

# LE LOUP-GARREAU

35



**Attention, achtung, atenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, m ef:**

**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 apparent es.**

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

**Décembre 2018**

# Editorial

Ce numéro 35 aurait pu être le dernier. La disparition de Patrick, fondateur de la section de France du Vincent HRD Owner's Club ne peut se contenter d'une petite page de notre magazine. Nous lui consacrerons un numéro 36 afin de lui rendre l'hommage qu'il mérite.

A cet effet, Dany, Jean et moi-même insistons pour réaliser celui-ci. Vos photos, anecdotes et souvenirs avec Patrick enrichiront ce Loup-Garreau N°36.

Il vous suffira pour les numéros suivants, de fournir régulièrement quelques infos de vos balades, rencontres, etc. au bureau afin de continuer à recevoir des nouvelles de votre club.

Cependant, le Loup Garreau ne semble plus correspondre à un besoin. Une réflexion est menée actuellement quant à son devenir ou à une nouvelle forme de lien au club, mais l'apport des membres est indispensable pour maintenir un organe de liaison comme le LG ou sa version « modernisée », e-zine, facebook, blog, site, etc.

Un projet d'assemblée générale est en cours pour redéfinir l'orientation du club et de son organe de liaison. Ce serait l'occasion d'une balade vers le centre de la France au début de l'été 2019, pour discussions à ce sujet. Vous serez alors informés à l'avance de la date et nous souhaitons être nombreux.

En attendant voici ce que nous vous présentons dans ce numéro 35.

D'abord un peu de technique générale, de condensateurs, et de pifométrie concernant nos Vincent qui devraient vous permettre de mettre les mains dans le cambouis et ainsi d'entretenir seul votre monture bien que cela me semble compliqué pour certains...

Une fois cet entretien fait, n'hésitez pas à prendre la route en suivant les conseils vestimentaires de Jean. Les occasions existent : que ce soit à l'occasion d'un rallye du Club (vous y complèterez vos connaissances lors d'interminables discussions techniques autour d'une bonne table) ou en vous lançant dans une épreuve tel le Tour de France. Et pourquoi pas essayer de rejoindre Pékin comme Rita et Charles ?

Dans le style "moto qui roule", vous découvrirez les Norvin d'Eric Gallardo et Jean-Louis Petit que l'on peut croiser au gré d'escapades en France ou sur l'île de Man, tout comme nos amis charentais Annie et Allan.

Et pour finir, Jean continuera l'incroyable saga du Roy Baudoin. Rien à voir avec une matching number que vous pourriez acquérir en Suisse.

Alors, bonne lecture et n'oubliez pas : fouillez vos archives et votre cerveau car nous comptons sur vous.

Raspoutine.

Ont contribué à ce numéro et nous les remercions :

Frédéric Boissier, Jacques Colomb Jean Pirot, Raspoutine, Charles Vandermeulen, les HRD Vincent

Chers amis,

Une bien triste nouvelle vous est parvenue fin novembre, la disparition prématurée de notre ami Patrick Godet.

Patrick était connu de tout le petit monde de la moto ancienne.  
En dehors de tout ce qu'il a apporté à la Vincent par ses compétences incroyables, largement reconnues dans le monde entier, même par le monde anglo-saxon.

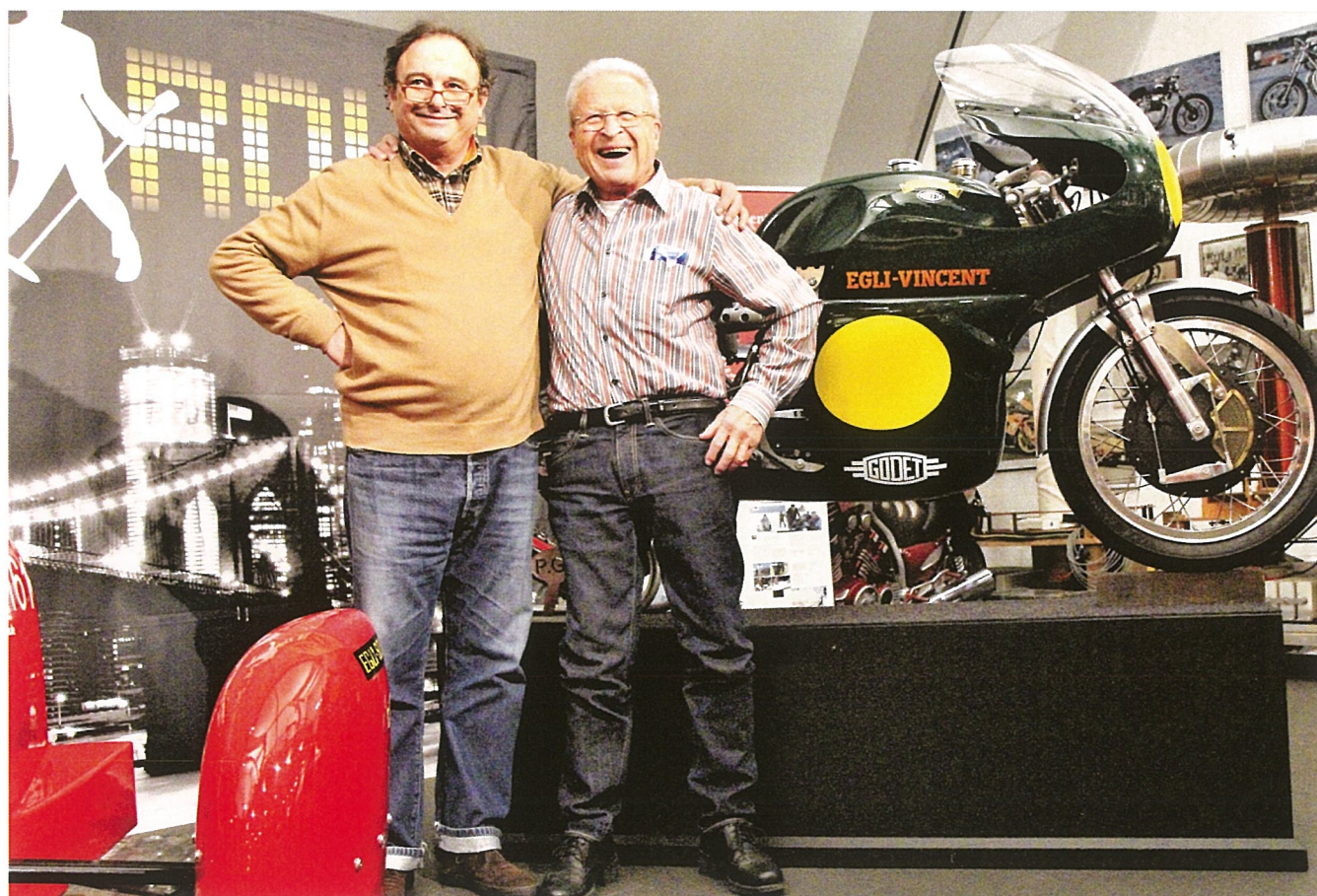
Patrick était aussi le fondateur du Club Vincent de France (40 ans déjà).

Nous avons décidé de lui consacrer un numéro entier, le n°36, et nous sommes d'ores et déjà à la recherche de tout document, photo, témoignage, surtout dans les années plus anciennes pour retracer sa carrière sportive comme pilote ou constructeur, mais aussi sa carrière professionnelle, ainsi que les aventures que vous avez peut-être vécues avec lui.

Merci de votre contribution

[Jean.piroto@orange.fr](mailto:Jean.piroto@orange.fr) 06 81 53 09 86

[Dany.vincent@wanadoo.fr](mailto:Dany.vincent@wanadoo.fr) 06 07 85 93 33



Patrick et Franz Egli

## Devenir du Loup-Garreau

Après plus de 20 ans de parution, l'avenir du Loup-Garreau se pose.

Ce N° 35 ne sera pas le dernier car en raison de la disparition prématurée de Patrick Godet, nous avons décidé de réaliser un LG N° 36, entièrement dédié à notre ami.

Toutefois, Le Loup Garreau, depuis bien longtemps, n'est alimenté à 85% que par deux personnes. Les contributions des adhérents sont quasi inexistantes et la lassitude et le désespoir des rédacteurs grandissent.

Les rédacteurs ont un peu le sentiment que le LG est envoyé au fin fond du triangle des Bermudes tant l'intérêt semble faible.

En effet, le LG devrait être le reflet de la vie d'un club, et un club ce sont d'abord des échanges.

Les coûts d'impression/envoi en hausse, le nombre de cotisants au club en baisse, nous ont conduits à ne plus sortir qu'un LG par an au lieu des 2 à 4 parutions annuelles des débuts.

De plus, le LG consomme presque toutes nos cotisations annuelles.

Cette faible parution ne va pas non plus dans le sens de plus de liens entre membres.

Il est bien évident qu'il existe d'autres possibilités pour redonner de la vie à ce club et c'est un point à ne pas négliger, comme des sorties plus nombreuses, des sorties spécifiques ouvertes à des amateurs de Vincent mais n'en ayant pas encore, la création d'une feuille par exemple mensuelle distribuée par courriel, d'autres encore...

Mais cela passe aussi par la communication. Or, comment la communication pourrait-elle n'être supportée que par deux personnes car le contenu serait du coup forcément limité : une fois qu'on a parlé du rallie annuel, d'une sortie extraordinaire éventuelle, etc. Les 2 rédacteurs doivent se contenter de la traduction d'articles vieux de 50 ans pour alimenter le LG, Alors que, si chaque membre apportait ne serait-ce qu'une fois l'an un article sur un point qui l'a marqué ou qu'il souhaite partager, il y aurait bien plus de renouveau. C'est aussi cela un club !

Notons, au passage, que le même problème se pose pour un site, un blog ou un mini magazine par courriel (e-zine).

Bien sûr, nous ne sommes pas tous des rédacteurs nés, mais les rédacteurs actuels sont bien entendu d'accord pour aider toutes les bonnes volontés. Quelques photos, un email ou un appel téléphonique nous suffisent pour « broder » autour comme nous le faisons depuis des années.

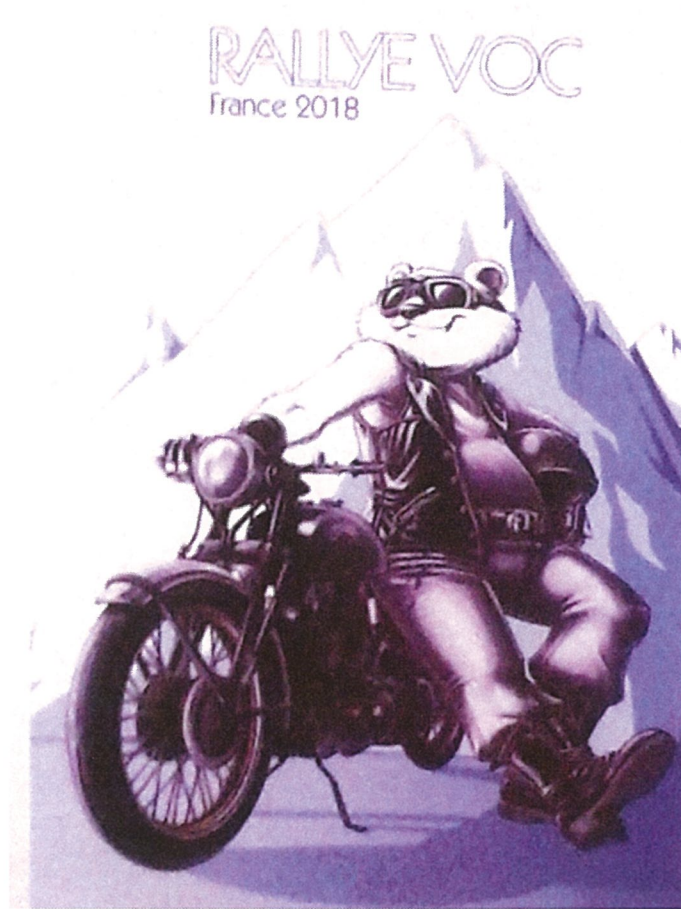
Ainsi, le Loup-Garreau qui avait pour but d'apporter du lien et de la vie dans le club ne semble plus remplir son office. Si nous souhaitons développer la vie du club et entretenir ce lien, c'est à nous tous donc de trouver ensemble une nouvelle formule et de la faire fonctionner.

