

LE LOUP-GARREAU

26

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
Championnat de France en side-car ancien	4
Team Laur-Ferrieu, saison 2021 et 2022	4
Michel de Thomasson	8
On va rouler encore longtemps ?	10
La Revanche de Peron, 32 ans après	14
La France à moto anciennes (suite)	15
Sur la piste d'un mystérieux attelage	22
Compte rendu AG du VOC-F	25
La Vie du club et de ses membres	30
Bienvenue à notre Nouvel Adhérent	31
Sachez Chasser sur le Site	31
Manifestations à venir	31
Petites Annonces	32
Bonnes adresses	34

Couverture : Dans le plus pur esprit d'un Reyrolles ou d'un Ham ! Admirez la fière allure de ce motocycliste lancé à pleine vitesse. Ce magnifique tableau est l'œuvre d'un ami d'Éric



Gallardo. Cet artiste-peintre vient de réaliser ce tableau dont il va tirer une sérigraphie.

L'adresse de son site est : www.flyandrive.com

S'il y a des membres intéressés, ils peuvent aussi faire signe au Loup-Garreau qui transmettra à Éric.

Cette photo fut capturée sur Internet par Paul Hamon, qui nous rappelle ici la question essentielle du Vincentiste moderne.

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

L'actualité reste anxiogène car voilà que La Covid semblait partir et aussitôt s'annonce la guerre aux portes de l'Europe.

Même si nous restons un club de loisirs, il paraît difficile de ne pas mentionner ce fait. L'interpénétration des pays et des populations entre eux depuis plus d'un siècle fait que certains d'entre nous ont sans doute des connaissances dans les pays de l'Est, d'un côté comme de l'autre, et le Bureau a une pensée pour tous ceux qui en souffrent.

Il n'est hélas que peu que nous puissions faire, les états et leurs dirigeants décident et les populations subissent.

Espérons que le conflit restera limité et qu'il ne cassera pas les économies du monde "libre", économies déjà bien malmenées...

Pour rester dans notre domaine et sur une note plus gaie :

- **L'AG de Lyon** s'est très bien passée et vous avez un compte rendu dans ce LGE n°26. Nous avons eu l'occasion de rencontrer pour la première fois Isabelle et Patrice Thomas (dépt. 37). Soyez rassurés : ils se sont bien comportés !
- **Le Salon du 2 roues de Lyon** était incroyable : 1500 motos anciennes, je crois que Didier nous fera un compte rendu pour le n°27.
- **Le 46^{ème} Rallye annuel (2022)** est maintenant bien défini. Si vous souhaitez venir, je vous engage à vous inscrire rapidement, la proximité des frontières anglaises va certainement attirer un nombre important d'amateurs britanniques et la place est limitée.
- **Le site Internet du VOCF** a été amélioré avec une page "Actu", accessible depuis le bandeau du haut, où sont stockées les informations des événements à venir, avec plus de détails que la page "Manifestations". Les infos sur le Rallye de juillet y figurent.

Bonne lecture,
Dany

Championnat de France en side-car ancien

Team Laur-Ferrieu, saison 2021 et 2022

Par le team Laur-Ferrieu et Didier Camp



Bonjour à tous,

Si on prend le temps de se poser pour regarder derrière soi la première réflexion qui vient à l'esprit est: «c'est dingue comme le temps défile !» Ce qui n'a pas de sens puisque le temps ne s'accélère pas ou ne ralentit pas, c'est juste que d'autres événements ont pris le dessus. De fait je ne me souvenais plus des dates, des anecdotes avec précision de la saison 2021 et pourtant on ne peut pas dire qu'elle fût chargée. Pour autant on va essayer de raconter cette brève saison sportive 2021 en ne retenant que le positif de la fin, pour le début de la saison catastrophique, je renvoie au compte rendu qui le décrit. Puis nous aborderons 2022, notre programme, les modifications sur le side-car et cet article est l'occasion d'inaugurer un nouveau site, l'ancien devenant obsolète il fallait faire quelque chose, Marie-Laure est aux commandes pour cette partie. Si vous avez des suggestions pour ce site n'hésitez pas à écrire sur la page contact, il évoluera forcément en cours d'année.

Un bref rappel du début de la saison 2021: serrage moteur au CASTELLET, le moteur est confié aux mains des gars de chez **GODET MOTORCYCLES**. Reconstruction du moteur et mise en route pour un rodage sur le circuit de CROIX en TERNOIS au mois de septembre lors de la cinquième épreuve du championnat. Ce circuit était l'idéal



pour une remise en route, plusieurs séances d'essais libres et un circuit court sur lequel les moteurs ne sont pas fortement sollicités. Puis l'équipe GODET était présente car ils ne font pas que monter des moteurs et des motos, ils roulent aussi et comme on dit: «ils savent tourner la poignée de gaz dans le bon sens».

Les essais libres se sont bien déroulés et ont permis de mettre en évidence la bonne santé du moteur mais avec des températures élevées sur les culasses en sortie de piste. Plusieurs jeux de gicleurs ont été essayés avec cependant une température aux limites sur la culasse avant. De toute façon la décision collective était de ne pas dépasser les 5000 t/min pour effectuer un rodage dans les règles de l'art. Ce problème de température fût mis sur le compte du carénage qui empêchait le bon refroidissement de la culasse avant, chose qui sera à améliorer pour la prochaine course.

À notre grande surprise, les essais chronométrés nous placent à la quatrième position, un exploit pour nous vu le peu de roulage que nous avons fait. Les bonnes surprises ne s'arrêtaient pas là puisqu'aux deux courses du week-end nous sommes classés à la deuxième et troisième place et sans avoir eu l'impression de forcer. C'était comme une délivrance en quelque sorte, la fin des ennuis et enfin le plaisir de rouler. Ce châssis construit par ROD BELLAS est très neutre et très facile à emmener, associé à ce moteur qui tracte sans jamais donner l'impression d'être à la limite, ça donne des résultats sur un circuit court. La prochaine étape sera au circuit Val de Vienne qui lui, en revanche, sollicite un peu plus les moteurs. En tous cas, nous rentrons à la maison, heureux comme des gamins. Le team GODET partage avec nous cette satisfaction, ils ont été présents et attentifs tout le week-end. Un petit mois entre CROIX et VAL de VIENNE pour améliorer les entrées d'air sur le moteur, c'est peu de temps. Nous décidons d'amener de l'air sur les culasses via des manchons, c'est une solution rapide à mettre en œuvre et réversible en cas de modifications.

La transmission finale fût adaptée et Danny Quirk, notre pote anglais, en bon ingénieur qu'il est, m'a partagé sa «calculatrice» à braquets. Adaptée aux VINCENT, ça prend en compte le rapport de la primaire, de la secondaire et donne la vitesse max et



le régime max. Et il s'avère que la théorie est pour une fois assez proche de la réalité puisque la transmission choisie était adaptée au circuit du Val de VIENNE. Comme pour CROIX, les essais chronométrés se sont très bien passés et



c'est à la troisième place que nous terminons cette séance mais il y a un fossé entre nous et le premier, plus de trois secondes. Nous ne comblerons pas cet écart car hormis le fait que les premiers sont indéniablement plus rapides que nous, notre moteur coupe avant le régime maxi en ligne droite. En effet la période de rodage est terminée et c'est maintenant les 6500 t/min que nous visons. De plus, en cette saison, la température est encore douce et particulièrement ce week-end-là (on ne va pas s'en plaindre) et nous constatons encore une température hors norme sur la culasse avant. Et, après analyse, c'est même en statique que cette différence est mesurée entre l'avant et l'arrière, donc le carénage n'est responsable qu'en partie de ce problème. Donc, pour résumer, les carburateurs déjaugent en ligne droite et en sortie des courbes rapides et, pour limiter la chauffe de la culasse avant, nous n'avons pas le choix que de se limiter aux 6000 T/min quand c'est possible. Mais même à ce régime ça va déjà très vite et, physiquement, nous sommes encore un peu juste donc on s'en contentera...

Nous nous classons à la troisième place à l'issue de la première course, nous sommes très satisfaits de ce résultat d'autant que les écarts sont moins importants qu'aux essais chronométrés, ça a été un régal de se bagarrer avec les copains. On en redemande.



Nous abordons la deuxième course sereinement, nous n'avons pas des prétentions fortes à part essayer de reproduire l'exploit de la première course. Le niveau devant est élevé, les machines sont du même niveau donc nous prenons ces moments simplement et profitons de l'instant car nous sommes conscients du chemin qui reste à parcourir si on veut atteindre le même niveau.

