

LE LOUP-GARREAU

34



Photo autorisation amicale Sandra Girard

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.

Toutefois, les avantages liés au Vincent-H.R.D. owners club sont réservés aux seuls adhérents de celui-ci.
Le loup-Garreau conseille à ses nombreux clients l'adhésion au Vincent-H.R.D. owners club.

Décembre 2017

Avis à la population : le chef nous cause



Editorial

L'hiver étant là, le club vous propose un peu de lecture afin de meubler vos soirées au coin du feu.

Pour créer l'ambiance, Frédéric vous propose un peu de musique avec le doux chant du V-Twin, le soir au fond des bois.

Ce n'est cependant pas la peine de vous vêtir trop chaudement car notre rubrique « Mode » ne concerne que la tenue à porter pour prendre la route en parfait gentleman-rider. Mais tous ces conseils ne doivent cependant être un frein au plaisir de découvrir ces quelques pages. D'ailleurs, à la fin, vous saurez tout sur le double-cames de notre ami Vincent Speet.

C'est bon, vous êtes bien installés? Alors un peu d'historique de la marque Vincent-HRD avant de découvrir plus en détail la Black Shadow de Jean-Marc et une réplique de Black Lightning. Une réplique seulement, mais je pense que beaucoup d'entre nous s'en contenteraient, quand on sait que celle de Jack Ehret (celle que Patrick a fait tourner près du parvis de l'église du Bec Hellouin lors du rallye 2016) vient d'atteindre la jolie somme de 929 000 USD, lors de la récente vente Bonhams de Las Vegas.

Tout aussi rare, connaissez-vous la Britten ? A la fin des années 80, le 1000 V-Twin néo-zélandais se rapprochait furieusement de la philosophie de ce qu'aurait pu être la descendance des machines de Stevenage.

Enfin un petit retour au soleil avec le reportage sur notre dernier rallye qui s'est tenu cet été à Baume les Messieurs. Une fois de plus gastronomie et paysages nous régaleront papilles et rétines.

Mais surtout prenez votre temps pour apprécier ce n° 34.

Prendre son temps, c'est ce qu'il vous faudra également faire pour atteindre Ax les Thermes, cet été, pour le 42ème rallye organisé par Maryse et Didier. Pourquoi prendre son temps ? Bah à 80km/h maxi, on ne passera pas souvent la 3ème et le paysage nous distraira...Mais comme dirait Jean, il n'y a aucune raison de ne pas faire rouler vos Vincent.

Raspoute

Le LG remercie les contributeurs à ce N° : Jean Pirot, Jacques Colomb, Raspoute, Frédéric Boissier, Dominique Ranson, Sandra Girard, Catherine Remilleux, Stan Baudry, les HRD Vincent et s'excuse humblement auprès des éventuels oubliés.

Compte rendu AG du VOC-F en date du 25 novembre 2017

Exercice de septembre 2016 à septembre 2017

Membres présents :

Cotisant au VOC international : non communiqué.

Cotisant au VOC F exclusivement (même en retard de cotisation) : non communiqué (sur cotisants)

Les excusés :

Excusés : Anne Goin, Jacques Colomb, Guy Dano, James Gaillard, Jean Norrant, les Honorables Rachel et Dany VINCENT, le team Laure - Ferrieu

Les phynances de l'exercice :

Catherine donne les résultats : tableaux à venir.

État des comptes en fin d'exercice (31 août 2017) :

Catherine donne les résultats : tableaux à venir.

Vote de la cotisation 2017-2018 : 35 euros (+ 1 € pour partager la liste d'adhérents « aide et convivialité »).

Cotisation à 35 € : oui à l'unanimité.

Adhésions gratuites aux officiels du VOC International (liste à revoir avec Catherine)

Adhésion gratuite à Catherine Lebris et Anne Goin à vie. Unanimité

Gratuite à l'équipe Laur-Ferrieu (reconduite en 2017 / 2018)

Rapport d'activité morale par le Président :

Rapport moral et d'activité 2016/2017.

1977-2017, cela fait 40 ans que la section de France du Vincent HRD Owner's Club a été créée par Patrick Godet. Depuis 40 ans, notre club réunit toujours autant de passionnés de cette marque.

Dès Avril, ce sont près de 25 personnes qui, après avoir été reçus dans les locaux de Godet Motorcycles, se sont joyeusement attablés pour le pas-encore-mais-bientôt traditionnel Déjeuner Printanier des Normands.

En Juillet, la délocalisation vers l'Est (plus précisément à Baumes les Messieurs) nous a permis de nous retrouver dans un cadre superbe, pour notre 41^{ème} rallye. Organisé de mains de maitre et de maitresse par Dany et Rachel (avec bonne chère, bonne animation musicale et beaux circuits tournicotants), celui-ci nous a permis d'accueillir les habituels Britanniques et Hollandais, auxquels s'est joint un contingent de Suisses, que nous croisons rarement lors de nos organisations bretonnes ou normandes. Gageons que 2018 nous verra envahi de Basques, Catalans, Andalous et autres Lusitaniens et pourquoi pas d'Occitans.

Dans la foulée de l'Île de Man et du Classic TT, ou certains d'entre nous se rendent chaque année pour suivre les péripéties des pilotes de Grey Flash et Egli-Vincent-Godet, c'est non loin de Pont-Audemer, dans l'Eure que le club a délégué plusieurs de ses membres afin de participer au Rallye Velocette. Les adorateurs du Gromono semblent également apprécier la présence de nos gros Bi.

En Octobre, le Déjeuner Automnal des Normands, à Evreux a lui aussi rencontré un certain succès, souris d'agneau et mogettes y étant certainement pour une bonne part.

Jean qui a assuré le secrétariat du Club depuis plusieurs années, ayant émis le souhait de ne se consacrer qu'aux relations avec MPH, nous n'allons pas le torturer mais je souhaiterais qu'il continue à gérer l'organisation de notre repas annuel.

Les relations entre membres du bureau se faisant maintenant principalement par Internet, je vais essayer de suppléer ma secrétaire afin de continuer à vous distiller quelques nouvelles, à moins qu'une candidature spontanée ne jaillisse à la fin de ce rapport.

En attendant, je vous souhaite par anticipation plein de belles virées pour 2018 et plein de courage à Maryse et Didier pour l'organisation du 42^{ème} Rallye et surtout du soleil, car nous n'allons pas nous risquer au Sud de la Loire pour être mouillé.

Guy propose que les participants s'organisent et préviennent Didier AVQP.

Vote d'approbation : Oui, tous sauf 1 non.

Élection du Bureau :

Sont rééligibles cette année : Jean Pirot, Catherine Rémillieux-Rast, Serge Vollard.

Comme annoncé, Jean ne souhaite pas demander la reconduction de son mandat de secrétaire et sollicite celui de commissaire à la propagande et à l'édification des masses.

Vote pour l'ensemble du bureau sauf Jean : Oui, à l'unanimité

Vote pour la sollicitation de Jean : Oui : tous sauf 1 voix contre.

Le bureau décide de sa composition (Président, secrétaire, trésorier), conformément au statut de l'association.

Président, Serge Vollard

Trésorière Catherine

Secrétaire : Marie est plus que pressentie au nom de l'égalité des sexes, du hastag « balance ton macho de Vincentiste » et de sa grande compétence. Jean lui promet de l'aider si elle en éprouve le besoin.

Seront rééligibles pour 2018 / 2019 ? Alain Grare, Dany Vincent.

Alain Grare est Vice-Président et correspondant FFVE.

Les Honorables Rachel et Dany VINCENT sont éditeurs du Loup-Garreau

Sera coopté : Les organisateurs du rallie 2018 : Marie et Didier Camp.

Sujets à débattre :

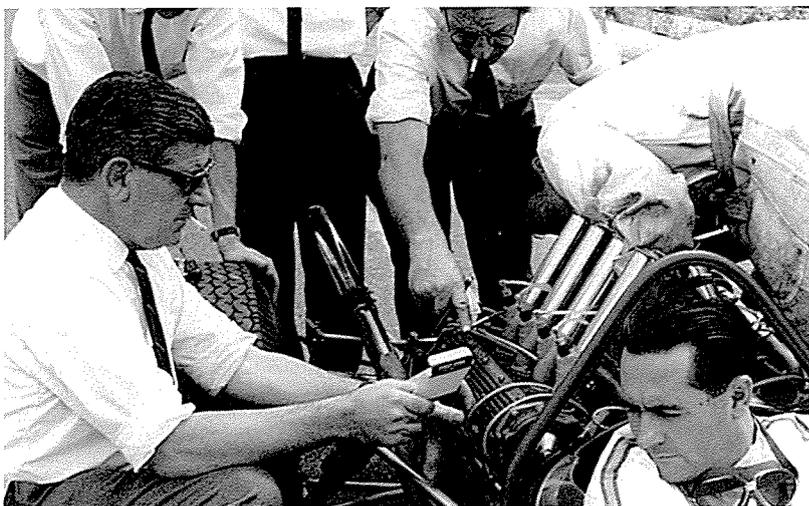
Dany nous communique un exemplaire du magnifique Album photo du rallie 2017 (40 pages) réalisé par Rachel et lui-même. Le prix est de 20 € + 4.5 € le port à commander auprès de Jean.

Vous avez du pot, j'étais disposé à vous le mettre quand même !

Comptes VOCF					
Exercice du 01/09/2016 au 30/10/2017		Banque BNP		Espèces	
soldes au 30/10/2016 =		+ 3715,20 €		+ 256,40 €	
AG 2016	AG 2016 dîner (22 repas encaissés à 35€)	+ 385,00 €		+ 385,00 €	
	AG 2016 dîner (cadres 8,49 € non remb.)				
	AG 2016 dîner (22 repas à 27€ Le Clairon)			- 594,00 €	
Cotis.	Cotisations 2017 à 35€ (6)	+ 210,00 €			
	Cotisations 2017 à 36€ (28)	+ 1008,00 €		+ 216,00 €	
	Reliquat cotisations 2016&2015	+ 70,00 €			
Divers	Vente Images	+ 40,00 €		+ 120,00 €	
	Cadeau J. Pirot			- 75,00 €	
	Vin Rally 2016	+ 240,00 €			
	Ventes diverses	+ 65,00 €			
	Affranchissement			- 46,49 €	
	Vin Rally 2018 (26 x 25€)			- 650,00 €	
/ An	Assurance RC 2017 Carène			- 145,00 €	
	FFVE 2017 Cotisation			- 96,00 €	
LG	LG33 Impression (faite par Dirk !)			- 0,00 €	
	LG33 Affranchissement...			- 260,02 €	
Rally 2017	Rally Inscriptions Vers ^t esp.: 41 x 60€ + 40€			+ 2500,00 €	
	Rally Inscriptions Vers ^t chèq.: 23 x 60€ + 80€	+ 1460,00 €			
	Rally Restau (72 x 28€)			- 2016,00 €	
	Rally Vin Ribéreau vendu (24 x 25€)			- 600,00 €	
	Rally Vin Ribéreau acheté (13 x 35€)	+ 455,00 €			
	Rally ventes diverses Vers ^t esp.				
	Rally ventes diverses Vers ^t chèq.	+ 30,00 €			
	Rally Orchestre			- 500,00 €	
	Rally Articles en bois			- 790,00 €	
	Rally Salle Abbaye)			- 250,00 €	
	Rally Camping			- 174,60 €	
	Rally Jambon BBQ			- 134,17 €	
	Rally compl ^t dépenses Dany & Rachel			- 488,38 €	
	Rally Décalcomanies par Jean			- 245,00 €	
Rally Ventes diverses	+ 776,00 €				
soldes au 25/11/2017 =		+ 4320,69 € sur BNP		+ 546,25 € en espèces	
soit au total : + 4866,94 €					

Un entretien téléphonique avec Frédéric Boissier

Il y a quelques temps, j'ai reçu un appel téléphonique de Frédéric Boissier. (Pour ceux qui n'ont pas lu -et qui ont tort- le numéro 33 du Loup-Garreau, Frédéric Boissier est le dernier propriétaire français de la machine de Jean Babilée, avant que celle-ci ne fut volée en Angleterre). J'étais chez ma fille, détail non négligeable quand on sait qu'il est à peu près impossible de réceptionner un appel téléphonique avec un mobile là où elle habite, la charmante écuyère. Dans ce maelström de coupures de communication, monsieur Boissier a quand même réussi à me communiquer quelques informations que je livre ici avec la prudence d'un archéologue :



« J'aimerais connaître quelles étaient les relations entre Phil Irving et Giulio Ramponi qui était le mécanicien de Antonio Ascari, lequel gagna le Grand Prix de Lyon en 24 sur Alfa. Le mécanicien de Repco Brabam avait rencontré Giulio Ramponi dans les années 60. J'ai acheté un livre écrit par un anglophone qui était

ingénieur et avait travaillé avec Phil Irving sur le Repco Brabam ; il avait acheté une Alfa de course qui était un vilain canard mais en fait une des productions ultimes de la P3 ... et qui aurait elle-même été une préhistoire de la Ferrari. Il racontait comment Ramponi avait corrigé les défauts de la Monza qui avait donné naissance à la p3.

Mon papa m'avait emmené voir une course de cross à Nîmes dans laquelle j'ai entendu mon premier twin. Jean Averous près de Pézenas (ville chère aux amateurs de Bobby Lapointe, Ndr.) avait une Rapide. Il était coureur de cross et avait un chien, qui faisait le tour d'honneur sur le réservoir de sa machine. Il m'a parlé du curé qui faisait des courses de côte à Vincent. Je ne suis allé le voir que dans les années 2000 où un paroissien m'a dit qu'il faisait aussi du rugby et du sport.

Le monsieur à qui j'ai acheté la Vincent de Jean Babilée s'appelait Paraina il avait un restaurant.

Les cale-pieds avaient été ressoudés en position reculée par rapport à l'origine : les pieds étaient plus écartés : Jean Babilée tenait la moto ainsi par les mollets et pouvait la guider mais en revanche, cela gênait la sélection des vitesses car ça raccourcissait le levier en reculant le petit téton de la commande...

J'avais remarqué que la rapide avec la Brampton n'a pas du tout le même comportement que la Shadow en Girdraulic.

Marc Souverain m'a raconté qu'une 1000 Vincent guidonnait, je ne l'ai pas cru, il m'a dit que je roulais trop lentement, je me suis tu (Assez hâbleur, Marc Souverain avait « emprunté » la Néro de Marc Bellon.

Suite...

