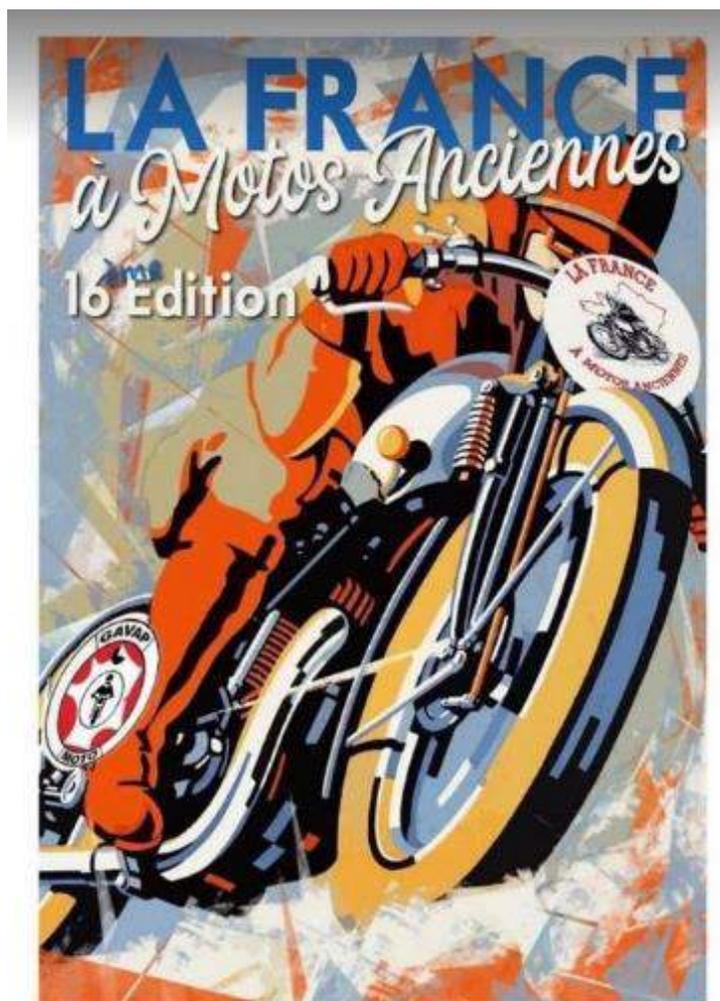
Laurent Cornée
GAVAP-moto, Mairie de Flixecourt, 35 rue Roger Godard, 80420
Tél. 06 08 54 31 18. www.gavapmoto.fr ; Facebook : Gavap Moto

« À Flixecourt, la veille du départ, un concours d'élégance moto est organisé en collaboration avec la FFVE.

Bien entendu, j'ai participé à cette dernière sur les conseils de Dany, et surtout à la suite de son article dans un des Loup-Garreau.

Cette année, les particularités sanitaires ont aussi imposé des conditions plus drastiques, comme vous pouvez le lire plus haut, en ce qui concerne le nombre et aussi la manière dont

nous devons participer à ce tour. Un seul cas contact et c'est tout le groupe qui serait rentré à la maison.



Il faut déjà avoir deux ans de cotisation au GAVAP Moto, il faut posséder une machine qui peut intéresser l'organisation et qui soit dans les années prévues par cette dernière. Voici ce qu'annonce le GAVAP :

Depuis 1989, le GAVAP moto organise tous les 2 ans le tour de France des motos anciennes, des origines à 1954 pour les pilotes hommes et 1959 pour les pilotes femmes et les couples.

Le tour de France des motos anciennes se déroule sur 3 semaines autour du 21 août au départ de FLIXECOURT(80) et traverse la France pour 4500 km avec 19 villes et clubs d'étapes pour revenir à l'arrivée à LONGPRÉ-LES-CORPS-SAINTS (80) près d'Amiens.

Le nombre de motos est limité à 50 et les modèles et marques proposés doivent garantir au maximum la variété et l'intérêt historique.

Une assistance de 7 véhicules accompagne les pilotes pour le transport des bagages, les tentes, l'assistance sur route, un atelier mécanique et une boutique du tour.

Chaque jour un road book, feuille de route, (élaboré par des passionnés de motos anciennes locaux) est remis et commenté aux pilotes.



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

Vous invite au passage des motos
anciennes

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

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

50 Motos anciennes... des origines aux années 1954

19 étapes :
FLIXECOURT (80)
Prologue et Assemblée : 21/08
DOURDAN (91) 22/08
TOUCY (89) 23/08
CHARLIEU (42) 24/08
SAINT FLOUR (15) 25/08
COUCOURON (07) 26/08
VIAS (34) 27/08

SAINT JEAN PLA DE CORTS
REPOS 28 et 29 août

AXAT (11) 30/08
LE VERNET (31) 31/08
ST GAUDENS 01/09
PONTONX /ADOUR (40) 02/09
BERGERAC (24) 03/09

ANGOULEME (16)
REPOS 4 et 5 septembre

CELLES sur BELLE (79) 06/09
ECOMMOY (72) 07/09
DOL BRETAGNE (35) 08/09
ALENCON (61) 09/09
PAVILLY (76) 10/09
LONGPRE les CORPS SAINTS(80)
Arrivée 12h00 11/09



Il y a un règlement (à lire et à signer) qui nous informe de nos obligations, la limite d'encombrement et de poids des bagages, du matériel de camping et de l'outillage et pièces de rechange qui seront confiés à l'assistance.

Nous avons aussi des conseils pour prendre nos dispositions en cas de panne, conditions atmosphériques, et ce qu'il serait nécessaire d'emporter avec nous sur les motos ; pour moi ce sera (liste non exhaustive) : bombe anti-crevaisson, éclairage de sécurité de secours (nous l'avons évoqué lors d'un Loup Garreau), rustines, démonte-pneus, diverses clefs et tournevis, bougies, graisse de chaîne, câble d'embrayage, attache-rapide, fil de fer, scotch en ruban, pantalon et veste de pluie, huile 20W50, siphon (NDLR : une longueur de durite) etc., il me manque les câbles de gaz qui ne sont pas encore arrivés.