Météo superbe pour cette finale, le nombre de tours a été réduit à six au lieu des dix habituels pour rattraper du retard dans l'organisation. Donc il ne faudra pas louper son départ, ce que nous faisons mais les autres aussi. C'est roue dans roue que les tours défilent, il y a des abandons, les mécaniques souffrent. Nous sommes en deuxième position et la première place est à notre portée, j'identifie le freinage où un dépassement est possible. Pour suivre ce rythme de fou et combler l'écart de vitesse de pointe je repousse les repères des freinages. Mais à force de repousser les limites Marie-Laure n'a pas pu se retenir sur un freinage très appuyé et elle chuta mais se tenait encore d'une main à une des poignées, je ralentis et d'une main, j'essayai de l'aider à remonter sur la planche. Finalement c'est sur le bas côté, à une allure au pas, qu'elle put revenir se placer. Elle fit un geste pour m'indiquer que c'était OK et nous sommes repartis. Heureusement qu'il ne restait que deux tours pour passer le drapeau à damier que nous franchissons à la deuxième place. Malgré cet incident nous sommes vraiment heureux du résultat, Marie-Laure a été très solide, les trous sur la combinaison et les traces de brûlures sur la peau montrent les effets d'avoir été traînée sur une cinquantaine de mètres...



Cette petite saison 2021 est clôturée sur une note positive mais il y en a encore du boulot sur le side-car si on veut avoir de la fiabilité pour rouler aux rythmes élevés et prétendre aux podiums. Rapidement, tant que toutes ces données sont encore

fraîches, nous amenons le side-car chez GODET pour un débriefing. Des solutions émergent et nous validons les plus urgentes.

Donc pour 2022, nous modifions le circuit d'alimentation d'essence, deux nouveaux carburateurs, un nouvel allumage avec une avance électronique et une modification pour amener de l'air forcée sur les culasses. Nous reviendrons sur ces travaux dès qu'ils seront effectués.



Vous pouvez nous retrouver et nous suivre sur : <http://teamlaurferrieu.com/> et il est encore temps de vous souhaiter une excellente année 2022 !

Vous trouverez le programme 2022 ci-dessous :

- 12, 13 Mars Side-Car party, entraînement, circuit Val de Vienne ;
- 1 au 3 Avril circuit d'Alès ;
- 29 Avril au 1^{er} Mai circuit Croix en Ternois ;
- 10, 12 Juin circuit Paul Ricard ;
- 8, 10 Juillet circuit Carole ;
- 9, 11 Septembre circuit Pau Arnos
- 7, 9 Octobre circuit Val de Vienne

Photos et texte :
Marie Laure FERRIEU (la passagère)
& Hervé LAUR (le pilote).



Michel de Thomasson

Par Alain Grare, Dominique Ranson et Dany Vincent

Michel de Thomasson qui vient de décéder à l'âge de 91 ans a été un personnage principal de l'aventure de la motocyclette ancienne en France.



Trois membres de la Section de France du Vincent Owners Club ont tenu à nous faire partager un moment avec ce personnage hors du commun, grand connaisseur, grand technicien mais aussi plein d'affabilité et d'humour

Dominique Ranson écrit au Loup-Garreau :

« Bonjour, arrivé en retard ce lundi au clairon, j'ai néanmoins appris par notre ami Alain Grare le décès de M. Michel de Thomasson : il me semble que notre bulletin devrait a minima, dans sa rubrique nécrologie, lui rendre un dernier hommage.

Il fut longtemps dans les instances dirigeantes de la FFVE (il en était Président d'honneur), collectionneur et fin connaisseur des motos bicylindres qu'il affectionnait particulièrement puisque c'était le fil conducteur de son importante collection.

Il fut aussi maître de cérémonie aux coupes de moto légende. À ce titre, il remit à notre amie Jacqueline, la Coupe des Dames, distinction fort bien méritée puisque notre héroïne avait réalisé le parcours depuis sa terre natale de Grande Bretagne pour rejoindre Montlhéry avec une machine à courroie, modèle d'avant 14, outils et matériel de camping compris puisqu'elle résida sur le site, y réalisant même quelques interventions mécaniques que nécessitait sa noble monture ! L'exploit, le personnage, son admirateur du jour qui lui remet cette coupe, méritent encore pour les raisons évoquées ci-dessus ce rappel de reconnaissance gravé dans les annales motocycltistes. »

Le Loup-Garreau rappelle que Michel de Thomasson a été aussi Secrétaire Général de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) de 1996 à 2001, puis Président de 2001 à 2007, et Président de la Commission historique de la FIA de 2004 à 2015.

En outre et en plus de son impressionnante collection de machines (constituée avec son frère Arnaud), Michel de Thomasson a été impliqué dans l'aventure Ratier.

La première fois que j'ai vu Michel de Thomasson par Alain Grare :

Je suis allé aux Éléphants en 1967, cette l'année-là, la température est descendue à - 23°C sur le Ring.

J'y suis allé avec ma BMW R12 « monocarbu » et dès notre arrivée dans l'Est, il se mit à faire si froid que, perché sur le haut du moteur, le carburateur givrait. J'étais condamné à rouler à 30 à l'heure en première...

En arrivant à Verdun, nous nous sommes arrêtés dans un café, histoire de nous réchauffer.

C'est alors que je découvris la présence d'un garage Citroën en face du café. Je ne fus pas long à mettre en route mon système « D » : je me suis précipité dans ce garage pour acquérir deux manchons de chauffage de 2CV Citroën et je les ai adaptés sur l'arrière de mes cylindres, avec retour sur le carburateur. L'air ainsi réchauffé permit d'attédir quelque peu le carburateur et la machine a ainsi pu à nouveau fonctionner correctement !

Arrivés sur le Ring, nous constatâmes que les Français n'étaient pas légion.

Cependant, à un moment, je vis qu'un groupe s'était formé pour inspecter mon « réchauffeur de carburateur » maison. C'était justement un groupe de Français : la bande de Michel de Thomasson ! Ce fut notre première rencontre...

La dernière fois que j'ai rencontré Michel de Thomasson par Dany Vincent :

C'était lors du Tour De France à moto ancienne, cuvée 2019.

Le Tour avait programmé un arrêt dans la propriété de famille. Les frères de Thomasson avaient sorti quelques machines (disons une cinquantaine...), presque toutes bicylindres et presque toutes militaires : le cœur de leur collection !

Bien sûr que des raretés ou presque. Pas mal de BMW de course aussi. Je ne suis pas un spécialiste de ces machines... mais pour moi le vrai spectacle n'était pas là, voici ce qui m'a le plus frappé :

Bien sûr, il a eu des questions sur telle ou telle machine et là, c'était le prétexte pour les deux frères à des explications avec un côté théâtral burlesque mêlé à un parler et une attitude d'aristocratie un peu désuète. Enfin, surtout de Michel, Arnaud, son frère, déjà un peu fatigué, donnait la réplique avec un peu de retard... Mais le système fonctionnait encore à merveille, et chacun avait sa partition (sans doute répétée à maintes reprises) et c'était un ping-pong de répliques drôles et aussi acerbes.

Il fallait d'ailleurs faire attention à ne pas poser une question un peu "bébête" car on se faisait gentiment mais bruyamment moquer devant toute l'assistance...



www.lerepairedesmotards.com - crédit photo : Kel Edge

Un grand moment dont j'ai d'ailleurs été la victime.

**Ci-contre : La Ratier C6S
Dernier avatar de la marque
CEMEC qui avait lancé sa
production à partir de stocks
récupérés de l'armée
d'occupation, la C6S était une
machine évoluée et maniable.
Michel de Thomasson fut
personnellement lié à l'histoire de
cette machine**

On va rouler encore longtemps ?

Non, il ne s'agit pas de la question désabusée du petit Toto qui s'ennuie à l'arrière de l'auto parentale, mais de l'interrogation inquiète du possesseur de véhicule ancien lorsqu'il voit se mettre en place de plus en plus de textes restreignant ses possibilités de circuler, notamment en ZFE (Zone à Faibles Émissions).

Le Loup-Garreau, à la demande de certains membres du VOCF, va essayer de répondre à cette question et, tout d'abord, nous allons présenter le cadre politique qui nous aidera à mieux comprendre la situation :

La création des ZFE est la conséquence d'une directive européenne de 2008 demandant aux métropoles de mesurer leurs émissions d'oxyde d'azote et de microparticules et d'agir pour réduire ces émissions si elles dépassent un certain seuil. Il est intéressant de noter que ces métropoles sont libres de s'organiser comme elles l'entendent pour ce faire. Limiter la circulation des véhicules déclarés les plus polluants est une réponse mais pas forcément la seule.