Donnez-nous vos idées et donnez-vous un peu de votre temps !

Amitiés vincentistes    Jean PIROT et Dany VINCENT

# RALLYE 2018

Plus au sud : pas possible !



Cette année, ce sont Maryse et Didier Camp qui s'y sont collés et nos amis ont placé la barre haute.

Ax les Thermes : au sud du sud de la France, Ax est la dernière ville avant Andorre.

C'est le pays des sommets vertigineux, des sources chaudes, très chaudes même et qui jaillissent en pleine ville. C'est aussi le pays de l'ours avec la population la plus importante des Pyrénées (au camping, on en a entendu ronfler quelques-uns, mais on ne les a pas vus...).

C'est aussi une ville d'eaux au charme un peu désuet, au bout du monde (enfin de la France) et qui s'y trouve bien, loin des tumultes parisiens et des faits divers qui semblent bien étranges vu d'ici.

On note un assez grand nombre de participants pour un rallye aussi éloigné de la Grande Bretagne lorsqu'on sait que les grands britons représentent une bonne part de l'effectif du rallye français. Il faut dire que Maryse et Didier savent cultiver d'excellentes relations avec nos amis anglicisants qu'ils visitent régulièrement au long de leurs nombreux voyages au long cours.

Anglais, belges, hollandais et quelques français, et aussi quelques parisiens...

On pouvait noter la présence aussi des australiens habituels, Cordy et Adele à bord de Gris Grenouille, leur 2CV... grise.

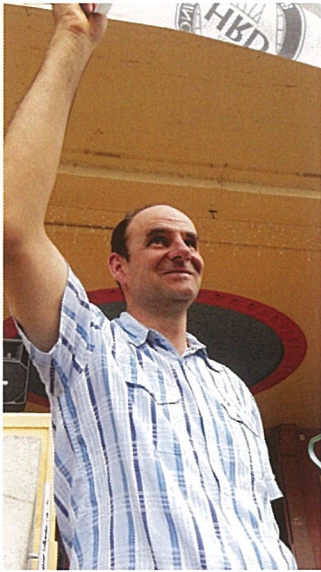


La fine équipe, devant le casino, réunie

La petite déception a été l'absence totale de vincentistes du sud si l'on excepte les Ribereau, Gallardo et les Camp.

Un album photos souvenir vient d'être préparé par l'Honorable Rachel, il comporte 50 pages (plus de 150 photos) et sera disponible sur commande auprès de Catherine Remilleux, au prix de 40 Euros port compris, et si on atteint un minimum de 10 exemplaires à commander, chèque à l'ordre du VO CF. La date limite de réceptions des commandes sera le 31 mars 2019 (en raison de l'anniversaire de René Descartes : c'est ça la culture grâce au LG ! L'année de sa naissance, ce sera pour la prochaine fois = le LG étant membre de la LCLBDC \* (\*voir Nota bas de page).

En attendant de magnifique document, voici quelques photos que vous n'y trouverez pas :



Fabien visiblement satisfait de son anti-transpirant



Certains sont venus en avion désailés



D'autres en Pékin Express



voire en poubelle ombre noire



Enfin, d'autre en baleine

Alors pourquoi pas vous ?  
La prochaine fois, on attend parait-il même des campings cars !  
L'originalité est parfaitement admise dans ce club ouvert dont la devise, selon St Jean, est :  
**Roulez en Vincent : non seulement vous ne l'oublierez pas mais surtout vous ne le regretterez jamais !**

\*LCLBDC : Ligue Contre Le Bourrage De Crâne

## L'acoustique du son a sans doute quelque chose à voir avec les barillets

*Les lecteurs du Loup-Garreau ont pu découvrir dans le numéro 34 un étonnant article de monsieur Boissier. Frédéric Boissier, qui fut un temps propriétaire de la motocyclette de Jean Babillée avant qu'elle ne lui soit volée, livrait dans cet article des réflexions sur la Vincent dans lesquelles se mélangeaient technique et art. Le Loup-Garreau vous propose ici la suite des réflexions de monsieur Boissier :*

L'acoustique du son a sans doute quelque chose à voir avec les barillets de culbuteurs entendus à la fois comme des balanciers et la balance de ces mêmes culbuteurs par 4 sur le dessin d'un régulateur à boule pour chaque arbre à came, également la mise en bascule sur le même principe inversé des balanciers de linguets d'arbre à came en direction « quadrées » des tiges de culbuteurs ... pareillement que l'équilibre en balance des soupapes avec leur culbuteur au plan dynamique ... amortie par les ressorts et non plus seulement rappelées.

Ce qui varie, au plan du vilebrequin, c'est sur un axe, deux révolutions parallèles sur un même pied, un même maneton –on va dire, par analogie à la bicyclette, que c'est la position relative de l'un à l'autre de ces pieds qui pressent sur les pédales puisqu'ils poussent décalés les deux systèmes mobiles et l'enroulement / déroulement des pieds appendus au mollets cubiques dans les fûts, et la longueur du levier réalisé avec un plus cinétique relatif à une variance de la longueur de ces leviers de façon alternative, l'un par rapport à l'autre... avec la permission attenante liée à l'angle du V autorisant d'un côté contre l'autre une variation des axes mobiles complets que constituent les bielles égales qui définissent des cycles différents parallèles contre aussi les axes fixes des cylindres invariables dans l'angle formé par le V.

Le vilebrequin de la Vincent divise le temps par 2, par 3 et par 5, parce que les bielles sont sur une seule manivelle... quand on tourne une manivelle à la main, sur un tour complet, on inverse de sens la main dans la rotation continuée en arc de cercle qui décrit un secteur, lequel sur la lancée du 1 / 4 de tour avant le point mort haut du départ, commence à 2, est variable de 3 / 4 jusqu'à 7, en passant par le point zéro à 6. De 7 à 11, il croit avec un deuxième zéro juste avant 12 qui se dédouble entre 12 et 1, pour continuer ainsi répété, c'est comme ça que l'on peut se casser le poignet.

Selon le V, et donc le décalage des explosions, pour un deux cylindres et la capacité cubique qui raccourcit les longueurs de bielles en les allongent inégales et les contre raccourcissant inégalement de façon différente, ce qui se passe dans le poignet va se passer en forme de 8 deux fois (angle de 30 ° entre les deux fûts) ou trois fois et avec des durées différentes (pour les angles disons autour de 45 °) et asymétriques beaucoup plus ce qui crée un SWING



et l'on sait de la demoiselle sur la balançoire, qu'on pouvait voir ses jambes et dans certains moments ou pour certains angle de son balancement et avec la vitesse on pouvait voir aussi son jupon noir ... mais pas tout le temps...





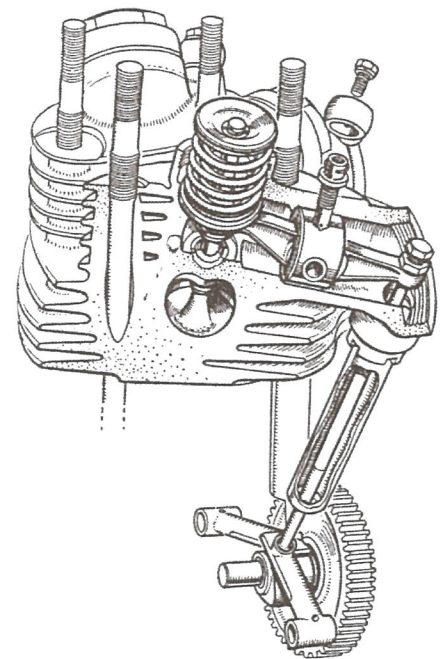
...et ça c'est ce qui s'apparente à ce dont il est questions avec les bielles. Le synchronisme des bielles est défini par le V qui donne des valeurs selon la course et le diamètre du piston, dont seul le diamètre du fût est invariable, du fait que le piston subit deux points mort qui se dédoublent tant en haut qu'en bas : c'est donc un système élastique, que rattrapent les jeux de segments même si eux sont là pour une autre raison, mais ils permettent ce qui vient d'être écrit, même si cela peut paraître infime comme variation... ce qui fait le son, c'est le mélange des angles des leviers que constituent les bielles dans les fûts et le croisement des angles décalés sur la rotation... un mathématicien va pouvoir définir sur combien de tours complets de V par rapport au décalage de  $47,5^\circ$  vitesse de rotation constante ou celui de  $50^\circ$  dans quel multiple et lequel pour l'une ou l'autre des valeurs, ce qui, au fil de l'accroissement continué de cette dans la fourchette qui définit

la valeur maximale du couple, cela va induire sur le remplissage des cylindres, qui n'appartient pas qu'à la définition de la loi d'arbre à came pour cette raison... la création d'une veine acoustique dans les tubes, et son optimisation, dans le rythme propre du vilebrequin lui-même... raison pour laquelle on définit des vilebrequins différents pour un même moteur (Porsche 3 litres 908 pour exemple entre autres), ou on les essaye parfois... ce qui change le son bien sûr puisque cela requiert un ordre d'allumage différent et un arbre à came différent. Mais pas seulement ces phénomènes d'aspiration ou d'échappement autrement dit pas seulement des déplacements d'air, puisqu'on a dit que le son de la Vincent prend celui d'un Twin à  $180^\circ$ ... autrement dit quelque chose se dérègle et se re-règle de la loi de distribution, qui n'est pas ...

que ... fixe et ou seulement tributaire de l'arbre à came et son vilebrequin.

...on se souviendra que les premiers qui ont varié la loi de distribution hors de l'auto pendant le temps de course, ce sont les ingénieurs de chez Porsche qui commandaient les arbres à cames des 917 au Mans en rapport avec l'humidité de l'air et la vitesse sur les Hunaudières et la nuit, pour un rendement optimum, de façon à économiser la benzina, et ne pas ravitailler trop, pour ne pas laisser filer les Ferrari ou les Ford...

toutefois on peut réfléchir déjà l'invention de ce phénomène sur un moteur De Dion, pour lequel on peut voir un déplacement parallèle en latéral de deux arbres à came, ou d'un seul arbre à cames « à la reverse » d'un arbre creux en forme de barillet avec des cames en creux. ...ici le choix de l'angle du V contient tout ce qui vient d'être « démonté » là parce qu'il varie au cours des cycles suivant la loi de transposition du mouvement alternatif en mouvement rotatif au-delà de l'apparente fixité du dessin du fait d'une asymétrie



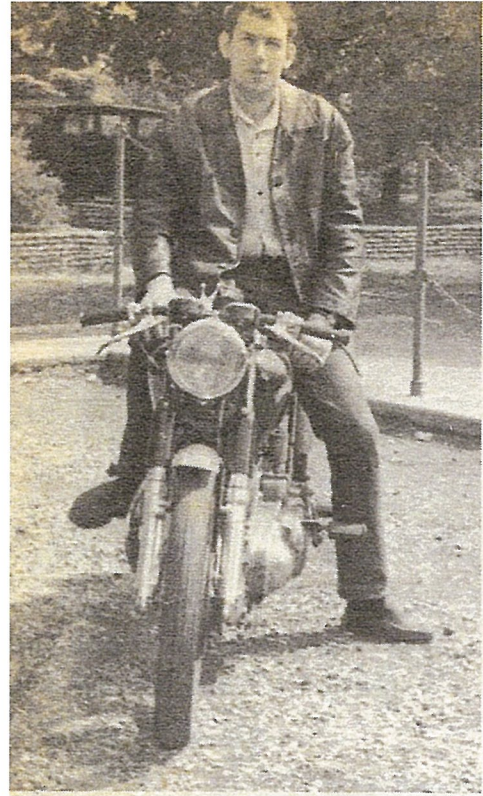
voulue, qui rend le moteur ambidextre ... au sens où c'est l'asymétrie qui crée le mouvement : M. Yves Dalmier avait pour habitude de garer toujours en porte à faux sur la hauteur d'un trottoir sa Bugatti 57 de façon à ce qu'elle démarre sur le décalage du trottoir à la route.