Et il nous faut un couteau, des couverts, mug etc. nous recevons en « goodies » un mug, une assiette et des adhésifs, un gilet « jaune » qui est vert fluo...

Ce dernier gilet de sécurité qui affiche aussi le nom de sponsors est obligatoire. On doit aussi présenter sa moto lors d'une exposition le soir de l'arrivée à l'étape du jour, laquelle se déroule entre 18 et 20 heures... lors des étapes de repos il n'y a pas d'exposition.

La plus ancienne est une Terrot 350 de 1927, d'ailleurs d'autres Terrot sont presque contemporaines de notre mamie, les jeunettes sont la Vincent de Laurent Buray de 1955, la Black Prince de notre modeste président, une Motoconfort et une BMW talonnées par une BSA, une Ratier, des Guzzi, une Puch, une Motoconfort, une Velocette de 1954...

Six membres du Vincent Owners Club de France sont présents : Rachel Theureaud sur sa Comet 1950, Jean-Louis Chauvet, président du GAVAP et « tête » de ce tour sur sa Comet de 1951, Laurent Buray sur une Black Shadow série D de 1955, Dany Vincent notre président sur sa Black Prince et votre serviteur sur « Reine Mathilde », Black Shadow B de 1948. Je ne peux passer sous silence Philippe Wagner venu avec une très belle Velocette MSS de 1947 (NDLR : ...et qui terminera avec sa Comet, la MSS ayant eu trop de problèmes).

On peut remarquer que la participation de marque la plus importante en nombre est celle de nos Vincent.

La participation la plus étonnante, pour moi, est celle de Luc Adam sur son Deryn de 98 cm³ de 1952.



« Lady Brigitte » m'accompagne très gentiment, la moto étant juchée sur la remorque, bagages faits (25 kg maximum pour la valise, ce sera moins, même chose pour le matos du camping, encore moins, et 10 kg pour les pièces et outillages).



Et nous en profitons pour rendre mes deux petites filles à leurs parents sur Caen.



L'arrivée près de Flixecourt, se fait en soirée, le vendredi, à environ 8 km du lieu de rendez-vous... hôtel... Le lendemain, il y aura, l'Assemblée Générale du GAVAP, pour laquelle je me suis porté volontaire pour scanner les pass sanitaires obligatoires, il y aura un concours d'élégance, une présentation le soir, suivi d'un dîner.

Le samedi nous arrivons sur un grand emplacement, déchargeons la moto. Puis vient l'AG, et je fais mon petit boulot...

Un club, ce sont aussi des adhérents qui participent et aident dans la mesure de leurs moyens.



Comme Jean-Louis Chauvet me demande, en me prêtant son casque décoré de l'Union Jack », de participer à la réception et à une certaine « mise en scène » de pilotes avec quatre ou cinq autres motos pour être filmés par la télévision FR3 locale, je m'exécute de bon cœur alors que Brigitte est allée visiter Amiens.

Je n'aurai le « résultat » que bien plus tard, FR3 nationale reprendra d'ailleurs ce sujet. Je suis filmé et questionné aussi assez longtemps, bien que ce travail ne soit sans doute pas publié.

Chacun peut se restaurer en prenant un ticket lors de la vérification des engagements, puis on passe assez rapidement à la vérification des machines, qui tient compte principalement des éclairages et surtout ceux de secours... Reine Mathilde passe assez facilement l'examen rapide.

Là, je fais connaissance de Laurent Buray et de sa charmante femme Guillaîne.

Laurent a monté sa tente à côté du « paddock » (une grande place) et je retrouve Philippe Wagner avec grand plaisir.

Puis c'est au tour de Rachel et Dany arrivés un peu plus tard qui ont pris une chambre d'hôtes à environ 10 km...

Le concours d'élégance est remporté par une charmante responsable du « tour » sur sa belle Velocette...



Ensuite chaque participant passe sur l'étroit podium et se voit interviewé, Dany passe le premier des Vincent et j'ai craint un instant de le voir chuter. Puis nous rangeons nos motos sous le hangar central, le temps est incertain, ponctué d'averses.



Notre président dans son « louke » de star

Ensuite nous participerons avec Rachel, Dany, et d'autres, dont le maire de Flixecourt très impliqué dans sa fonction de soutien aux associations locales, à la préparation des tables pour le dîner.

S'en suit un apéro très convivial, puis le dîner, lors duquel les « bizuts », ou plutôt les primo-participants, dont je suis, sont présentés... Jean-Louis Chauvet demande à chacun de choisir un parrain (qui est déjà un ancien du « tour »). On nous remet les « *road books* » de l'étape mais pour ma part je suivrai Dany...

Laurent ayant choisi Dany, je me trouve une marraine en la personne de notre bien-aimée Rachel...

Le lendemain, c'est le dimanche, jour du départ de l'étape Flixecourt-Dourdan, et nous décidons de partir en groupe : Dany, Rachel, Laurent et moi-même... un autre participant avec une BSA nous demande de joindre le groupe, accepté, pourtant il ne roulera pas avec nous.

Démarrage facile ! Il nous faudra faire environ 225 km sur des petites routes, j'appréhende la région parisienne.

Mais là ô surprise, après 300 m, arrêt ! La Black Prince se transforme en Comet, elle ne roule que sur un seul cylindre.

Démontage, arrêt de l'assistance, Dany fouille, bougies etc. c'est un câble de carburateur cassé...

À

suivre...



