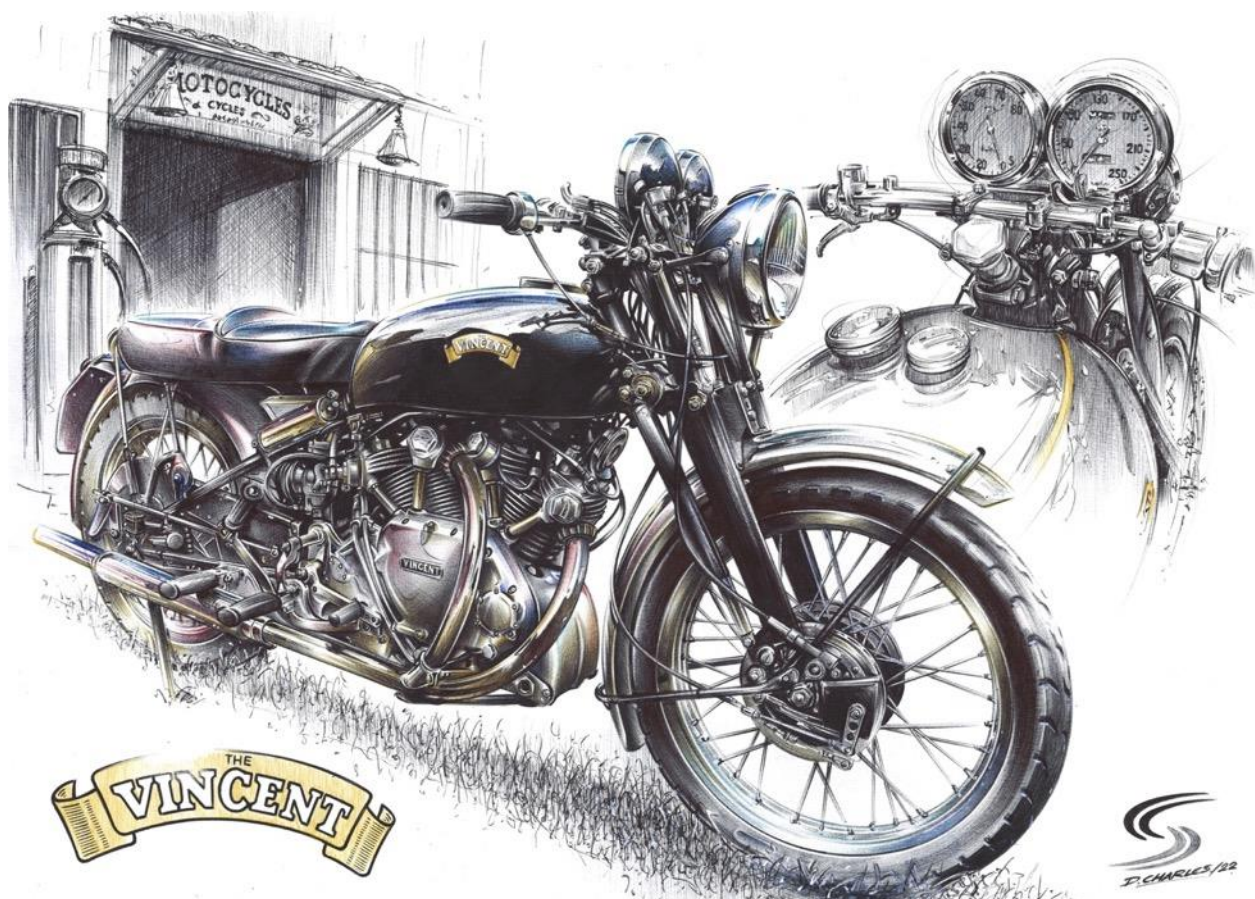


# LE LOUP-GARREAU

27

*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 dessin de couverture	4
Un Long Week-End Lyonnais	5
Les clignotants	11
Le Tour de France à Motos Anciennes (fin)	13
Un fringant jeune homme dans le vent	23
Magnéto – Entretien	24
Une histoire étonnante	28
La Vie du club et de ses membres	29
Bienvenue à notre Nouvel Adhérent	29
Manifestations à venir	29
Petites Annonces	30
Bonnes adresses	32



**Vue à Lyon à nouveau,  
photo re-routée par  
François Grosset.**

**La question fondamentale  
du collectionneur : est-elle  
*matching numbers* ?**

## Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Voici le Loup-Garreau N°27.

Le système de messagerie que nous utilisons pour envoyer les informations (*Sendinblue*), par exemple de la sortie du Loup-Garreau, est plus performant que nos messageries personnelles pour envoyer 250 courriels. Ces dernières ne sont pas conçues pour des envois en grand nombre, ce qui relève plutôt du domaine professionnel.

*Sendinblue* fonctionne très bien et apporte de nombreux avantages.

Toutefois, il arrive parfois que certains logiciels personnels de messagerie rejettent ces campagnes de courriels ou encore les mettent dans les spams, à vérifier donc de votre côté.

Nous essayons d'envoyer le LGE chaque 25 du mois vers 8/9 h, et même si c'est un travail bénévole lié aussi aux informations que l'on nous envoie, nous avons pu respecter cette date jusqu'à maintenant.

Donc si le 25 du mois, vous n'avez rien reçu de notre part, je vous conseille d'aller jeter un œil sur le site (avec le mot de passe/code, situé sur la carte de membre), il est fort probable que le nouveau LGE y soit.

De même, les manifestations officielles sont dorénavant affichées en détail dans la page "ACTU" du site, page qui a été créée dernièrement car dans la rubrique existante, "MANIFESTATIONS", il n'y a place que pour un résumé très succinct.

Actuellement, le programme du prochain Rallye annuel y est largement détaillé, en français et en anglais



Enfin, le site est mis à jour régulièrement et la liste des adhérents vient d'être complétée avec les nouveaux arrivants 2022.

Je vous souhaite à tous une bonne lecture,

Dany

## Le dessin de couverture

*Courtoisie Damien Charles et Hervé Sabassier*

Ce dessin est l'œuvre de Damien Charles, un ami d'Hervé Sabassier.  
Ce dessin est extrêmement fouillé. Regardez bien la couverture, agrandissez la si vous lisez ce LG sur un ordinateur. Ce dessin est-il réalisé à la gouache, au crayon de couleur, ou... ?