Page précédente: Phil Irving travaillant en équipe sur une Repco Braham. Notez que la cigarette n'était pas encore criminelle. Cicontre, la paternité de cette superbe culasse ne devrait pas être l'objet de polémique



Tandis que ce dernier allait défendre notre drapeau en Algérie. Nous devons à Marc Souverain un article sur cette Nero paru dans la Moto-Revue, une victoire à la côte Lapize et ce commentaire lapidaire de Marc Bellon : « Il a fait premier ... des mobylettes ! », ces quelques commentaires de la rédaction pour vous aider à mieux comprendre le personnage de Marc Souverain).

Je comprends combien j'ai aimé ma vincent sans jamais avoir formulé de cette façon. Ce sont deux choses que d'ouvrir la poignée en grand ou de comprendre comment ça fonctionne surtout si on ne vous l'a pas appris...

Je ne suis ni mathématicien ni mécanicien... je ne peux le formuler graphiquement.

Dans ce que j'ai fait qui touchait à l'art, ça m'a permis de mélanger des images ce qui m'a permis de saisir des relativités.

En lisant, plus loin, l'article De Frédéric Boissier, ces deux derniers propos reviennent en mémoire. Il a semblé important au Loup-Garreau de vous communiquer ce témoignage très original de par sa construction qui relève d'une rencontre fortuite entre une tentative d'approche technique et une grande sensibilité artistique.



Phil Irving au volant d'une DS 19 ...

Moi aussi, je m'interroge ... j'aimerais bien savoir ce qu'un esprit aussi créatif que monsieur Irving a pu penser de cette soucoupe volante de Javel !

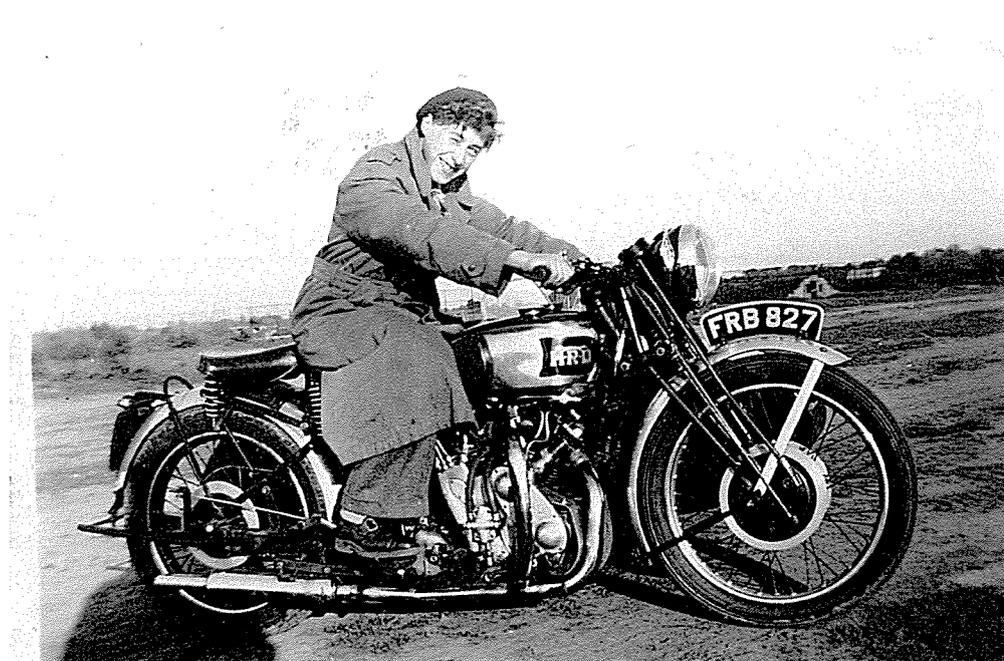
Comment s'habiller à Vincent.

Il fut une époque où les membres du V.O.C. portaient blazer et cravate.

Aujourd'hui, plusieurs tendances se dégagent à base de pseudo élégance britannique ou de reconstitution rêvée des années trente avec bottes à laçage et cuirs préhistoriques, le bol étant de rigueur ...

Un jour, avec mon pote Paul, nous étions allés voir le Père Fichou, une espèce de vieille ganache qui s'était fait tout seul et connaissait tout. L'animal avait néanmoins fréquenté dans sa jeunesse un authentique vincentiste anglais qui venait visiter la Bretagne à moto, vêtu d'un trench-coat (prononcé « tranche-couette » par M. Fichou) et d'un béret. Trente et quelques années après, Paul m'envoie une photo de Colin Seeley jeune sur la motocyclette paternelle...

Voilà pourquoi Le Loup-Garreau vous propose un nouveau jeu : Faites-vous porter à Vincent habillé comme il fallut l'être à l'époque. Le Loup-Garreau publiera toutes les réponses et, sans doute, un prix spécial sera attribué à celui ou celle qui aura eu l'heur de plaire à notre président de l'Eure (mes hommages, monsieur le Président) Alors, tous à vos Starlux, Polaroid et autres reflex, 6/8 ou que sais-je encore

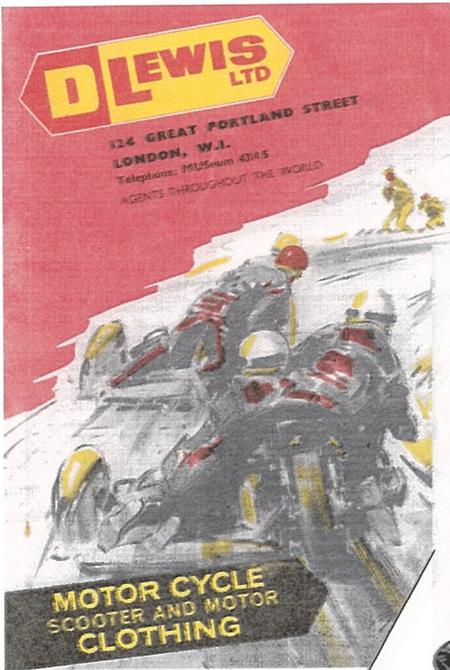


Bien sûr, la machine force le respect et l'admiration mais, enfin, matez cet équipement : Peut-on rêver chaussures mieux adaptées pour un démarrage au kick, coiffure plus efficace que ce béret... et ce revers de pantalon pour récupérer l'huile perdue !

... Et voici notre premier candidat ! Ne le laissez pas gagner faute de concurrent ...

Vous trouverez en page suivante un extrait du catalogue d'équipement d'une grande maison londonienne mais, ne la cherchez pas, elle n'a pas résisté au Brexit ...





Quelques idées tirées du catalogue D Lewis, autant pour vous mesdames, que pour les messieurs !

LADIES' WATERPROOF CLOTHING

DRYMAID Suit Mark II No. 68, 611
 Price 66/15/0 plus P. & P. 2/-
JKT. ONLY SOLD SEPARATELY No. 68
 66/15/6 plus P. & P. 2/6

This most attractive three-quarter length coat has an external shell of waterproof gaberdine and is fully lined with a heavy tartan check; for additional comfort in cold weather there is a cosy detachable lining made of warm wool.
 Circular machine you have a coat that will keep you warm and dry, off the machine, fashion-wise styling and colour make you look, and feel, smart.
 The Drymaid is a really versatile and attractive addition to your wardrobe. Choice of two smart shades, Royal blue or red.
 Sizes: 32", 34", 36", 38" bust. Weight 4 1/2 lbs.
 No. 481 TROUSERS to match jacket
 Price 61/12/6 plus P. & P. 2/6



Trousers or jacket sold separately, if required.

STURDY Coat

No. 30L (left) Price 66/15/6 plus P. & P. 2/6



An entirely new ladies' coat, cleverly designed so that it can be worn either for motor-cycling, scooter-riding, or for outdoor wear about town. Sweater cut, easily kept clean and not too heavy for comfortable walking.
 Made from supple fleeco-backed P.V.C., all the seams are stitched and welded. It is single-breasted, and set has a very large wrap-over, the back is ventilated for the utmost comfort. It is GUARANTEED WATERPROOF. (See Gent's "Sturdy" on p. 2 for full description and illustration of the same back).
 Colours: Powder Blue and Black. Sizes: SW, W and WX. Weight 4 lbs.

No. 37 Lining Price 61/15/0 plus P. & P. 2/6
 Thick quilted lining with sleeves. Quickly detachable and can be fitted at any time. Weight 2 lbs.

STELLETTA Coat No. 367 Price 64/2/6 plus P. & P. 3/6
 Similar to above, but without cape back. In sizes SW, W and WX in Black, Wine or Blue (give first and second choice of colour, please). Weight 2 lbs.

LINING for Stelletta No. 368 Price 61/15/0 plus P. & P. 2/6
 Warm camel-shade body and sleeve lining specially for the "Stelletta"; quickly detachable and can be fitted at any time. Weight 1 1/2 lbs.

ROCKALL Glove

No. 23 (right) Price 2/0/6 plus P. & P. 2/-
 For the ladies — a glove specially designed for you. First the supple fibres specially selected for their softness and wearing qualities; look inside at the cosy genuine lambswool lining in which your hands can smoulder. And

...Et maintenant, A vous de jouer !
 Le Loup-Garreau s'engage à publier vos photos !

Au diable les tenues de « Mods » aux 254 rétroviseurs sur leur scouteur ou celles de Rockers pour faire comme Marlon ou Johnny, adoptez une tenue raffinée et élégante et tellement plus confortable !
 Que dites-vous ? Est-ce que la casquette et les gants sont homologués ?
 Alors là, vous me posez une colle !

MOTOR CYCLE COATS

MOTOR CYCLE COATS "Belstair" DUPLEX No. 220 (right)
 Price 67/15/6 plus P. & P. 4/3
 Made from heavy semi-rigid gaberdine specially proofed for complete protection against the heaviest storms. Lined good quality tweed. Reinforced cuffs, fully adjustable collar and wrists. Tummy pad and leg tabs. Sizes 32" to 44". Weight 7 1/2 lbs. Fawn or navy blue.



"Belstair" IRONHYDE Coat No. 342 (not illustrated) Price 67/15/0 plus P. & P. 4/3
 Made and guaranteed by "Belstair". Heavy quality black P.V.C., guaranteed not to crack or peel; absolutely stormproof. Generous wrap-over, fitted with tummy pad, leg straps, two deep side pockets, outside breast pockets, all round belt. Fully adjustable cuffs and collar, all seams stitched and welded; heavy-weight detachable tweed lining. Sizes 34" to 44". Weight 6 lbs.

ONLY the specialised activities perfection. As specialists in motorcycle clothing we have been solving problems for over 50 years. Let us solve yours.



LEATHER GARMENTS (See overleaf)
 Leather is perfect for casual wear; being a natural material, it allows your body to "breathe"; it is cool in summer and warm in winter. But it must be treated with respect. If it gets wet, hang up to dry in a warm place—never in front of a fire. Treat it regularly with a good leather dressing (see p. 35). Our "Lewis Leathers" garments—whether jackets, coats or boots—are made from the best possible selected leathers; they are cut by hand and skilfully stitched and the designs are exclusive; treated with care they will last for years.

EVEREST 3/4 Length Coat
 No. 30E (left) Price 67/12/6 plus P. & P. 4/3
 A full three-quarter length coat (34E), really warm and comfortable. In lower shades proofed gaberdine lined right through the body with soft sheepskin. The deep collar, of beaver-look, adds a final touch of luxury to a superb coat. Waterproof interlined throughout. Sizes 36" to 44" chest. Weight 6 1/2 lbs.

FREINS DOUBLE CAME SPEET

Il est bien connu que les freins standard des Vincent, s'ils représentaient le haut de gamme de l'époque, sont justes suffisants aujourd'hui. En plus, la puissance de freinage est proportionnelle à la force exercée sur la poignée.

Même avec des freins bien montés, des tambours usinés sur la roue et des garnitures tournées en légère extension au diamètre exact des tambours, il faut quand même serrer fortement le levier pour obtenir un résultat correct.

Beaucoup d'entre vous connaissent Rachel : elle n'a clairement pas le profil d'un déménageur...

Un jour, j'étais en Black Shadow et Rachel me suivait avec sa Comet.

Le décor : en pleine ligne droite, un croisement à angle droit au loin, une voiture attendait sagement, à gauche, que nous passions.

Notre vitesse n'était pas élevée: 70/80 km/h mais à 40-50 m la voiture démarre et nous coupe la route, je saute sur les freins, Rachel aussi, mais elle me dépasse assez rapidement "grâce" à la puissance de son freinage... Tout s'est bien terminé, mais en rentrant je me suis dépêché de commander un jeu de double came avant pour la Comet, en espérant que cela compenserait la faible poigne de Madame...

Nous voyageons beaucoup avec nos motos et des freins inadaptés à la circulation actuelle sont dangereux et sans aller jusqu'aux disques des anglais, le choix des Speet (conseillé par François Grosset qui en avait l'expérience) me paraissait plus intéressant que des monter les 8 pouces du club à cause du poids et de la perte d'agilité, entre autres, qui va avec.

Je l'ai donc commandé chez Vincent Speet car je voyais régulièrement ses annonces dans MPH. Reçu très vite, 2 semaines environ.

Il s'agit d'un double double-cames de diamètre 7 pouces comme ceux d'origine.

Voici en image, le montage de ces freins et les différences par rapport aux freins d'origine.

Le kit est très bien présenté et parfaitement complet jusqu'à la moindre vis avec une notice détaillée (en anglais) du montage étape par étape et en photos.



Le poids du frein complet est légèrement inférieur (50Gr selon mes mesures) au frein d'origine, malgré des tambours plus larges et des platines (alliage) autrement plus épaisses et plus rigides. L'usinage est de très grande qualité, les jeux réduits au maximum : du beau travail !

Freins : suite...

Il y a eu au moins deux versions du kit : utilisant les tambours d'origine ou avec tambours spécifiques. Commandé dans l'hiver 2016/2017, c'est donc la deuxième version que je monte.

Les tambours sont donc du diamètre d'origine, 7", mais ils sont plus larges que ceux d'origine. Le gain est obtenu par un fond moins plat et qui permet d'occuper l'espace dans le parapluie des rayons, le gain de surface de freinage est de 30%.



A gauche, le nouveau tambour, on devine le parapluie car le centre ne repose pas à plat, il est surélevé.
La piste de freinage est bien plus large

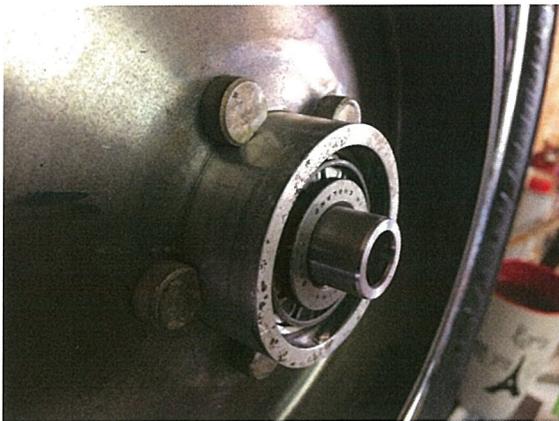
Le kit doit être monté avec des roulements Timken étroits (ref H22/1), disponibles chez Speet ou au club, les deux versions ayant équipés nos motos (sans parler des métriques adaptés parfois).