L'autre chose que l'on peut évoquer c'est ce qui fait l'objet de ce papier, a probablement un lien non négligeable avec la dynamique des moteurs trois cylindres tel que conçus par les Anglais Rocket et Trident... en réponse aux deux temps Kawa trois cylindres ...pour lesquels  $3 = 6$ ...

Le pas du cheval est à 4 temps, le trot est à deux temps, le galop dissymétrique à trois temps. Est-ce que ce qui vient d'être écrit est plus clair que précédemment dans ce qui a été dit rapidement ? Cela fait partie au même titre que la course avec le train, de ce que représente réellement une Vincent.

Il serait intéressant de savoir le contenu des rencontres entre Phil Irving, qui probablement est à l'origine de l'évolution de la HRD et de la modification de l'angle passé à 50° soit 2,5° de plus (qui en font aussi 2,5° de moins inversement) sur l'original qui accentue le décalage... mais diminue peut-être le balan du BA-BAM transformé dans les tours, entre Phil Irving, donc, et G. Ramponi, le mécanicien de Antonio Ascari, qui avait dynamisé le dessin de la 1500 Delage de 27 dans les mêmes années 30.

...Quant à ma Vincent qui n'est plus mienne, elle avait effectivement des repose pieds changés en cale pieds de façon à ce que J. Babilée puisse la guider avec les mollets en descendant les Champs-Élysées debout dessus ; cela me permettait d'être moins droit assis sur la moto, avec des pieds reculés et la commande de boîte réglable permettait-elle un réglage par rapport au pied, mais au détriment de la longueur du levier qu'elle constituait, donc au détriment de la précision de la sélection. J'ai rencontré par hasard M. Souverain, qui en parlant des Vincent a laissé entendre que ces motos guidonnaient... et que sinon c'était qu'on n'allait

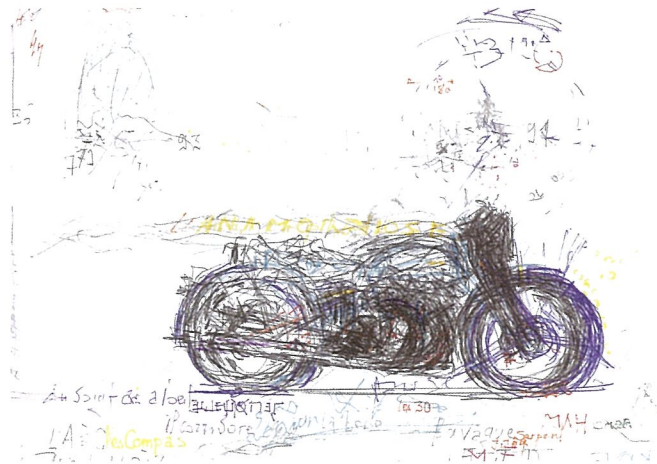


pas vite... (M. Souverain avait emprunté la Néro de Marc Bellon. Il l'a bien abîmée et a couru avec à Montlhéry où il fit « Premier des Mobylette » comme le narre Marc Bellon. M. Souverain est en photo ci-dessus –ndr.) en fait la moto avec la Girdraulic n'a plus la même chasse qu'avec la Brampton et j'ai pu lire que le père de John Surtees, ou John lui-même, avait encore plus réduit la chasse.

En side-car, on tend vers une chasse = à zéro, mais on a dit un mot de ça dans une toute autre perspective, toutefois en rapport avec la variabilité du point d'application du centre de gravité en virage de l'attelage. Avec, la Girdraulic la moto est un peu plus haute et moins centrée sur l'avant, avec moins d'incidence négative, donc le centre de roulis est différent... le cadre Norton remontait les masses dans un empattement plus court sans incidence, et le cadre Egli encore plus avec toutefois certains dessins Egli qui conservaient l'incidence négative et d'autres pas : ce sont peut-être d'autres points de réflexion.

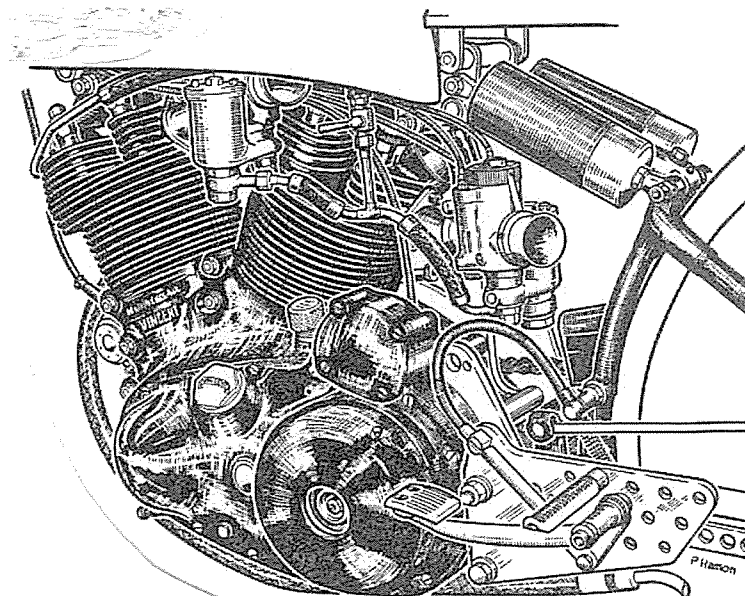
Au sujet du phénomène Vincent, on va retenir de plus ce qui a été développé, que c'est la 1<sup>ère</sup> fois, l'image réalisée pour une moto d'un moteur porteur.... sachant que la 1<sup>ère</sup> auto réalisée sur ce thème est la Voisin C6 Laboratoire de 1923 et la 2<sup>ème</sup> ... la Lotus 25 de Jim Clark... (et les Tracteurs Société Française, ndr) c'était donc un sacré phénomène.

Frédéric Boissier



## L'authentique « Black Lightning »

*Ce délicieux dessert dont j'ai fauché la recette à une ravissante Normande propose un rapport qualité / frime rarement égalé, c'est pourquoi, je vous le conseille vivement. Quand votre petite amie qui est partie en claquant la porte car elle en avait assez de vous voir utiliser le four de la cuisine pour engager des chemises dans des cylindres reviendra, elle sera toute émue devant la surprise que vous lui aurez préparée et vous pourrez vous régaler en amoureux (et vous pourrez toujours emmancher cette p... de chemise demain matin....)*



### **Préparation de l'outillage :**

Un plat huilé sur les contours et le fond qui seront recouverts de papier cuisson.

Une casserole, un feu au mini, de quoi remuer, une spatule par exemple, une cuillère à entremet, un four, une plaque de cuisson, 200 g de chocolat de cuisine, 150 g de beurre, 4 œufs, 100 g de sucre, du chocolat en poudre (genre Van Houten) et

- Version « salon » : 60 gr de farine de blé.
- Version « piste » : 60 gr de farine de riz.
- Version « big ports » : 60 g de poudre d'amande.

### **Procédure :**

Mettre le four en chauffe à 180 °.

Faire fondre le chocolat et le beurre à feu très doux dans la casserole, attention, surtout pas de grumeaux ! (Une bonne astuce est de casser le chocolat en petits bouts afin qu'il fonde plus facilement.)

Lorsque le chocolat et le beurre ont bien fondu formant une crème homogène, éteindre le feu et rajouter dans la casserole (toute ne remuant) :

- 2 cuillères à entremet bien bombées de chocolat en poudre.
- Les 4 œufs (après les avoir cassés et sans mettre les coquilles).
- Le sucre, la poudre d'amandes (ou la farine de blé ou de riz suivant la version choisie).

Continuer à mélanger jusqu'à obtenir quelque chose de bien homogène. Une fois ce résultat obtenu, verser le contenu de la casserole dans le plat et mettre au four.

Le temps de base de cuisson est de 15 minutes mais peut varier : Il faut obtenir une croûte souple mais qui résiste au doigt. Si au bout de 15 minutes, ce résultat n'est pas obtenu, prolonger un peu la cuisson (deux minutes par exemple mais pas au-delà de 5 minutes).

Sortir le plat du four et laisser refroidir puis démouler.

L'ensemble se conserver au frigorifique mais peut aussi être congelé.

Lorsqu'un membre de Seine et Oise se dit satisfait de votre cadeau, l'objectif a été atteint.

**D LEWIS LTD**  
 124 GREAT PORTLAND STREET  
 LONDON, W.1.  
 Telephone: MUSEum 43145  
 AGENTS THROUGHOUT THE WORLD

**MOTOR CYCLE SCOOTER AND MOTOR CLOTHING**

**Lewis LTD** **LADIES' WATERPROOF CLOTHING**

**DRYMAID Sub** Mark II No. 68 411  
 Price £4/10 plus P. & P. 31-  
 JKT. ONLY SOLD SEPARATELY No. 68

This most attractive three-quarter length coat has an external shell of check for protection and is fully lined with a light tartan. On the machine you have a coat that will keep you warm and dry. The Drymaid is a really versatile and attractive addition to your wardrobe. Choice of two smart shades, Royal blue or red. Price £1/12 plus P. & P. 2/6

**STURDY Coat** No. 301 (left)  
 Price £1/18 plus P. & P. 3/3  
 An entirely new ladies' coat, cleverly designed so that it can be worn either for motor-cycling or for everyday use. The coat is made from a heavy-duty material and is fully lined. It has a detachable hood and two large pockets. Price £1/18 plus P. & P. 3/3

**STELLETT Coat** No. 367  
 Price £1/19/4 plus P. & P. 2/6  
 Similar to above, but without cane back. In sizes SW, W and WX in Black, Blue and Navy. Price £1/2/4 plus P. & P. 3/6

**ROCKALL GLOVES** No. 18 (right)  
 Price £2/4 plus P. & P. 2/-  
 For the ladies a glove specially designed for you! Made from a fine material and is fully lined. It has a warm and comfortable fit. Price £2/4 plus P. & P. 2/-

**LADIES' MITTS** No. 16  
 Price £1/10 plus P. & P. 2/6  
 A warm and comfortable pair of mitts. Price £1/10 plus P. & P. 2/6

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

**Lewis LIMITED** **MOTOR CYCLE COATS**

**MOTOR CYCLE COATS "Belstaff" DUPLEX** No. 370 (right)  
 Price £7/15/6 plus P. & P. 4/3  
 Made from heavy yarn-dyed 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 7½ lbs. Fawn or navy blue.