La réponse est dans l'ébauche dont voici deux extraits :



Et la réponse est : au stylo bille (Bic) de couleur !

Je suis personnellement bluffé car non seulement le réalisme est exceptionnel mais il est rare de voir des œuvres réalisées au stylo bille car cela ne permet aucune retouche, donc aucun droit à l'erreur !

Envie d'en savoir plus sur cet artiste hors du commun ?

Allez visiter son blog :

<https://damiencharles.wordpress.com/>

Des dizaines de dessins surtout de voitures sportives, de tracteurs aussi.

La Vincent est, pour moi, parmi ses dessins que j'ai vus, celui que je trouve le plus fouillé. C'est aussi un avis perso basé sur le fait que je n'apprécie que moyennement les couleurs criardes des voitures de compétition actuelles... Damien, lui semble les apprécier... La technique reste parfaite = du grand art !

Si vous souhaitez le contacter, Hervé se fera un plaisir de vous transmettre son téléphone.



## Un Long Week-End Lyonnais

*Par Didier Camp*

Lyon, Capitale des Gaules, du 3 au 6 Mars 2022

Sainte Blandine ne put rien y faire, ce fut la Capitale du VOCF et des 2 Roues, pour un long week-end.

Belle initiative et opportunité de notre vénéré Président, que de faire coïncider cette Assemblée Générale annuelle (AG) du VOC section France, avec le salon du 2 Roues de Lyon.

Quel fut l'événement le plus impressionnant, le plus convivial ??? ...les deux !

Une AG en comité (malheureusement) restreint, dans un petit bouchon Lyonnais (merci à celles et ceux qui avaient envoyé leurs pouvoirs et merci à celles et ceux qui avaient fait le déplacement).

Agréable repas dans une ambiance bon enfant un peu bruyante : table des dames (ndlr : j'ai bien entendu – elles n'ont fait que parler boulons, jeu aux soupapes, etc.) et table des messieurs, la configuration du lieu ne laissait guère d'autres options.

Histoires de Covid, de Motos et de Tête de veau... de quoi se rincer l'esprit, partager des souvenirs (c'est marrant, on n'a pas les mêmes autour d'un événement), parler des projets (on en a tous plein !)...

Premiers arrivés, derniers partis, nous fûmes ; le patron et la serveuse doivent encore s'en souvenir !

Nuit certainement courte pour toutes et tous...

Le Salon du 2 roues n'attendait pas que nous. Mais nous ne fûmes pas déçus...

- impressionnant, oui !! par sa taille, la diversité des stands et l'organisation.
- convivial, oui !! par le mélange des stands, la mixité des époques, des styles, l'amabilité des organisateurs et des animateurs.

(ndlr : 1500 motos anciennes adroitement mélangées avec les modernes)

Et le VOCF dans tout ça ?? me direz-vous ?

Bien représenté, il squattait le stand « Expo Anglaises », blotti entre le camion CMPN, les stands « Laverdamania, Endurance Vintage, Voxan, Goldwing, Monkey... » et j'en passe...

Merci Jean et merci Dany pour cette « incruste », avec un Club actif, ouvert et accueillant !



Le regard et les chalands, il attirait. Comment être insensible à ces charmes surannés, ces courbes et ces galbes, ces miroitements et ces éclats...



BSA si craquantes, Ariel en état d'usage,



Norton mieux que neuves, Triumph rutilantes,



Ndlr : un aéropage de jolies filles est venu pour la pose, certaines en tenues suggestives, il devait y avoir des stands Harley dans les parages... d'autres costumées, plus dans l'esprit de l'époque...



Félicitons Pierli qui a bien vu que le rouge était de mise au salon du 2 roues et a apporté sa belle Vincent Sprint, qui plus est, élégamment décorée du logo du club !

et 4 Vincent : 1 Black Shadow, 2 Rapide et 1 Comet hypnotisante.



Ndlr : photo de gauche, on comprend mieux pourquoi Didier a été hypnotisé par la Comet !

et 4 dérivés, Egli et EVG voyageuse.



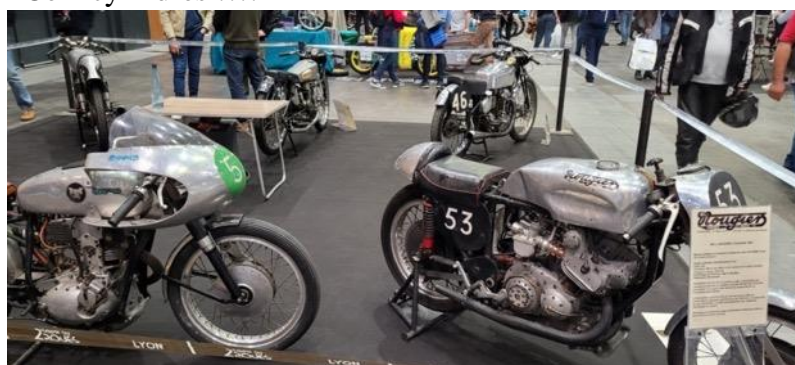
Et puis, le salon regorgeait de cent merveilles. Mes coups de cœurs seront-ils aussi les vôtres ?



Comment ne pas craquer devant une bien Lyonnaise New Map de 1932 à moteur Zürcher (licence JAP), boîte Burman.



Une, ou plutôt des Nougier, qui paraissent si désuètes et qui, pourtant sorties des mains du « sorcier de St Andiol », ont su marquer leur époque (ndlr : même au niveau international). Merci à Claude Caucau pour son temps, sa patience et son implication dans la sauvegarde de ce patrimoine. Ce 4 cylindres !!!!





Le stand de la FSCC (Fédération Side-Car de Compétition).

On y découvre l'ancien attelage KTM de nos amis Vincentistes Laur/Ferrieu. Attelage qui leur a permis d'être plusieurs fois champion de France de rallye routier.



Avant d'aller tâter de la piste et de se bagarrer avec d'autres drôles de bêtes.

Ndlr : allusion aux courses Classiques side-car que Marie-Laure et Hervé pratiquent avec un attelage Vincent, voir par exemple le LGE n°26.



Au détour d'une allée, c'est une autre Vincent qui scintille. Toute d'aluminium vêtue, sa copie alu du cadre *Featherbed*, modifié, laisse dubitatif devant le travail réalisé par Millet racing.



## Triumph d'un autre monde



Et pour finir,  
En ces temps de transition énergétique,  
La motocyclette d'avenir...