Bien sûr, la Comet de Rachel est équipé de roulements larges (ref H22)... En démontant les cages de roulement malgré un chauffage soigné et beaucoup de douceur, le moyeu alu d'origine casse...
Attente d'un moyeu neuf du club puis c'est reparti !



Montage très facile, très belles bagues bronze (fournies) usinées avec grand soin pour maintenir la graisse dans les roulements, ce qui évite les feutres comme monté à l'origine.



L'axe creux central est spécifique (fourni) et n'est pas fileté aux extrémités contrairement à celui d'origine (origine : ref H15/1)

Il n'y a donc pas non plus les écrous minces (ref. origine : E80) qui maintiennent les flasques



Vérification du centrage des tambours, peu de risque mais pas la peine de mettre des super freins si les tambours tournent comme des patates...

Côté compteur le pignon doit être chanfreiné au tour du côté où cela risque de frotter contre les mâchoires (valeur du chanfrein donnée dans la notice de montage).

Ouille ! Carbure indispensable : c'est dur !



Les tambours et les roulements sont simplement enfilés sur l'axe creux et l'ensemble est tenu pincé entre les bras de fourche : un peu étonnant au début et finalement extrêmement simple, quoique un peu plus de difficulté quand il faut tout tenir puis glisser l'ensemble entre les bras de fourche, puis glisser la broche. Peut-être faudrait-il scotcher ou lier l'ensemble de façon provisoire pour faciliter la chose : on verra bien ... Si, un jour, on crève sur la route !



Régler les jeux des roulements pour assurer avec des cales un léger dépassement des flasques pour que les bras soient bien en appui sur l'axe et non pas sur les flasques. Les cales sont les mêmes que celles d'origine et sont fournies dans le kit.



Vérification du balourd une fois tout monté et le régler au mieux avec des plombs.



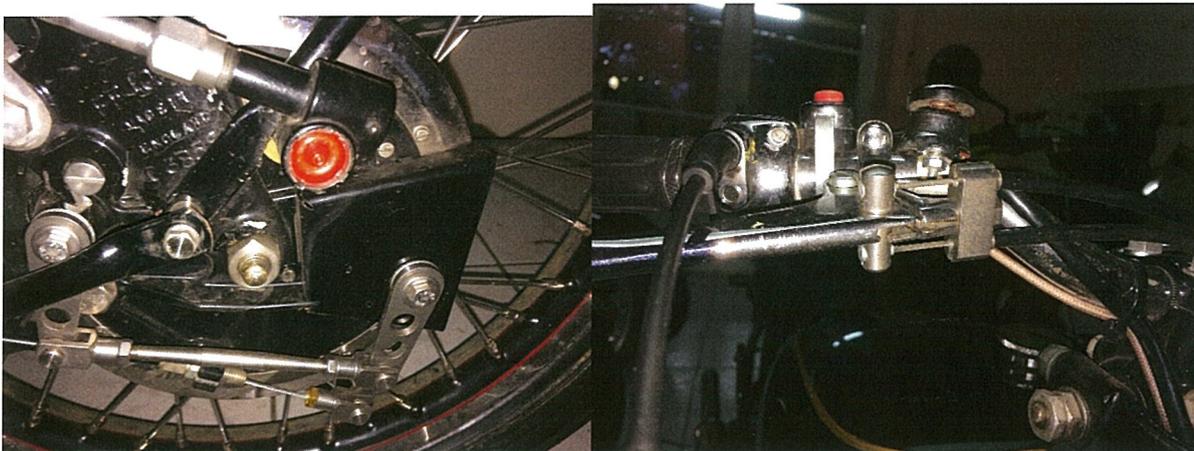
Les freins sont commandés par deux câbles via un dédoubleur installé en bout de levier d'origine. Filetage (M6) du levier d'origine pour installer le dédoubleur, qui est juste tenu par un boulon M6.



Préparation du levier :
Il est important que le dédoubleur soit bien positionné à l'équerre et avec un appui parfait, donc limage jusqu'à ce que cela soit ok. L'appui n'est encore parfait sur la photo ci-joint (dédoubleur = pièce alu rectangulaire).

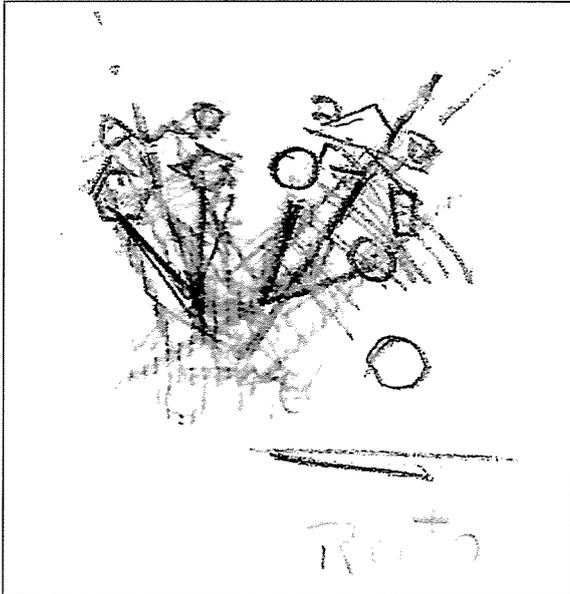
Adaptation des 2 câbles/gaine à la bonne longueur, soudure à l'étain des extrémités (tout est fourni et de très belle qualité). Bien équilibrer les deux câbles pour un freinage équilibré entre droite et gauche. Plus besoin du balance beam F55 (on peut aussi le garder et passer les câbles dedans, mais cela impose de faire sauter le filetage et cela donne une courbe supplémentaire qui durcit l'action.

Premiers essais : le fabricant recommande de freiner doucement au début, de rôder donc les garnitures. Le freinage est puissant (au moins idem double disque époque années 90-2000) avec un levier très doux, nul besoin d'avoir une poigne de gorille, Speet recommande d'éviter les pneus lignés, surtout à petite vitesse car le blocage n'est pas impossible, ce que je confirme, y compris avec pneus modernes (roue avant en 19 pouces) lors d'un essai un peu sérieux...



Quelques milliers de km de tests confirment la puissance élevée pour une faible pression : validé et recommandé par les HRD Vincent. Comme dit François Grosset : avec ces freins, tu ne te poses plus de questions !

Au ralenti c'est ça... syncopé.



Dès l'ouverture des gaz, qui modifie quoi et à quel régime le son devient celui d'un Twin calé à 180° ?

Ça c'est le truc, et c'est très étrange pourquoi... ?

Le calage des cylindres en V est de 47,5° pour la première HRD 1000 V Twin, après le rachat de HRD par Vincent en 28, et sorti huit ans après en 36 ... et pourquoi change l'angle du V pour le série B en 48 ?

Quoi qu'il en soit, les temps moteur du fait de l'angle du V de la première Mille HRD sont tels que :

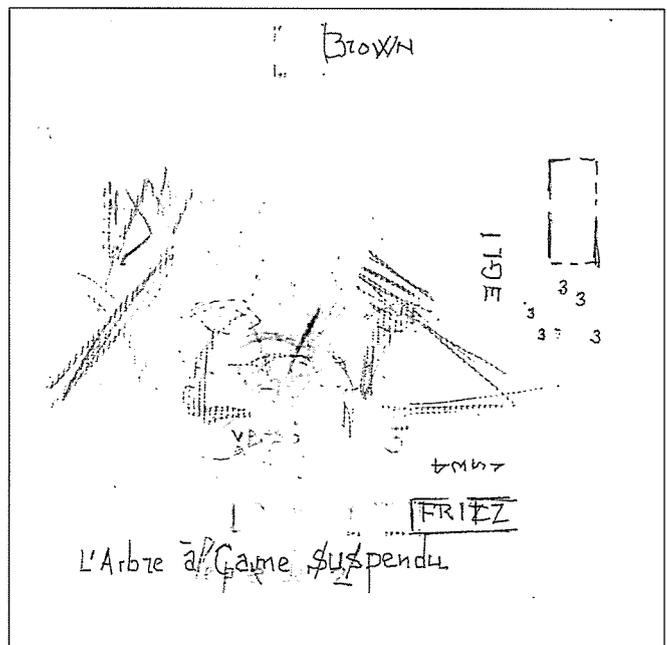
... « il s'écoule plus de temps... moteur » entre l'explosion au PMH du cylindre arrière et celui suivant du cylindre avant à son PMH (temps moteur).

Ce sera différent à l'ouverture du tour suivant (puisque avancé : c'est comme on avance ou on retarde l'heure) en réalité au final la différence est quasi de 95° en va et vient sur les temps moteur sur deux cycles... en quatre fois... ça explique le BA-BAM ... et le BA-BAM qui se « météorise ». En fait il y a une précession... pas fixe ... pas celle du panier, par conséquent : celle du singe qui en réalité fait varier le centre de gravité sur deux traces.

Les deux bielles sont « suspendues » sur un même ton unique dans un rapport d'angle « ouvert » - on va dire -au ralenti.

Il est bien entendu que la distance tête de bielle pied de bielle ne varie pas, c'est évident...

... Comme il est bien évident que pareillement on peut toute simplement penser que la vitesse de rotation s'accélérait dès l'ouverture des gaz, l'oreille ne permet pas de discriminer l'espace inégal entre les temps moteurs au cours de la révolution des cycles suivis à alternances qui viennent d'être évoquées dans le temps que dure le feu et qui nécessitent comme une sorte de renversement d'angles que ce ne peut être qu'une suppression non virtuelle... d'angles. Il se passe des annulations d'angles qui dessinent des espaces radiaux (kaléidoscopiques) sur plusieurs secteurs de cycles successifs, dans une survenue qu'on pourrait dire aléatoire et que ne l'est pas, puisque assujettie à l'angle du V donc rythmique avec une réceptivité analogue à celle des « patterns » (= motifs rythmiques, ndr) tous les huit ou seize mesures du jazz.



Dessin et schémas de Frédéric Boissier

Tous les mots ont leur importance.

Suite...

C'est dans le continuellement accentué ou accéléré, qui appartient à une force appliquée constante que doit se trouver la réponse qui ne s'interrompt qu'au changement des rapports de boîte pour recommencer, avec un couple constant.

Le couple de ce moteur est incroyable de distribution étalée entre plages et de constance dans le temps, ça a déjà été dit...

A la fois il tient à ce qui vient d'être dit à cette alternance des temps moteurs au cours des révolutions accélérée du vilebrequin, et à la fois il influence ses valeurs d'angles héritées de constitution pour cette machine-là et définies sur la planche à dessin.

... et les temps de durée de ces plages se raccourcissent sinon se croisent, un peu différemment comme il en est de la durée des accords du bandonéon peut-être.

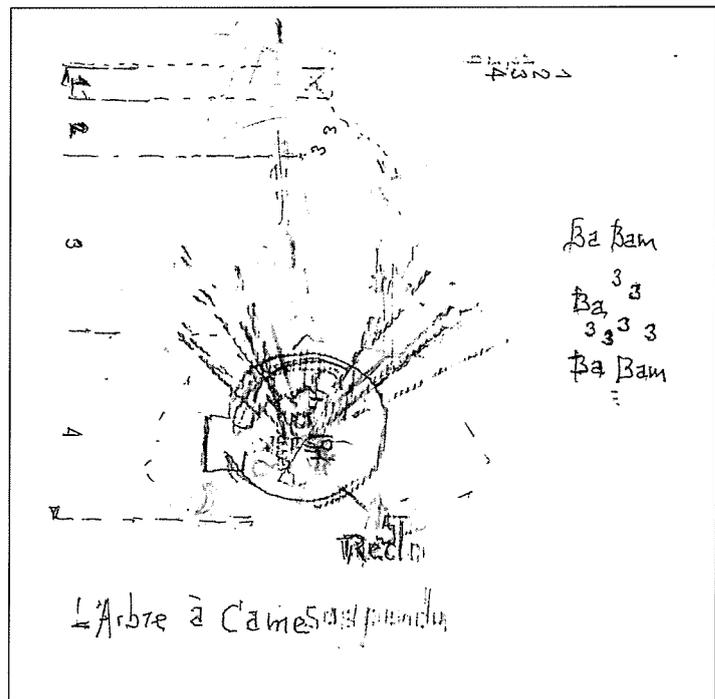
On va le dire autrement, par le biais de quelque chose en apparence plus mécanique... avec l'image d'une autre machine, qu'on rencontre plus très souvent de nos jours : le moteur à gaz pauvre... parce que sinon il faudrait parler ... des échappements des marteaux des pianos à queue japonais ou chinois.

Ces moteurs – les moteurs à gaz – sont régulés à l'admission par un régulateur à boules.

A partir du moment où l'admission est fermée, le vilebrequin continue sur son inertie et à la reprise il va toujours sur l'inertie rattraper – comme si il embrayait dans une glissance (comme s'il patinait un peu) – le rythme que l'inertie restante lui va imprimer, grâce aussi au poids des ... boules ... qui harmonisent. Ce moteur, a une élasticité particulière et extraordinaire, tant à voir faire qu'à écouter, qui s'apparente à un moteur à vapeur avec le même silence.

Dans le moteur Vincent, on l'a dit les bielles sont suspendues, l'arbre à cames constitué de deux arbres séparés un pour chaque cylindre, est donc non seulement surélevé, pour des questions de poids des pièces en mouvement – et la particularité des culbuteurs à mi-chemin des queues et têtes de soupapes montre que eux aussi « suspendus ».