**"Belstaff" IRONHYDE Coat** No. 342 (not illustrated) Price £7/18/9 plus P. & P. 4/3  
 Made and guaranteed by "Belstaff." 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 pocket, 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 specialist achieves perfection. As specialists in motorcycle clothing we have been solving problems for over 50 years. Let us solve yours.**

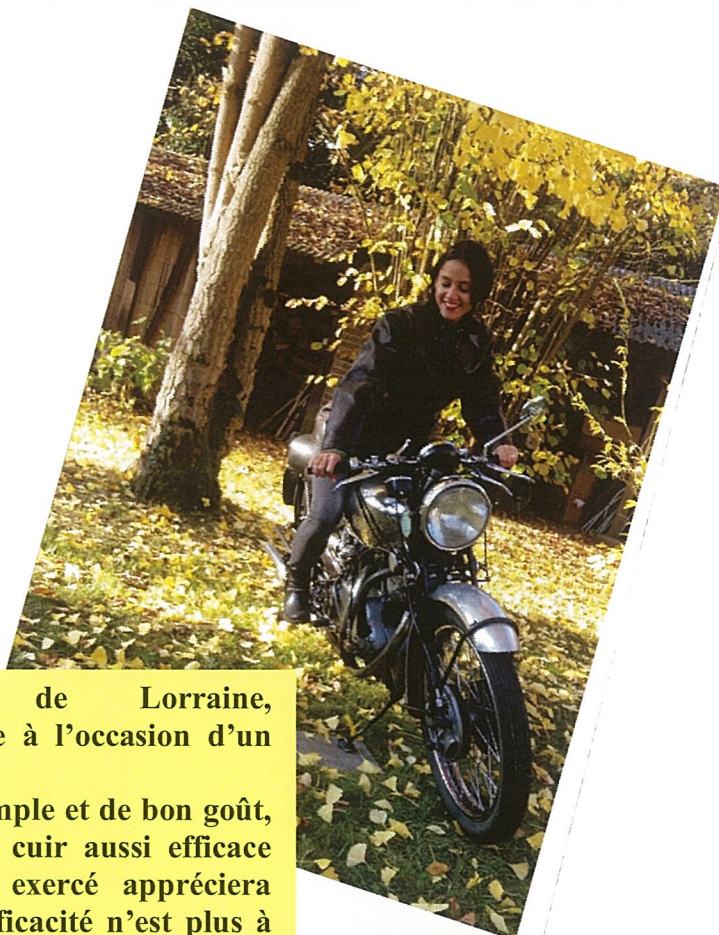
**LEATHER GARMENTS** (See overleaf)  
 Leather is perfect for casual wear: being a natural material, it allows your body to "breathe"; it is cool in summer and warm in winter. But it must be treated with respect. If it gets wet, hang up to dry in a warm place—never in front of a fire. Treat it regularly 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 ¾ Length Coat** No. 902 (left) Price £7/12/6 plus P. & P. 4/3  
 A full three-quarter length coat (34"), really warm and comfortable. In lovat shade proofed gaberdine, lined right through the body with soft sheepskin. The deep collar, of beaver-lamb, adds a final touch of luxury to a superb coat. Waterproof interlined throughout. Sizes 34" to 44" chest. Weight 6½ lbs.

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 !

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

**Dans sa parution numéro 34, le Loup-Garreau vous présentait un article sur la façon de s'habiller à Vincent et vous proposait un jeu concours sur ce thème. Est-ce parce que la photo principale de cette présentation manquait ( ?) mais aucun lecteur ne joua... Aussi, la rédaction se propose de vous représenter l'article dans sa version complète ainsi que quelques photos de l'unique candidat(e) et gagnant(e) ...**



**Notre sympathique demoiselle de Lorraine, Mathilde, a bien voulu prendre la pose à l'occasion d'un dimanche d'automne.**

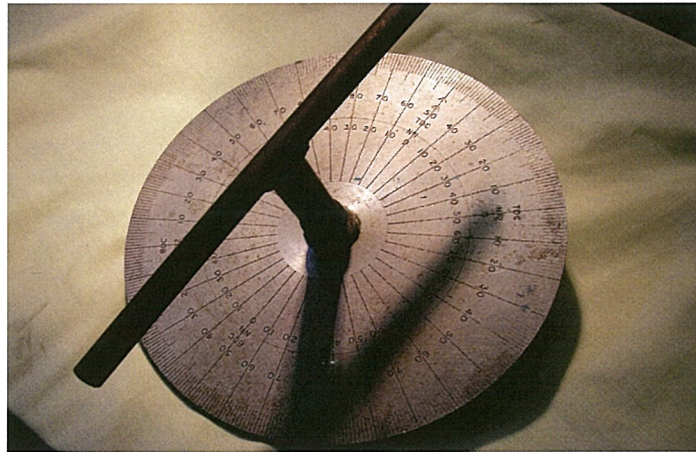
**Nous pouvons admirer sa mise simple et de bon goût, rehaussée par une confortable veste en cuir aussi efficace contre les frimas qu'élégante... L'œil exercé appréciera également les lunettes Stadium dont l'efficacité n'est plus à**



*Lors de la dernière assemblée générale au Clairon, la Plume du Loup a été attribuée au « rédacteur inconnu ». Derrière cette demi-plaisanterie qui cache l'absence cruelle de participants au magazine, il y a aussi une « plus que demi-vérité » mais qui ne concerne pas que le Loup-Garreau. En effet, j'ai régulièrement le plaisir de recevoir un petit message accompagné d'une photographie et plein d'humour de la part d'Alan en sa lointaine Charente. Rendons justice à Alan et dégustons ensemble un florilège de ses envois :*

**Novembre :** Bonjour, J'espère que vous êtes bien au chaud dans votre Nord glacial ! Les grues se sont envolées vers le Sud et l'hiver est arrivé. Je ne sais pas si vous avez un Leclerc près de chez vous mais le nôtre propose en promotion du 29 novembre à fin décembre un « Vin mousseux de qualité »... le VINCENT RACER !! Il y a le choix entre le brut, le demi-sec et le rosé pour un coût de 4,60 € la bouteille et une d'offerte pour 2 achetées et... l'étiquette est ... noire et dorée !! J'en ai acheté il y a 12 ans et je n'en ai pas vu depuis. Je pensais qu'ils avaient arrêté la production parce que c'est une boisson abominable mais il y en a de nouveau. C'est vraiment une saleté mais, quelle étiquette !

Avez-vous repéré le Picador en vente sur E Bay ? Il a fait 17,500 livres hier, oui, Dix-sept mille cinq cents livres et pas une pièce qui se monte sur une motocyclette !



**Mars :** Nous espérons que tout va bien pour vous. Ici, en Charente, les grues sont de retour et nous avons effectué 100 km à moto hier.

J'ai trouvé quelques bricoles susceptibles de vous intéresser parmi lesquelles il y a un disque de réglage de l'usine (qui est maintenant dans mon garage). J'en ai parlé à quelques anciens employés et, l'année dernière, j'ai eu l'occasion de le montrer à Bob Culver qui en a 2 autres. David Bowen, en Australie, en a également un et certifie que ce sont d'authentiques outils de l'usine



**Août :** Nous avons vécu un grand moment avec le rallie (à Ax) et nous espérons que vous aussi. Didier a fait un sacré boulot ! Il y a un bar près de chez nous qui propose un menu très intéressant et nous pensons que vous pourriez souhaiter y faire le dîner d'hiver et l'assemblée générale !

Cela devrait parfaitement convenir au club HRD : Heureux Remis de la Déshydratation !

NDLR : pas très facile à lire, la pancarte propose un menu 7 plats : 6 Guinness et 1 pomme de terre !

**Septembre** : Bonjour, nous espérons que vous allez bien. Annie et moi, étions sur l'Île de Man, il y a une quinzaine quand nous nous retrouvâmes en mauvaise compagnie : Jugez-en plutôt !



**Octobre** : Bonjour, nous espérons que vous allez bien. Ici, ça baigne. Hier, on m'a demandé d'exposer ma machine à la grande fête d'un village voisin. Je m'étais dit qu'une section des Charentes était une nécessité pour le VOC et j'en ai créé une. J'ai enregistré deux membres fondateurs hier que je pense être des possesseurs d'Harley. Pour éviter toute confusion en regardant la photo jointe, je précise que je suis au milieu du groupe.



**Novembre** : Bonjour, nous espérons que vous allez bien. Ce week-end, les premières grues sont passées là-haut vers le Sud pour l'hiver... et je me suis rappelé que j'avais ma GRU personnelle au garage (voir photo)... C'est le numéro de ma rapide depuis qu'elle est sortie de chez Huxhams de Parkstone, Dorset, Angleterre en 1947. Malheureusement ma grue va rester au garage en ce moment car Annie et Moi avons eu un particulièrement désagréable accident d'automobile récemment . Nous avons dû être désincarcérés par les pompiers et sommes bien navrés. J'ai également quelques côtes cassées et j'ai esquiné ma jambe (côté kick, bien-sûr !!).

C'est pourquoi notre GRU devra rester au nid pour quelques temps (suivant l'ordonnance du docteur).

Nous vous souhaitons un grand moment au dîner d'hiver... nous lèverons un verre à vous tous !

Alan Wright

## LE TOUR DE FRANCE 2018

### Organisé par le GAVAP Moto

Comme tous les 2 ans, le TDF des motos anciennes a eu lieu en 2018 et c'était le 15<sup>ème</sup>. C'est le rallye organisé le plus long en Europe.

Le premier TDF a eu lieu en 1989, une bande de copains d'un moto-club de la Picardie se sont lancés en septembre pour 3 semaines avec de vieilles motos et en camping : les bases étaient jetées. Leurs motos étaient essentiellement des 125 et 175, le TDF était un vrai tour de France, ç'est à dire une boucle qui démarre du Nord/Picardie, descend soit par l'ouest soit par l'est jusqu'au sud (côte d'azur ou Pyrénées) et remonte par la face non visitée.

Peu de changement depuis si ce n'est une date plus avancée pour bénéficier de plus de beaux jours, des étapes sensiblement plus courtes (200-250 km/jour actuellement), des campings plus « luxueux » qu'à l'époque, une logistique bien éprouvée, et des repas de qualité le soir.

Le rythme est assez soutenu : lever vers 6-6H30 maxi, petit-déjeuner offert par le club au camping ,puis, départ par petits groupes selon affinités (2 à 5/6 motos) et aussi performances des motos.

Le road book est préparé bien à l'avance par des membres locaux du club et permet de voir des paysages, des villages inhabituels et d'emprunter des routes bien adaptées à la moto, avec de nombreuses curiosités ou visites prévues en cours de route.

La traversée des Alpes est toujours mémorable, comme celle du massif central... Le repas de midi est à la charge du participant et cette année le très beau temps à favorisé les pique-niques.

L'arrivée se fait au camping vers 16-17H pour avoir le temps de prendre la douche, monter la tente (transport des bagages par camionnette), voire bricoler ou nettoyer sa moto avant l'exposition sur la place du village pour remercier la municipalité accueillante, laquelle a souvent organisé un apéro de bienvenue, parfois offert le camping ou le repas du soir au club organisateur qui n'a donc pas à le prendre sur son budget. Parfois il y a un orchestre, parfois même des démos de danse, chaque soirée est différente. Dans tous les cas, une foule nombreuse est là, pour admirer, discuter moto, etc.

Coucher souvent assez tardif, vers 23H, le sommeil est facile...

On part un samedi et on revient un samedi.

Les 2 dimanches du milieu de rallye ne sont pas des jours de roulage, ce qui laisse le temps pour le repos, les réparations plus importantes. En général le GAVAP



choisi un bel endroit bien calme : en 2018, sanctuaire ND de la Salette (magnifique) et La Voulte Chilhac (re-magnifique).

Le coût d'inscription est modique (650 Euros en 2018 pour les 3 semaines) si l'on considère qu'il ne reste guère que le repas de midi et le carburant comme dépense. Les plus : camionnette avec remorque atelier très bien équipée et plusieurs camionnettes ont une remorque porte moto en cas d'impossibilité de réparer sur la route de façon à ramener la moto le soir pour intervention plus sérieuse. Là, se manifeste le vrai esprit motard avec toujours quelqu'un pour vous aider si vous ne savez pas faire. Et il y en a qui sont forts !

En général, les problèmes apparaissent dès les premiers jours et souvent ne concernent que quelques motos mal préparées...Ce qui est curieux ou optimiste quand on sait qu'on part pour 3 semaines et 5000 km...



Dans les Alpes, Jean-Louis Chauvet qui sait très bien se servir de sa Comet suivi par moi sur ma Rapide B, un très grand moment de moto (comme presque tout le tour, d'ailleurs...)



Ici ça « bricole » lors du repos du dimanche à ND de la Salette : Gérard vient de démonter la culasse de sa Praga 1928 2ACT à commande par pignons coniques. Je ne me rappelle plus du problème, mais la moto a parfaitement fini le tour ! D'autres ont changé des guides de soupape sur place, etc...

Les motos pour le TDF étant de 1954 au plus, les problèmes de magnétos à cause de la mauvaise qualité des condensateurs actuels ont amené beaucoup de participants à adopter des condensateurs de type Easycap, ce qui règle tout problème si la magnéto a un bobinage correct.