## Les clignotants

*Par Laurent Buray*

Suite à la dernière étape de mon périple du Tour de France à moto ancienne (TDF), mon épouse vient à ma rencontre à Flixecourt pour reprendre mes bagages. Habitant à environ 100 km du lieu d'arrivée je quitte la troupe et me retrouve sur la route, seul depuis 3 semaines, et ma femme me suit en voiture. De retour dans le Pays de Bray ma femme me dit : « Ce n'est pas toujours évident de te suivre car ta moto n'a pas de clignotants ». Quoi des clignotants sur une moto ancienne qui plus est une Vincent ! L'idée me choque !

Quelques jours plus tard, remis de mes émotions, cette idée de clignotants me revient. La première semaine du TDF, je me souviens avoir roulé avec Dominique Malcor qui lui, avait installé des clignotants très discrets sur sa Vincent. Ils étaient souvent allumés car il oubliait régulièrement de les arrêter ! Dominique me donne les références de ses clignotants mais je reste sur cet avis : une moto ancienne avec des clignotants, boff...

Mais avant d'aller plus loin, un peu d'histoire : au début de l'automobile les conducteurs faisaient comme s'ils conduisaient une moto ou un vélo, ils tendaient la main pour indiquer leur changement de direction. Puis à partir de 1908, Alfredo Barrachini un italien développe la flèche de direction de chaque côté de la voiture. Ce dispositif est alors activé par un câble.

Peu après, aux États-Unis, un inventeur au nom de Percy Douglas-Hamilton se distingue en déposant en 1907 le premier brevet pour un système d'indicateur de direction. C'est un signal lumineux en forme de main de chaque côté de la voiture.

En France en 1923, Gustave DENEFF et Maurice BOISSON utilisent un solénoïde pour alimenter les flèches. En 1928, le constructeur Buick équipe en premier ses voitures de clignotants électriques de série mais seulement à l'arrière du véhicule. À partir de 1940, il ajoute les clignotants à l'avant.

Il faudra attendre les années 50 pour que les flèches soient obligatoires en France.

À partir des années 60, elles sont remplacées par les clignotants électriques et maintenant se sont des LEDs qui équipent tous les véhicules.

Concernant les motos, les clignotants se généralisent dans les années 70 avec l'arrivée des motos japonaises ou sur les BMW (R60), placés à chaque extrémité du guidon.

En France les clignotants deviennent obligatoires, sur les motos, à partir de mars 1989.

Ce que dit la loi : « *Les motos doivent être équipées de clignotants si ceux-ci figurent sur le procès-verbal de réception au service des mines (barré rouge) les clignotants sont obligatoires sur toutes les deux roues motorisées réceptionnée après le 1<sup>er</sup> mars 1989. Lorsque le véhicule n'est pas équipé de feux clignotants, le conducteur doit manifester son intention de changer de direction avec le bras (article R313-14 du code de la route et R412-10 modifié par décret)* ».

Je reviens donc sur nos anciennes motos. Pas de problème pour rouler sans clignotants mais dans la circulation actuelle, il est préférable pour sa sécurité d'avoir des feux allumés et des clignotants, même si nos Vincent se fauillent sans aucun problème. Ce qui n'est pas le cas pour toutes les motos anciennes. Voilà c'est décidé, j'équipe ma 1000 série D de super feux clignotants. Je reprends les références que Dominique m'avait données et je cherche aussi sur le Net l'équipement le plus discret possible, tout en restant aux normes, bien sûr.

Aujourd'hui, les clignotants les plus petits et discrets sont les Kellerman modèle ATTO se sont des feux LED bien sûr. Ils ne sont pas plus gros qu'une pièce de 1 euro. Ils existent en 3 finitions et on peut trouver également des supports si besoin (je les ai fait moi-même, en aluminium laqué noir). Ne pas oublier de commander également le relais clignotant R2 spécial pour LED. Apparemment, le seul revendeur en France c'est Louis Moto (ci-joint mon bon de commande avec les références). J'ai également trouvé chez ce revendeur un commutateur de type 'vintage' plutôt sympa, à fixer au guidon. Pour l'installation, je fais appel à un ami (si si on a le droit !), mes talents d'électricien étant limités au changement d'une ampoule et encore ! Bref, l'installation ne lui a pas posé trop de problème (il est électricien auto), passage discret des fils sous gaine pour arriver dans le phare identique au circuit général de la moto. Nous avons mis également le relais dans le phare, il est très petit. Branchement de l'ensemble tout fonctionne, les clignotants éclairent super bien c'est vraiment surprenant.

Le seul problème : quel système trouver pour indiquer au pilote que les clignotants sont en fonctionnement ? Mon ami électricien arrive à installer et brancher une minuscule LED verte sur le boîtier de commande des clignotants, au guidon : super génial, Dominique va être jaloux !! Après essai sur la route, de jour comme de nuit, tout ça fonctionne super bien. C'est beaucoup plus facile que de tendre le bras. De plus, ils sont très visibles des automobilistes.

En résumé, ces clignotants sont super discrets, facile à installer sauf peut-être la LED verte sur le boîtier de commande. Le prix est également un peu élevé.

Voilà, je vous joins le bon de commande avec les références ainsi que quelques photos de l'installation.

Petite blague trouvée sur Internet : Un petit garçon demande à sa mère : « Pourquoi tu ne mets jamais tes clignotants ? – parce que les gens n'ont pas à savoir où je vais !! ».

J'adore être surpris par les gens mais je préfère quand même qu'ils se servent de leurs clignotants.

Bon courage à vous pour cette installation et pour les autres : continuez à mettre de l'huile de coude...



Vous avez des questions ? Nous sommes là pour vous aider :

**LOUIS** 01 70 06 01 32

Renvoi gratuit  
Droit de restitution de 2 ans

SSL Secured

### RÉCAPITULATIF DE VOTRE COMMANDE À IMPRIMER

Données client	Adresse de livraison	Mode de paiement
France	France	Par carte de crédit
laurentburay@gmail.com 0769913614 0769913614	Mode de livraison Livraison standard (Colissimo)	

Vos produits (4)				
Produits	Art. No.	Quantité	Prix total	
COMMUTATEUR DE CLIGNOTANT UNIVERSEL, CHROME	10032903	1	7,99 € <sup>1</sup>	
REL. CLIGN. KELLERMANN R1 6 ET 12 VOLT	10032274	1	29,95 € <sup>1</sup>	
KELLERMANN ATTO NOIR, VERRE TRANSPARENT	10035296	4	239,80 € <sup>1</sup> Prix unitaire 59,95 € <sup>1</sup>	
			Total article	277,74 €
			Frais d'expédition France	0,00 €
			<b>Somme totale</b>	<b>277,74 €</b>
			TVA de 20 % comprise	46,29 €

<sup>1</sup> Tous les prix s'entendent avec la TVA légale (France) comprise et les frais d'expédition de 5,99 € en sus (France). Franco de port à partir de 50,00 €.