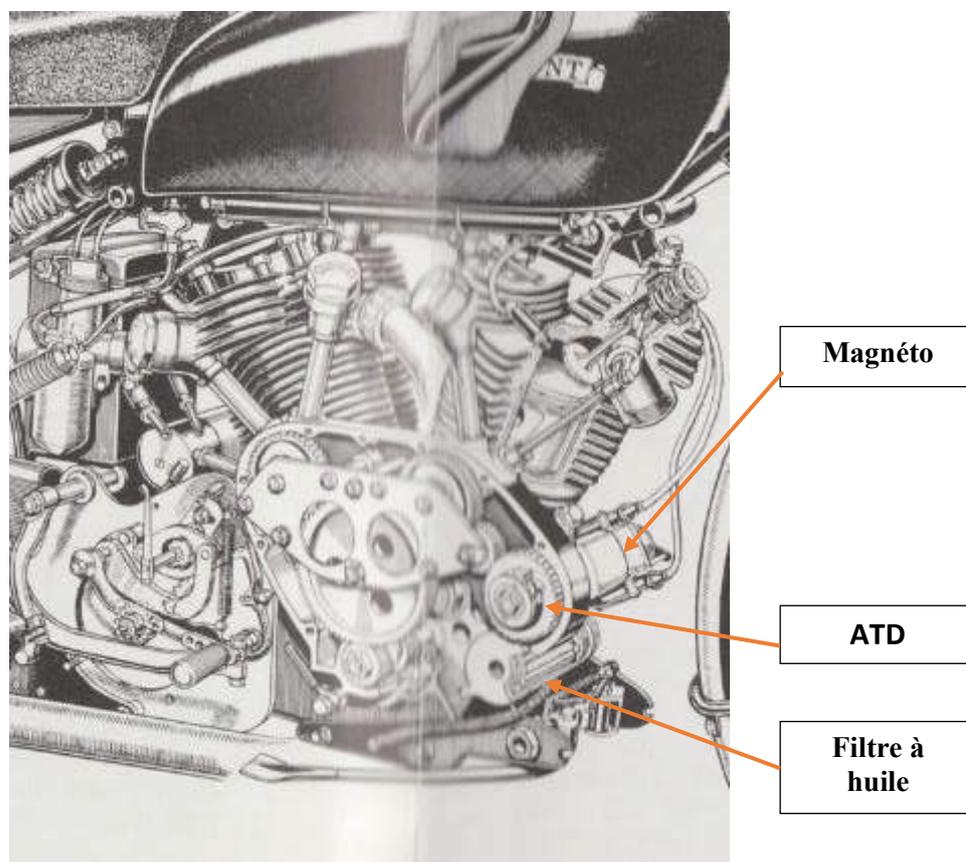
Calage allumage : la magnéto.

Par Dany

Maintenant que l'on sait déterminer le PMH exact, caler précisément l'avance à l'allumage devient un jeu d'enfant.

Les vieux briscards vont rigoler car cela se fait en 10 minutes, mais encore une fois c'est long (pour moi) à expliquer. Hélas, le VOCF n'a pas d'atelier de démonstration...

Commençons par comprendre la chaîne des différents éléments qui génèrent l'étincelle. Sur le dessin ci-dessous, tiré du *Riders' Handbook*, on voit très bien la pignonnerie de distribution d'un *twin*, mais c'est idem pour une Comet (à l'exception du pignon de commande d'arbre à cames arrière qui n'existe donc pas).

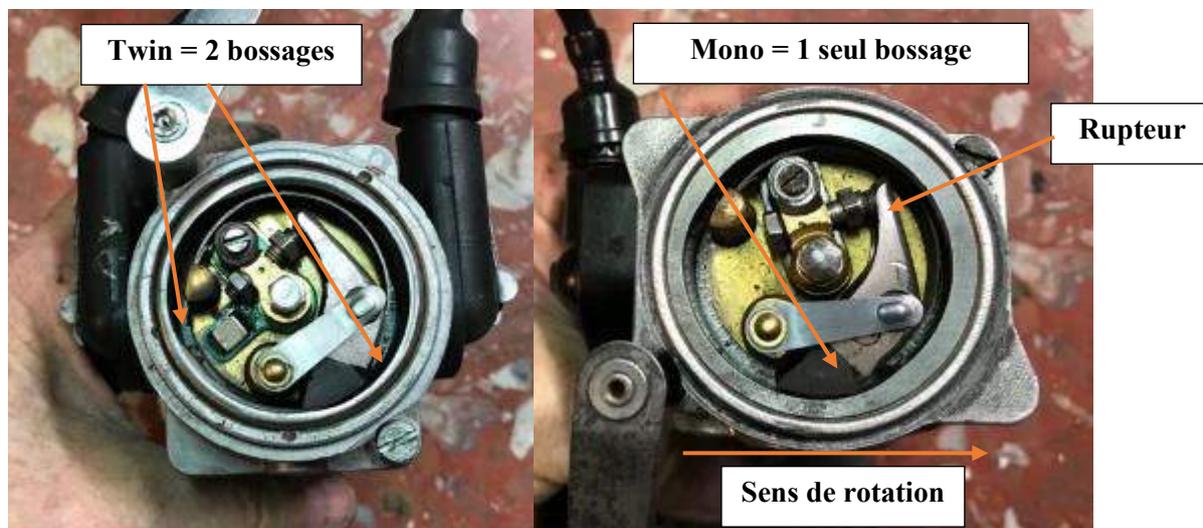


On voit donc que l'ATD, est entraîné par la cascade de pignons, qu'il est directement fixé sur l'axe de la magnéto et qu'il entraîne lui-même, à son tour, le plateau porte-rupteurs de la magnéto qui est de l'autre côté de la magnéto.

Voilà l'ensemble démonté :



Enlevons le cache noir protégeant les rupteurs :



Le plateau porte-rupteur tourne et en tournant, le toucheau du porte-rupteur passe sur le ou les bossages posés sur le périmètre. On voit très bien dans le cas de la photo du mono, le patin fibre arrive sur le bossage, il va donc faire s'écarter le rupteur mécaniquement.

Les 2 bossages sur un *twin* se suivent donc de 50° comme on peut le voir (à l'œil) sur la photo.

En s'écartant le rupteur déclenche une étincelle qui est envoyée à la bougie = allumage.

L'ATD (*Automatic Advance Device*) est un dispositif mécanique ingénieux qui permet de faire changer le point d'allumage selon le régime moteur (vu dans le LGE N°22) grâce à des masselottes qui vont s'écarter avec la force centrifuge due à la vitesse de rotation.

On vise 35° AVANT PMH à plein régime (en fait à partir 2000/2500 tr/min) et 5° AVANT PMH au ralenti (vu dans le LGE N°22). C'est la bonne valeur pour les carburants actuels.

35° AVANT PMH => à haut régime = puissance maxi, bonnes reprises, etc.