Ca a été mon cas, parti avec ma Black Shadow avec une magnéto refaite 1500 km avant et qui a parfaitement fonctionné pendant une semaine dans les Alpes avant de partir au TDF. La moto s'est mise à démarrer de plus en plus mal si bien qu'après 5 jours et passant pas très loin de la maison, j'ai changé pour reprendre Lady Trusty (Rapide B) toujours avec le vieux condensateur Lucas. Depuis j'ai mis un Easyscap sur la Black Shadow et c'est impec, voire article plus loin.



Les Vincent se suivent et ne ressemblent pas !

Vous souhaitez un jour faire le TDF ?

- Il faut être cotisant un GAVAP Moto [www.gavapmoto.fr](http://www.gavapmoto.fr) ou me contacter (Dany), au moins 2 ans. Sinon vous ne serez ni informé des pré-inscriptions, ni éligible. La cotisation étant à 23 euros/an, ce n'est pas ruineux. De plus, le GAVAP Moto organise 1 à 2 rallyes par mois ! Attention : nombre de participants limité.
- Avoir une moto d'avant 1954 (1959 si vous roulez en couple), en bon sinon très bon état, utilisée régulièrement. Les soirées ne permettent qu'une maintenance simple ou réparation rapide.
- Ne pas craindre le camping (possibilité de louer un bungalow selon les cas)
- Aimer la moto et la vie de groupe.

Sur ce dernier point, ayant déjà participé à plusieurs TDF, je dois dire que l'équipe organisatrice actuelle est formidable et a su créer une ambiance extraordinaire et maintenant le TDF est bien non seulement pour la moto mais pour aussi pour l'amitié et la convivialité qui y règnent !



## MAGNETOS ET CONDENSATEURS

J'aime bien la magnéto car c'est un engin autonome, très fiable.

Bien sûr, pour les Vincent notamment, il y a d'excellents allumages électroniques (le LG recommande l'allumeur Grosset), mais cela nécessite un générateur qui génère (le LG recommande l'alternateur Alton), un régulateur qui régule, une batterie en état et des connections de qualité. Or sur une moto tout est apparent donc sujet à oxydation par exemple et sur une moto ancienne on a aussi les vibrations.

La magnéto n'a aucune dépendance à tout cela et n'a que le ou les fils haute tension.

Très bien fait ou très bien refait, le bobinage est extrêmement durable,

l'aimantation très stable pour peu que la moto tourne de temps en temps.

Le problème vient lorsque l'on a besoin de changer les vieux condensateurs (souvent plus de 50 ans quand même) par des condensateurs modernes dont la qualité n'est absolument plus à la hauteur et peuvent perdre leur efficacité après parfois quelques centaines de km. Un rebobineur de magnétos de ma connaissance qui fait un excellent travail est désespéré avec ce problème ( je ne donne plus ses coordonnées car il se concentre uniquement sur les grosses magnétos d'avions et de Bugatti en ayant marre de devoir discuter en permanence le prix avec les motards alors qu'il est submergé de travail).

Sur le TDF, j'ai observé que ces grands rouleurs avaient presque tous des condensateurs Easycap de Brightspark lorsque le modèle existait pour leur magnéto.

Vous trouverez toutes les infos ici

<http://brightsparkmagnetos.com/francais/index.htm> en français. Il y a aussi un distributeur en France qui parle Français : Bill Brown 02 33 57 04 51.

Le condensateur Easycap se présente ainsi : truc vert sur photo

L'installation ( INITIALE uniquement ) doit se faire de préférence à l'atelier car il faut isoler le condensateur existant (en coupant les fils qui l'alimentent). Ensuite l'Easycap se place sous la vis centrale du rupteur juste en retirant les rondelles d'isolation en céleron.



Le fabricant donne un schéma pour faire tout cela (je ne peux pas le fournir car j'ai perdu le mien...), mais si vous en achetez un vous aurez ce schéma et c'est aussi bien expliqué sur le site. Il y a même des vidéos sur youtube.

Le plateau rupteur Lucas se présente ainsi après la modification :



CO2 est la référence qui convient pour les Vincent

CO1 (image précédente) pour magnéto tournant en sens horloge quand on a le plateau devant soi (Velocette par ex)

Gros avantage :

On ne change pas le calage de l'avance ni l'écartement rupteur, donc changement facile, même sur le bord de la route ! Une seule vis à dévisser !

Enfin : le prix est de 13 euros, donc on peut en avoir un d'avance

Au TDF, certains avaient plus de 20 000 km avec cette modification sans aucun problème.

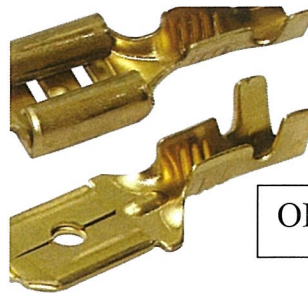
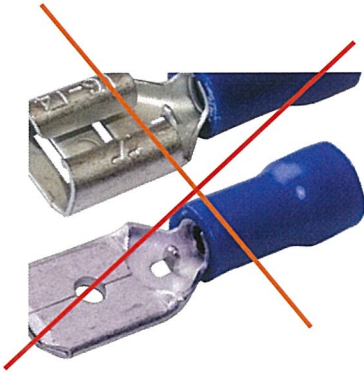
Attention le démontage d'une magnéto nécessite des doigts délicats, la bague collectrice (photo) est fragile (la moindre fêlure et ce sont des courants parasites), la (ou les) vis parafoudre doivent ABSOLUMENT être enlevées avant de sortir l'induit et l'induit ne doit rester sorti trop longtemps (quelques heures maxi) pour ne pas perdre d'aimantation.



# COSSES ELECTRIQUES

Parmi les pannes bêtes (et j'en ai observé une au TDF qui aurait pu conduire au retour en remorque) : la mauvaise qualité des cosSES électriques.

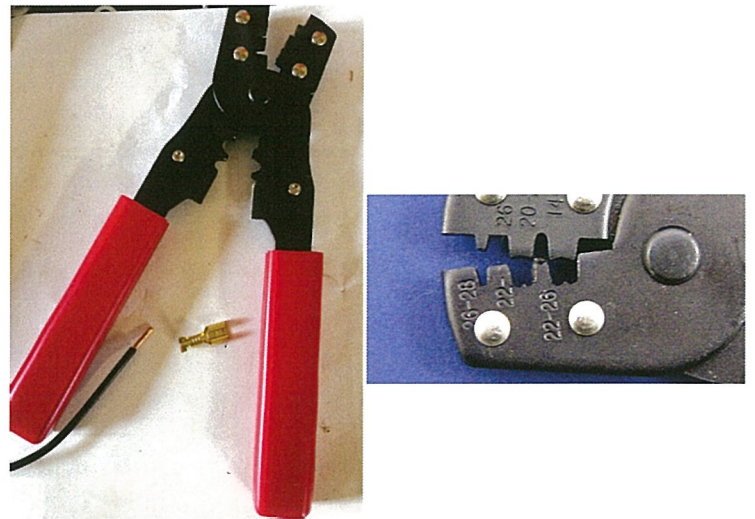
Souvent on voit des montages avec ces fameuses cosSES avec manchon plastique bleu, rouge ou jaune qu'on trouve au supermarché du coin, le sertissage est particulièrement mauvais car on ne sait pas bien ce que l'onserti, de plus avec une pince de piètre qualité. Sans parler de l'aspect peu esthétique, plus encore sur une moto ! Voici ce que le LG vous conseille comme cosSES :



Il est important de bien utiliser la bonne pince :

Ce modèle convient bien,  
Il coûte env. 18 Euros chez  
Autoelectricsupplies :  
<https://www.autoelectricsupplies.fr/product/474>

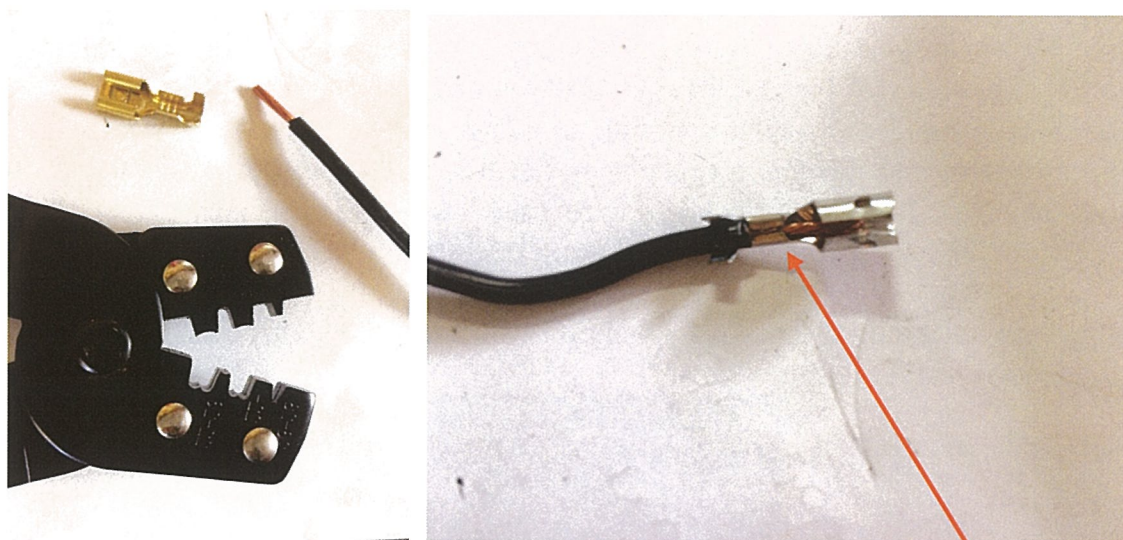
Ref : 150205



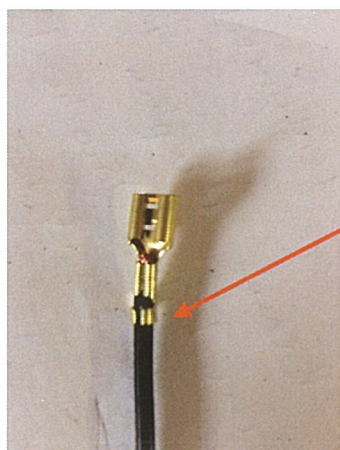
Aussi chez Classic auto elec (France) à 19 euros en stock, tel 121 70  
<https://www.classicautoelec.com/>

Il y a bien plus sophistiqué mais pour un usage occasionnel pas besoin de dépenser plus.

Le sertissage doit être réalisé selon le processus suivant :

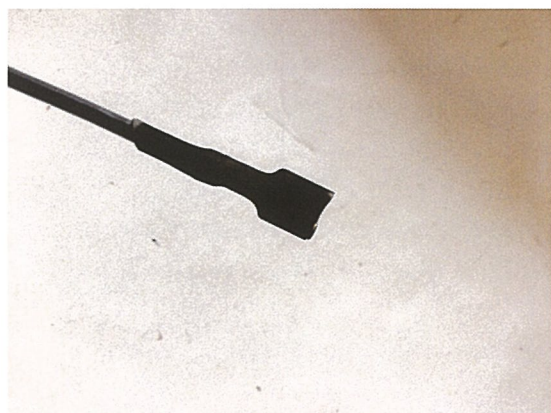


Dénuder le câble sur la longueur de la zone de pliage centrale et sertir sur cette zone dénudée en veillant à ce que la seconde zone de pliage soit sur la partie gaine



Sertir avec la même pince la deuxième zone de pliage sur le fil gainé : c'est inarrachable

Enfin : certains rajoutent un point à l'étain = la ceinture et les bretelles ? Ce n'est pas si sûr : en effet cela transforme le fil multibrin en un fil monobrin plus rigide et donc, plus cassant aux vibrations par exemple. C'est l'intérêt des multibrins : être très souple !