## Le Tour de France à Motos Anciennes (fin)

*Par Lord Dominique*



C'est la dernière fois que je préserve dos et cheville dans une location de chambre, réveil de bonne heure et le matin est frais, empreint d'un brouillard pénétrant... Je récupère Laurent et Dany au camping qui se trouve dans la ville haute de Saint-Flour. Des groupes de motos cherchent une pompe à essence ouverte ou qui fonctionne... et aussi la sortie de la ville, assez mal indiquée sur le *road book*... ça tourne et retourne mais nous trouvons enfin le chemin et aussi une station d'essence ouverte.



### Étape 5 : Saint-Flour – Coucouron, le 25 août

Premier arrêt non loin sous le viaduc de Garabit, sous le brouillard... Un peu froid aussi, la route est étroite et serpente sur de belles hauteurs, voire vertigineuses...



### **Pierre, le nouveau président de GAVAP et sa René Gillet, devant le viaduc de Garabit**

En ce qui concerne le groupe des Vincent, nous roulons donc à trois, les deux Vincent D de Dany et Laurent, et votre humble serviteur sur une autre 1000 cc, mais en série B, les performances grand tourisme de nos machines permettent des arrêts notamment pour une boisson chaude et de profiter de ces magnifiques paysages dans des reliefs très accidentés. Ce qui est très agréable est que la majorité du parcours a été choisi sur des routes secondaires (je dirais même tertiaires) où on ne rencontre que très peu de circulation.



**Une certaine ressemblance avec votre serviteur !**



**Petite échappée infidèle au *road book* vers le Puy-en-Velay avec visite de la magnifique Cathédrale romane et du centre avec pause déjeuner sous un soleil radieux**

Nous roulons donc vers l'Ardèche et Coucouron qui est un village de petite montagne (entre 850 m et 1330 m d'altitude) et le temps vire au beau et la température semble vraiment se réchauffer...

Nos machines roulent sans problèmes à des vitesses largement inférieures à leurs possibilités. Coucouron a un camping plutôt bien plein, dans un site boisé tout autour... je plante ma très petite tente à côté de celle Philippe Wagner et de deux participants, nuit froide, bénie par un repos que je qualifierais de pluriel.



**Camping de Coucouron, on aperçoit à droite un bout de la Black Prince de Dany et plus loin « Reine Mathilde » ; la tente est en haut à gauche mais non visible.**

Avant cela, apéritif à l'extérieur et dîner dans une salle omnisport où chacun aide à installer tables et couverts, puis à rendre le lieu propre et débarrassé.



**Philippe Wagner prend une pose de star bronzée auprès de sa jolie Velocette en attendant l'apéro**

Le réveil au matin est frisquet et j'ai cassé la branche gauche de mes lunettes : 4°C pour reprendre la route après un petit-déjeuner de groupe (très « colo ») et après avoir remis tentes et valises aux bénévoles... Reine Mathilde démarre au premier coup de kick ce qui ternit ma réputation !



**Nous pouvons apercevoir la casquette de notre vénéré président à gauche et au fond, votre serveur en vert tendre fluo**



## Étape 6 : Coucouron – Vias, le 26 août

Une étape qui va résolument vers le sud, sous un soleil qui va vite nous réchauffer... Brigitte est avec sa sœur, non loin de Vias, en bord de mer....

Nous « descendons » en savourant un joli paysage montagneux, les motos roulent très correctement sans aucun souci, ce qui permet des haltes tranquilles pour un café, puis une pause déjeuner.

Les routes se feront plus « plates », mais certains auront des surprises... passant par des chemins terreux et poussiéreux.



L'arrivée à Vias se fait au bord d'une voie rapide, par des petits chemins étroits et sinueux... le coin est pas mal occupé... Nous arrivons dans un camping tenu par un amateur de motos classiques ayant plusieurs BSA d'avant-guerre... L'exposition se fait devant le bâtiment de réception, juste à côté du parking planté de petits arbres sur une terre dure et sèche, là où le terrain nous est réservé pour camper, d'où une certaine difficulté à planter la tente. Il fait plutôt chaud sous un ciel sans nuage.

Le reste du camping est réservé au client au-delà de la barrière qui en permet l'entrée. Je profite de la piscine malgré la cheville qui n'est pas jolie jolie... Il fait très chaud.



Le repas se fait sur la terrasse en extérieur (où je me fendrai d'un gadin mémorable), une énorme Paella que nos hôtes nous servent plus que copieusement... Là, j'aurais un fou rire causé par le récit désopilant des mésaventures de deux de nos compagnons, perdus dans la nature pendant l'étape.



**Les motos commencent à s'aligner à Vias  
On peut voir la série D de Laurent et « Reine Mathilde »**

## Étape 7 : Vias – Saint-Jean-pla-de-Corts, le 27 août



Cette étape a été concoctée par notre ami Philippe Wagner. Après le petit-déjeuner, nous partons à quatre, avec Jean-Louis Chauvet (président du GAVAP) et sa Comet. Ce sont donc les quatre Vincent du Tour qui partent ensemble, tout d'abord sur des chemins chaotiques, le long de la mer que l'on peut apercevoir de temps à autres... Avec, après quelques traversées de village, au loin, les Pyrénées.



Nous décidons, sur la proposition de Dany, d'aller visiter le site et son musée préhistorique de Tautavel, excellent moment sous une journée chaude et ensoleillée. Puis excellent déjeuner au bas du site, à l'ombre...



### Homo Sapiens équipés pour le rallye des Éléphants

L'arrivée au camping pour la journée de repos se fait sans aucun problème, location d'une mobil-home comme beaucoup de participants pour accueillir Lady Brigitte qui nous rejoint le dimanche. Cette halte permettra à Philippe Wagner d'aller chercher sa Comet pour remplacer sa belle Velocette défailante. Benoît, en charge de l'assistance mécanique, me rappelle que mon sosie a été stupéfait de recevoir « sa photo ». Benoît est un grand ami de Christian Sarron, mais je n'aurais pas la photo du "jumeau".