5° AVANT PMH => bas régime = démarrage facilité.

S'écarter de ces valeurs nuit aux avantages ci-dessus.

Fonctionnement : au fur et à mesure que le régime moteur augmente, les masselottes s'écartent, avançant le(s) point(s) d'écartement du rupteur avançant ainsi le point d'allumage. Lorsque le moteur ralenti : les ressorts rappellent les masselottes et l'avance à l'allumage se réduit.

L'ATD permet de gagner $2 \times 15^\circ = 30^\circ$ (car la magnéto tourne à demi-vitesse du moteur).

Donc si l'on écarte (de façon mécanique = avec une cale, on verra ça plus loin) les masselottes au maximum et qu'on place l'ouverture des rupteurs à ce moment-là (35° AVANT PMH), on est aussi au bon endroit pour avoir au ralenti (rappel des masselottes par les ressorts) juste 5° AVANT PMH.

Ce n'est pas du hasard, juste un équipement qui a été calculé pour les besoins du moteur !

Un ATD en bon état (pignon, ressorts) n'exige aucun réglage.

Réglage : il convient donc de faire coïncider ouverture des rupteurs et passage aux 35° AVANT PMH à avance maximale (donc masselottes écartées).

ATTENTION : cet article présume que la magnéto est en bon état de fonctionnement (NOTAMMENT avec un écartement correct des vis platinées).

On verra dans un autre Loup-Garreau ce que l'on peut faire soi-même pour entretenir cet appareil et l'avoir au mieux de ses performances.

La Pratique

Reprenons le précédent article sur la détermination du PMH.



La dernière opération (LGE N°24) avait consisté à faire glisser avec délicatesse le disque pour faire coïncider la valeur sur le disque PMH (ou TDC pour les anglais) avec le vilebrequin, en position PMH.

C'est la photo ci-jointe.

Vérification du point d'allumage

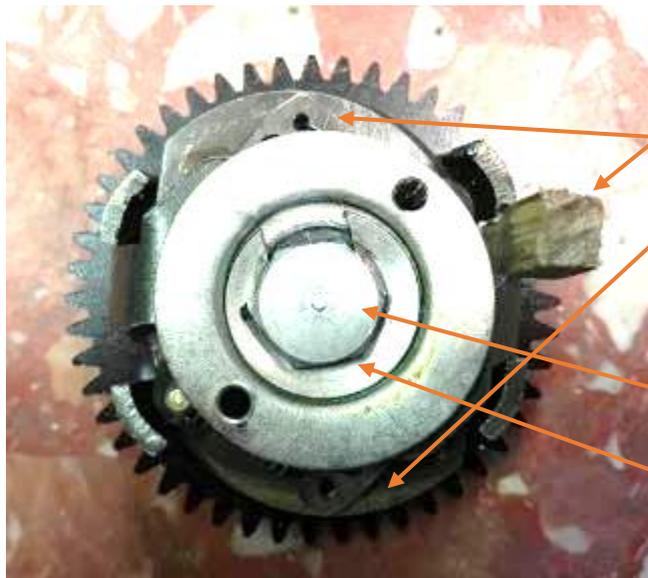
Sans toucher à aucun réglage du disque et en partant du PMH, il suffit alors de reculer en faisant tourner à la main le moteur en marche arrière (par ex. en tournant la roue AR EN ARRIÈRE comme pour le PMH) et aller jusqu'à ce que le disque indique au moins 50° AVANT PMH.

1 - Enlever le cache de la magnéto qui protège les rupteurs.

2 - Enlever le petit cache rond sous cylindre avant ET136/1



3 - Sans le démonter, ni le desserrer, bloquer l'ATD en ouverture maximale avec une petite cale en bois.



Masselottes.
Elles s'écartent avec la vitesse de rotation, donc les bloquer en ouverture maximale c'est se mettre en avance maximale.

Vis serrage et extraction ATD

Rondelle demi-lune sous vis ATD

4 - Glisser un petit morceau de papier très fin et solide (genre papier à cigarette) qui va être pincé entre les rupteurs. C'est une méthode très simple et sûre de détecter le moment précis de l'ouverture des rupteurs.

5 - Faire tourner le moteur **très doucement** dans le sens de la marche (comme pour la recherche PMH avec la roue AR, 4^{ème} enclenchée, pas de bougie).

Au passage à 35° AVANT PMH, le papier que l'on tend légèrement entre deux doigts comme pour essayer de l'extraire de la « pince » du rupteur doit juste glisser sous la faible traction exercée par les doigts.

Si c'est le cas = l'allumage est déjà parfaitement réglé.

Si ce n'est pas le cas, il faut passer à l'étape suivante...

Ajustement de l'avance à l'allumage

1 - Desserrer la vis de blocage de l'ATD qui est emmanché sur un cône.

Cette vis fait office d'extracteur, en la dévissant (quelques tours), on arrive à un nouveau point dur = c'est l'effet extracteur => l'ATD est désolidarisé de la magnéto. Ne pas l'ôter, le laisser en prise avec les autres pignons.

Attention à ne pas faire tomber la rondelle demi-lune dans le carter (si c'est le cas il suffit de démonter ce dernier pour la récupérer).

On va donc pouvoir faire coïncider ouverture du rupteur avec position à 35° AVANT PMH car l'axe de la magnéto glisse alors à l'intérieur de l'ATD.

2 - Pignon ATD en place, on peut donc, côté magnéto, faire tourner librement plateau porte-rupteur sans qu'aucune autre partie moteur ne bouge puisque le pignon d'ATD est désolidarisé.

3 - Revenir côté distribution, il faut en partant d'environ 50° AVANT PMH revenir à 35° AVANT PMH.



Cette méthode est INDISPENSABLE pour rattraper les jeux (engrenages) de fonctionnement. Se caler directement en marche arrière à 35° AVANT PMH c'est avoir un allumage réglé entre 35 et 30° AVANT PMH, voire moins encore, donc mal réglé !

4 - Côté plateau rupteur, tourner lentement à la main dans le sens de rotation normal du moteur pour que le toucheau vienne juste avant le bossage. En grim pant sur le bossage, le toucheau fait s'écarter les rupteurs. L'instant d'écartement est celui du départ d'étincelle à la bougie.