Il faut savoir également que le Code Général des Collectivités Territoriales donne pouvoir au Maire d'une commune pour organiser la circulation dans sa commune (art. L.2212) et en définir les restrictions (art. L. 2213-1 et suivants). D'où la règle qu'il faut convaincre les responsables de ces collectivités, ZFE par ZFE car 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants devront instaurer leur ZFE-m avant le 1er janvier 2025.

Dans ce cadre, plusieurs situations peuvent se présenter :

1. J'ai un véhicule moderne critère +++ et j'apporte mon ancienne sur un plateau au rallye des trois buvettes tous les ans.
2. J'ai une « demi-vieille » (de moins de trente ans) et suis susceptible de craindre au niveau ZFE.
3. Je roule avec une ancienne en carte grise ordinaire.
4. Je roule avec une ancienne en carte grise collection.

La situation est bien différente pour tous les cas comme nous allons voir :

Voici les dernières informations que nous avons reçues au sujet des ZFE et des véhicules anciens. Il faut saluer avant tout **l'énorme travail réalisé par la FFVE**. Forte de ses 53 années d'existence mais aussi de son dynamisme (les 46 délégués régionaux au contact des élus), la FFVE est allée à la rencontre des responsables des collectivités territoriales ainsi que des parlementaires français (députés et sénateurs). Un projet de loi protégeant les véhicules anciens a été adopté par 150 d'entre eux, en même temps que les responsables des collectivités passées en ZFE ou sur le point de le faire se sont montrés très sensibles aux arguments avancés par la FFVE pour ne pas endiguer la circulation des véhicules « de collection » (Patrimoine culturel, sympathie de la population, conséquences même pas chiffrables dans le domaine de la pollution, maintien d'une activité humaine et économique...) Ainsi, parmi toutes ces personnalités sensibilisées, Madame Barbara Pompili, ministre de la Transition Écologique a également été sensible à la cause de notre patrimoine roulant

Et les résultats sont là : Jean-Louis Blanc, Président de la FFVE, nous apprend le 15 février que le Premier ministre Jean Castex s'est rangé aux arguments de la FFVE et a demandé au ministre délégué chargé des Transports d'écrire aux élus des collectivités territoriales concernées par la mise en place de ZFE-m, pour les inviter, sur la base de ce qui se fait déjà dans la ville de Paris, à Rouen, à Reims, et qui est en projet dans bon nombre d'autres métropoles, à mettre en place une **dérogation locale pour les véhicules disposant d'un certificat d'immatriculation de collection**. Clairement, Jean Castex appelle toutes les agglomérations en ZFE-m à accorder une dérogation pour les cartes grises 'collection'.

L'annonce du ralliement de Jean Castex et de son Gouvernement à la cause du véhicule d'époque ne met pas fin à toute incertitude pour autant, car les souhaits du Premier ministre ne se sont pas encore concrétisés en un texte de loi définitif. Toutefois, monsieur Castex a écrit à Monsieur Blanc **qu'il ne s'interdit pas d'arrêter une règle nationale unique, pour imposer la dérogation en faveur des cartes grises 'collection' et l'instaurer une fois pour toutes.**



De même, le Sénat votait, le mois dernier, en faveur de la création d'une vignette pour identifier les véhicules titulaires d'une carte grise 'collection' à (l'initiative des co-présidents de l'Amicale Parlementaire des Amis des Véhicules de Collection (APAVEC) Jean-Pierre Moga (sénateur du Lot-et-Garonne) et Yannick Favennec (député de la Mayenne). Il faut ainsi garder en tête que nous sommes en ce moment dans le domaine des

aménagements courtois et que la loi peut se durcir très vite, si par exemple certain lobby arrive au pouvoir.

Dans les situations 1 et 4 précédemment évoquées, à moins d'ouï coup de théâtre (oui de Trafalgar), le problème semble en passe d'être résolu.

Plus dans une culture de lutte militante (mais néanmoins tout aussi responsable), la **FFMC (Fédération Française des Motards en Colère)** évoque un certain nombre de problèmes plus politiques posés par les restrictions de circulation de circulation liées aux ZFE. Aussi, peut-on lire dans Moto Magazine (février 2022) :

« Machine à fabriquer de l'exclusion sociale, au point que les calendriers prévus commencent à montrer un peu de mou, les ZFEm (m=mobilité) étaient une menace, non seulement pour les ménages modestes, mais également pour ceux qui roulent dans un véhicule de collection. »

Cette première remarque vient s'ajouter au constat très positif que Moto Magazine fait du travail de la FFVE avec le soutien de neuf institutions nationales et internationales (Plateforme automobile, Mobilians véhicules historiques, FFSA, FFM, AC France, AC Ouest, AC Monaco, FIVA, FIA [commission historique]).

Enfin, la **Ligue de Défense des Conducteurs** avait annoncé en décembre dernier que la verbalisation des véhicules circulant à l'intérieur de l'autoroute A86 en violation des restrictions d'une ZFE, qui devait démarrer dès la fin 2021, était reportée à 2023. En cause, le retard pris par le dispositif du contrôle sanction automatisé. C'est pour la même raison que la Métropole du Grand Paris a aussi décidé de différer le bannissement des véhicules Crit'Air 3 à début 2023, plutôt qu'au 1^{er} juillet 2022.

« Six mois de plus pour souffler ne résoudre pas le problème de mobilité des conducteurs franciliens aux budgets les plus serrés... ni le scandale de la vidéoverbalisation, qui frappera aveuglément ces mêmes personnes dans quelques mois (...) la mise en place (des ZFE) à un rythme trop accéléré se révèle synonyme d'assignation à résidence, d'aggravation de la fracture sociale, de dégradation de la liberté de se déplacer... pour un bénéfice environnemental sans rapport avec les contraintes générées pour les conducteurs au quotidien. Rappelons-le, la seule faute de ces « contrevenants » consistera, en résumé, avoir été dans l'incapacité financière d'échanger leur véhicule considéré comme trop ancien par un plus récent.

Maintenant, interrogeons les Services Publics :

Quels véhicules peuvent rouler à Paris et dans la Métropole du Grand Paris ?

Publié le 10 février 2022 - Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)

À compter du 1^{er} juin 2021, les véhicules de catégorie Crit'Air 4 (vignette de couleur bordeaux) ne sont plus autorisés à circuler à l'intérieur du périmètre de l'autoroute A86 et non plus seulement dans Paris. Il s'agit des véhicules de norme Euro 3, des diesels d'avant 2006 et des motos d'avant juillet 2004. Les véhicules de la catégorie Crit'Air 3 sont encore autorisés à rouler dans la Métropole du Grand Paris jusqu'au début de l'année 2023.

Les véhicules de catégorie Crit'Air 4 désormais concernés par cette interdiction sont :

- les deux-roues, tricycles et quadricycles à moteur mis en circulation avant le 1^{er} juillet 2004 ;
- les voitures diesel mis en circulation avant le 1^{er} janvier 2006 ;
- les véhicules utilitaires légers diesel mis en circulation avant le 1^{er} janvier 2006 ;
- les poids lourds diesel mis en circulation avant le 1^{er} octobre 2009.

Jusqu'au 1^{er} juin 2021, il existait des règles différentes entre Paris intra-muros et la zone comprise entre le boulevard périphérique et l'autoroute A86. Désormais les mêmes règles s'appliquent. Les véhicules catégorisés non classés, Crit'Air 5 et Crit'Air 4 ne peuvent pas rouler dans l'ensemble du territoire compris à l'intérieur de l'autoroute A86, à l'exclusion de celle-ci, aux jours et horaires suivants :

- Pour les bus, les cars et les poids lourds : 7 jours sur 7, entre 8 h et 20 h.
- Pour les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires légers, les deux roues, les tricycles et les quadricycles à moteur : du lundi au vendredi de 8h à 20h exceptés les jours fériés.
- Seuls peuvent donc circuler dans cette zone et sans limitation les véhicules électriques et les véhicules de catégorie Crit'Air 1, Crit'Air 2 et Crit'Air 3.

À savoir : Pour les véhicules de la catégorie Crit'Air 3 (moteurs diesel d'avant 2010, essence d'avant 2006) la Métropole du Grand Paris a repoussé au début de l'année 2023 l'interdiction de rouler dans la ZFE-m délimitée par l'A86. Elle devait intervenir initialement au 1^{er} juillet 2022. En 2024, cette interdiction sera étendue à la catégorie Crit'Air 2 (tous les diesels, y compris les plus récents, et les essences d'avant 2011).