Le "fameux Benoit", homme très jovial et sympathique.

Lors du dîner de clôture de la première semaine je me fais « chambrer » (j'aime bien !) durant les discours et on me fait le cadeau royal du trophée du rallye de "La France à Moto Ancienne" (trophée réalisé manuellement par un des membres du GAVAP, voir fin de l'article), normalement réservé à ceux qui ont participé au Tour entier, j'en suis très touché...

Brigitte me pousse à aller consulter, donc hôpital, vaccin antitétanique, antibiotique...

Nous visiterons les sites touristiques autour le lundi pour y rencontrer nos amis continuant le Tour.



**Le magnifique et très isolé prieuré de Serrabonne**





### Le Trophée

Le retour à moto vers Meymac (Ceppe) se passera très bien, environ 500 km voire un peu plus pour assister aux 60 ans du beau-frère où je retrouverai Xavier Couderc qui nous avait reçu avec son club à Saint-Flour. Puis retour à la maison ensuite après encore 160 km.

Je ne saurais trop vous conseiller de participer à ce « Tour de France à Motos Anciennes », grâce au club GAVAP qui a élu un jeune nouveau président... Le mieux, si on est en « bon état » physique est de planter sa tente tous les soirs à l'étape (ce qui ne m'a pas été possible au début), afin de profiter de la convivialité de ce groupe.

À bientôt !

## Un fringant jeune homme dans le vent

*Par Teun Van Driel*

Vous pouvez admirer ci-dessous une belle image de la première participation de HRD en course (j'entends vos cris offusqués : « HRD ? Que nenni ! »). Non, il ne s'agit pas de la machine mais de l'homme... un homme très spécial comme nous connaissons tous. La photo a été prise en 1914 sur l'Île de Man où il a pris part aux courses de TT avec un rayon de soleil (ce qui n'est pas le plus mauvais choix sur l'Île de Man !), course à laquelle il est arrivé 2<sup>ème</sup>. Peu de temps après, la Première Guerre mondiale a éclaté et il est entré dans la RAF comme pilote de chasse. Son avion sera abattu deux fois et il fut déclaré mort après la deuxième fois. Heureusement, il n'en fut rien et, après la guerre, il a continué le sport automobile. Il a remporté le TT une fois sur un AJS puis, il a construit sa propre moto qu'il a baptisée de ses initiales et a remporté avec, le Senior TT. Presque 100 ans plus tard, il est encore le seul à avoir réalisé cet exploit. Ce qui nous étonne dans l'image, c'est que nous ne retrouvons pas la moustache caractéristique de cette époque qui plus tard a fait quelqu'un d'Autriche célèbre (peut-être il était encore trop jeune à ce moment).



C'est vrai qu'il paraît bien jeune cet Howard Raymond Davies avant d'être un de ces héros qui ont tant fait rêver Williams Faulkner. Le lecteur du Loup-Garreau appréciera le freinage avant.

## Magnéto – Entretien

*Par Dany*

Ce papier fait suite au calage de l'allumage que nous avons vu dans le Loup-Garreau Électronique n°25.

Le sujet n'aborde que l'entretien de base, celui que tout un chacun peut faire.

Attention : si le vernis de l'induit a fondu, si la magnéto a un jeu axial important, ou s'il y a plein d'huile dans le plateau porte-rupteur, la réparation est l'affaire d'un spécialiste, en tous cas, c'est mon conseil.

J'aime bien la magnéto car j'ai parcouru des dizaines de milliers de km avec ce système, l'expérience montre que c'est extrêmement fiable, d'ailleurs ça a été utilisé plus de 50 ans !

La magnéto ne dépend d'aucun système électrique autre (donc si pas de charge, aucune importance).

Le principal problème peut venir de l'âge des magnétos, ce qui peut nécessiter réfection par un spécialiste. Hélas, bien souvent elles sont alors affublées d'un condensateur actuel qui n'est plus au mica, mais fabriqué dans



des matériaux modernes bien plus sensibles à la chaleur et donc moins fiables que par le passé.

Un problème résolu lorsque le condensateur interne est remplacé par un petit condensateur externe Bright Spark qui se fixe sous la vis centrale, sujet abordé en détail dans un LG papier. Ce condensateur pourrait même se changer au bord de la route ! Plus d'info sur leur site :

[http://www.brightsparkmagnetos.com/home\\_french.htm](http://www.brightsparkmagnetos.com/home_french.htm)

Donc finalement, si vous avez une magnéto en bon état, gardez-la !

L'étincelle d'une magnéto est assez faible à bas régime (et cela n'empêche pas de se prendre une bonne châtaigne si l'on est inattentif...) et devient réellement importante que lorsque la vitesse de rotation augmente, contrairement aux systèmes batterie/bobine ou électronique, insensibles à la vitesse de rotation.

Or au démarrage, la vitesse est justement faible. Il est donc important d'avoir une magnéto en bon état mais aussi de procéder à un petit entretien de temps à autres pour éviter en plus de perdre un peu de puissance d'étincelle.

Voici les principaux points que l'on peut surveiller, disons une fois tous les 5000 km.

Sur ma B, à part le dernier point (nettoyage collecteur), je ne fais cet entretien que tous les 20 000 km environ : quand ça marche bien, on ne change rien !

Pour des raisons pratiques de prises de vues, les photos qui suivent ont été réalisées sur des magnétos démontées, mais ce n'est absolument pas nécessaire et même déconseillé (pour éviter d'avoir à recalibrer l'allumage).

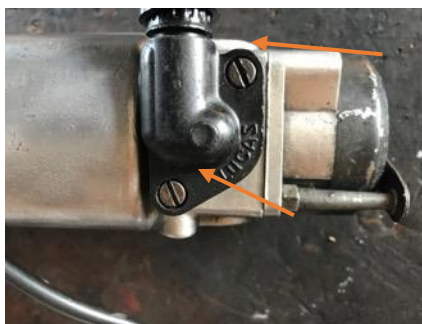




Il y a deux systèmes de maintien des pick-up



À ressort



À vis

Au remontage, dans le cas du système à vis, ne pas serrer excessivement celles-ci car une fissure dans la bakélite et c'est la perte de puissance d'étincelle assurée.