Dans des séries de révolutions de 720° répétitives, qui constituent deux tours, l'asymétrie n'est pas réduite, (peut-être se résout-elle seulement sur quatre ou avec une alternance 3 / 4 tours, ou même 3 / 4 - 4 / 2 tours du fait du chevauchement inégal qui dans l'absolu est fixe et « écrit » et qui en fait est élastique

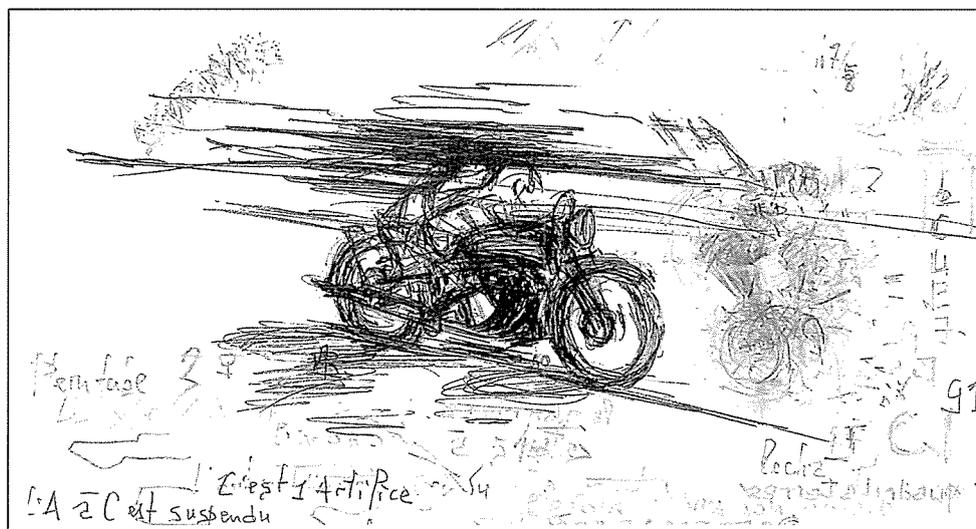


... C'est sans doute ce qui se passe ? On doit penser les bielles et le vilebrequin et leurs poids respectifs, dans le rapport du poids suspendu au poids non suspendu... c'est le système en quelque sorte régulateur du moteur à gaz pauvre. Le vilebrequin passé la compression et l'explosion du cylindre arrière va tourner un tour complet.

Le vilebrequin passé la compression et l'explosion du cylindre arrière va tourner un tour complet jusqu'à l'explosion suivante, qui ne va tourner effective avant le rattrapage de l'inertie continuée du cylindre avant que sur 360° moins $47,5^\circ$ ou plus tard (série B) 50° . Ce va et vient d'un cylindre avancé sur l'autre en retard, sur deux tours, crée une loi pendulaire et une distribution variable avec une houle à la vague... comme si la commande des soupapes était à came variable sur le poids...

C'est-à-dire l'élasticité du poids qui la commande et la régule à la fois. On entend par là le poids des basculeurs – balanciers comme un pas de deux de danseuses au niveau des arbres à cames, le poids des culbuteurs sous la forme de balanciers qui sont également suspendus de par leur forme et sur leurs réceptacles mais également sur l'élasticité du retour des soupapes de par leurs ressorts au-dessus réalisant l'image d'un régulateur à boule avec le poids des culbuteurs posés en bascule (ce qui annule l'affolement en plus... mais peut-être que à 5500 tours il n'y a pas ici ce phénomène).

On a là un ensemble en résonance en équilibre variable qui réalise une sorte de cross-plane pendulaire interne sur l'inertie des pièces en mouvement...



dans certains angles limites définis par l'architecture du moteur, dont on peut saisir la relative similarité avec sur 2 / 4 tours un système à double effets ... et la poussée est donc continue.

D'ailleurs c'est sans doute cet enroulement = K qui fait ce schéma-là, sur l'alternative avance / retard interne propre à cette définition.

Les bielles, bien sûr ne varient pas en longueur, mais ce qui sans doute varie c'est le rapport des distances invariables dans les deux fûts et leur accouplement sur une partie de la course de chaque piston avec un équilibre court entre les deux, comme on se cale dans un hamac avec la balance d'un bord à l'autre des points morts haut et bas – c'est à dire que le vilebrequin est auto-équilibré en poids sur son propre mouvement... Ce qui vraisemblablement centre le vilebrequin à lui-même sur ses paliers écartés avec son asymétrie pourtant constitutionnelle... D'AILLEURS cette moto ne vibrat pas, elle avait sur le BA-BAM, une respiration à poumon au ralenti, qui la soulève synchrone de chaque compression-explosion : Toum ta – ta

BA-BA-BAM, BA-BAM

Est-ce qu'on vient de définir l'énergie noire ? L'ombre noire ?

Disons plutôt que c'est peut-être là une part infime de ce que l'on appelle le « jeu » de la mécanique, ou une part de la réponse à la question « objets inanimés avez-vous donc une âme ».

Textes, dessins et schémas de Frédéric Boissier

Quelques conseils pour un essai, quelque essai pour un article

En triant des papiers « Vincent », j'ai retrouvé une fiche que j'avais réalisée à l'intention des essayeurs de « Moto Magazine » (alias « pavé dans la mare »).

La rédaction était en train de réaliser un numéro spécial : « Motos mythiques » dans lequel elle souhaitait voir figurer un essai de motocyclette Vincent. Ils me demandèrent si je pouvais ... et, bien sûr, je dis oui. L'article qui s'en suivit pouvait surprendre puisqu'il prit la forme d'un comparatif Wakan / Vincent ! D'un autre côté, il en prenait d'autant plus d'intérêt qu'au lieu de resservir l'éternelle soupe des magazines d'anciennes, l'article était rédigé par des utilisateurs de machines modernes, c'est-à-dire avec un angle d'approche très différent.



Loin des « reconstitutions historiques », la tenue du pilote est sobre.

Quant à la machine, elle ne souffre d'aucune des customisations que nous voyons apparaître dans les magazines de « café-racers »...

Mais, bien sûr, cette approche ne dispensait pas les essayeurs de devoir faire un bond en arrière pour sacrifier au « kata » de la mise en route du moteur. C'est pourquoi, j'avais rédigé cette fiche-guide :

Quelques éléments pour utiliser une motocyclette Vincent HRD Rapide.

Mise en route :

- La mise en route se fait la machine descendue de béquille.
- Décoller l'embrayage.
- Ouvrir l'essence.
- Tiiller abondamment les carburateurs.
- Actionner plusieurs fois le kick, en pressant le lève soupape.
- Kick presque en bas, passer très légèrement la compression.
- Mettre le contact (un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre).
- Actionner le kick de la façon suivante :

Il ne s'agit pas de vaincre une compression (qui doit être passée) mais de lancer le moteur : L'inertie du vilebrequin aura raison de la compression suivante. Le mouvement doit être une détente énergique et souple et non une impulsion brutale.

Arrêter le moteur : Couper le contact puis l'essence. Attention, il est possible de retirer la clé le contact mis et la bobine n'aime pas du tout ce genre de situation.

En arrêt prolongé, il est préférable de déposer le fusible (boîtier à côté de la batterie).

A chaque plein : Utiliser une dose d'additif + Redex.

Huile : Les pleins ont été faits et, compte tenu de la jauge de boîte inexacte, il est bien possible que la boîte lubrifie la chaîne, le pneu arrière, la plaque d'immatriculation et le garde boue arrière durant quelques kilomètres.

Frein de direction : Le régler légèrement « mordant ».

Vitesses : Les engager en souplesse mais en utilisant toute la course du levier à chaque fois.

Régime moteur : Une fois chaude, une Vincent peut monter dans les tours.
Rouler de façon durable à moins de 100 en quatrième n'est pas conseillé.

A titre personnel, en utilisation « tourisme », je passe en seconde assez vite, en troisième vers 80 / 90, en quatrième vers 100 / 110.

Je rétrograde en troisième vers 100, en seconde vers 70 et en première vers 30 SAUF si je souhaite utiliser le frein moteur ou profiter de la puissance en côte (Troisième à 120 / 130 et seconde à 90). Ceci dit, c'est également une question de façon personnelle de conduire : Beaucoup de conducteur de Vincent les utilisent en sous régime et, d'autre part, chacun a également sa façon d'appréhender le trafic.

Freins : Ils sont de haut standard ... pour 1947. Le frein moteur n'est pas à négliger.

Les essayeurs m'avouèrent qu'une fois passée la difficulté de mise en route (l'entraînement...), ils avaient tous été soufflés par le comportement de la machine et se disputaient comme des gosses pour en prendre le guidon ... Après avoir évoqué Rollie Free et Patrick Godet, le rédacteur déclare que « Aujourd'hui, encore, des Vincent continuent à battre des records du monde !

Pour ceux qui souhaiteraient acquérir cette parution, il s'agit du « Hors-Série » de décembre 2009 de Moto Magazine.

MOTO-CULTURE : Un résumé rapide de l'histoire Vincent HRD

En 1924, les victoires en course et les records de vitesse créent la légende lorsque Howard Davies construit sa première motocyclette.

Le coureur Howard Raymond Davies (HRD) a démarré sa société (HRD) lorsqu'il comprit qu'il pouvait faire une meilleure moto que ce qu'il pouvait acheter.

Il le prouve l'année suivante en remportant en 1925 le TT avec l'une de ses propres machines propulsée par un moteur JAP. De la même façon, Philip Vincent était convaincu de la supériorité de « sa » suspension cantilever lorsqu'il acheta la « HRD Company » et révéla sa première machine ainsi équipée en 1928.

En 1936, la légende fut cimentée par la série A Rapide V-twin et aussi par les records de vitesse établis très longtemps après que la marque ait fabriqué sa dernière moto !

1895: naissance de Howard Raymond Davies, Birmingham - Angleterre

1903: naissance de Philip Irving, Melbourne - Australie

1908: naissance de Philip Conrad Vincent (PCV) , Londres - Angleterre

1913 env. : Irving est impressionné par le dessin futuriste de la Nimbus 1904 - 4 cylindres à arbre de transmission de son père, mais en même temps désappointé par la pauvre fourche pendulaire de la Triumph 1909 appartenant également à son père.

1914: HRD court au TT dans l'équipe Sunbeam et obtient la seconde place derrière une Indian, moyenne 78,05 km/h

1917: un article dans Motor Cycling rapporte que HRD a été tué à la guerre en Allemagne. En fait, il était prisonnier dans un camp. HRD était entré comme estafette à moto en 1914 puis transféré comme pilote à la Royal Flying Corps l'année suivante. Il fut porté disparu après avoir été abattu derrière les lignes ennemies seulement un mois après son incorporation dans l'aviation.

Son bulletin de décès amusa tant HRD qu'il le gardait dans son portefeuille. HRD mourut d'un cancer en 1972

1921: en pilotant une AJS culbutée, HRD devint le seul vainqueur du TT senior (classe 500 CC et +) sur une 350. Le vainqueur annonça aussitôt alors la fin des moteurs à soupapes latérales, ce qui impressionna le jeune PCV.

1924: dépité par la faible fiabilité des machines alors disponibles, HRD décide de construire sa propre machine et fonde la « HRD Company » à Wolverhampton en utilisant des moteurs JAP.

PCV achète sa première moto, une 350 BSA latérale

1925: HRD gagne le TT senior sur sa propre moto (un cas unique)

1927: Freddie Dixon gagne le TT Junior (Classe 350 CC) sur HRD 0à moteur JAP 350. La grande dépression force HRD à la liquidation de sa « Company ».

PCV construit et brevète sa suspension AR triangulaire. PCV achète la « HRD Company » pour 400 £ étant convaincu qu'un nom déjà établi facilitera l'acceptation par le marché de sa suspension.

PCV emprunta l'argent à son père possesseur d'un ranch en Argentine

1930: l'australien Irving arrive en Grand Bretagne et est engagé par Velocette.

1933: Irving rejoint Vincent HRD.

Sous le nom de plume « Slide Rule » (qui peut se traduire par : règle à calcul = l'ancêtre de la calculette pour les moins de 60 ans...) il écrit un article dans Motor Cycling « Les premiers constructeurs n'ont pas réalisé que la rigidité latérale était essentielle pour un véhicule à haute vitesse ».

1934 : consternés par la faible fiabilité des moteurs JAP au TT, PCV et Irving décident de construire le leur. C'est une étape importante avec la naissance du 500 cc Meteor. Ses 26CV et 120 km/h sont bientôt améliorés pour créer la Comet spéciale course, capable de 160 km/h.

MOTO-CULTURE - suite...

1936: Irving décide d'implanter un double haut moteur de Meteor dans un cadre de 500 et la série A Rapide V-twin est née ! Une vitesse maximum de 175 km/h est enregistrée par le prototype, en faisant la moto de série la plus rapide au monde. La machine comporte la suspension cantilever Vincent et 2 freins à tambour pour chaque roue.

1939: Ted Frennd gagne le meeting de la Brooklands cup et est aussitôt récompensé par la médaille d'or pour trois tours consécutifs à plus de 110 Miles/h (178 km/h) et G.E. Gott gagne également une médaille d'or à 100,01 Miles/h sur son mono Vincent 500.

1940-45: la série B rapide V-twin est prévue pour atteindre les 175 km/h, dans un grand confort, de façon fiable et durable et une vitesse de croisière de 130 km/h de croisière avec l'essence disponible alors, à faible indice d'octane.

1946: lorsque la série B est présentée, elle stupéfie le monde entier par ses nombreuses améliorations et son apparence beaucoup mieux finie que la série A. Immédiatement les records de vitesse tombent et la moto truste les premières places en course, les journalistes sont impressionnés.

1947: George Brown, un essayeur et coureur à moto de l'usine Vincent construit Gunga Din, la mère de toutes les Vincent de records et force le lancement de la Black Shadow et de la Black Lightning et truste les victoires et les records à gogo.

George et les successeurs de Gunga Din, Nero et Super Nero(Compresseur) remportent tous les records d'accélération pour les 20 ans à venir. PCV abandonne la moto après un sérieux accident sur une Rapide.

1948: 11 Vincent twins participent au senior TT, l'une chute, les 10 autres finissent la course, 6 d'entre elles sont classées dans les 9 premières ! Parmi les pilotes on retrouve : George Brown, Phil Heath et Ted Davies. Le nouvel arrivant John Daniels gagne. Ted Davies sur sa rapide spéciale Irving est chronométré à 202 km/h le long de Sulby Straight.

Lancement de la série B.

Le Français René Milhoux établit de nouveaux records mondiaux à side-car avec Gunga Din, vitesse finale départ lancé : 134 km/h au Km et 151 km/h au mile.

La première Black Lightning est construite pour l'américain John Edgar sur laquelle Rollie Free vêtu d'un simple maillot de bain pour minimiser la résistance de l'air bat les record de vitesse US à 241,9 km/h.

Les Wharton établit le record national australien sur sa Black Lightening à 225 km/h.

La fourche Girdraulic apparaît ainsi que le fameux profil de came Mk II Lightning.

Irving, impatient, travaille trois jours et trois nuits consécutives avec le fabricant des cames de l'usine Vincent pour usiner très lentement le profil. Il est observé par un apprenti fasciné: John Surtees.

1949 : la Comet 500cc est lancée : c'est virtuellement la moitié d'un twin avec un piston de Rapide et un carburateur de Black Shadow.

PCV remplace le logo HRD par le seul logo Vincent au cas où, en Amérique, une confusion soit faite avec Harley Davidson (HD).