À noter : Se déplacer dans une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) avec un véhicule non autorisé ou sans vignette Crit'Air est sanctionné par une amende pouvant atteindre jusqu'à 375 € pour les poids lourds, les bus et autocars et 180 € pour les autres véhicules.

Textes de loi et références :

- Arrêté du 28 mai 2021 instaurant une zone à faibles émissions mobilité à Paris
- Décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité



Dans la situation 2 précédemment évoquée : la seule conclusion à retenir est « *dura lex sed lex* » : 'la loi est dure mais c'est la loi'. À moins d'avancées politiques pour ne pas augmenter encore la fracture sociale (qui a eu une belle poussée de croissance avec la récente pandémie), la situation est dans une impasse.

Reste la situation 3 : Dans le dernier communiqué de la FFVE, il est fait mention d'une vignette « collection » : ATTENTION, ceux qui roulent avec un véhicule de 70 ans en carte grise ordinaire, auront-ils droit à cette vignette ? Je ne pense pas mais je peux me tromper et, dans ce cas, ce sera retour à la situation 2 pour votre ancienne.

La Revanche de Peron, 32 ans après

Par Alan Wright

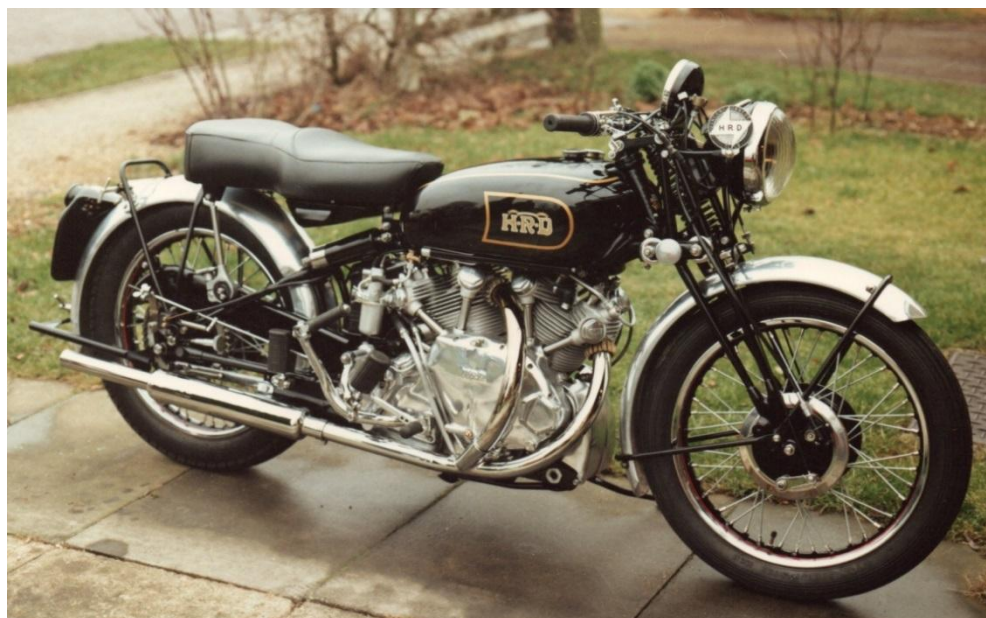
Eh oui, il y a exactement 32 ans aujourd'hui (14 février 1990) que j'ai déchargé ma Série B Rapide (*Peron's Revenge*) de la fourgonnette devant chez moi après être revenu de Wiesbaden où la bécane était entreposée (voir ci-joint) après avoir quitté Buenos Aires. Elle a quitté Stevenage en Juin 1948 et est retournée au Royaume-Uni, à la maison, il y a 32 ans aujourd'hui. Ma maison étant à 12 miles de Stevenage... Il lui aura fallu 42 ans pour faire le tour du monde !! (Voir ci-dessous).



Ma femme m'a fait remarquer que le 14 février est le jour de la Saint-Valentin et j'ai répondu... « C'est exactement ça !... j'ai la tête dans les nuages de nouveau ! »

Les spécialistes remarqueront la roue de 19 pouces à l'avant.

Ces roues équipaient les modèles « touring » (avec garde-boues enveloppants, 19 pouces à l'avant et 18 à l'arrière, les pneus, plus gros, rattrapant le diamètre hors-tout) L'échange de roues avant avec une « touring » a pu se faire en Argentine.



Le lendemain de son déchargement, j'ai demandé à mon ami Chris Hayden, un pilote de course à Vincent qui vivait dans la région, de venir examiner la moto et il a estimé qu'il faudrait environ 5 ans pour la restaurer. Nous avons eu une année bien occupée et la machine a été testé avant Noël cette année-là, 1990. 10 mois !! Voir ci-dessus.

La France à moto anciennes (suite)

Par Dominique Malcor



Étape 1 : Flixecourt-Dourdan, le 22 août

Lors de notre arrêt forcé à 300 mètres du départ j'ai dû en énerver un ou deux par mes plaisanteries bien qu'elles soient innocentes... Puis une fois la réparation faites nous voici repartis...

Au début nous suivons le « roadbook », la plupart du temps sur des routes étroites dans le bocage de la jolie région du départ, petits arrêts pour demander à certains, arrêtés au bord du chemin si tout va bien... Rachel suit maintenant la Black Prince en seconde position et je ferme la marche.

Dany a des soucis avec ce câble qui doit être un peu usé, le moteur restant assez haut en tours il devient difficile de passer les vitesses mais il se débrouille tant bien que mal dans cette inconfortable situation.



Notre président vénéré œuvre sur son câble

Nous aurions dû nous retrouver tous à la concession Royal Enfield à Compiègne pour partager un café / croissant... mais étant donné notre retard il sera décidé de continuer au plus rapide...

Donc adieu le « rode-bouc ». Botte ouverte à droite pour soulager la cheville brûlée, ce sera ainsi toute la semaine.

Nous nous arrêtons sur le trajet vers Gisors pour déjeuner d'un plat, peu de temps après que je cale à un feu rouge avec quelques soucis pour faire redémarrer, le ralenti est très bas.



Le gang principal des Vincent

Ensuite nous essayons d'arriver à Dourdan tous les quatre sans délai, et cela se fera grâce au GPS de Laurent qui nous guidera à travers la région ouest parisienne, encombrée et peu propice aux ébats des anciennes (et de tout autre véhicule d'ailleurs) particulièrement avec un câble rétif... Je prendrai une chambre d'hôte en face du château afin de reposer le dos matraqué et la cheville brûlée... L'exposition se passe dans la cour du château de Dourdan, j'aurai la surprise de retrouver des amis de la *Royal Association* (à laquelle appartenait mon frère et dont je fais aussi partie), et surtout de « Dédé » soit André Chardin, l'adorable président et fondateur du club Triton, qui m'avoue être venu pour me voir (entre autres, je suppose) ayant repéré l'événement... Il me fera remarquer que je ne prenais plus ma cotisation et je m'excuserai en argumentant que je « réduisais un peu la voile » étant membre à de trop nombreux clubs... Je sais que François Grosset et quelques autres en font partie et j'ai donc promis de reprendre ma cotisation une fois revenu chez moi (ce que j'ai fait depuis). L'exposition reçoit un grand nombre de visiteurs dont beaucoup attendaient sur la place devant le château (étant arrivé le premier, je suis sous la tente).





Laurent Buray arrivant au Château

C'est pendant le dîner préparé au camping de Dourdan par l'association de Ste-Geneviève-des-Bois que je me souviendrais qu'André Chardin, qui a pris sa retraite il y a deux ans, habitait juste à côté et pouvait nous aider à refaire un câble... Coup de fil et rendez-vous pris pour le lendemain, où nous avons pu revoir Arlette. Dany a pu enfin fabriquer un câble correct. Dîner sous les attaques des moustiques du coin. La maison est remplie de choses étonnantes et nous fûmes reçus plus qu'amicalement.

Le jeune maire de Dourdan, à l'apéritif, un discours intelligent et amusant





« Dédé »

Étape 2 : Dourdan-Toucy, le 23 août

Nuit difficile dans une chambre d'hôtes en face du château, blessure à la cheville, en raison de l'âge et surtout du dos qui obligent, série de crampes nocturnes, mais je n'étais pas le seul.

Nous repartons donc de chez Dédé après avoir posé pour la photo, donc en retard par rapport à un horaire idéal avec le « road book ». L'allure est modérée, notre Président en tête, suivi de Rachel puis



de Laurent, je ferme la marche comme d'habitude... La Black Prince est bien mieux avec son nouveau câble, le régime moteur redescend enfin.

Déjeuner dans une sorte de routier assez bien du côté de Pithiviers.