L'état des joints au niveau du pick-up à vérifier. Il y a parfois de l'eau qui entre par là (pluie, lavage...).

Cela arrive si le pick-up est mal plaqué par le ressort ou les vis. Le petit ressort qui plaqué le pick-up ne doit pas être trop mou, sinon ça baille au niveau du joint. Si c'est le cas, le plier un peu pour que la pression soit plus élevée.

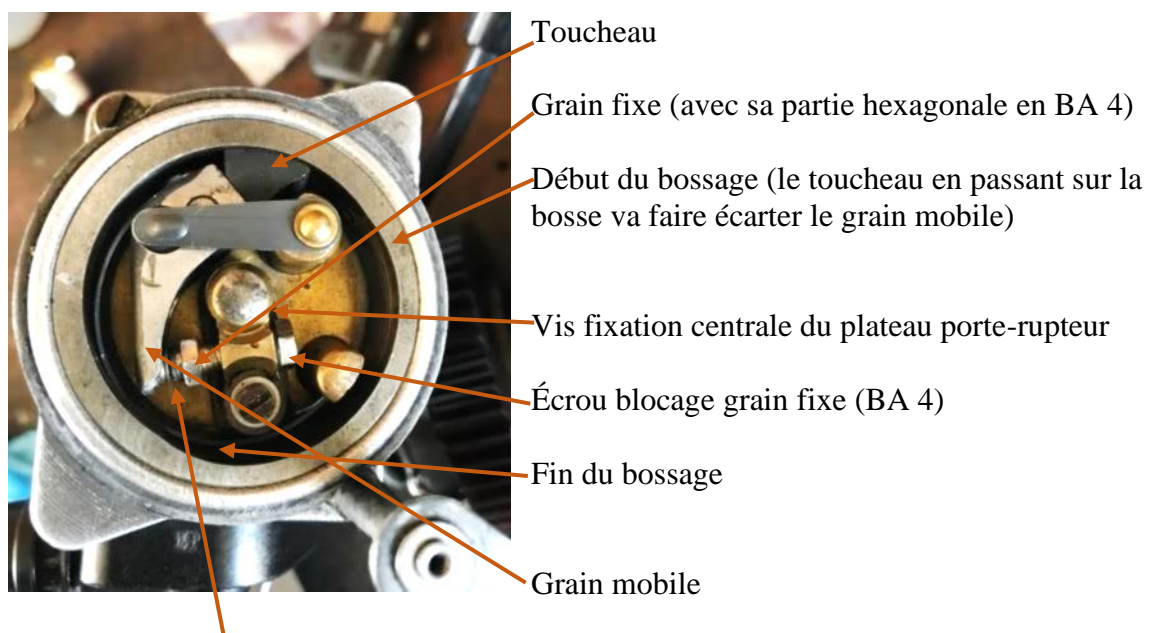


Veiller bien entendu à la bonne connexion des fils, il arrive que l'embout soit oxydé (caoutchouc de protection qui baille), donc passage du courant réduit, voire nul.



En tirant délicatement sur le (les) charbon(s), vérifier s'il (ils) est (sont) encore en état (il doit rester au moins 3 mm hors ressort), sinon les changer : on les trouve chez *Bright Spark* ou *Feked.com* par exemple. Attention au remontage, il faut être soigneux, les charbons et leurs ressorts doivent coulisser parfaitement dans le logement et s'assurer que c'est bien l'embout du charbon qui doit porter sur la piste du collecteur.

Décortiquons les éléments du plateau porte-rupteur :



Le jeu au rupteur (ou aussi jeu aux vis platinées = grains) est le tout petit espace visible (noir) ici entre les grains

Lorsque le plateau tourne comme on l'a vu dans le LGE n°25, il y a alternance d'ouverture et fermeture des grains ce qui crée l'étincelle qui va partir à la bougie.

### État et écartement des grains du rupteur du rupteur

L'étincelle produite aussi au niveau du rupteur a tendance à creuser au fil du temps l'un des grains et charger l'autre (de ce qui a été enlevé sur le premier). Si la surface des grains est creusée d'un côté ou en relief de l'autre, il faut frotter leur surface avec du papier abrasif fin (grain 400 env.) pour retrouver une surface plane. En général on plie un petit morceau de papier abrasif de façon à gratter des 2 côtés à la fois. Quelques allers-retours suffisent en général.

Une très fine lime peut convenir, mais attention : ça enlève très vite du métal...



Cette opération de "nettoyage" des grains peut se faire en place ou en démontant carrément le plateau porte-rupteurs en desserrant la vis centrale (clé BA 4 ou clé plate de 6, limée pour obtenir une ouverture à 6,35 mm).

Le démontage/remontage du plateau ne crée aucun risque de dérèglement car il y a un système détrompeur (encoche), que l'on voit bien sur la photo de droite, et on retrouve son pendant sur le cône femelle de la magnéto.



Réglage de l'écartement : il doit être d'environ 0,35 mm lorsque le toucheau est sur le bossage (= écartement maximal). Ce jeu se mesure avec une cale d'épaisseur, d'où l'intérêt d'avoir une surface plane pour les grains sinon la mesure est plus qu'aléatoire.



Le réglage s'effectue en vissant ou dévissant l'écrou qui maintient le grain fixe. La cale d'épaisseur doit passer "grasse" soit, ni forcer ni flotter entre les grains.

La clé qui convient pour ce réglage est aussi une BA 4.

Il est vivement recommandé de nettoyer l'ensemble du plateau porte rupteur, grains ouverts) avec un petit jet d'aérosol de nettoyant pour freins pour éliminer toute particule de métal (poussière du limage) ou de gras laissé par la cale de mesure, ce qui pourrait réduire la puissance de l'étincelle.

### Nettoyage piste collecteur



Enfin, et c'est peut-être l'entretien qui devrait être le plus fréquent : nettoyer la piste du collecteur qui s'encrasse au fil du temps de particules de carbone provenant des charbons. Cet encrassement conduit à une diffusion du courant donc à une moins bonne étincelle.

Je le fais toujours magnéto en place, en retirant l'un des pick-up et en frottant la surface avec un coton tige imbibé d'essence, jusqu'à ce qu'il ressorte propre. Bien sûr, ainsi on n'accède qu'à une partie du collecteur (à peine 1/6), mais en faisant légèrement tourner le moteur au kick on accède aux parties cachées de ce collecteur pour les nettoyer.