Désespérément à court de capital, PCV entre en accord avec Indian, alors détenu par la Blockhouse Company. Irving introduit alors un moteur Vincent dans une Chief avec d'excellents résultats. PCV pense doubler la production de Stevenage. Un transfert d'argent de 380.000£ est effectué entre Brockhouse et Indian pour financer le projet. Mais, lorsque les chargés d'affaire de Brockhouse sous-estiment par erreur la valeur des avoirs Vincent et des stocks, Brockhouse se retire, malgré l'argent investi par Vincent dans le projet.

Effrayés par l'accord raté et les dettes de Vincent, les banquiers de Vincent nomment un examinateur officiel : Mr E.C. Bailly. Heureusement, ce dernier est très optimiste sur le futur de Vincent.

Irving quitte Vincent et retourne en Australie.

MOTO-CULTURE : suite et fin.

De nombreuses réclamations à propos des succès incroyables des Rapides au Clubman Senior TT force l'ACCU à limiter le Senior TT à 500cc et à introduire une nouvelle classe: le Senior 1000cc. La course est réduite à trois tours et le ravitaillement en essence est interdit. Dennis Lashmar gagne en jouant le compromis entre économie et vitesse, à 123 km/h. George Brown, l'un des trois autres pilotes de Vincent ayant fini la course, condamne celle-ci comme le test d'économie d'essence le plus grotesque qu'il ait jamais connu !

1950: Rollie Free bat 6 records de vitesse US à Bonneville dont un meilleur mile à 252,1 km/h, record non enregistré par la FIM pour un problème technique.

Avec le ravitaillement à nouveau autorisé au TT, Alex Philips gagne le TT classe 1000cc à 126,5 km/h de moyenne.

La première Grey Flash, basée sur une Comet, sont vendues, dont une à John Surtees.

Ken bills termine 12ème au Senior TT sur une Grey Flash d'usine à 134,8 km/h.

1952: l'usine utilise Gunga Din pour attaquer les records mondiaux à Monthléry.

Elle en obtient deux juste au-dessus de 100 miles/h (160 km/h) et six à peine en dessous. Les pilotes incluent l'essayeur de l'usine Ted Davies, le jeune John Surtees et le journaliste Vic Willoughby.

Le nom de la société évolue et passe de Vincent HRD à Vincent Engineers (Stevenage) Ltd.

1953: une publicité (de l'usine) dans Motor Cycling paraît avec une étrange phrase: « les motos du futur seront jugées par les standards imposés par Vincent aujourd'hui »

1954: Vincent prend la distribution pour la grande Bretagne des motos NSU allemandes.

Les néo-Zélandais Bob Burns et Russel Wright montent le record national à 235 km/h avec une Black Lightning quasiment standard.

Le dernier modèle, la série D, Black Prince et Black Knight, est dévoilée au public.

1955: Burns et Wright tentent le record mondial. Ils sont chronométrés à 319 km/h à l'aller mais au retour un vent contraire leur attribue quand même le record moyen à 297,45 km/h.

Un délai imprévu de 4 mois pour recevoir l'habillage de la série D fait perdre 600 ventes vitales pour la société déjà mal en point.

La production des motos Vincent cesse le 16 décembre mais la production des biens industriels continue.

Vincent a produit un total de 16000 motos. La dernière moto produite est une Black Prince.

1959 : Vincent Engineers est achetée par le Groupe Harper et enregistré comme Harper Engines Ltd. PCV vend toutes ses actions Vincent et ne sera plus jamais impliqué dans la société.

La production des pièces continue à Stevenage en parallèle avec la production de pièces spéciales et d'études essentiellement pour l'industrie automobile.

Le jeune Ted Young construit le premier side-car conduit à genoux, propulsé par un moteur Vincent : le Slug (= La balle de fusil).

1962: George Brown construit Super Nero, le sprinter légendaire 1500CC à compresseur et 200 CV

1964: PCV propose dans un article à Motor Cycle Sports une 500cc de route avec un 32 (4x8) cylindres en H développant 168 CV à 23000 tr/min.

Milieu des années 60: Harper Engines est vendu à al Cope Allman Company

1975: Cope Allman vend Vincent Engineers et tous les droits associés à la société Velocette , maintenant détenue par Mr David Holder.

1979: le pilote de dragster Brian Chapman devient le premier pilote à passer en-dessous de la barre des 9 secondes au quart de mille en 500 avec sa Comet Mighty Mouse, le tout en 8.8 s. record établi à Lakes Dragway, Milwaukee, US.

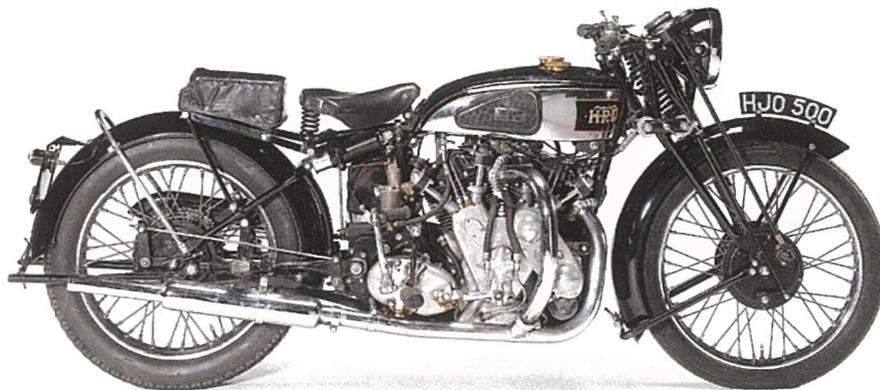
Philip Vincent décède à 71 ans d'une broncho-pneumonie

1992 : Phil Irving décède à l'âge de 88 ans.

MOTO CULTURE : Les Twin Vincent - Sachez les identifier - Première partie

A suivre dans le LG 35 avec le détail des différences

Série A : Janvier 1937- Juin 1939



Production : 78-80 exemplaires selon ce qui est compté (proto)

Survivantes : 50 survivantes env. - Préfixe moteur : V - Préfixe cadre : DV

Série B : Mai 1946 –Juin 1950



Tout change par rapport à la Série A :

- Moteur
- Plus de cadre, mais moteur suspendu
- Moteur boîte construction en 1 bloc (unit)

Production : 1847 - Survivantes : env. 80% - Préfixe moteur : F10AB/1/ - Préfixe cadre : R

Série B Black Shadow : Février 48-Mai 1950

Série B Black Shadow : Février 48-Mai 1950



Le moteur est noir et avec des spécifications plus élevées : 55 CV au lieu de 45 CV.

Les toutes premières sorties ont eu un culot de compteur parfaitement cylindrique (dit élégamment : boîte à camembert)

Production : 76 - Survivantes : env. 70 - 80% - Préfixe moteur : F10AB/1B/ - Préfixe cadre : R - Suffixe B

Série C Rapide : Décembre 1948 – 1955

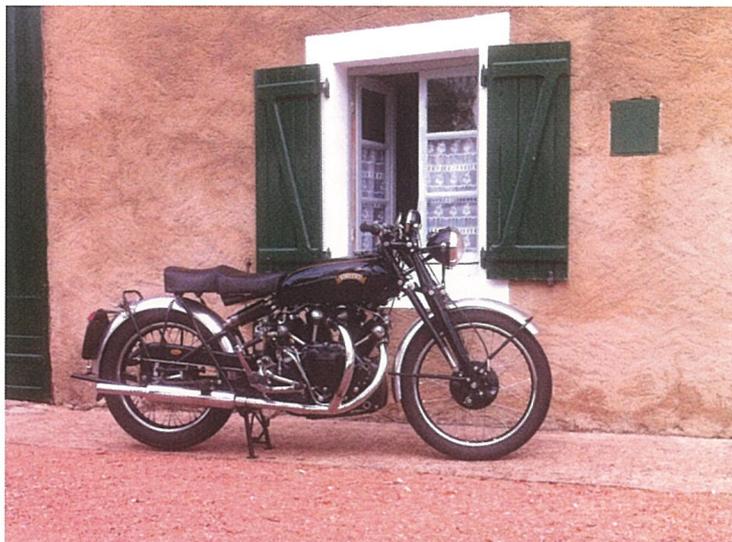


Moteur spécifications Standard.
La grosse différence par rapport à la Série B est la fourche Girdraulic

Production : 2758 - Survivantes : env. 70 - 80% - Préfixe moteur : F10AB/1/ - Préfixe cadre : RC

De loin... la plus courante...

Série C Black Shadow : Décembre 1948 – 1955



Idem C standard mais moteur
peint en noir et plus poussé

Production : 1507 - Survivantes : env. 70 - 80% - Préfixe moteur : F10AB/1B/ - Préfixe cadre : RC - Suffixe cadre : B

Série C White Shadow : Mai 1949 – Mai 1952



Photo idem Série C standard : ne diffère que par les N° moteur

Production : 15 - Survivantes : 10 env. - Préfixe moteur : F10AB/1A/ - Préfixe cadre : RC Suffixe cadre : A

Série D Black Knight : 1955



La différence entre les Black Prince et Black Knight porte sur la nature du moteur Shadow (noir) ou standard (alu) : les mêmes remarques que plus haut s'appliquent.

Production: 101 - Survivantes: + de 90% - Préfixe moteur: F10AB/2/ -Préfixe cadre : RD -Suffixe cadre : /F

Série D Black Prince : 1955



Production: 131 - Survivantes: + de 90% - Préfixe moteur: F10AB/2B/ -Préfixe cadre : RD -Suffixe cadre : B/F

Dans la série D, les premières machines sont nues car le fabricant de carénage n'était pas prêt : c'est, disons, une moto un peu moins esthétique au niveau de l'arrière qu'une C Standard, car prévu pour être caché. Ce que nous allons voir page suivante , toutefois beaucoup ont été ré-habillées depuis.

Série D Black Shadow : 1955



Production: 145 - Survivantes: + de 90% - Préfixe moteur: F10AB/2B/ -Préfixe cadre : RD

Série D Rapide : 1955



Seule différence notable entre ces 2 :
moteur noir (BS) ou
alu (Rapide)

Production: 160 - Survivantes: + de 90% - Préfixe moteur: F10AB/2/ -Préfixe cadre : RD

Black Lightning : Janvier 1949 – 1955

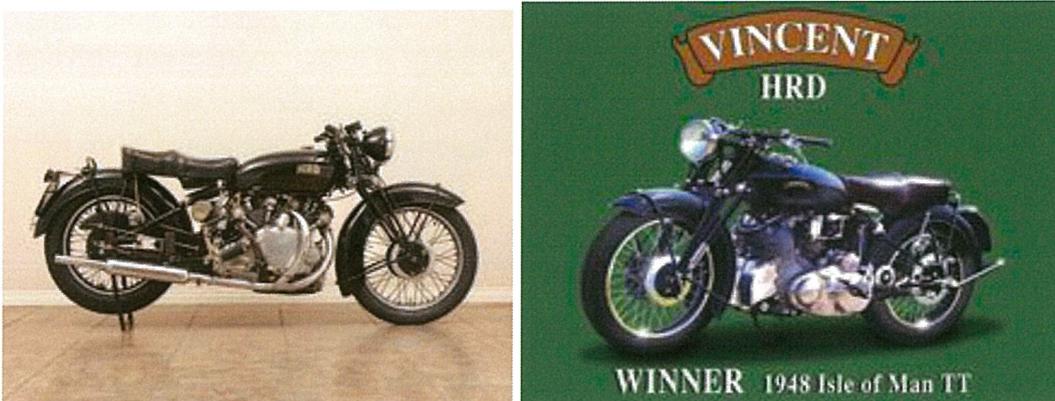


Production: 33 - Survivantes: 25 – 30 - Préfixe moteur: F10AB/1C/ -Préfixe cadre : RC

Moteur encore plus poussé, roues de 21 pouces , allègement maximal

A ces déjà onze versions, il faudrait rajouter la version Touring qui était une modification de la Série B ou C pour s'adapter aux administrations (il n'y en pas eu tant que cela car le prix de vente en faisait un objet bien cher pour de telles utilisations).

Roues de 18 AV/AR, garde-boues enveloppants en tôle, grand guidon, finition économique. La garde de Peron (Argentine), un ami de Vincent Père, est à ma connaissance le seul réel débouché de l'époque avec plusieurs centaines de machines (600 ou 800 selon les sources), le LG accepte toutes les critiques ou améliorations ...



C'est une moto rare, comment l'éditeur de la plaque en tôle (bon marché et d'une vue bien déformée avec même un carter poli absent sur la version d'origine...) que l'on voit sur toutes les bourses a-t-il pu choisir ce modèle pour en plus l'affubler d'un sous-titre « vainqueur du TT 1948 » : assurément ce n'est pas avec cette machine plus pataude que cela s'est fait !

Il y a eu aussi des versions rouge et bleue, quelques exemplaires seulement, en version Touring.

Une Black-Shadow pas comme les autres

A la grande époque des « matchinnoeumbeurs » et des « état-salon », il m'est apparu intéressant de vous présenter une machine qui a un véritable pédigrée et qui ne sera jamais (Dieu merci !) en « état concours ». Il s'agit de la Black Shadow que Jean Marc Aussant a hérité de Bill Roberts.



William Roberts qui a vécu sur l'Île de Jersey, est né en décembre 1915. Il s'intéresse à la moto dès 17 ans. D'abord une 500 Norton avec laquelle il fit l'expérience du guidonnage. En 1935 il achète une Cotton Blackburn qu'il ne tarda pas à faire fonctionner avec un mélange de méthanol / benzène avec laquelle il commença à semer la terreur dans les courses de côte et sur sable. Il passe alors à la Velocette KTT qu'il adapte à ses besoins et avec laquelle il rafle pratiquement toutes les victoires sur l'Île de Jersey en 1937. Son ambition alors est d'aller s'expliquer au Manx GP de 1939 mais la déclaration de guerre (qui l'emmènera en Egypte dans les rangs de la RAF) va retarder ce projet.



Ci-dessus : La machine de Jean Marc, ex Bill Robert : moteur n° 2163 : Une des premières Shadow. L'amateur remarquera de nombreuses modifications par rapport au modèle d'origine.

Ci-contre : certain détail trahit l'origine de cette motocyclette.