Il faut insérer ce petit morceau de papier cigarette entre les rupteurs alors qu'ils sont encore fermés.

Rupteurs fermés, le papier est pincé assez solidement. En faisant tourner le plateau porte-rupteurs avec les doigts (par ex de la main gauche) dans le sens correct, approcher le toucheau du bossage et en même temps exercer une petite traction sur le papier avec 2 doigts de la main droite. Au moment où le rupteur s'écarter, on sent nettement le papier glisser entre les rupteurs.

5 - Il faut ensuite resserrer la vis (extracteur) de l'ATD pour re-solidariser celui-ci avec la magnéto.

Pour cela, il est conseillé de bien tenir le plateau porte rupteurs de façon à ce que ce dernier ne glisse pas au moment du serrage de cette vis. En y allant doucement au début (une fois le cône plaqué, le risque de glissement est faible), puis en assurant ensuite le serrage.

6 - Vérification

Revenir env. 50° AVANT PMH, faire tourner le moteur manuellement jusqu'à ce qu'un papier à cigarette coïncé entre les rupteurs puisse glisser. Si à ce moment-là on est à 35° AVANT PMH, **l'allumage est correctement calé.**

C'est surtout la dernière étape (5- serrage vis) qui peut conduire à un léger décalage au moment du serrage : reprendre alors la procédure jusqu'à être pile à 35° AVANT PMH au moment de l'écartement des rupteurs.

Dans le cas d'un *twinn*, c'est le bossage du bas qui correspond au cylindre AR.

7 - Il est prudent de refaire un tour moteur complet et vérifier au passage à quelle avance (en degrés) s'ouvre le rupteur pour le cylindre avant (rappelons qu'il faut faire un peu plus d'un tour de vilebrequin pour y arriver).

En raison de l'usure des bossages (ou du toucheau) on peut trouver par exemple 35° d'avance sur un cylindre et 40° sur l'autre. Il est alors préférable d'essayer d'équilibrer pour avoir le même valeur (à 1 ou 2° près).

8 - Bien vérifier qu'il ne reste pas un petit morceau de papier (qui a pu casser) éventuellement bloqué entre les grains du rupteur, sinon on n'aura pas d'étincelle... En profiter pour écarter les vis platinées, donner un coup de « bombe » à freins pour les dégraisser, et mettre une toute petite lichette d'huile fine sur la piste où le toucheau circule, ça limite son usure. Trop d'huile = risque d'en envoyer sur les vis platinées et perte d'étincelle par effet isolant de l'huile entre les grains.

Salon 'époqu'auto' Lyon - Novembre 2021

Par Dany

C'est grâce à nos amis du GAVAP Moto (organiseurs de la France à Motos Anciennes) que nous avons pu exposer sur ce salon très grand (idem Rétromobile), pour moi le plus beau salon français en matière d'automobile ancienne avec des expositions incroyables, et un plateau moto grandissant chaque année ; et quelles motos !

Cela m'a permis de rencontrer des vincentistes qu'on ne voit pas souvent, de découvrir aussi que beaucoup ne sont pas au club...



Le stand GAVAP Moto avec de g. à d. Éric, Pierre (le nouveau Président à qui Jean-Louis a cédé sa place) et Claude. On voit ma Venom et Céleste la Rachel's Comet à l'arrière.

Parmi les motos exposées, que du rarissime... Quelques exemples seulement, un Loup-Garreau entier n'y suffirait pas.

Notons aussi une incroyable expo de 40 "trois roues", à laquelle participait Stéphane Membré, exposition qui en scotchait plus d'un, même non spécialiste.

Si on y ajoute les très nombreux marchands de pièces d'époque, les artisans, etc., c'était absolument extraordinaire et les visiteurs (plus de 80 000) ne s'y sont pas trompés = entre **époqu'auto** et le Salon du 2 Roues, Lyon devient réellement le lieu de rendez-vous majeur français des amoureux des véhicules anciens.



Train 4 cylindres : ex. unique = celle du salon 1930



Koehler escoffier 4 tubes



Henderson 6 cylindres



La moins rare de toutes... Brough Superior SS100



Enfin, dans le cadre du fil rouge des Loup-Garreau, je ne résiste pas à la tentation de vous présenter une René Gillet de course ! Toujours en moteur à soupapes latérales.

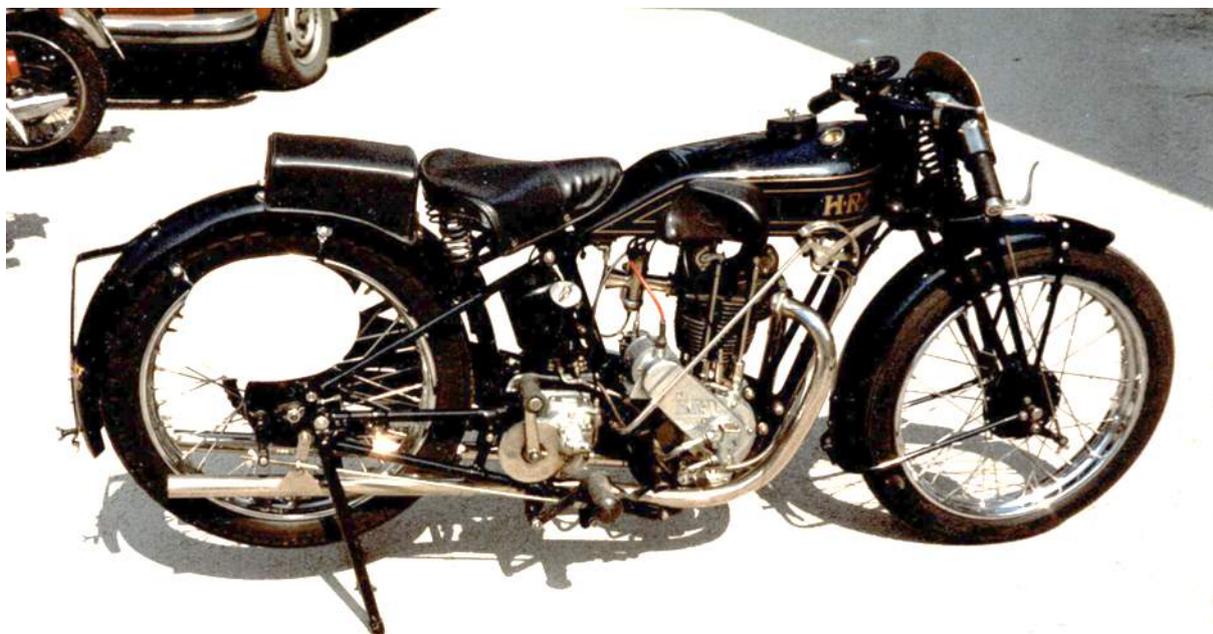
HRD HD 80 TT Replica 1926

Par Christophe A. (amateur suisse de Vincent qui vient de rejoindre le VOCF)