Avant de refermer le couvercle protège-rupteur, mettre une minuscule goutte d'huile fine sur la piste où le toucheau circule, cela limitera son usure, laquelle engendre l'écartement des grains au fil du temps.



Repose du couvercle protège-rupteur.

Le petit trou (pas toujours présent) se positionne en partie basse, il sert à évacuer une éventuelle humidité présente.



Attention : sous la petite lame de ressort qui plaque le grain mobile, il y a un minuscule petit pivot en caoutchouc qui sert aussi d'isolant. Il n'est généralement pas nécessaire de déplacer ce ressort (sauf extraction pour échange du grain mobile). Ce pivot est très facile à perdre. Si on le perd et qu'on ne le retrouve pas, il faut en

l'attente d'en commander un, mettre un tout petit morceau de caoutchouc.

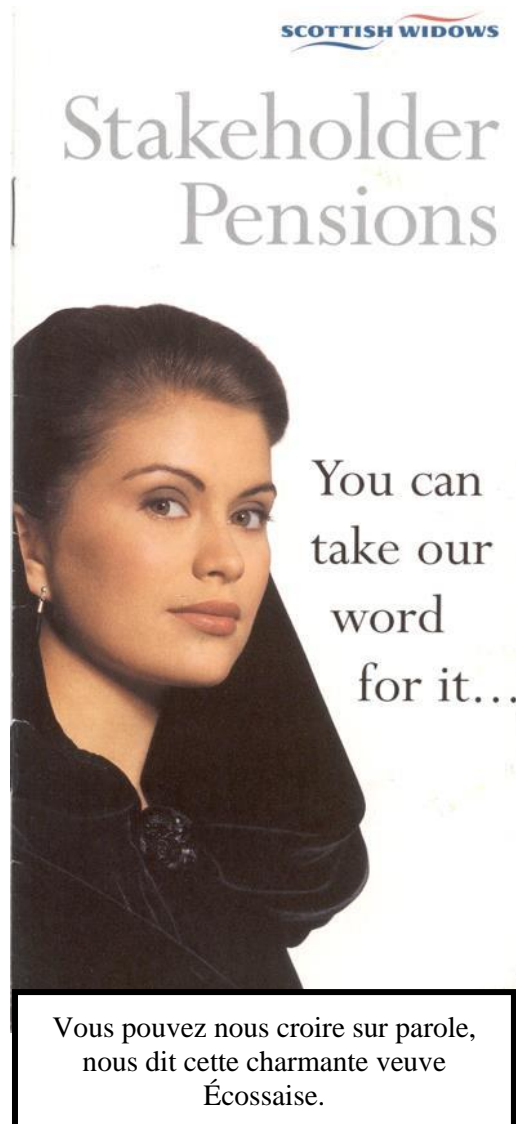
Surveiller enfin l'écartement des électrodes des bougies (NGK B6ES), avec une magnéto on doit être autour de 0,4 mm car un écartement trop grand demanderait une plus forte étincelle que l'on n'a pas toujours à petite vitesse, celle du démarrage.

## Une histoire étonnante

Par Jean Pirot

D'après une nouvelle parue dans MPH il y a... longtemps.

Il y a quelques temps, Paul Hamon rappelait que pas une personne vivante pouvait honnêtement dire qu'elle avait été victime de guidonage sur une Vincent. Il y a pourtant ce cas curieux.



SCOTTISH WIDOWS

Stakeholder  
Pensions

You can  
take our  
word  
for it...

Vous pouvez nous croire sur parole,  
nous dit cette charmante veuve  
Écossaise.

En avril 1957, Monsieur Dédé la Combine, personnage quelque peu marginal, se rend possesseur d'une Vincent après en avoir éliminé le précédent propriétaire. Testant sa machine sur la route des Gardes (entre Paris et Versailles), il fait un « tout droit », suite à un terrible guidonage dans un des dix-sept tournants de cette route. Dédé se réveille dans un grand lit et deux superbes jeunes infirmières vêtues de blouses légères s'affairent autour de lui tandis que le soleil par la fenêtre couronne d'éclats d'or leurs cheveux blonds. L'une d'elle adresse la parole à Dédé et lui explique qu'il n'a pas survécu à son accident et que... Dédé lui coupe la parole « Mais alors vous êtes des anges et je suis au... Oh ! Nom de Dieu ! » « Oh ! Je vous en prie monsieur pas ce mot-là, ici ! » lui répond la blonde créature, « Puisque vous voilà bien réveillé maintenant, allez donc faire une promenade avec votre motocyclette... », « - Ah ! Parce qu'elle est réparée ? Oh ! Nom de D... Oh ! Pardon ! »

Et Dédé s'exécute. Il part timidement mais, rapidement, l'audace lui revient et il enchaîne accélérations, virages, freinages, sursurges... À un moment, il arrive même bien trop vite dans un virage et aperçoit au dernier moment les gravillons... « Cette fois-ci, j'y ai droit ! », s'écrie-t-il. Mais, non, la machine sort du virage sans encombre malgré l'angle hallucinant pris.

Le lendemain, les jours suivants, la Vincent ne faiblit pas. Pas une fuite d'huile, pas de vitesse qui saute, pas d'embrayage qui patine, pas de moteur qui cliquette... Dédé pourrait tout ce qui roule : Japonaises, Américaines (là c'est normal), Italiennes... rien ne lui résiste et après ces courses folles, la Vincent continue à démarrer au premier coup de kick, même maladroit !

Les jours se passent, tous identiques et Dédé finit par se lasser : pas le moindre souci, pas la moindre panne, ne fut-ce que d'essence, pas la moindre poussette, pas la moindre amorce de guidonage, pas la moindre amélioration à apporter à la machine qui est même « *matching-numbers* »... Par une belle soirée, où le soleil n'en finit pas de le bercer de ses rayons d'or, attendant la fin de la balade de Dédé pour aller se coucher (bien que la dynamo Lucas distribue une magnifique lumière sans faiblir), Dédé arrive complètement décontenancé devant sa nouvelle demeure. Les ravissantes créatures sont là, dans leur éclat blond. N'en tenant plus, Dédé leur crie : « Je me fais c... dans votre Paradis, jamais une panne, jamais un souci, jamais un échec, si c'est pour m'em... comme ça, je préfère aller en Enfer ! » Alors, papillonnant de ses envoûtant yeux bleus, l'une des deux créatures lui répond : « Mais, où te crois-tu, Dédé ? ».