Bien sûr, vous n'aurez pas oublié de glisser un morceau de manchon rétractable auparavant, manchon qu'il est conseillé de chauffer au décapeur thermique ou sèche-cheveux plutôt qu'à la flamme : moins risqué (incendie) et rétractation plus homogène.  
Si vous êtes perdu dans les nombreux (!) fils de votre installation, il existe des gaines thermo-rétractables de couleur ou des marqueurs de fils, mais normalement ça ne devrait plus se détacher....

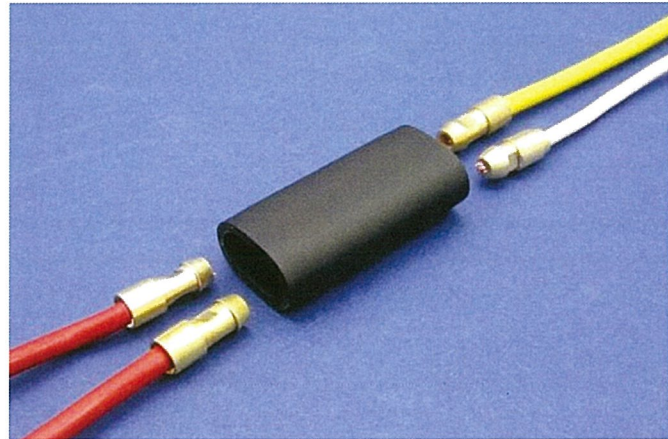
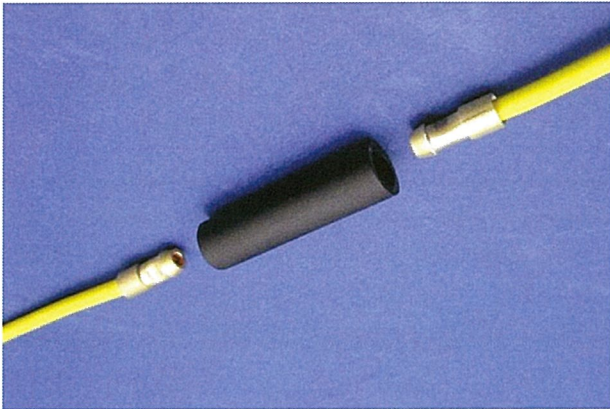
# COSSES ELECTRIQUES

## Les cosSES Lucas

Présentes sur les anglaises, j'aime bien ces cosSES car elles rendent le montage aisé et malgré leur apparente grande simplicité, elles sont très bien étudiées (Lucas nous étonne parfois !), très fiables et ne m'ont jamais créé de problème si elles sont bien montées.

Or, là aussi, le TDF des Motos anciennes est très révélateur de l'état de préparation d'une moto : 5000km tous les jours avec peu de temps pour bricoler montrent que les problèmes électriques sont les ennuis numéro 1 et sont de ceux qui vous bloquent facilement sur la route.

Le principe est très simple : une terminaison de fil par « bullet » serti à enficher dans des raccords (connecteurs) simples, doubles ou triples, et plus.



Les bullets n'ont qu'un seul diamètre (4.7mm) extérieur (connections possibles dans tous les connecteurs quel que soit le diamètre du fil) mais ont des perçages adaptés aux différents diamètres de fil.

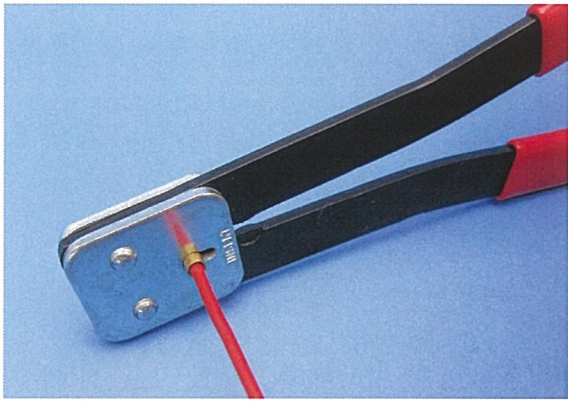
En moto c'est souvent uniquement du 1 ou 1.5 mm<sup>2</sup>, repérées par leur forme différente. Le modèle de gauche convient jusqu'à 1mm<sup>2</sup>, puis le deuxième à partir de la gauche jusqu'à 2mm<sup>2</sup> ; c'est bien

suffisant pour nos besoins moto. Votre œil sagace aura remarqué que leur forme extérieure est différente, selon leur diamètre intérieur, ce qui permet de les identifier du premier coup d'œil.

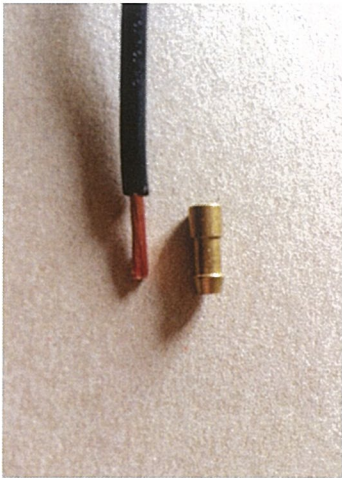
Génial, Joseph Lucas non ?

Non, aille, ouille, pas sur la tête !

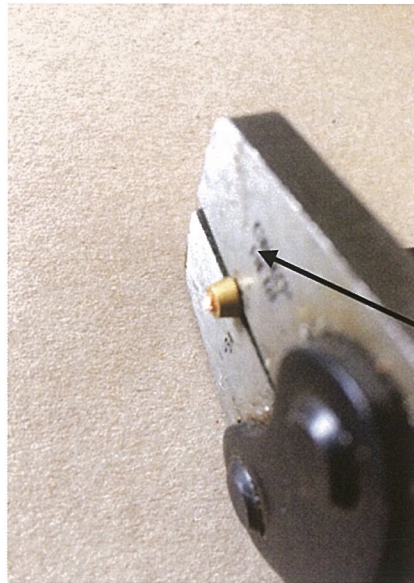




Le sertissage doit être effectué à l'aide de la pince ad hoc, il existe plusieurs modèles , celui-ci est la ref.150217 chez autoelectricsupplies, 30 Euros environ. Le fil doit être dénudé de façon à ce que le toron de fils de cuivre dépasse de la cosse pour que le sertissage s'effectue bien sur le cuivre et non la gaine, mais en pratique la conception de ce système (merci Joseph Lucas !) exclue dès le départ un sertissage sur la gaine car si la cosse est bien choisie en fonction du diamètre du fil, on ne peut pas pousser la gaine dans le trou de la cosse.

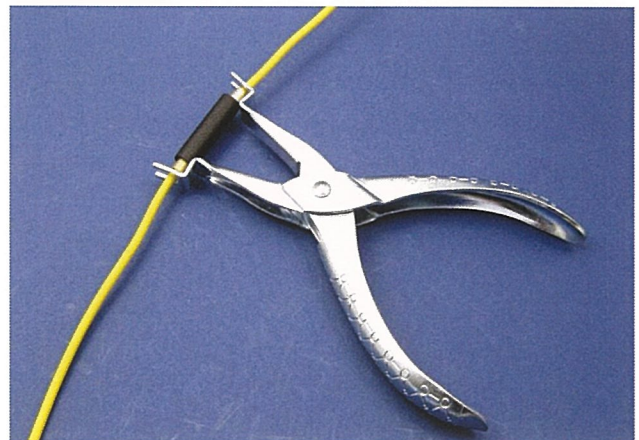


Pour sertir : dénuder le fil sur à peu près la longueur de la cosse, de préférence en utilisant une pince à dénuder (se trouve à Bricotruc) plutôt qu'un cutter (plus propre, éviter de couper des fils, etc.), enfiler la cosse sur le fil dénudé, vérifier que celui-ci dépasse un peu du trou et sertir avec la pince.



Le montage usine est brasé étain en bout de cosse et non pas sertis, sans doute pour des raisons pratiques. Je n'ai jamais soudé après sertissage et je n'ai jamais eu d'arrachements.

Enfin, un peu moins indispensable mais bien pratique, la pince Lucas pour insérer les bullets dans les cosses



## Mort et Résurrection du Roy Baudouin 18<sup>ème</sup> épisode.

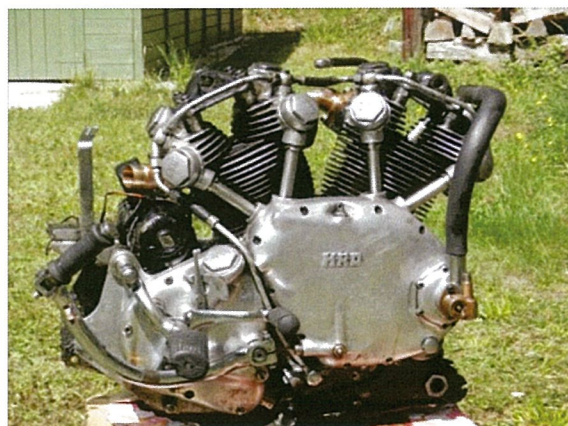
La machine arrive néanmoins à bon port avec Anne et moi juchés dessus. Que s'est-il passé ? Une fois le moteur calé, il est aisé de constater qu'il a perdu une de ses compressions... Vu peu de temps après, Philippe me prête un « kit à coloscopie » et la caméra introduite dans le trou de bougie arrière me révèle un magnifique trou dans le piston... Je me doutais bien que cela n'allait pas être simple !



*Août 2015 : Le Roy Baudouin dans le jardin haut.*

*L'objectif, avant le démontage, est de prendre mesure de la pleine avance (d'où le disque gradué et le stroboscope)*

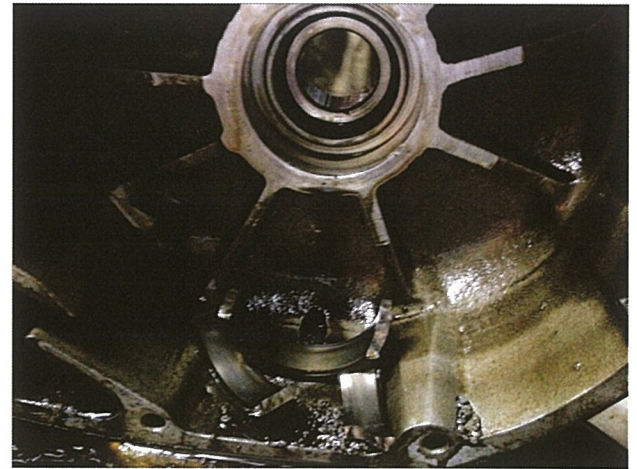
Les jours suivants, une affluence à la maison m'empêche de bien me pencher sur la question. Néanmoins, une caméra prêtée par Philippe Guijarro me permet d'apprécier le trou dans le piston arrière ... Finalement, Georges pourra passer quelques temps après et nous essaierons de mesurer l'avance à l'allumage sous le regard intéressé de quatre Danois occupants de nos chambres d'hôtes et de nos voisins. La lecture du stroboscope indique 3° de retard à bas régime et le disque patine à l'accélération. Nous déposons donc le moteur pour l'emporter chez Georges pour un démontage complet... Les spectateurs du jour contemplent avec ébahissement une Vincent sans moteur... c'est vrai que ça ne ressemble plus à rien, ces moignons épars ....