Rejoindre le VOCF est déjà une démarche fort sympathique. Mais, en plus, Christophe nous apporte un témoignage fort intéressant concernant son grand-père, John Inglin du Locle, Champion de Suisse de course moto sur Norton dans les années 50, et qui a couru aussi sur HRD.

Pas n'importe quelle HRD ! Et pas n'importe quel modèle = une rarissime HRD HD 80 TT Replica de 1925 ! Vous savez tous ce que Replica veut dire dans ces années- là (voir LGE n°21) = une authentique machine d'usine ! C'est donc une 350 cc.

Les HRD des années 20 étaient bien rares. Howard Raymond Davies a créé sa marque en 1921 (voir les LG anciens) et était plus passionné par la course qu'homme d'affaires. La production était bien maigre, quelques exemplaires par an...et en version racing bien moins encore !



Si le moteur est bien de fin 1925, cette moto a toujours été décrite comme un modèle 1926 HD 80 TT Replica. En 1926, le modèle HD 90, la grande sœur en 500 cc, était également vendue comme une TT Replica, équipée d'une fourche Webb utilisée en course déjà en 1925 (voir photo), vraisemblablement plus sportive que la Druid d'origine. Que la HD 80 TT Replica ait bénéficié des mêmes attributs semble faire sens. Le carburateur « Bink » est également installé, de même que le frein arrière « ventilé » (« *ribbed* »), tous deux des attributs course.

350 c.c. Class. T.T. June 13th, 1927

Binks

CARBURETTORS

played their part in winning the 350 c.c. T.T.

FIRST PLACE on an H.R.D. ridden by Mr. F. W. Dixon.
THIRD, Mr. J. H. Simpson, A.J.S. FIFTH, Mr. C. W. Johnston, Cotton,
EIGHTH, Mr. L. R. Cohen, of South Africa, A.J.S.
(Selected in Official Confirmation.)

Specify a Binks Carburettor on your machine

BINKS, ECCLES, MANCHESTER.

Si le moteur de la HD 90 est à l'étroit dans le cadre et a nécessité une découpe du réservoir, selon George Spence (*NDLR : voir plus loin*), c'est parce qu'il découle d'un moteur bicylindre en V développé par JAP pour Brough au départ et qui sera adapté en monocylindre pour HRD. Il n'en est rien pour le 350 cc de la HD 80 qui a été développé par JAP plus tôt et dont les proportions sont parfaites pour le cadre qui l'accueille. Le moteur de la 350 cc n'est donc pas juste une déclinaison du moteur 500 cc, avec un diamètre de piston plus faible, mais bien un moteur différent par rapport au modèle décrit dans l'article de George Spence (MPH 845 et 846 dans *Rarities*, ce qui a créé le « buzz » au sein du club, tant la moto est rare) et, suivant ses conseils, les roues ont été complètement démontées, révisées, sablées, repeintes, rayon après rayon et remontées. Le moteur est un double échappement mais je n'ai pas encore remonté les deux pipes arrière qui sont en « échappement libre » (la photo ci-dessus montre les tubes d'échappement tels qu'ils devraient être).



Pour la petite histoire, cette moto a été fabriquée et importée en Suisse en 1926 et immatriculée en 1927. Elle a eu 2 propriétaires « loclois » avant d'être rachetée par mon grand-père en 1952. Les raisons de cet achat méritent d'être contées. Il fait ses premières courses motos au début des années 30, en amateur et de manière intermittente, vu ses maigres moyens, c'est la crise.

Le succès est au rendez-vous puisqu'il remporte un certain nombre de victoires sur des machines standards qu'il prépare lui-même (il est horloger de formation...).

Mobilisé comme motard side-cariste, il passera 5 ans sur la frontière pendant la guerre. Après la mobilisation, il ouvre un garage moto où il vend et répare des motos et, entre autres, entretient les motos et side-cars de la police municipale : il reprend les courses sur un side-car Norton 500 cc (une Inter donc) et gagne de nombreuses courses contre des 600 cc... Ses chronos sont parfois meilleurs que ceux des coureurs en catégorie internationale. Il est champion suisse side-car en catégorie nationale en 1951. Les Champions en catégorie internationale sont à l'époque Éric Oliver et Hans Haldemann, ses amis. En mai 1952, c'est l'accident au Grand Prix de Berne avec des blessures sévères mais heureusement non mortelles. Elles le laisseront avec une jambe méchamment amochée à tel point que le toubib

lui fait promettre de ne plus faire de moto. Son passager est également gravement blessé dans l'accident. Durant ce Grand Prix de Berne 1952, deux morts sont à déplorer en motos et pas moins de 3 accidents graves en motos et autos. En ces temps actuels de « risque zéro », ça laisse songeur...