## La Vie du club et de ses membres

*Une info plutôt "perso" à faire passer ? ...cette page vous est destinée*

Tous nos souhaits de bon rétablissement à Claude CANDONI après son intervention chirurgicale : 06 09 44 07 66

## Bienvenue à notre Nouvel Adhérent


Jean-Marie Maréchal (13)

## Manifestations à venir


**ATTENTION !**


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


**TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 19H30** : dîner entre membres et amis, au Clairon.  
328 rue de Belleville - 75020 Paris

 **MAI 10 À MIDI (2022)** : Déjeuner des Normands (les non-normands sont aussi acceptés...)  
Restaurant "La Clé des Champs" - 27110 Le Neubourg – Contact, Jean : [pirot.jean@orange.fr](mailto:pirot.jean@orange.fr)

 **MAI 26 AU 29 (2022)** : Rallye autour de Thiers à l'occasion du salon Coutellia  
Contact, Dany : [dany.vincent@wanadoo.fr](mailto:dany.vincent@wanadoo.fr), 06 07 85 93 33

 **JUIN 21 AU 29 (2022)** : Rallye itinérant dans les Alpes.  
Aller : Route des Grandes Alpes – Retour : Route Napoléon.  
Contact, Dany : [dany.vincent@wanadoo.fr](mailto: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](mailto:guy.dano@orange.fr), +33 6 80 35 38 69

 **JUILLET 15 AU 17 (2022)** : 46<sup>ème</sup> Rallye de la Section de France du VOC.  
Toutes infos dans le LGE n°26 ou sur le site page "ACTU".  
Contact, Stéphane : [membre.stephane@orange.fr](mailto:membre.stephane@orange.fr), +33 6 26 44 98 83

 **SEPTEMBRE 2 AU 4 (2022)** : Rallye VOFC/VCF (Velocette) en Normandie  
Contact, Jean : [pirot.jean@orange.fr](mailto: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 VOFC (club Vincent) aura lieu **du 2 au 4 septembre 2022, qu'on se le dise !!***

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.

Contact, Catherine: [crrperso@yahoo.fr](mailto:crrperso@yahoo.fr), +33 6 81 27 09 11

- **JEAN-MARIE MARÉCHAL vend :**

**une rare paire de sacoches Phil Primmer** pour Black Prince ou Black Night en parfait état, jamais montées. Tout l'accastillage est fourni.

(Dany : ce sont les mêmes que les miennes pour ceux qui les ont déjà vues).

Contact : [j.marechal13@gmail.com](mailto:j.marechal13@gmail.com) ou 06 11 55 28 44



- **CHARLES VANDERMEULEN vend : sa Black Prince,**

Machine entièrement restaurée par Patrick Godet. [charlesvandermeulen@gmail.com](mailto:charlesvandermeulen@gmail.com)

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



- **PHILIPPE GUIJARRO vend :**

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



Plus d'infos ? [p.guijarro@orange.fr](mailto: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)  
Contact : [pirot.jean@orange.fr](mailto:pirot.jean@orange.fr) ou 06 81 53 09 86



- **HERVÉ BLONDEAU vend :**

Une **Vincent Egli-Godet Café racer**, moteur 1000 cc,  
Boîte 5 vitesses, livrée par GODET en décembre 2007,  
Carte Grise Collection de 1968, 10000 km.  
Contact, Hervé : 06 73 89 17 41, [blondeauh8@gmail.com](mailto:blondeauh8@gmail.com)



- **FRANÇOIS GROSSET recherche :**

- un cadre de BMW R60/5 avec CG
  - des sacoches Craven + porte bagage pour Vincent B/C
- Contact : [pontricoul@gmail.com](mailto:pontricoul@gmail.com)









- **JEAN-CHRISTIAN ROGOZ vend :**

Une **Egli-Vincent John Mossey**.  
Contact, Jean-Christian : [jechro@club-internet.fr](mailto:jechro@club-internet.fr)



**Vous avez vendu/donné votre bien ?  
Merci de le signaler aux rédacteurs,  
cela leur évitera de devoir aller chercher l'info... :  
[loupgarreau@gmail.com](mailto:loupgarreau@gmail.com)**

## Bonnes adresses

-  **Godet Motorcycles** : 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=www.godet-motorcycles.fr](https://www.ebay.fr/sch/godet.motorcycles/m.html?_nkw=&_armrs=1&_ipg=&_from=www.godet-motorcycles.fr) – Le Houllme, 76770 Malaunay.
-  **Alton France** : Alternateur, démarreurs pour moto anglaises – [www.alton-france.com](http://www.alton-france.com). Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon.
-  **Restom** : Traitements réservoir, peintures époxy, etc. [www.restom.net](http://www.restom.net) – 20 rue du Premier Mai, 71500 Louhans  
PS : Restom offre 10 % de remise sur présentation de la carte VOF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où 'Restom' ou bien 'Restom Île de France' (Restom IdF) est présent.
-  **François Grosset** : Démarreurs électriques pour *Twin*, allumages électroniques pour *Twin* et *Mono* Vincent HRD – [pontricoul@gmail.com](mailto:pontricoul@gmail.com)
-  **Le Clairon** : Bar ambiance moto rétro : le repère du club VOF et de bien d'autres... 328 rue de Belleville, 75018 Paris – Facebook : [leclairon.free.fr](http://leclairon.free.fr)
-  **Tracy Tools** : Tarauds filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNF, etc. Ils proposent deux qualités : chinoise (usage occasionnel) ou britannique (bonne qualité). [www.tracytools.com](http://www.tracytools.com)
-  **Andy Davenport** : 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. <https://vincentblackshadow.co.uk/>
-  **PMX-Racing.com** : Tous travaux sur moteur (orienté moto) – Rectification - BV - soudure cadres. Guillaume Payan, membre VOF, travaille là-bas. Contact : [cyrille@pmx-racing.com](mailto:cyrille@pmx-racing.com), 02 32 42 12 27 – 27310 Bourg-Achard



### Ont contribué à ce numéro :

Laurent Buray, Damien Charles, Didier Camp, Teun Van Driel, Dominique Malcor,  
Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Hervé Sabassier, Dany Vincent.  
...et Georges Remillieux (**oublié lors du n°26**)

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