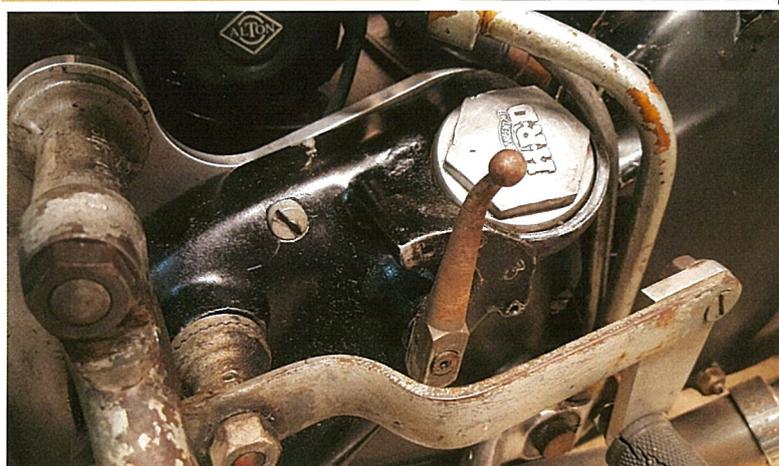
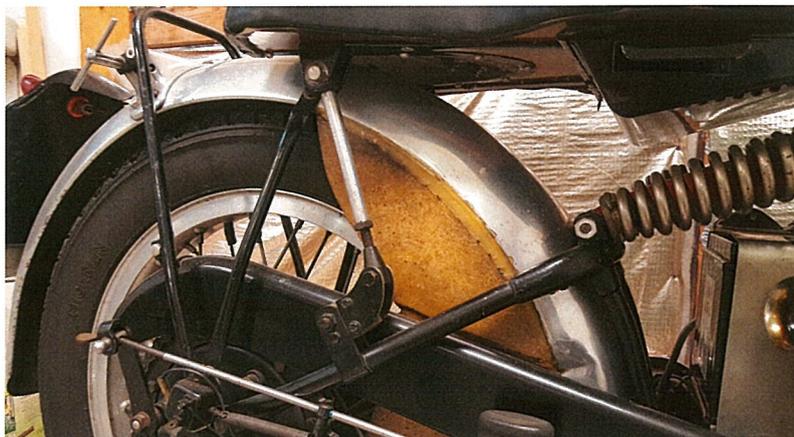
Après la guerre, il modifie encore sa KTT avec laquelle il effectue le quart de miles départ arrêté en 15,6 secondes, ce qui était un record dans la catégorie Club à Jersey.

Mais cela ne suffisait pas à Bill qui rêvait de piloter la machine qui était réputée comme la plus rapide du monde et c'est ainsi qu'en 1949, il passa commande d'une Black Shadow.

Grâce à ses talents de préparateur, il était un an plus tard prêt à retourner sur la piste. En 1952, il égalisa le record automobile pour l'île du quart de mile lancé en 7,2 secondes mais ça ne lui suffisait pas...

Ci-contre : Les flasques ajoutés au garde-boue arrière sautent aux yeux mais ne doivent pas masquer que la bascule arrière de série B a été transformée « à la C » .

Ci-dessous : Le sélecteur de vitesses est, lui aussi, une réalisation originale.



Pour améliorer encore les performances de sa machine, Bill décide d'apporter (entre autres) les modifications suivantes : Pistons haute compression (13/1), alésage des conduits d'admission pour accueillir des carburateurs de plus grand diamètre, arbres à cames de type Lightning (MK2), démultiplication calculée pour que le moteur tourne à 6000 T/min à pleine vitesse.

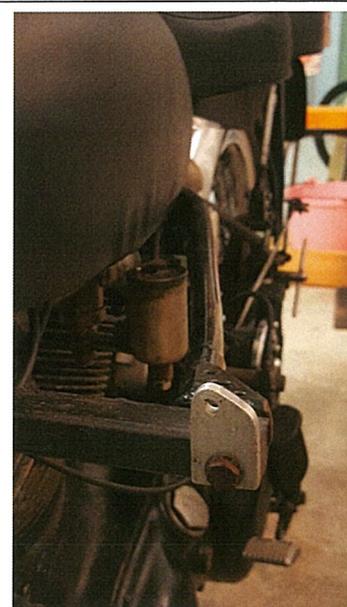
En bas à droite : une énigme pour le rédacteur : Cette étrange triangulation (côté droit, le même tube carré existe mais n'est pas triangulé) a servi de « crash-bar » à Jean Marc (un automobiliste s'étant occupé à descendre la machine de béquille). Mais à l'origine ? Sur une photo de 1952, la machine est munie d'un simple pare-vent mais sa Comet de petite sœur est équipée d'un carénage poubelle que ne désavoueraient ni un Jivaro ni un Georges Rémillieux ... alors ?

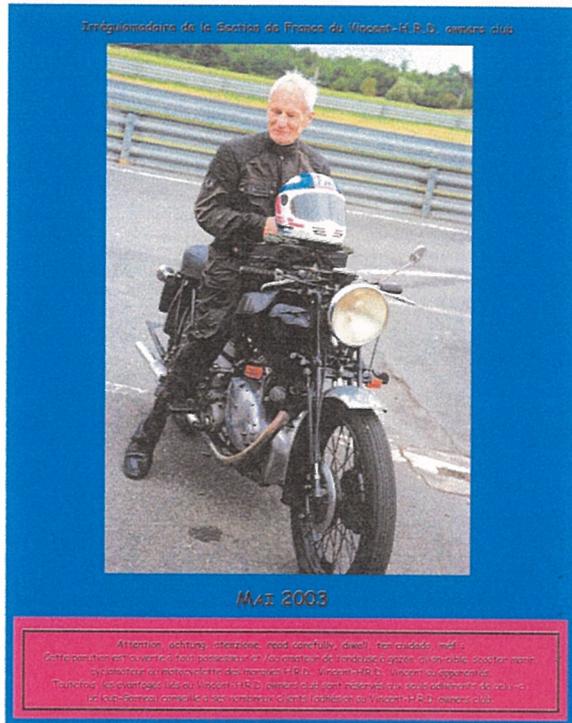
Le moteur ne chauffant pas assez en tournant au méthanol pur, un mélange à 6 parts de méthanol pour 3 de benzole fut adopté. Bien sûr, la machine fut allégée au maximum, équipée d'un petit réservoir d'essence avec des robinets à gros passage et également un léger écran devant la fourche pour améliorer la pénétration dans l'air.

Le 25 mars 1955, le record absolu sur l'Île tenu par une automobile étant de 201 km/h, on peut lire dans le Jersey Evening Post que Bill Venait d'emporter le quart de mile lancé à 219,80 Km/h ... sur une route étroite et bosselée comme il se doit !

Après cela, Bill remit sa machine dans sa configuration route afin de l'utiliser également pour le tourisme.

C'est ainsi que Jean Marc fit sa rencontre dans le centre de la France en 1966 où Bill traçait sa route vers l'Italie sur sa Black-Shadow.





Bill Roberts en 2001 au Circuit de la Châtre (rallie Vincent organisé par Dominique Malcor. Il chevauche ici un de ses deux Comet dont on peut admirer le phare 8 pouces (rare) et la fourche Brampton.

Le poste de conduite. Le démarreur « FG » est un apport de Jean Marc



Ce fut le début d'une amitié qui dura jusqu'à la mort de Bill, ce dernier et son épouse Yvonne avaient pris l'habitude de rendre visite à Jean Marc et Suzie, soit avec leur Morris Cooper S, soit ensuite avec leur aéroplane Bolkow-Junior propulsé par un moteur Rolls-Royce Continental de 100 cv.

Au début des années 80, Bill décida de remiser sa Black-Shadow et sa Comet en France, ce qui lui permettait de participer plus facilement à des rencontres comme le Rallie Français du VOC ou les Coupes Moto-Légende à Montlhéry.

Bill est décédé le 13 avril 2010.



Jean Marc a gardé les deux selles qui équipèrent cette Black-Shadow de records. A gauche une selle à armature bois et métal de type Lightning et à droite une selle en fibre de verre, œuvre de Bill Robert.

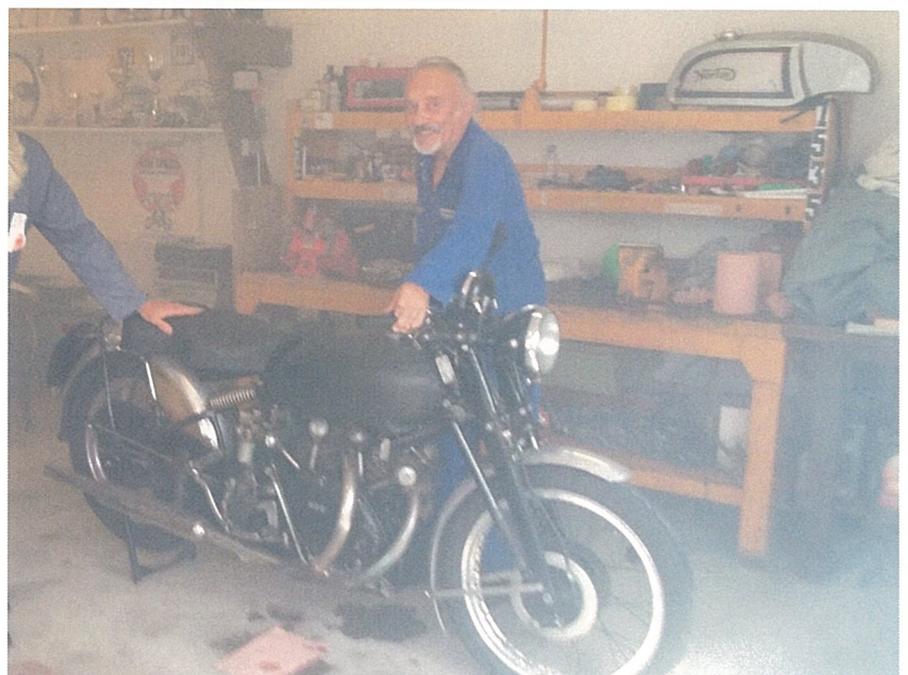


Non, la photo n'est pas floue mais la vaillante Black-Shadow qui n'avait pas tourné depuis un bon moment avait bénéficié d'un apport d'huile préventif à tout grippage.

En voyant le sourire de Jean Marc, vous pouvez imaginer la musique émise par le moteur !

Un grand merci à Jean Marc qui, après avoir accueilli le dîner au clairon « délocalisé » en Normandie, a prodigué au Loup-Garreau toutes les informations de cet article.

Jean Pirot



Rallye Vincent de France juillet 2017 à Baume les Messieurs Jura



Le beau temps était au rendez-vous ! si, si...



Les participants nombreux et...



A fond !

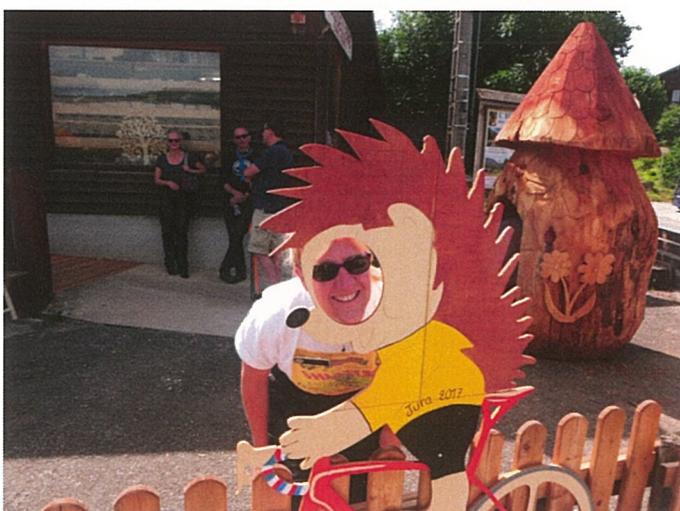


Les Vincent au taquet comme d'hab !



Le Jura avait sorti le grand jeu !

Cascades, jouets en bois, poulet de Bresse...



Et même si certaines se sont fait passer pour des hérissonnes jurassiennes (qui s'y frotte...?)



Le soir, elles
ont été
démasquées
par le
Président...
Bas les
masques !

24 octobre 2017

PUBLIREPORTAGE

Le Progrès du Jura

Suite au rallye VINCENT de France de juillet 2017, on nous dit de source sûre que :

- Ceux/celles qui souhaitent un album souvenir avec les photos du rallye (magnifiques bien sûr) peuvent le commander via Dame Catherine Rémileux *. Lui transmettre 25€ + 4.50€ (port) à cet effet.

Clôture des demandes 31 mars 2018

- Ceux/celles qui souhaitent un ou plusieurs **cartons de 6 bouteilles** de vin de Bordeaux étiquetage « Vincent Club de France » font comme ci-dessus (transmettre à dame Catherine 35€ par carton à cet effet). Les cartons sont disponibles en région parisienne (penser à prendre une Vincent break pour le transport) ou à discuter si longue distance.
- Le **rallye Vincent de France 2018** aura lieu à Ax les Thermes en Ariège et sera organisé par Maryse et Didier Camp qui informent d'ores et déjà les participants que les Vincent d'avant 1920 ne seront pas acceptées (fin de citation)

- Catherine Rémileux mail : crrperso@yahoo.fr

Une Lightning Replica sur l'Anneau

Ces photos ont été prises lors des « Grandes heures de Montlhéry », les 23 et 24 septembre 2017.



Les puristes vont avoir matière à disséquer, pour en rédiger un inventaire à la Prévert !

(La rédaction attaque : Il s'agit d'une série C HRD. Les carburateurs, la magnéto, les flasques de freins et la selle respirent le sérieux, voire le Lightning. Le reniflard est celui d'une série D modifié ... celui d'origine a-t-il été gardé ? On appréciera les commandes reculées, on regrettera le diamètre des roues - visiblement 20 et 19 ici-, on s'étonnera sur l'anachronisme du phare qui ne fait ni « racing » ni Série C -un huit pouces- ... peut-être sert-il à accrocher la plaque et le numéro de course ? Rappelons enfin que les Lightning avaient des compteurs en 3 pouces ... ou pas de compteur du tout. Jetons un voile pudique sur la béquille et ... rendons la parole à Dominique ! ndr.)

Ne lui jetez pas la pierre mais soyez reconnaissants de l'effort et de la performance d'un participant qui était venu se frotter dans un plateau composé essentiellement de machines bien plus récentes

(Et la rédaction continue : Les échappements sont très satisfaisants et, visiblement, le propriétaire a conservé l'embrayage d'origine ... gageons qu'il a un tambour et un disque Lightning ! ndr.)

Une Lightning Replica sur L'anneau (suite)

Au demeurant le propriétaire fort sympathique m'a aimablement appris qu'il venait du sud, nous avons échangé quelques mots d'une conversation vite écourtée puisqu'une séance mécanique de mise au point s'imposait pour la



Merci à Dominique Ranson pour ce reportage et, comme il nous dit, à une époque où les faux café-racers se disputent les pages des magazines avec les « œuvres d'art » customisées, saluons cet effort de simplicité et de rigueur !