Suite de paysages plutôt plats, mais qui sourient en approchant de la Bourgogne, surtout que nous empruntons de belles routes secondaires, Château Renard etc.

Arrêt pour visiter la maison de Colette mais malheureusement trop tard pour une visite guidée (obligatoire)... cependant le village est joli et agréable, et le temps ensoleillé et chaud.

Très jolie chambre d'hôtes pour nous sauf pour Laurent... toujours en fringuant campeur, le jeune homme !

L'exposition sur la place est pleine de monde.

D'ailleurs, nous pouvons y repérer une très belle Vincent Egli Godet dont nous ne sommes pas parvenus à rencontrer le propriétaire.

Le dîner aura lieu le soir au camping sous des barnums et encore « sous le feu » des moustiques.

Étape 3 : Toucy -Charlieu, le 24 août

La région est vallonnée et très belle, nous partons toujours à quatre et dans le même ordre sous le soleil vers 9 heures avec l'intention de nous arrêter à Vézelay pour visiter la ville et sa basilique (elle vaut le détour, qui n'est d'ailleurs pas un détour). Le parcours pour y arriver est enchanteur, suivant une vallée et sa rivière, qui traverse de jolis villages.

N'ayant pas dormi (ça commence à faire beaucoup) sur la moto c'est bien nonobstant la fatigue et la cheville qui pique un peu mais dès qu'il faut crapahuter je n'ai plus de jambes.

Cette étape est très belle et nous gâte en art roman, l'arrivée à Charlieu (dépt. de la Loire) est aussi très belle, ville médiévale avec son abbaye bénédictine au fronton exceptionnel (pour moi la plus belle sculpture de cette époque).



Notre président de GAVAP avec sa Comet, à Toucy



L'exposition était bien achalandée : du monde...

Dîner au camping où je rencontre une vieille connaissance de passion motarde. Avec comme plat principal l'andouille de Charlieu, qui se déguste avec des pommes de terre cuites à l'eau. Un vrai délice que je vous recommande. L'explication nous en est donnée par Dany très au fait de tout ce que nous visitons.

Je vous en donnerai la recette sur le Loup-Garreau, mais il faut acheter l'andouille elle-même, sorte de saucisson au diamètre important.

Étape 4 : Charlieu-Saint-Flour, le 25 août

Là, c'est Rachel qui nous quitte et retourne chez elle avec sa Comet, nous ne serons plus que 3... Cette étape a été concoctée par Dany qui en a fait la reconnaissance avec Rachel... Adieux déchirants avec ma marraine. Elle mettra peu de temps pour rentrer malgré la distance.

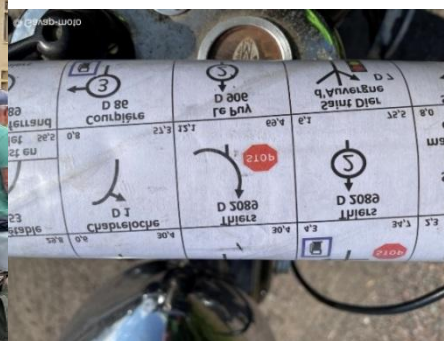
L'étape est assez montagneuse, du moins elle passe par des cols relativement élevés, au gré d'un paysage mouvementé et magnifique... Arrêt comme d'habitude pour un café ou un chocolat... Pause à Thiers et visite de la boutique Chambriard (l'auteur de nos couteaux du VOCF). En attaquant ensuite le reste de l'Auvergne dans les environs de Trézioux, là à peu près où nous attendaient Bernard Lautour (qui finalement aura raté les passages, en allant se soulager) et un certain Claude, alias 'Le Druide', possesseur de Velocette, il nous arrive un souci...

Roulant derrière Laurent je m'aperçois que quelque chose pend, au risque de causer une chute, un garde-boue arrière fait une drôle de tête et brinquebale. Je me porte à sa hauteur pour le stopper.

Petite séance de bricolage avec mes pinces et le fil de fer afin de sécuriser vaille que vaille le bidule épris de liberté, en l'objet du garde-boue fixe, vissé au RFM et qui se cisaille joliment.



© Gavap-moto



**Ici Dany
est au
turbin,
pendant
que
Laurent
sermonne
sa bécane**



Quelques kilomètres plus loin, ce sera à refaire... Nous prenons la décision de téléphoner au Jivaro (Daniel Meurine) pas de réponse... Mais Dany doit être à l'heure à St-Flour, voire avant, en tant que responsable du parcours de l'étape, donc je prends le risque d'emmener Laurent à Segnoux, quitte à tomber sur un bec... Heureusement, Maryse et Daniel sont en train de prendre le café avec un couple venu chercher une Triumph.

Donc ensuite nous allons à l'atelier où Daniel adapte un garde-boue de Comet qu'il avait dans son stock, gestes rapides et précis, bref du pro ! Le tout est accompagné du discours inimitable du Jivaro, sous les regards admiratifs et amusés de Laurent qui apprécie le tout, comme moi-même, même si je sers de tête de turc parfois (je ne le prends jamais mal, et ils le savent, surtout que c'est une manifestation d'affection), un grand moment !

De plus Maryse nous restaure magnifiquement... ensuite il faudra un peu essorer la poignée afin de ne pas arriver trop tard... ce qui sera fait à l'arrivée vers 19h30 ou un peu plus, à la fumée des cierges de l'exposition...

Bien reçu par le responsable de l'étape, Xavier Couderc que Dany connaît bien...Dîner sous un énorme barnum sur la place principale avec, au menu, une très bonne potée auvergnate... J'y garerai Reine Mathilde pour la nuit.

Il se trouvera une coïncidence étonnante par la suite à mon retour pour les 60 ans de mon beau-frère.



Suite au prochain numéro...

Sur la piste d'un mystérieux attelage

Une conséquence passionnante de la plus grande notoriété du VOCF (site etc.) est que nous sommes joints par des personnes qui ont, ont eu ou sont proches de, etc. C'est à chaque fois l'objet de recherches, d'échanges de souvenirs et de faire réapparaître des personnages qu'on a pu quelque peu oublier.

Ainsi, au mois de janvier, Dany reçut un courriel de Bérangère B.

« Bonjour. J'ai retrouvé des photos anciennes d'une moto de marque Vincent. Pourriez-vous me donner des infos sur cette moto si je vous envoie la photo ? Merci. Cordialement. Bérangère »

Et notre Dany mord immédiatement à l'hameçon.

La photo arrive le lendemain et Dany répond aussitôt (*afin de simplifier la lecture, le LGE supprimera les marques épistolaires de politesse*) :

« Il s'agit d'une 1000 Vincent série C, modèle Rapide, produite entre 1950 et 1954. Elle semble conforme à la sortie d'usine d'après la seule photo que j'ai reçue, sauf le garde-boue avant, peint en noir (sans doute une modification du propriétaire), mais c'est le bon modèle de garde-



boue. Cette moto est donc attelée à un side-car qui pourrait être un side-car de marque 'Précision', mais la vue est trop partielle pour en dire plus. L'immatriculation est française. Il m'est difficile de vous en dire plus avec cette seule photo. J'espère que cela vous éclaire un peu. Avec le nom du propriétaire d'alors et/ou les n° partie cycle et moteur, on pourrait sans doute avoir un historique plus important, ces motos sont rares en France et sont bien connues pour la quasi-totalité d'entre elles. »

Bérangère répond à son tour : « Le side-car est un 'Précision', en effet. Je vous envoie une autre photo où on le voit bien. La moto appartenait à mon oncle M. MONTET. Pourrait-on savoir ce qu'elle est devenue ? »

Avec ce complément d'informations, Dany se tourne vers François puis Jean et Jean à son tour se tourne vers Paul :

« François ne connaît pas, ça te dit quelque chose ? » « Et toi, ça te dit quelque chose ? »

Je vous livre la réponse de Paul car elle est à la fois méthodique et poétique ; en effet, faute de pouvoir directement « tracer » la motocyclette, Paul se livre à une véritable lecture d'image :

« Hello Jean, Non, ça ne me dit rien de précis. Dans la lignée d'un courriel récent où je te disais qu'on peut tirer souvent beaucoup d'infos d'une photo, avec celle-ci, on n'a pas beaucoup d'éléments objectifs : à part l'immatriculation et le modèle de side-car et de moto.

Je n'aperçois pas le kick à droite. Et on dirait qu'il y a une petite plate-forme entre side-car et moto. On peut supposer que le kick est à gauche.

Il semblerait que le pot d'échappement ait été raccourci.