**Manche du Championnat Suisse, Regensdorf Juillet 1951
John Inglin en route vers la victoire**

	4. Eggenchwiler Gottfried, Bâle (Gilera) 17 pts	
Forster, d'Uster (Vélocette), champion suisse 1951 en 350-cm ³ , catégorie internationale	CATEGORIE NATIONALE	Hans Witz, de Lausanne (Triumph), champion 1951 en 350-cm ³ , catégorie nationale
	Classe 350 cm³ (2 courses)	
Waldmüller, de Berne (Norton), champion 1951 en sidecars, 750 cm ³ , catégorie internationale	1. Fontanesi Max, Rheineck (A.J.S.) 22 pts	John Inglin, Le Locle (Norton), champion 1951 en sidecars 750 cm ³ , catégorie nationale
	2. Chapuis Séba, Le Locle (Norton) 17 pts	
	3. Scheidegger Fritz, Laogenthal (B.S.A.) 14 pts	
	4. Wanner Walter, Jegenstorf (A.J.S.) 12 pts	
	5. Wiele Kurt f. WU (SG) (A.J.S.) 10 pts	
	6. Lienhardt Alfred, Degerheim (Vélocette) 9 pts	
	7. Brughelli Aldo, Contra (A.J.S.) 8 pts	
	8. Kellenberger Max, Unterreggen (A.J.S.) 7 pts	
	8a. Péclard Eddy, Lausanne (Vélocette) 7 pts	
	9. Zweifel Harry, Glaris (Norton) 6 pts	
	Classe 500 cm³ (2 courses)	
	1. Witz Hans, Lausanne (Triumph) 22 pts	
	2. Ehrsam Joseph, Vevay (B.M.W.) 13 pts	
	3. Wanner Walter, Jegenstorf (Triumph) 13 pts	
	4. Perregaux Jean-Jacques, Coppet (Norton) 11 pts	
	5. Bröcher Alfred, Hindelbank (Jawa) 10 pts	
	5a. Mancschi August, Le Mont s/Lausanne (Gilera) 10 pts	
	7. Botta Bertrand, Bienne (Norton) 9 pts	
	7a. Péclard Eddy, Lausanne (X...) 9 pts	
	9. Piermontesi Jean, Genève (Norton) 7 pts	
	Classe 750 cm³ sidecar (2 courses)	
	1. Inglin John, Le Locle (Norton) 22 pts	
	2. Reichlin André, Contra (Norton) 18 pts	
	3. Suter Joseph, Zurich (F.N.) 17 pts	
	4. Troesch Hans, St-Margrethen (Triumph) 14 pts	
	5. Heiniger Fritz, Zurich (Norton) 12 pts	
	8. Tschudy Franz, Zeiningen (Norton) 8 pts	

Extrait de Moto Sport 1951

En 1952 donc, il arrête de rouler à moto, ferme son garage moto et ouvre un garage auto, pour y vendre des VW coccinelles et autres Porsche. La HRD remplit donc un vide à ce moment de sa vie puisqu'il la restaurera complètement et la fera courir dans des compétitions vétéran/exhibition pendant plus de 30 ans (démarrage à la poussette de mise puisque le kick est du côté de la jambe amochée...). Dans les années 80, il se recasse la même jambe mais sans les conséquences qui l'avaient incitées à renoncer à la moto. Il court donc se racheter une moto, une Moto Guzzi V50 qui se traîne et passe alors sur une Ducati Pantah 600cc, que j'ai détruit plus tard... La HRD a continué à faire des courses et j'accompagnais mon grand-père à chaque occasion. Jamais vu une autre HRD pré-Vincent de près ou de loin, normal si l'on pense que sur les 850 fabriquées entre 1924 et 1928, seules 18 sont encore en existence.

Ce même grand-père mentionné plus haut, m'a effectivement transmis le virus très jeune. J'ai participé à de nombreux meetings/courses exhibitions de véhicules vétérans avec lui où il courrait avec sa HRD 350 cc course, similaire à celle utilisée par Freddie Dixon pour gagner le TT Junior en 1927 et qui siège aujourd'hui dans mon salon en attendant, peut-être, de la remettre en route.



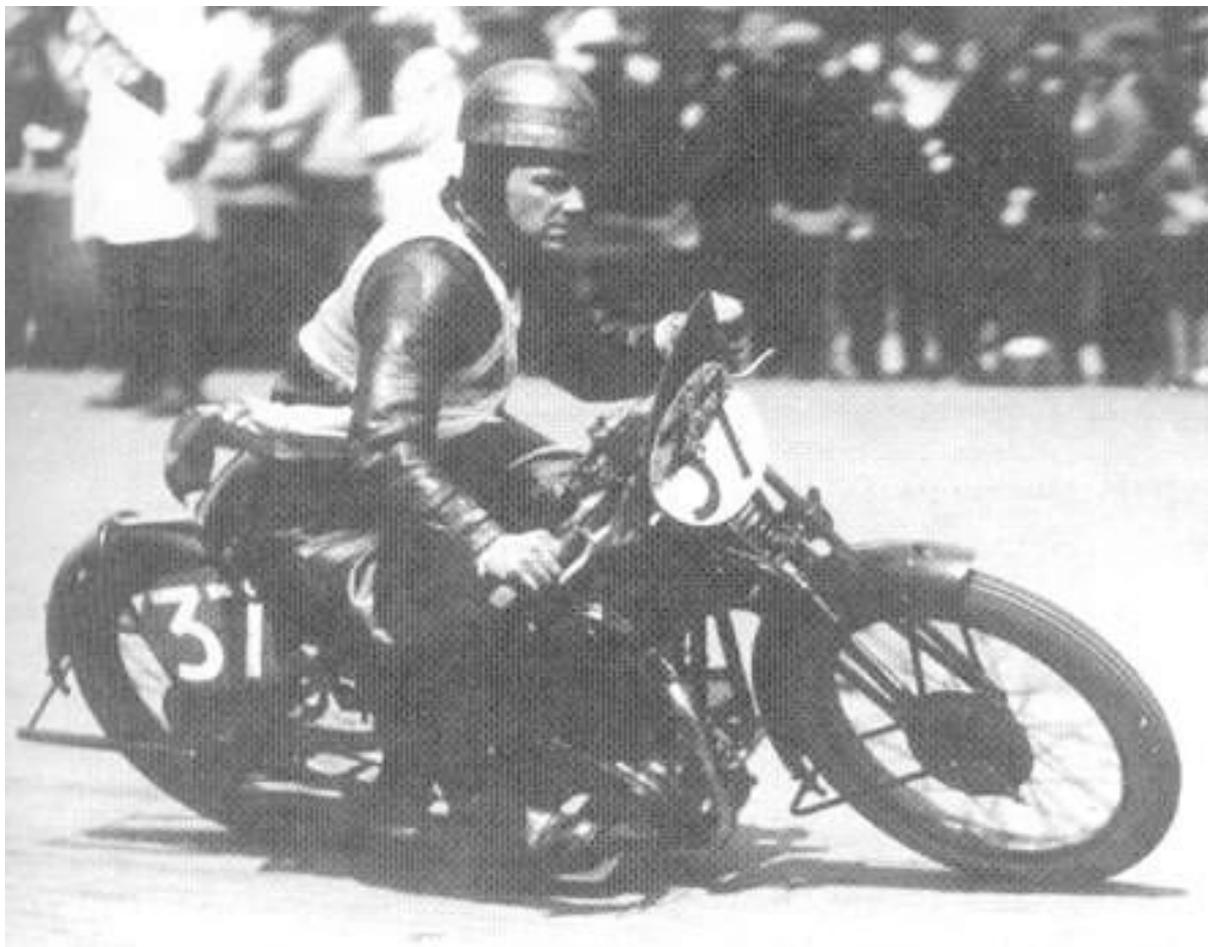
John Inglin lors d'une de ses dernières sorties catégorie vétéran avec la HRD, vers 1984. À gauche, Christophe, notre rédacteur, encore adolescent.