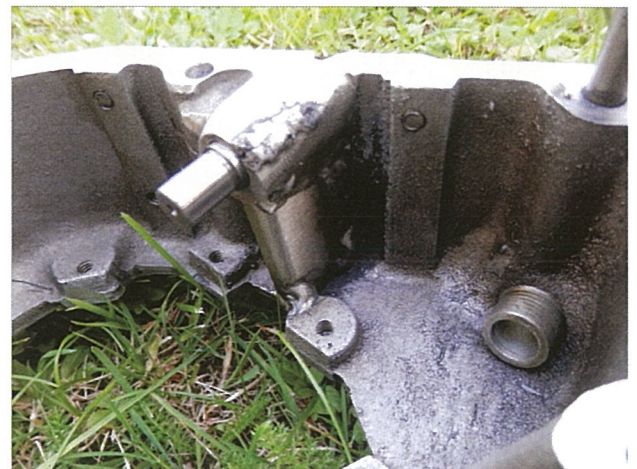
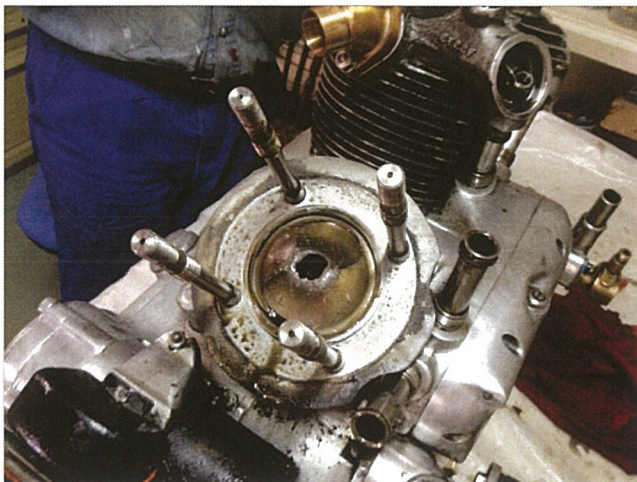
*A gauche, un peu de charme pour faire oublier la cruelle disparition du moteur... et à droite, le dit moteur prêt à partir chez Georges ... il présente encore bien mais, dedans, vous allez voir !*

Je repars avec Georges et nous démontons dans son atelier pour trouver pêle-mêle :  
Des traces de serrage ou d'amorces de serrage sur les deux pistons.  
Un trou dans le piston arrière (ça, ce n'était pas une surprise !)  
Les chemises ne semblent pas trop marquées (en fait, elles le sont mais, vu dans l'ensemble ...)  
Les inserts posés par Hervé sur les deux culasses larguent ou ont déjà lâché des bouts.  
Les cages de roulements (les gros) sont lâches dans les carters et une des deux (côté transmission) s'est cassée en trois.  
Des bouts de métal (principalement de l'alu) partout dans l'huile.  
Quelques pièces à changer en plus (axe supérieur des suspensions arrière etc.).

Comprendre « pourquoi » ... nous réfléchissons ...



L'état des lieux au démontage, dans le sens des aiguilles d'une montre :  
Un insert qui se « désinsère », Une cage de roulement moteur cassée en trois, l'autre partait en vacances, un piston légèrement poreux, un logement d'axe de feuille de lierre moribond...



Dans des moments comme ça, d'aucun ressent comme une vive douleur au côté gauche, là où, d'habitude, il range son portefeuille ... mais avant même que de parler sous, il faut comprendre comment un moteur qui fonctionnait fort bien quelques mois avant peut se retrouver dans un tel état ! Je me mets donc à questionner autour de moi pour trouver des pistes de réflexion bonnes ou mauvaises, qu'importe, l'important est d'avoir matière pour se creuser la tête et s'agiter les neurones... Pourquoi, pourquoi, pourquoi mais pourquoi ? La première réponse qui m'arriva ...

... me touche parce qu'elle me vint d'un vieux pote d'enfance tout plein de savantes lectures mais n'ayant aucune approche systémique d'un problème. Je la livre in-extenso avec ma réponse...

« Je n'entrevois que deux causes possibles :

1°/ Lorsque l'avance était calée exagérément avant le PMH (j'ai souvenir de 40/48°), le fonctionnement a dû faire surchauffer et ainsi **fragiliser la zone du ciel** du piston; ceci dû à un front de flamme prématuré...

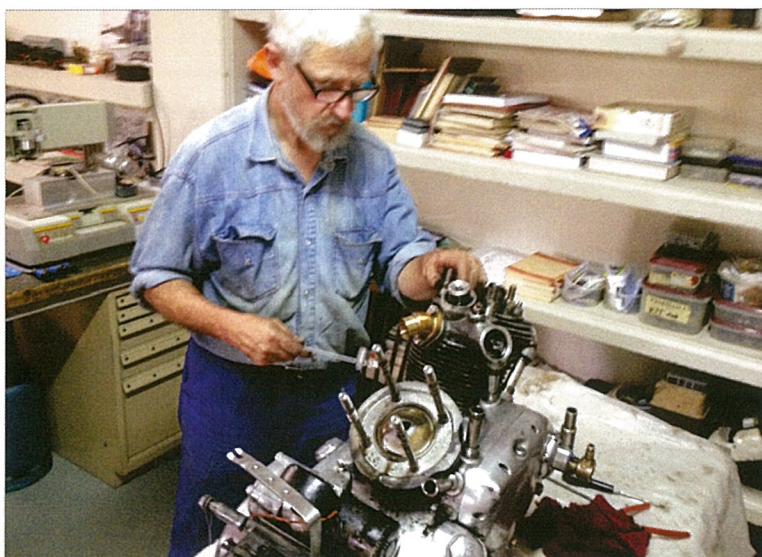
2°) Si d'aventure, la bougie était ancienne (plusieurs milliers de kilomètres) son "**indice thermique**" aurait pu **évoluer** du normal **vers le chaud** et ainsi par effet additionnel avec l'excès d'avance favoriser la fragilité du ciel du piston et par la suite ce qu'il en advint...

Qu'en penses-tu ?

J'en pense que tu as tout faux :

- L'avance n'a pu être calée à + 48, la mise en route au kick fut impossible (jamais un seul retour de kick enregistré).
- Les bougies avaient trois mois, des Champion qui ont toujours donné satisfaction sur cette machine.

... il faut chercher plus loin :



La photo qui n'a pas été imprimée dans le LG 34 (un problème d'informatique ... il n'y a pas que les vieilles anglaises qui ... (Le lecteur appréciera la zénitude qui se dégage de l'expression de l'heureux possesseur).

Expliquer aussi et avant tout le dessertissage des pistes de roulements intérieurs du vilebrequin et la casse en trois parties d'un des deux.

Expliquer le décollement des inserts de culasse et la casse de l'un des deux.

Ensuite il faut mettre ça en approche avec les amorces de serrage des deux pistons et la casse du piston arrière.

Ne pas oublier la pose récente de deux carburateurs neufs réglés pour une « Black Shadow ».

Ne pas se planquer derrière la ligne Maginot de l'avance à l'allumage ...

« Pourtant j'avais bien noté sinon entendu qu'avec Georges vous aviez trouvé - il y a quelques temps - une quarantaine de degré d'avance .....n'est-ce pas ?

La troisième cause possible induisant une surchauffe c'est le coup de la "PDA" prise d'air additionnelle; mais cela reste peu probable. »

La PDA est complètement à exclure. Ralenti OK++ (et réglé à nouveau deux jours avant le départ avec la vieille méthode de débrancher une bougie puis l'autre pour la richesse puis de descendre également les deux boisseaux pour le régime...)

Et notre spécialiste s'enferme dans sa volonté que l'avance à l'allumage fut trop forte... Question à 1000 points : Comment aurait-on perdu 7,5 ° d'avance entre mai et août 2015 ... Interdit de

répondre par une histoire d'emmanchement conique car il n'y en a pas...

Et puis un petit mot encourageant de Dany (Ah ! les potes ... surtout quand ils ont raison !) :  
« Bon, ben t'es parti pour une réfection complète , on dirait  
N'oubliez pas la pompe à huile, à mon avis elle ne doit pas être innocente ou intacte... »

Georges et moi pensons que les inserts se dé-sertissant ont créé des points chauds et notamment que le morceau cassé (en plusieurs morceaux ? ) à l'arrière a causé la casse/fonte du piston.

Le choc a pu être suffisamment violent pour entraîner une casse sur un roulement qui avait dû déjà prendre du jeu dans le carter... En d'autres termes, le moteur pouvait être déjà très fatigué (malgré une réfection « à neuf » 40 000 km avant) mais donner l'illusion car aux vitesses auxquelles nous roulons, la mécanique est loin d'être sur-sollicitée. Interrogé sur la question des inserts, Hervé me confiera qu'il les a tous soudés dans les culasses ... sauf les miens (il en fut sûrement de même pour les inserts des pistes de roulements).



Carillo (G) et Omega (D)



... un petit paquet de Nouvelle Zélande, c'est bon pour le moral !



Assez vite, les premières pièces sont arrivées. Je voulais des piston 9 à 1, j'ai dû me rabattre sur des Omega 8 à 1 jusqu' à ce que Neal Videan (NZ) m'envoie des Carillo magnifiques !

L'embellage, Ah, là, ce sera une autre histoire mais regardez comme il est beau !

Les soupapes sont OK, la distribution de même.

Mon problème, maintenant, est de réparer dans les meilleurs délais possibles...

Je vais voir ce qui peut être fait par ici, sachant que mes phynances sont basses mais que j'ai l'aide plus que précieuse de Georges sur le plan technique ... et il y en aura d'autres, des aides ! (mais je ne le sais pas encore).

Résumé des travaux à faire faire (ne pouvant être faits chez Georges) : nettoyage vérification de l'embellage et de la pompe à huile.

Réparation des culasses.

Rechargement des carters et ré-usinage des logements des roulements intérieurs.

## NORVIN ? Je dirais même plus NORVIN !

Les lecteurs de MPH ont pu constater récemment que deux articles de la Norvin Section étaient consacrés à des possesseurs français de telles machines. Il m'a semblé intéressant de les reproduire ici, D'une part pour ceux qui ne reçoivent pas MPH ou ont du mal avec la langue anglaise (comme moi), d'autres part parce que, dans les deux cas, il s'agit de magnifiques réalisations dignes d'être saluées.

**J'avais remarqué et admiré la Norvin d'Eric Gallardo** au rallie organisé par Hervé Sabassier en 2011 mais le temps file si vite que je n'ai eu l'occasion de questionner Eric sur sa machine qu'au rallie d'Ax les Thermes (Didier et Marie Camp) l'été dernier. Voici ce que j'ai retenu de cette machine:



Dès le premier regard posé sur la machine d'Eric, on comprend qu'il ne s'agit pas d'un pot de fleur à exposer dans un salon ou dans un magazine mais bien d'une machine faite pour rouler... et elle roule !

Eric a participé à de nombreux rallies et manifestations tant sur les Îles britanniques que sur le continent. Et pourtant, même quand le dossier de la selle est recouvert par un grand sac contenant tout l'équipement de voyage, la machine reste dépouillée et propre. Cette motocyclette a commencé sa vie de « Bitza » sous la forme d'un élégant Triton mais Eric, comme nous tous, voulait la quintessence du bloc motopropulseur.

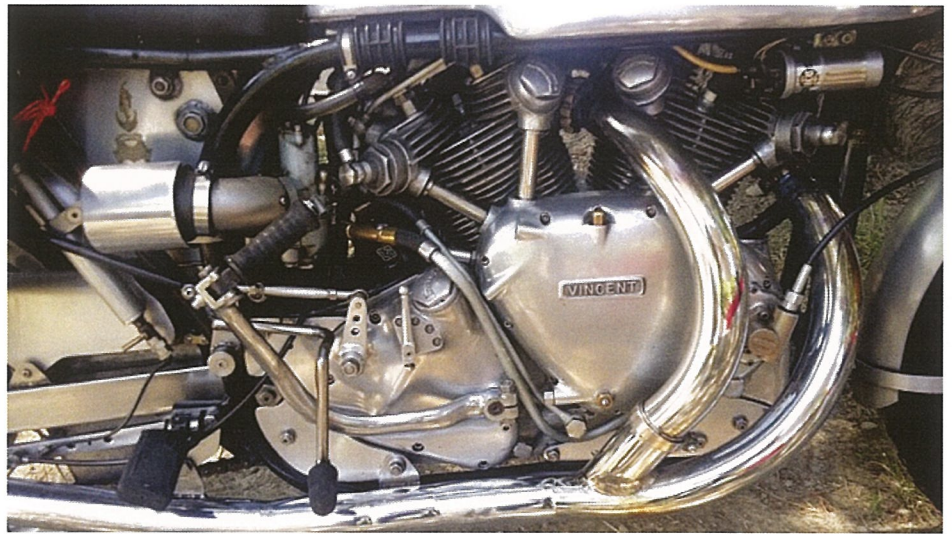
C'est pourquoi il fit l'acquisition d'un moteur Vincent dont le support d'axe de bras oscillant avait déjà été coupé qu'il installa dans la partie cycle de son ex-Triton.