L'attelage n'est pas surchargé : on peut penser à une promenade d'une journée, pas un voyage au long cours.

Il fait chaud, on se gare à l'ombre d'un platane. La passagère (du moins on peut penser à une passagère plutôt qu'un passager) a un "casque" de toile (?) très « années 50 ». La passante a un chapeau et porte une espèce de cabas. On peut penser qu'elle est là par hasard, à l'occasion d'un arrêt minute où la photo est prise sur le vif, très probablement par le pilote de la moto, elle n'est pas posée : les personnages sont vus de dos ou de profil, ils ne regardent pas l'appareil.

L'environnement est ensoleillé, on dirait un village du sud de la France : un platane, pas de caniveau, sol non bitumé. Les portes sont très rustiques.

Ça fait penser plus à un petit village ou à un hameau plutôt qu'à une cour de ferme.

On pourrait presque penser que la personne debout est en train de mendier. Son geste de la main y fait penser. Mais ce n'est pas certain. En tout cas, sa tenue semble très rustique. Presqu'une ambiance à la Giono (mais avec 50 ans d'écart).



Quelle belle photo ! C'est dommage que l'angle de vue ne soit pas mieux choisi, ça aurait fait une photo magnifique.

Mais c'est quand même très beau, plein de charme et ça ne manque pas d'intérêt.

Il y en a d'autres associées ? »

Voici en quels termes, je rendis compte de ce message à Bérangère :

« Bonjour Madame. J'ai demandé à mon ami Paul, professionnel de la moto anglaise dont le frère a écumé la France il y a une quarantaine d'années à la recherche de Vincent. La réponse de Paul est très intéressante mais ne résout rien. Par votre assureur auto, peut-être pourriez-vous avoir une information avec le numéro de la machine. Dans mes notes personnelles, il y a un certain Bernard Baumier à la Mélurette, 84110 Roaix, tel. : 36 18 89, Joseph Peretti, Concessionnaire Moto avait une adresse à St-Tropez (tel. : 94 97 00 11). Ce sont les deux adresses les plus proches du Var que je connaisse mais, une Vincent, ça voyage... Je vous souhaite bonne chance dans cette quête et, si vous souleviez quelque piste, ne manquez pas de

nous tenir informés. Tout en restant à votre service, nous vous assurons de notre motocycliste considération (*Celle-là, le LGE l'a gardée pour appuyer sur l'élégance du propos !*) »

Notre correspondante ne reste pas sur cette réponse : « Bonjour. La photo a été prise dans un village du Haut-Var vers 1955 je pense. Dans mes souvenirs la moto a été vendue dans les années 80, à une personne qui venait de l'autre bout de la France. Cette personne a insisté pendant des années avant que mon oncle se décide à vendre sa moto... Donc peut-être l'acheteur était-il le frère de Paul ? »

Paul que j'avais mis en copie de mon courriel réagit aussi sur celui-ci :

« Dans la lettre de Bérangère, ce qui fait le plus penser à Hervé, c'est :

"Cette personne a insisté pendant des années avant que mon oncle se décide à vendre sa moto", tu vois ce que je veux dire ? »

« **Oui, répondis-je**, j'ai posé la question parce qu'à une époque, Hervé avait déjà un gros carnet d'adresses (les frères Nickli etc.) »

Mais Paul reste dubitatif : « Je ne crois pas qu'Hervé ait acheté beaucoup de Vincent en France. La série C venait de Chamonix (ou Val d'Isère) en 1981, je pense. C'était l'ancienne de Vuarnet, rachetée à un autre champion de ski (dont le nom m'échappe). En fait, échangée contre une Velocette Thruxton, dont je me souviens avoir assuré le transport. La Comet d'Hervé vient de la région parisienne (vers 1980/81 aussi). Je n'ai pas de souvenir d'autre(s) Vincent achetée(s) en France par Hervé. Mais je ne sais pas forcément tout, loin s'en faut. Pour fermer (?) la piste Bernard Baumier et pour info : Bernard Baumier est décédé en janvier 2004 dans un accident d'avion en Égypte.

(https://fr.wikipedia.org/wiki/Vol_Flash_Airlines_604). C'était un ami très proche de François Leblond (mon pote side-cariste, pilote du TT entre autres titres de gloire – Le LGE précise que Fanch

Leblond a inoculé le virus à sa fille qui a passé le Ton au tour sur le circuit de l'Île de Man avec son mari comme singe dans le panier). C'est Bernard Baumier qui a initié François au basset à la fin des années 90 et, si mes souvenirs sont bons, qui l'a initié également au TT, François étant son singe, à l'époque (ça crée des liens). J'ai rencontré Bernard Baumier une ou deux fois dans les années 80. Un provençal chaleureux et sympathique dans mon souvenir. Pour lui, Valence c'était déjà le Nord avec un grand N. Il n'avait pas de lien particulier avec la Vincent, à ma connaissance, mais je peux me tromper. ».

Et le mot de la fin (provisoire) revient à Dany dans ce message adressé à Bérangère : « Nous allons passer une demande dans notre revue mensuelle (en février) pour essayer de retrouver la trace de cette machine. Toutes infos ou photos supplémentaires sont les bienvenues.

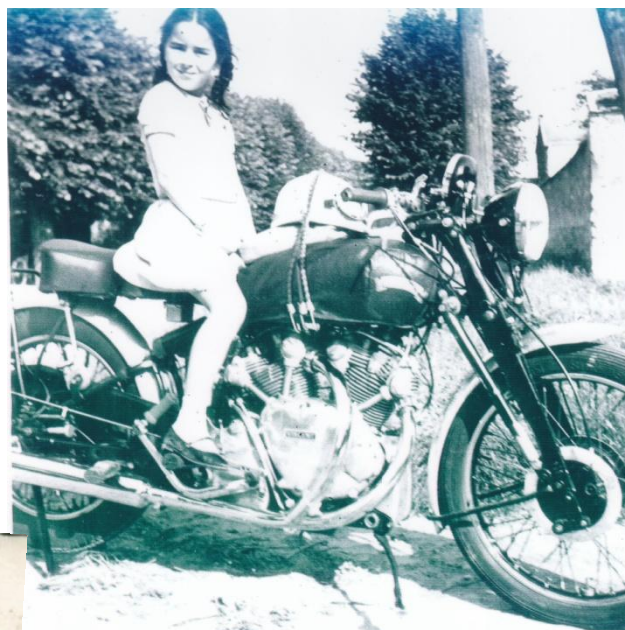
La moto n'a pas disparu, c'est une certitude, car ces machines sont rares et recherchées... ».

Bon, comme vous voyez, la rédaction du Loup-Garreau, débordée, ne passe cet article qu'en mars mais ça ne vous empêche pas de nous repasser le moindre tuyau !

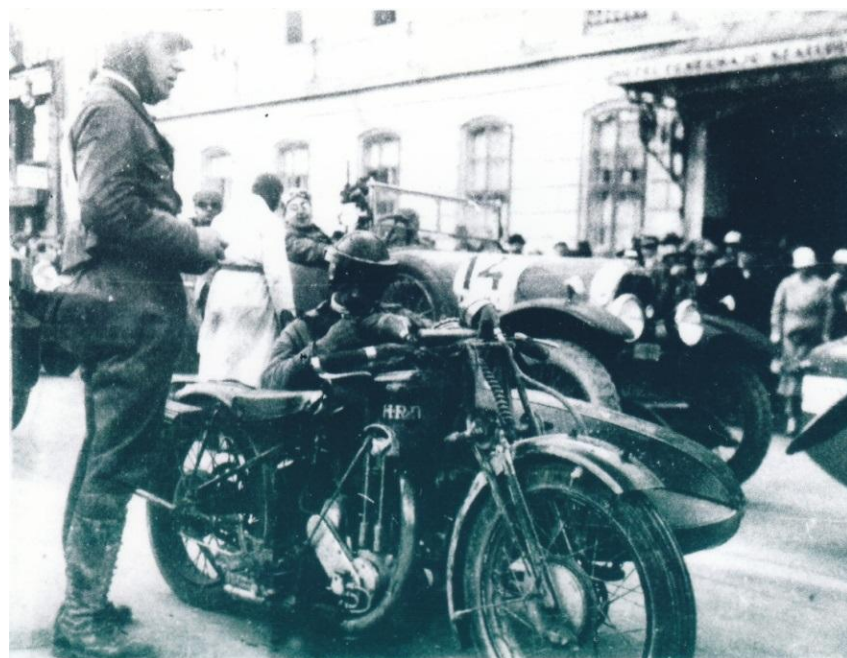
De fait, il n'est pas rare que des photos émergent de Vincent inconnues ou oubliées. De la photo ci-dessous, dénichée il y a quelques années par Alain Grare, nous ne savons presque rien et, avec l'aide d'Alain, nous nous sommes penchés sur chaque détail pour essayer d'en savoir un peu plus, ce qui a été l'objet d'un article dans un Loup-Garreau.