Il aura donc roulé avec la HRD 350 cc en courses vétérans jusqu'en 1986, année de ses dernières sorties, soit jusqu'à l'âge de 76 ans.

Mon grand-père est décédé depuis plus de 30 ans maintenant et cette moto n'a pas tourné depuis lors, mais elle continue à « goûter » donc il y a encore de la vie là-dedans.

La vieille Castrol R40 à l'odeur si caractéristique a par contre caramélisé dans tous les robinets, donc un gros travail de nettoyage doit être entrepris pour la remettre en route. Après, comme précisé, c'est un engin de course, mono, double échappement libre donc pas de route ouverte pour elle, hélas 😞 !



Voilà, vous savez pourquoi la marque m'intéresse. Je possède aussi une Black Shadow d'acquisition plus récente qui est dans son jus, mais que je rafraîchis petit à petit. Dernier gros service chez F. Egli en 2015, elle tourne bien, mais il semblerait que quelques chevaux soient aux abonnés absents.

Cette Black Shadow a été importée en Suisse dans les années 90, 1992 précisément et son historique est essentiellement britannique. A la même époque, elle a été attelée à un side-car précision (d'origine) et l'est toujours.

J'ai lu avec intérêt les articles du Loup-Garreau. Je suis membre du VOC depuis quelques années déjà, mais comme le paysage Vincent en Suisse est assez limité et essentiellement germanique, pourquoi ne pas effectivement considérer une adhésion à la section française.

Encore professionnellement actif mais plus pour très longtemps, je n'aurai guère l'occasion de participer aux sorties lointaines mais celles proches de nos frontières respectives pourraient m'attirer. Je vais y réfléchir.

La Vie du Club et de ses membres

Par Dany

Après avoir bien débuté la formation moto avec Gaspard (18 mois), je commence à inculquer les bonnes manières à mon deuxième petit-fils Andréa né fin décembre.

Première leçon, qui tient lieu d'histoire du soir, voir plus tard de psalmodie :

**Parmi les motos, seules les anglaises présentent un réel intérêt.
Et parmi les anglaises, le fin du fin ce sont les Vincent.**

=====
Pierre Dunoyer qui a passé de nombreuses annonces dans les derniers LGE à la recherche d'une Vincent, vient enfin de la voir débarquer chez lui et il nous en fait partager la première photo. C'est une moto qui vient du Royaume-Uni.



=====
François Grosset a construit une *Black Lightning Rollie Free Replica* et recherche une dame bien sous tous rapports pour refaire une photo "actualisée", comme sur le dessin joint. Catherine G. est ok mais n'a plus les cheveux assez longs. Contacter la revue qui transmettra.



Vous avez des nouvelles dans votre vie et souhaitez les partager ? => Cette rubrique est ouverte à tous les membres.

Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents :

Christophe AUBERT (Suisse), Stéphane CHAIX (31), Henri CHEVALIER (07),
Daniel DRUART - PDG Restom (71)

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.
328 rue de Belleville, 75020 Paris

MARS 2022 : Lyon, **Assemblée Générale** et dîner annuel du VO CF, le **vendredi 4 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'Anglais.
Contact : Jean Pirot – pirot.jean@orange.fr

Mai 2022 (26/27/28/29) : Rallye autour de Thiers, à l'occasion du salon Coutellia
Contact : dany.vincent@wanadoo.fr – +33 6 07 85 93 33

JUIN 2022 (21 AU 29) : Rallye itinérant dans les Alpes.
Aller : Route des Grandes Alpes – Retour : Route Napoléon.
Contact Dany : dany.vincent@wanadoo.fr – +33 6 07 85 93 33

JUIN 30 AU JUILLET 03 (2022) : Rallye Egli-Vincent-Godet dans le Jura.
Contact Guy : guy.dano@orange.fr – +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 VO CF/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 VO CF (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 : +33 6 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 – +33 6 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 mm, diamètre extérieur 10,5 cm pour tube 48 mm. Prix : 400 €.



Plus d'infos ? p.guijarro@orange.fr – +33 6 12 59 17 95

- **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 – +33 6 81 53 09 86



- **HERVE BLONDEAU vend** :

VINCENT EGLI-GODET CAFE RACER. Moteur
1000 cc, Boîte 5 vitesses, livrée par GODET en
décembre 2007, Carte Grise Collection de 1968,
10000 km.
Hervé : +33 6 73 89 17 41



- **FRANÇOIS GROSSET recherche** :

- un cadre de BMW R60/5 avec CG
- des sacoches Craven + porte-bagages pour Vincent B/C

Contact : pontricoul@gmail.com

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

Pour tous renseignements, Jean-Christian : jchro@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 '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 – +33 2 32 42 12 27



Ont contribué à ce numéro :

Christophe Aubert, Pierre Dunoyer, François Grosset, Dominique Malcor,
Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent, Alan Wright.

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