... Et puis, comme dit Dominique, il n'hésite pas à s'attaquer à des machines plus récentes !

Bien sûr, si un lecteur du Loup-Garreau connaît ce sympathique amateur (au sens noble du terme) ... nous serions tous ravis de faire plus ample connaissance !

Divers :

-----Petites annonces-----

Affaire à saisir rapidement : Vincent Série D 1955 par membre du club

Faible kilométrage, bien entretenue, régulièrement utilisée, démarre très bien, entièrement d'origine sauf :

Moteur Yamaha 3 cylindres, variateur de vitesses « Mobyomatic »

Réservoir Mottaz

Roues alu de 21 pouces

Selle skaï bleu et rouge

Freins à disques sur les 2 roues

Faire offre sérieuse, curieux s'abstenir- S'adresser au LG qui transmettra

A vendre : Vincent Série C 1952 :



Suite à désaccord avec ma femme qui me demande de choisir entre elle et la Vincent...

Autre possibilité si entente et de préférence en premier, je propose ma femme avec nombreuses options :

Bonne tendance à dépenser beaucoup

Encore dans le bain au moment de partir alors qu'on est déjà en retard

Voie stridente et haut placée, utilisée sans parcimonie

Préfère le shopping à la moto

Très bonne utilisation du rouleau à pâtisserie, surtout tard le soir

Grande imagination du reproche en tout genre

Contactez le LG ref 69

Grand jeu concours : Mesurez votre quotient cérébral

Attention ! Les réponses aux questions ainsi que les noms des vainqueurs (et gagnants de lots originaux et de bon goût) seront communiqués dans le prochain Loup-Garreau !

Question 1 : Dans cette suite de nombres, chassez l'intrus : **1000 - 20 - 100 - 32**

Peur du guidonage ? Crainte de la panne ?

N'hésitez pas à consulter le grand mage :

Le Marabout Doré

Le Marabout Doré redresse les Girdraulics par son fluide, ré-aimante les magnétos par son magnétisme, redonne forme aux rouleaux à pâtisserie qui ont trop servi, Vous fait retrouver votre fougue et ramène votre fille fugueuse au foyer en temps réel !

Retrouvez le Marabout Doré sur : [html//www//fesse-bouc](http://www/fesse-bouc)

Une affaire exceptionnelle !

Amis Vincentistes du monde entier, lisez vite cette annonce :

La section de France du Vincent Owners Club vend un lot important de pignons de troisième et de quatrième vitesses en état allant du « NOS » à l'excellent pour cause d'inutilité, désormais, de ces pièces sur le sol français. Echange possible contre panneaux routiers « 80 Km/h ».

Ecrire à edourad.philippe@gouv.fr

Possibilité de livraison expresse par avion (prévoir 350 000 € de frais de port) ou par camion lithuanien non soumis aux limitations de vitesse.

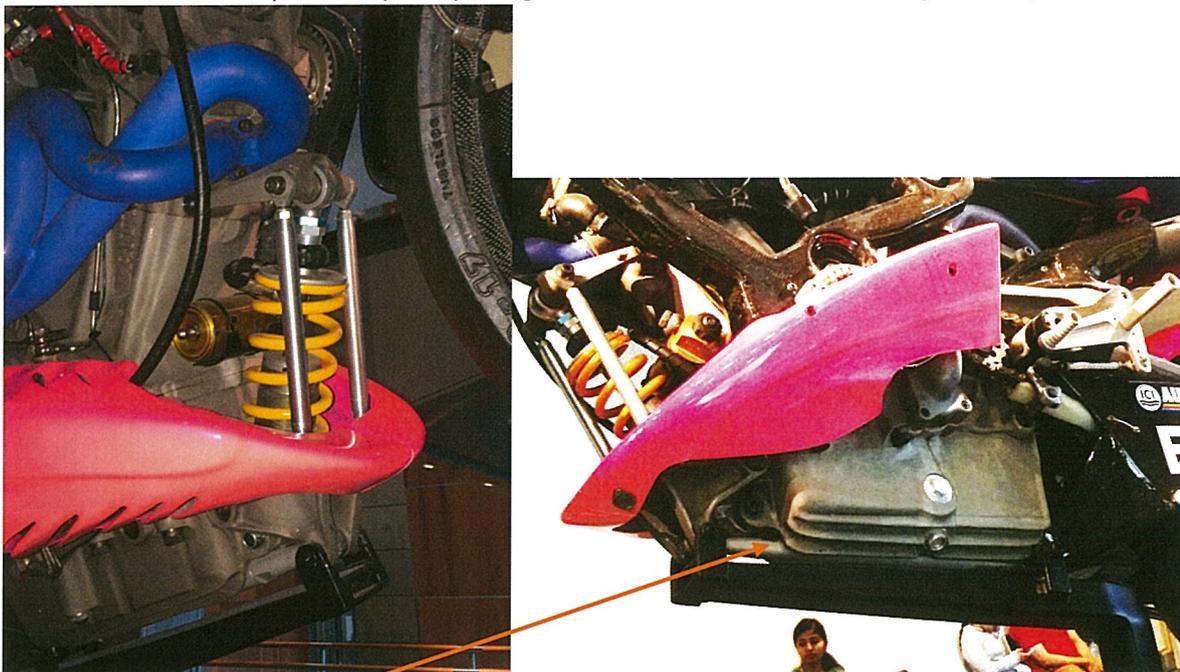
BRITTEN 1000

Là non plus, on n'est pas dans la Vincent, mais nous avons eu lors d'un voyage en Nouvelle-Zélande, la possibilité de voir une moto extraordinaire, conçue entièrement par un particulier néo-zélandais avec des moyens assez dérisoires (son père avait un atelier de réparation de BTP), un peu le François Grosset de la moto version moderne. Moto de course produite à 10 exemplaires et qui a dominé à son époque (années 90) bon nombre de courses face aux motos d'usine, un peu comme la Vincent. Une seule moto Britten est en Europe, la N° 3 en Italie.

La moto N°2 se trouve au musée Te Papa Tongarewa à Wellington.



Cette moto, par bien des points rappelle quand même furieusement la Vincent avec son V Twin positionné de la même façon, l'absence de cadre, sa petite taille, ses tubulures d'huiles extérieures et sa suspension plus qu'originale comme illustré dans les photos qui suivent.



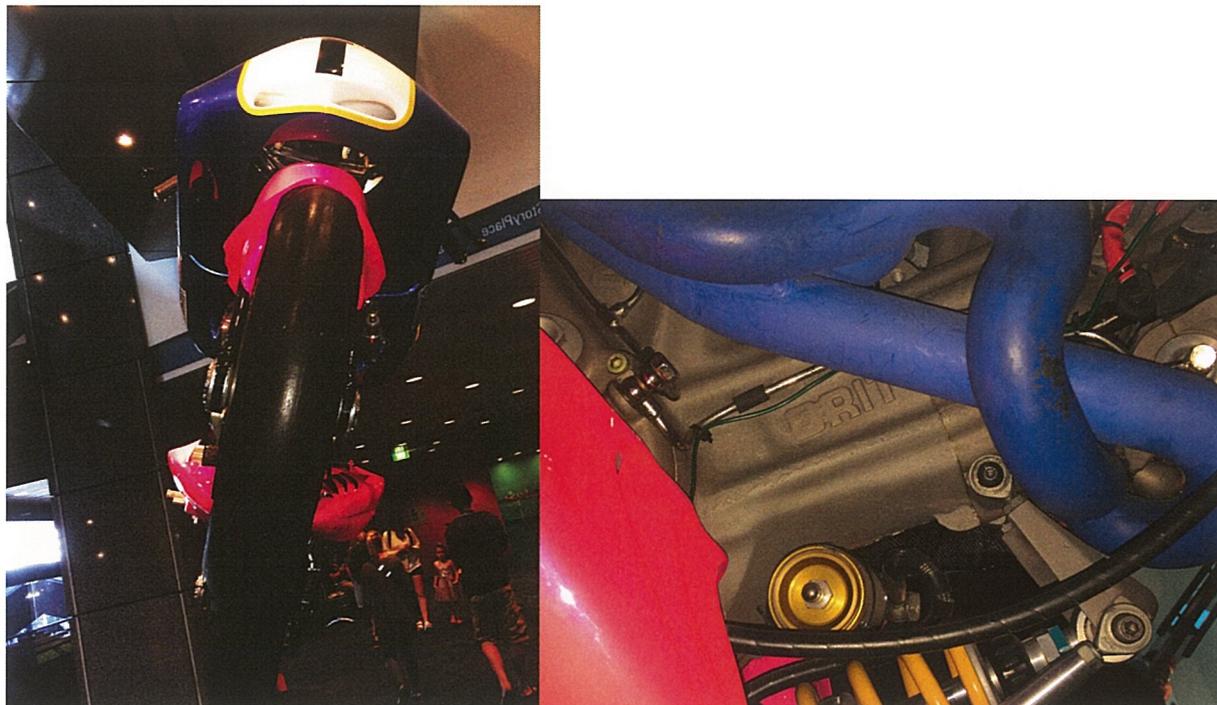
Remarquez :

- la très originale suspension arrière avec l'amortisseur placé devant le moteur et la très fine **bielle** qui passe sous le moteur pour s'articuler sur le bras oscillant arrière.

Sur la photo de gauche on voit cette bielle passer entre les lamelles du carter inférieur.

-la fonderie des carters moulés au sable, qui dénotent la faible série.

Britten (suite)



La photo de gauche est un peu sombre mais l'élément le plus large est le pneu AR, pas le moteur, sans doute l'une des principales différences d'avec la Vincent.

Photo de droite : les petites tubulures d'alimentation en huile moteur et la marque Britten sur les fonderies carter.

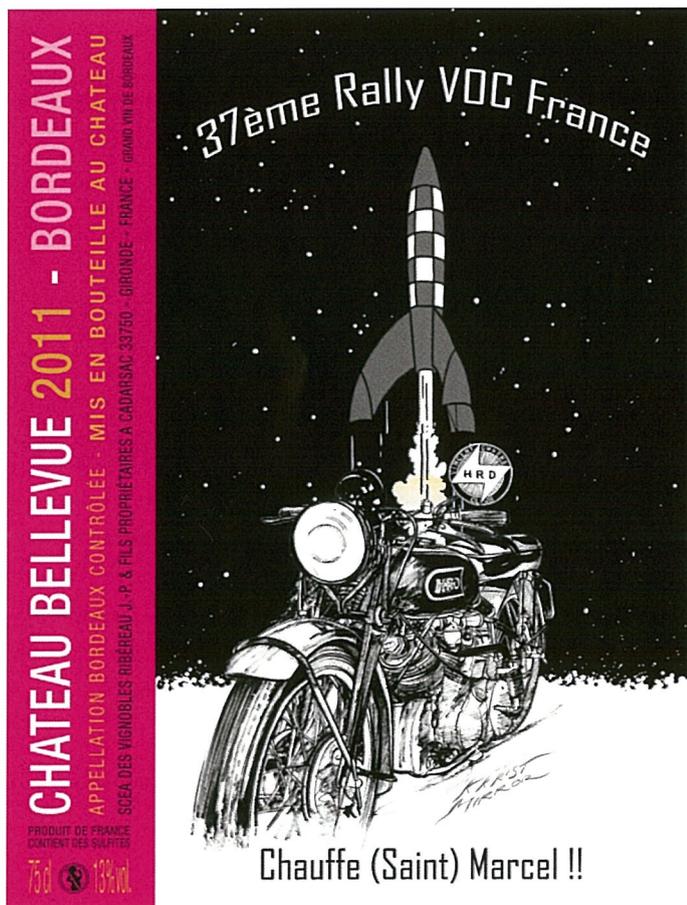
166 CV pour 136 kg. Elle a battu à peu près tout en bataille des twins, y compris, excusez du peu, les Ducati usine.

John Britten décède d'un cancer de la peau à 45 ans, son projet ne lui survivra pas.



Mort et Résurrection du Roy Baudouin 17^{ème} épisode.

Juillet 2013 : Rallie à Vernon. Très bon week-end avec concert de musique de SEV Marchal. Le Roy Baudouin tourne sans souci. Un seul regret est que quelque traîne-savate ait ralenti le rythme de la ballade au maximum...



La belle étiquette de la cuvée « Chauffe St Marcel » éditée par Fabien pour le rallie de Vernon ...

Sans que je n'y sois pour rien, c'est le Roy Baudouin qui fait l'étiquette !



Janvier 2014 : Réunion de bureau du VOC à La Roche Guyon. Trajets sans histoire.

Juillet 2014 : Rallie à Barcelonnette. 4 jours de route et 2300 Km. Aucun souci.

Départ sous la pluie, sec depuis Montargis malgré quelques averses ça et là.



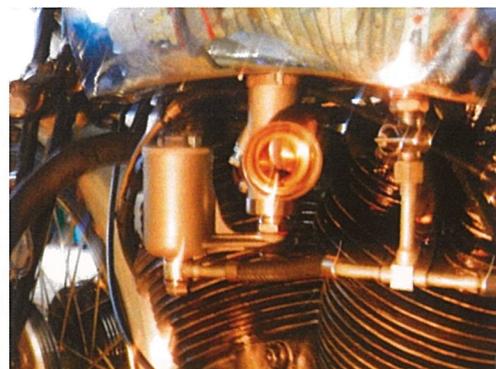
Mises à part la pluie, la gadoue et une rupture de câble d'embrayoire sur une des machines du raid « Bassin-Parisien – Barcelonnette, et la demi-perte de mon couteau (à demi-dérobé) lors de l'étape du retour, ce rallie ne posa aucun problème au Roy Baudouin qui se rit des difficultés du parcours ...

On notera que le rythme d'encrassement de la bougie avant est sérieusement tombé... nouveau reniflard ?

Bien sûr, tout semblait aller trop bien : Le Roy-Baudouin fonctionnant sans le moindre problème tout en rendant des performances tout à fait honorables mais, hélas, le mal va se réveiller...

Le 13 Janvier 2015 (41680 Km au Shadow-Clock), changement des pipes d'admission et des carburateurs. Pose de carburateurs Amal type 289 de refabrication. Tout de suite, la pose des pipes se présente comme une belle galère. Ensuite, ce sont les câbles et gaines qui posent problème. On en change une partie et vient le moment émouvant de l'essai : La mise en route s'avère très difficile.

Lors d'un premier essai sur route, je perds la clé de 3/8^{ème} qui permet de bloquer les butées de réglage des ralentis. Je tente une montée en régime dans une côte de l'ancienne nationale 313... le moteur semble « se coincer » à 4000 T/mn. Le moteur répondra mieux un peu plus tard avec 5000 T/mn en seconde sans souci mais sur du plat. Bref, il va falloir reprendre les essais, affiner tout ça...