Un seul indice supplémentaire était cette légende au dos de la photo :

Nous sommes toujours à la recherche d'information !



Florence Croy 1963



À gauche, une autre énigme venant des recherches d'Alain qui l'a légendée ainsi : « ? »

Voici donc trois histoires et trois machines sur lesquelles les lecteurs du Loup-Garreau vont pouvoir se pencher !

TOUTE
COMMUNICATION
BIENVENUE !

Compte rendu AG du VOC-F en date du 4 mars 2022 : Exercice de l'année 2021



Membres présents :

Cotisants au VOC international : 14

Cotisants au VOC F exclusivement : 14

Les excusés : 4 (ayant envoyé des pouvoirs).

Attention, certains sujets sont l'objet d'une communication, d'autres appellent un vote.

Rapport moral d'activité par le Président :

Le club est en bonne santé :

- 43 adhérents en 2019,
- 57 adhérents en 2020,
- 77 adhérents en 2021 (+ 35% par rapport à 2020),
- 90 en 2022 (+ 17% par rapport à 2021).

En outre, Dany a rencontré de nombreux Vincentistes sur les différents salons où il était présent.

La baisse de la cotisation à 25 € est aussi un bon argument pour recruter des nouveaux.

Le dernier salon, gratuit car Dany était invité par le club Retro Moto Cycles de l'Est (RMCE) dont Jean Boulicot et Dany sont des membres actifs, a permis à ceux qui ne l'avaient pas

encore vu « en vrai », d'admirer le kakemono VOCF au milieu de huit machines de la marque.

Sorties : 5 à 6/an actuellement. Ces « mini-rallyes » en petite formation permettent une meilleure convivialité, des roulages agréables et des visites « mixtes » qui intéressent autant les filles que les garçons. Ces rallyes essaient d'être le moins coûteux possible avec un partage des frais équitable (règle de St Vincent). Cette année, on peut évoquer les Pyrénées, la Bourgogne, le salon Coutellia...

La réalisation de couteaux par Pierre Maubert a été un véritable « plus » dans la vie du club en 2021.

Le magazine du club est désormais mensuel, la dématérialisation (LGE) ayant permis d'en réduire grandement les frais.

Attention néanmoins car le principal problème, celui d'obtenir de la « matière » peut entraîner des difficultés pour maintenir une parution mensuelle.

Le site Internet est maintenant lancé, il permet de toucher également des amateurs qui n'ont pas (encore) de Vincent.

La communication intra-club est améliorée par l'utilisation de « Sendinblue » - envoi de courriels groupés - qui va se généraliser.

La réduction des frais d'adhésion / ré-adhésion a été accompagnée d'un petit cadeau.

Vote d'approbation : 0 non, 0 abstention, OUI à l'unanimité.



Rapport phynancier de l'exercice :

Catherine donne les résultats, **État des comptes en fin d'exercice au 31/12/2021 :**

Comptes VOCF année 2021 pour AG du 2022-03-04					
Exercice du 20/12/2020 au 31/12/2021		Banque		Espèces	Commentaires
Soldes au 20/12/2020 = + 5169,86 €		+ 5153,10 € sur BNP		+ 16,76 € en espèces	
BNP 2020	3 adhésions 2021 faites en 2020 par vir ¹	+ 108,00 €			non mis dans comptes 2020
	5 décalcomanies	+ 20,00 €			
BNP au 20/12/2020)		+ 5281,10 € sur BNP		+ 16,76 € en espèces	Pour correspondre au relevé bancaire du 20/12/2021
Reste 2020	Reliquat Affranchissements 2020		- 184,45 €		sur comptes 2020 (chèque 268,45€)
	Reliquat Frais secrétariat 2020		- 84,00 €		
	Reliquat Adhésion 2020 (36€)	+ 36,00 €			
Adhésion 2021	57 chèques à 36€ + 1 à 35€ + 1 à 24€	+ 2111,00 €			73 adhérents payants = +35% par rapport à l'année passée (= 2170€)
	9 vir ¹⁵ à 36€ + 2 esp.(40€ + 36 €)	+ 324,00 €		+ 76,00 €	
	Cadeau adhésion PINs (533,50/2 €)		- 266,75 €		
	Cartes de membre (réalisation et envoi)		- 183,03 €		
FRAIS fixes	Assurance RC 2021 Carène		- 145,00 €		≈ - 500 € frais fixes varient avec adhérents et augmentations annuelles éventuelles
	FFVE 2021 Cotisation		- 85,00 €		
	SITE Héberg ¹ (22,80 € à partir du 04/2021)		- 311,29 €		
COUTEAUX	(21 x 220 + 5 x 470 + 13 ét. x 20) + 2 gr. + port	+ 7308,60 €	- 50,00 €	+ 20,00 €	Merci Pierre !
	Achat (32 Inox + 5 Damas + 13 étuis)		- 8910,00 €		
	Couteaux supplémentaires (9 Inox à 250 €)	+ 1500,00€		+ 750,00 €	
	Envoi Couteaux		- 42,94 €		
Divers	Carte bancaire gratuite le 23/04/2021		- 20,00 €	+ 20,00 €	Activation CB
	Vente 7 LG36 / 22 pins / décalcomanies	+ 304,08 €		+ 10,00 €	
	Affranchissements (+ 5,82€)		- 148,95 €		2021 (chèque 270,18€) + 5,82€
	Frais papeterie		- 123,05 €		
	Construction Site / Perte esp. Rallye (CRR)				- 250,00 €
RALLYE 2021	Inscriptions ((33 esp.+ 13 cb) x 70€ & 3 gr.)	+ 1050,00 €		+ 2225,90 €	Excellent Rallye !
	Restau (52 repas, 1 absent, 3 gratuits)			- 2225,90 €	
	Rallye divers (courses)		- 205,55 €		
	Cadeau Rallye PINs (533,50/2 €)		- 266,75 €		
	Plaques Rallye		- 185,08 €		
Adh. 2022	22 vir ¹⁵ à 25€ + 40€ + 30 € + 3 esp.	+ 620,00 €		+ 75,00 €	2022 86 adhésions (+ 15%) 195€ + 1475€ à venir (-20%)
	Porte-clefs (cadeau adhésion)		- 442,87 €		
	Frais envoi cartes membre partiels		- 56,98 €		
Solde tot au 31/12/2021 = + 7540,85 €		+ 6823,09 € sur BNP		+ 717,76 € en espèces	À suivre

Il est à noter que du fait de l'accroissement du nombre de membres, la cotisation à la FFVE risque d'augmenter.

Vote d'approbation : 0 non, 0 abstention, OUI à l'unanimité.

Cotisation 2023 :

Elle est maintenue à 25 € pour les nouvelles adhésions et les renouvellements avant le 31/12/2022 et 35 € pour les retardataires.

Pour mémoire :

- adhésions gratuites pour Catherine Le Bris et Anne Goin à vie.
- adhésion gratuite pour l'équipe Laur-Ferrieu (reconduite en 2023).
- Loup-Garreau gratuit pour Patrick Valchera et Hervé Sévenier (représentants du club Velocette).
- Loup-Garreau gratuit pour les officiels du VOC International.

Vote d'approbation : 0 non, 0 abstention, OUI à l'unanimité.

Année 2022 :

Projets :

- Augmenter le nombre de sorties (exemple Coutellia).
- Expliquer ZFE. C'est un des articles du LGE 26 à paraître fin mars 2022.
- Déplacer AG au rallye annuel ? (cette question n'a pas été débattue).
- Maintien ou non d'un dîner annuel (lancé en 1984 quand c'était la seule action du club hors-rallye) ? Question restée sans réponse.

Le 46^{ème} rallye annuel 2022 :

Outre les informations déjà communiquées dans le LGE 25, Stéphane précise que le logement sera possible dès le jeudi soir (moyennant un léger supplément et sur inscription), ce qui permettra à certains de décharger leurs machines pour aller chercher les Anglais au ferry le vendredi matin.

Une pompe à bière gratuite sera mise en œuvre.

Les motocyclettes pourront être disposées dans le parc et une salle spéciale sera mise à la disposition des participants.

Jean va contacter Fabien pour la question du vin.

Le rallye Velocette/Vincent du 2 au 4 septembre 2022 :

170 € par adhérent pour les trois jours (tout compris de vendredi soir à dimanche midi).