On dira ce qu'on veut mais les carburateurs d'origine, il n'y a rien de plus beau ! Sauf que pour la mise au point... on se casse les dents !

Avril 2015. Reprise des essais : Mise en route difficile, perte d'un porte vignette d'assurance et d'un écrou de fixation de l'avertisseur sonore (remplacés, le « licence holder » venant d'un stock militaire anglais de 1951).

24 avril 2015 : Déjeuner des Normands à Malaunay avec visite de l'usine de Patrick Godet. Trajet par petites routes pour éviter Rouen. Retour sous la pluie. Fonctionnement OK + à part les difficultés de démarrage. Cependant, Georges et Philippe sont arrivés à la faire partir... D'aucun connaît le facteur aggravant de l'anxiété (la mienne par exemple) dans la mise en route d'une Vincent ... Au moment de repartir de Malaunay, je me retrouve encore en difficulté. Patrick me conseille de couper l'essence et d'ouvrir en grand. La machine part au 1^{er} coup de kick...

Néanmoins, nous convenons avec Georges de vérifier l'allumage jusque dans les petits détails. Un rendez-vous est pris pour le 15 mai 2015.

15 mai 2015, la mise en route s'avère des plus difficiles à la maison mais, bon ... ça finit par partir.

Le démontage révèle que l'allumeur présentait un rupteur fatigué, des masselottes qui se promenaient sur leur axe. Reprise de l'ensemble. Masselottes provenant du stock, rupteur et condensateur neufs. Vis calées à 4,5 dixièmes. Bougie arrière fatiguée : changement des deux bougies pour des neuves. Reprise des ralentis. Le retour se passe très bien avec même un petit baston avec un animal juché sur un moyen de transport à deux roues d'origine non-européenne...

Il reste à nettoyer l'embrayage que Georges a trouvé enclin au patinage, à redescendre un poil les boisseaux (le ralenti étant de 1000 t/mn à chaud) et à s'exercer à la mise en route.

Calage initial :

8° plein retard,

avance centrifuge : 11 mm sur le corps de diamètre 63,4 mm, soit 19,9° ou 39,8° en angle vilo,

calage pleine avance : $8° + 39,8° = 47,8°$!

Nouveau réglage :

avance centrifuge : 9 mm soit 16,25° ou 32,5° en angle vilo,

calage plein retard: 4,5°,

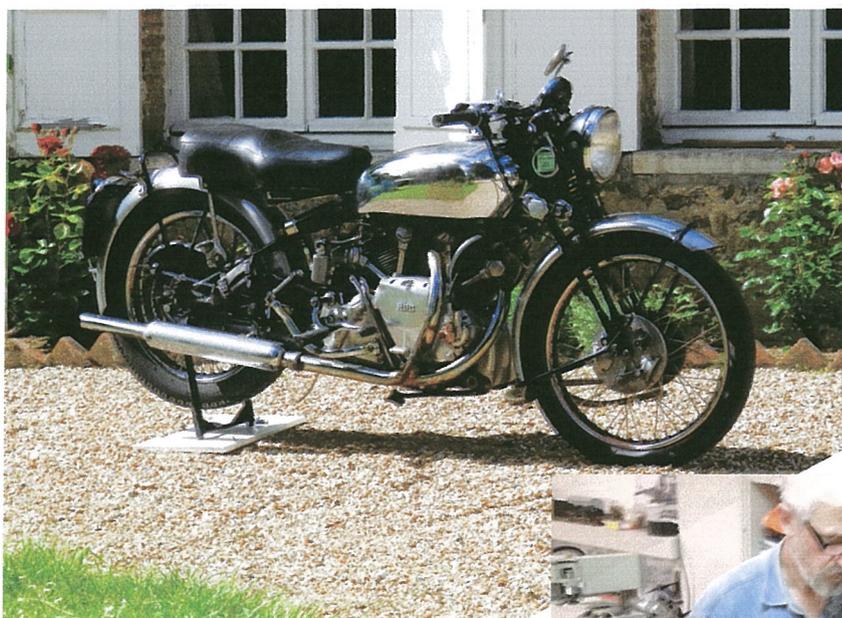
calage pleine avance : $4,5° + 32,5° = 37° = \text{parfait !}$ *

*** : Georges dixit !**

Lorsqu'on examine ces mesures, on ne peut que rester perplexe. La machine ne cognait pas, ne cliquetait pas, avec une bonne compression... Quant aux mesures, elles ont été vérifiées plusieurs fois.

10 / 13 juillet 2015 : rallye français à Morteau.

Le lundi précédant le rallye, en allant au Clairon (et en revenant), je perçois un bruit de cliquetis fort accompagné d'une chute de performance. Je cumule les bouchons à l'aller : sur autoroute (accident), à Paris (Porte de la Chapelle et voiture sur le toit la Bute de Chapeau Rouge). Le butée du câble de carburateur arrière avait lâché et désynchronisé les carburateurs. Je reprends la synchronisation mardi matin mais repousse les essais en raison d'une pluie diluvienne.



Et le rallye : Départ de chez Georges & Catherine avec Anne jeudi : La machine s'est parfaitement bien comportée durant tout le rallye : faible consommation et plus aucun cliquetis ...

Toutefois, les cuves n'ont cessé de se desserrer et les démarrages devenaient de plus en plus aléatoires. A une étape, ni Philippe ni Stéphane ni plus personne n'arrivait à lancer le moteur au kick et la seule possibilité fut une mise en route à la poussette.

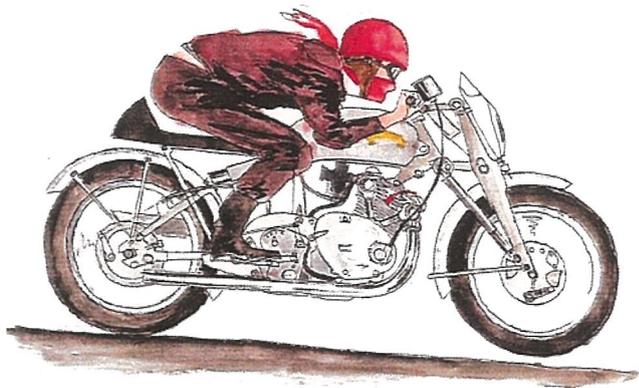


... Anne monte avec moi au moment de quitter Georges et puis soudain, peu après Cergy, le cliquetis reprend avec beaucoup de violence, suivi de bruits d'explosions, d'un énorme panache de fumée... le moteur se met sur un cylindre, le tube du reniflard est soufflé... fin du trajet à toute petite vitesse dans un bruit de ferraille...

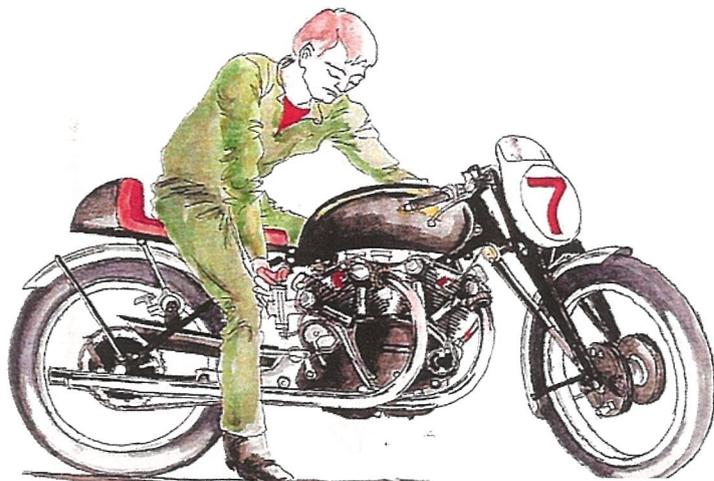
On voit bien le trou dans le piston arrière mais, comme chantait Bourvil, « Ce n'est pas tout, ce n'est pas tout ! »

Un artiste : Stany Baudry

Stanislas Baudry appartient à la protohistoire de la Vincent en France, c'est-à-dire, juste avant la création de la section de France du Vincent Owners Club par Patrick.

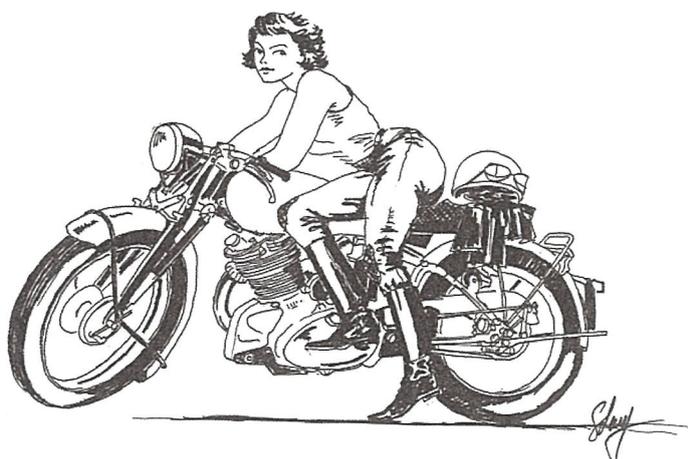


Une Grey-Flash en pleine action ... admirez le mouvement !



Black Lightning au repos ?
La concentration du pilote
préfigure un baston prochain ...
Notez la selle qui témoigne d'une
époque où rouler à Vincent ne
signifiait pas « état salon »

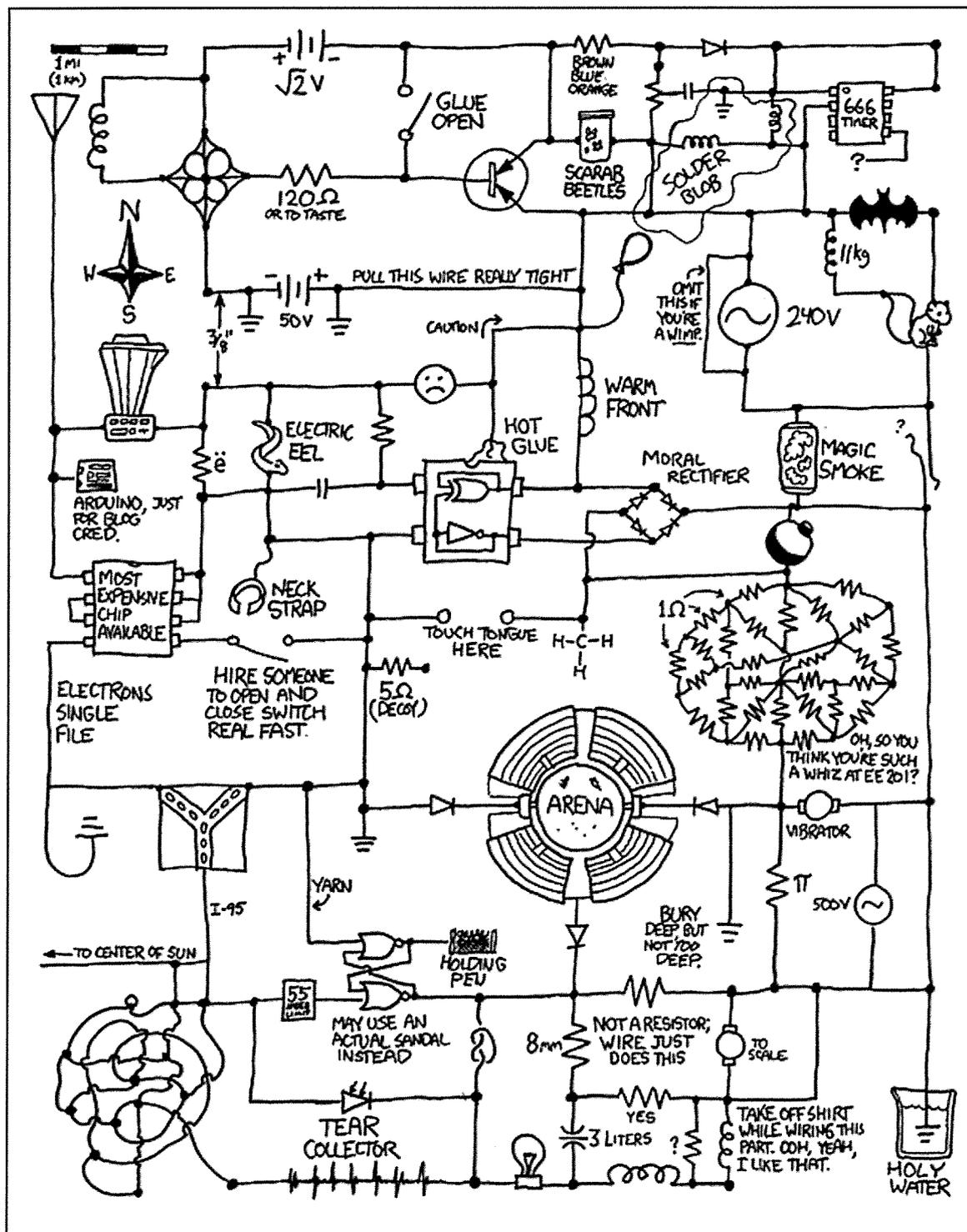
Pourquoi cette Comet série C ?
Euhh, comment dire ...
Oui, c'est ça, c'est le Cromwell,
véritable témoin d'une époque !



On lui doit un reportage dans la Moto-Revue n° 2002 du 14 novembre 1970 sur le rallié annuel anglais à Standford Hall. L'article sur trois pages, illustré de belles photos (dont Sir Costalot) est tout à la fois un superbe plaidoyer (avec la mauvaise foi qu'on aime bien) pour la Vincent et une présentation au Français ignorant du VOC. Vers la fin des années 90, quand je lançai le dîner mensuel des « Parisiens » et le dîner annuel, Stan fit sa réapparition. Nous discutâmes derrière une bouteille de téquila, puis disparut

à nouveau, non sans avoir adressé à Michel une lettre accompagnée de dessins de Vincent qu'il proposait pour un éventuel calendrier du club. L'ancien secrétaire du VOC France a exhumé ces documents dont le Loup-Garreau a le plaisir de vous proposer ces pages choisies. Si quelqu'un sait comment joindre Stan ?

Jean Pirot



Notre page électricité

Voici à peu de choses près le diagramme du circuit électrique habituel d'un café racer préparé par un amateur.

Il est en anglais, mais peut se comprendre aisément même par les non anglophiles. Notez la dose de spiritualité, Holy water voulant dire « eau bénite ».

La rédaction ne se souvient plus de la provenance de ce document mais notre électricien préféré, Paul Hamon, aurait parfaitement pu en être l'initiateur.