Les rallyes locaux 2022 : (voir plus haut)

Y a-t-il des propositions pour les années à venir ? 2023 ? 2024 ?...

Point sur le magazine du club : Ce qui fonctionne et les besoins

- La difficulté d'obtenir des éléments, pose le problème de le maintenir chaque mois.
- Pas bien difficile de trouver des idées (la Rédaction aidera ceux qui ne sont pas sûrs d'eux) : comment j'ai trouvé ma moto, ce que j'ai fait dessus...
- Les avis des uns et des autres.

Vote d'approbation : il n'y a pas eu de vote.

Questions diverses :

Il sera utile de redéfinir avec la FFVE la manière dont elle peut aider à l'organisation et au bon déroulement d'une manifestation.

Élection du Bureau :

Les membres sont élus tous les ans par tiers sortants. Cette année sont sortants (conformément aux statuts) : Didier Camp, Stéphane Membré et Jean Pirot. Tous trois se représentent et sont réélus à l'unanimité.

Le Bureau ne modifie pas sa constitution interne qui reste la même qu'en 2021.



Vote d'approbation : 0 non, 0 abstention, OUI à l'unanimité.

Les Trophées :

- **Le trophée du Tigre** est attribué cette année à **Philippe** « double V » **Wagner** pour, ayant débuté le Tour de France à Velocette, l'a terminé à Vincent, démontrant par ce geste la grande harmonie entre ces deux marques et ces deux clubs.
- **La Plume du Loup** est attribuée cette année à **Laurent Buray** pour son excellent article sur le Tour de France à motos anciennes (qui a rassemblé un nombre non négligeable de Vincent).

L'Assemblée Générale est close à 23 h 03.



La Vie du club et de ses membres

Propos recueillis par M. Paul Hamon

De la question de la géométrie des fourches avant des Vincent.

Les lecteurs du Loup-Garreau ont pu observer dans le numéro 25 une étrange machine stationnée devant la plage de Dunkerque. Dany se demandait si elle était « *matching number* » et nous avons eu la réponse ! En effet, cette photo avait été envoyée au Loup-Garreau par monsieur Paul Hamon qui avait omis d'y joindre la lettre de monsieur Marcel Québire qui l'accompagnait.

Depuis, monsieur Québire nous a fait savoir qu'elle était au nombre de celles qui peuvent concourir vu l'amélioration de sa partie cycle car, justement, la lettre qui accompagnait la photo avait été adressée primitivement à l'éditeur de MPH. le Loup-Garreau vous délivre ici un fac-similé de l'original et sa traduction en Français.

Ci-dessous :

**Caché par un chevelu
un peu trop curieux,
M. Québire est à
l'arrière-plan avec son
ami Hyppolite
Ouskitouch,
motociste-préparateur
Motobécane à
Dunkerque.**

Dear Mr. Editor,

I have read with an immense interest the article from John Reynolds regarding the steering of the various models of A, B, C & D Vincent motorcycles. The specifications of any different forks assembly, the effect of inertia during their travel, amazed me.

Some time ago, despite a breathless discussion with a French friend who assured me that not a single vivid owner of Vincent motorcycle said that he had experienced a speed-wobble, I tried to counterbalance the inherent problems of Girder forks making my own forks (see picture attached).

I would like to know if Mr. Reynolds, viewing my Vincent, can assure me that I may ride in confidence and avoid any tank-slapper astride this machine.

Marcel Québire (France)

Traduction :

*Monsieur le rédacteur
en chef,*

*J'ai lu avec un immense
intérêt l'article de John
Reynolds concernant la
direction des différents
modèles de Vincent A,
B, C & D. Les
caractéristiques des
différentes fourches,
l'effet d'inertie pendant
leur déplacement, m'ont
étonné.*

*Il y a quelque temps,
malgré une discussion*



haletante avec un ami qui fut parisien, lequel m'a assuré que pas un seul propriétaire vivant de Vincent a dit qu'il avait été victime d'un guidonnage, j'ai essayé de corriger les problèmes inhérents aux fourches à parallélogrammes en créant mon propre modèle (voir photo ci-jointe).

Je voudrais savoir si M. Reynolds, au vu de ma Vincent, peut m'assurer que je peux rouler en toute confiance et éviter tout guidonnage sur cette machine.

Marcel Québire (France)

Bienvenue à notre Nouvel Adhérent

Gilles Rodriguès (69)

Sachez Chasser sur le Site

Attention ! Plus rapide que par les informations mensuelles du Loup-Garreau, l'actualité du club est maintenant également présente sur le site du **Vincent Owners' Club – Section de France**, dans les onglets **Actualité**, **Manifestations** et **Loup-Garreau** :

[Accueil - vincentownersclub \(vincent-owners-club-france.com\)](http://Accueil-vincentownersclub(vincent-owners-club-france.com))

N'oubliez pas d'aller sur le site pour retrouver l'actualité du club !

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

9 avril 2022 : Vente aux enchères de 4 Vincent à Chartres : Rapide B et C, Black Knight, Comet : www.ivoire-chartres.fr, chartres@galeriedechartres.com, 02 37 88 28 28.

Mai 2022 (26/27/28/29) : Rallye autour de Thiers à l'occasion du salon Coutellia
Contact : dany.vincent@wanadoo.fr 06 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 06 07 85 93 33

JUIN 30 AU JUILLET 03 (2022) : Rallye Egli-Vincent-Godet dans le Jura.
Contact Guy- guy.dano@orange.fr ou +33 6 80 35 38 69

JUILLET 2022 (15, 16 ET 17) : 46^{ème} Rallye de la Section de France du VOC à Merville (59).

Attention : 4 chambres pour personnes à mobilité réduite seront disponibles.

De même, si vous avez prévenu Stéphane, la cuisine pourra tenir compte de régimes alimentaires particuliers (végétariens...)

Toutes questions : stephane.membre@orange.fr ou 06 26 24 98 83; inscriptions (obligatoire) : Catherine Remillieux-Rast, crrperso@yahoo.fr ou 06 81 27 09 11.

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

Contact : Jean – pirot.jean@orange.fr

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

- **CHARLES VANDERMEULEN vend sa Black Prince.**

Machine entièrement restaurée par Patrick Godet. charlesvandermeulen@gmail.com

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



- **PHILIPPE GUIJARRO vend** : Silencieux inox, spécial side-car, fabrication godet, neuf. Longueur 960, diamètre extérieur 10,5 cm pour tube 48 mm. Prix : 400 €.



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

- **JEAN PIROT cède :**

Un réservoir d'essence série C
(grande échancrure pour le carburateur avant).
Chromé. Neuf. L'écartement entre les pattes
avant est trop grand (11,3 cm au lieu de 9,4 cm)
pirot.jean@orange.fr ou 06 81 53 09 86



- **HERVE BLONDEAU vend :**

VINCENT EGLI-GODET CAFE RACER.
Moteur 1000 cc, Boite 5 vitesses, Livrée par
GODET en décembre 2007, Carte Grise
Collection de 1968, 11000 Km. Prix : 67000 €
Hervé : 06 73 89 17 41

blondeauh8@gmail.com



- **François Grosset recherche :**









- un cadre de BMW R60/5 avec CG
 - des sacoches Craven + porte bagage pour Vincent B/C
- pontricoul@gmail.com

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

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



Bonnes adresses

-  **Godet Motorcycles** : Le Houllme, 76770 Malaunay, www.godet-motorcycles.fr
Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet et vente de nouveaux équipements de haute qualité, fabriqués par eux-mêmes, sur eBay :
https://www.ebay.fr/sch/godet.motorcycles/m.html?_nkw=&_armrs=1&_ipg=&_from
-  **Alton France** : Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon, www.alton-france.com. Alternateur, démarreurs pour moto anglaises.
-  **Restom** : 20 rue du Premier Mai, 71500 Louhans, www.restom.net
Traitements réservoir, peintures époxy, etc.
Restom offre 10 % de remise sur présentation de la carte VOCF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où 'Restom' ou 'Restom Île de France' (Restom IdF) est présent.
-  **François Grosset** : Démarreurs électriques pour *Twin*, allumages électroniques pour *Twin* et *Mono* Vincent HRD, pontricoul@gmail.com
-  **Le Clairon** : 328 rue de Belleville, 75018 Paris / Facebook : leclairon.free.fr
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 :

Marie-Laure Ferrieu, Catherine Remillieux-Rast, Didier Camp, Alain Grare,
Paul Hamon, Hervé Laur, Dominique Malcor, Jean Pirot, Dominique Ranson,
Dany Vincent, Alan Wright.

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