Eric apprécie particulièrement les « spéciales » car, dit-il, elles fourmillent de petites adaptations et améliorations qui donnent à chaque machine sa personnalité propre.

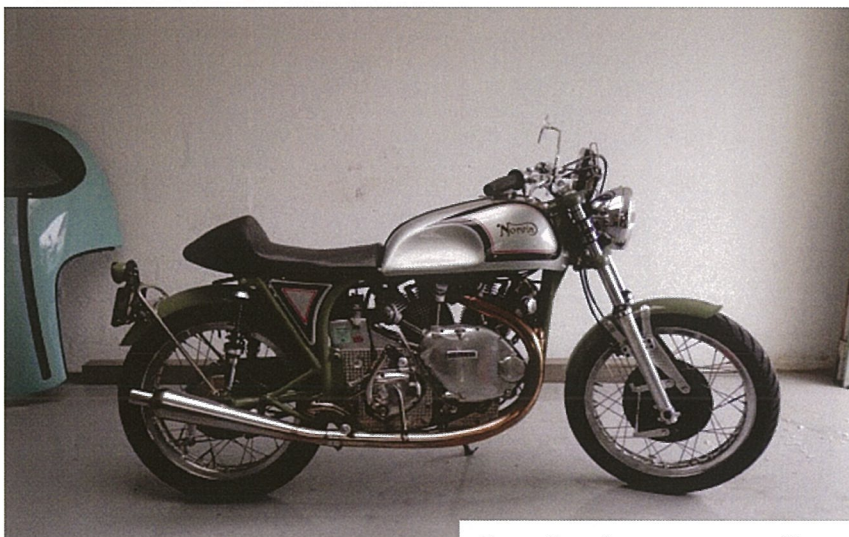


Sur les photos, vous pourrez admirer le montage du reniflard, la commande de changement de vitesses, la bobine sous le réservoir qui trahit la présence d'un distributeur de série D, l'échappement deux en un de deux pouces, l'Alton, le dispositif de graissage arrière façon « Scott » mais « fait-maison » etc. mais également deux composantes emblématiques de la Vincent qu'Eric tenait à conserver :

Le mythique compteur de cinq pouces et l'embrayage d'origine (on se rappellera que c'est ce même embrayage que Patrick a retenu pour sa « baleine », le meilleur choix possible quand il est bien entretenu et correctement réglé). Que dire encore ? Les recettes sûres : carburateurs de 32 mm, passages de gaz « ouverts », boîte à rapports serrés, pignon de 22 dents. Cette machine est, à mes yeux, une des plus belles Norvin que j'ai eu l'occasion de voir : Une légende vivante !



**Une histoire de quinze ans.** Jean Louis fait partie de l'heureuse confrérie des mécanos hors-pairs. Il forme des réservoirs, soude des cadres, recrée une moto à partir d'un Té de fourche ou d'un collier d'échappement... et, bien sûr, c'est également un ami de Patrick. Et justement, il y a des années, Jean Louis a récupéré auprès de Patrick une paire de carters de Rapide ruinés et coupés au raz de la boîte à vitesses, celui côté transmission soudé à un carter de chaîne primaire de Comet... L'histoire dit que ces pièces venaient d'Argentine mais aussi qu'elles permirent à Jean Louis d'engager un projet : Fabriquer une Norvin à partir de (presque) rien ! Evidemment, les multiples activités menées parallèlement par Jean Louis étaient si nombreuses qu'il lui aura fallu 15 ans pour parachever ce travail.



Jean Louis a réalisé de ses propres mains le réservoir d'essence, celui d'huile (avec une forme aussi étudiée que difficile à réaliser), une commande d'embrayage très particulière pour permettre l'utilisation de la boîte Norton etc. L'alternateur, quant à lui, provient d'une Norton et est ... à sa place « naturelle » en bout de soie de transmission... du coup, l'amortisseur de transmission est dans la roue arrière.



Jean Louis nous rappelle qu'il n'y a pas de recette universelle pour faire une Norvin, beaucoup de ces machines, à la grande époque, étaient assemblées avec peu de moyens matériels et chacune était une création originale. Par exemple, dans son cas personnel, Jean Louis a pu constater que l'équilibrage « usine » de l'équipage mobile était source d'épouvantables vibrations dans son montage à boîte séparée...



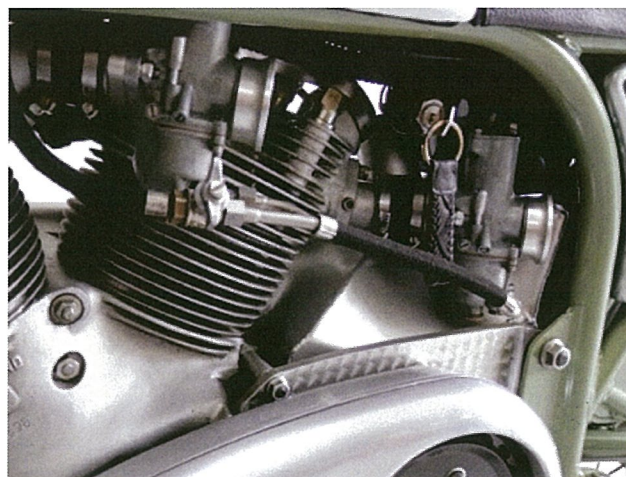
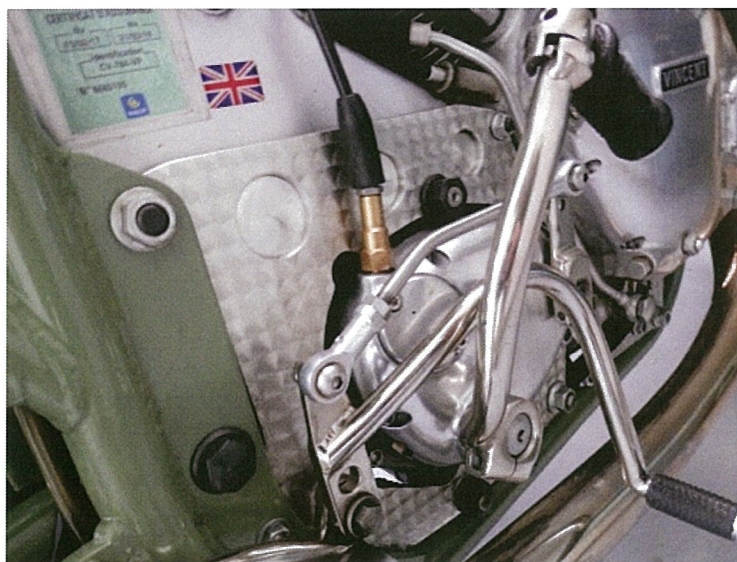
Là encore, il a fallu être réactif et inventif pour arriver à un niveau de vibration acceptable.

Bien sûr, on est Rock n' Roll, ou on ne l'est pas... les premiers essais ont été réalisés avec une peinture provisoire, sans carte grise et avec un numéro d'immatriculation fantaisiste (j'aime beaucoup cette anecdote car j'ai fait la même chose en 1968 ... sauf qu'il s'agissait d'une ... 176 TC Peugeot).



Un grand merci à Eric et à Jean-Louis pour leur disponibilité et pour les renseignements qu'ils m'ont fourni sur leurs machines de rêve !

Aujourd'hui, la machine possède un puissant Fontana à l'avant, quelques détails bien «Vincent», une magnifique couleur verte mais, avant tout, elle a un fonctionnement très souple tout en étant très puissante et est très agréable à piloter .... Et elle est pilotée car, des dires d'un certain monsieur Guy D. de l'ancien département de la Seine, cette machine et son pilote ont semé la terreur pour les uns et l'enthousiasme pour les autres sur l'Île de Man l'été dernier !



Epilogue :

Non content de réaliser cette machine, Jean Louis (dans la foulée ?) a réalisé l'exacte copie de l'Egli de Fritz Pier...

Moralité :

Ils n'ont pas deux mains gauches dans la Norvin !





## Paris-Pékin par Rita et Charles Vandermeulen

Bon, bien sur ce n'est pas en Vincent, mais la vie du club c'est d'abord celle de ses membres et quand ils font des trucs qui sortent de l'ordinaire, c'est plus qu'intéressant.

Charles et Rita ont donc le fait le raid Paris-Pékin en voiture ancienne avec une organisation qui gère ce genre de périple.

Charles répond à ma demande d'infos pour le LG :

Il y a tellement de choses à dire que je ne sais pas par quoi commencer !!!

D'abord la technique :

La voiture est une AMI 6 berline 35 cv 602 cc de 1968, nous l'appelons "Tante Yvonne » l'épouse du général De Gaulle ayant eu la même, blanc carrare intérieur rouge.

Le kilométrage au départ est inconnu mais le moteur avait environs 10000 km ayant bénéficié d'un échange standard quelques années auparavant.

La seule préparation de la voiture a été l'installation d'un module Grand Laurent d'amplification d'allumage, ce module supprime les ennuis possibles avec le condensateur et évite les réglages de vis platinées. Nous avons effectué 13000 km au total et la voiture tourne toujours aussi bien qu'au départ.

Nous avons eu deux problèmes mécaniques pendant le périple, l'alternateur a rendu l'âme à Prague ayant été fragilisé par une soudure à l'arc dans la voiture, et ce, sans déconnection de la batterie ( J'en avais un de réserve)

Deuxième souci : vers 6000 km l'électrode centrale d'une des deux bougies est coupée net, qui peut m'expliquer ? la voiture tournait parfaitement toute la journée, mais démarrait difficilement. Tante Yvonne n'a donc aucune responsabilité dans ces deux petites pannes.

Avec les deux roues complètes de réserve, les pièces de rechanges et les bagages, nous avons 120 kg au total pesés au départ, très important avec seulement 35 petits chevaux !!!

En ce qui concerne le choix de la voiture et si nous devons refaire ce genre de périple, ce serait certainement avec la même.

En ce qui concerne les ennuis mécaniques je dois signaler que je me suis tapé un magnifique lumbago, dont je souffrais déjà au départ, magnifiquement soigné par un ostéopathe Gantois parmi les concurrents. Un ami à qui je signalais par mail que j'étais au lit avec un lumbago m'a répondu " On devrait foutre tous ces étrangers dehors !!! "

Concernant le voyage, je crois que nous pourrions en dire que nos idées reçues ont été malmenées.

En premier lieu, la bureaucratie tatillonne soviétique est toujours en place. Le passage de la frontière Russe a pris 18 heures pour les derniers du groupe et 12 heures pour nous, l'hôtel étant encore à 120 kms nous nous sommes couchés à 1 heure du matin.

Les routes sont meilleures que nous le pensions mais avec de nombreux travaux, donc des km que nous pourrions qualifier de « piste ». Les routes sont par contre encombrées de milliers de poids lourds collés l'un à l'autre et je ne vous dis pas les acrobaties pour les dépassements.

Les russes ont fait de nos voitures, pour la plupart inconnues d'eux, des milliers de photos. Si nous avions eu 20 cents par photos nous aurions pu payer le voyage !!!

Les paysages sont très beaux mais monotones, vous rouler 10 km en Sibérie et vous avez tout vu.

Par contre la Russie a un potentiel touristique énorme, les villes sont intéressantes et magnifiques, nous n'avons malheureusement pas eu suffisamment de temps à y consacrer.

Les Russes sont très accueillants et nous n'avons pendant tout le voyage jamais eu de sentiment d'insécurité.

Dans les grandes villes nous n'avons jamais vu autant de 4X4 de luxe dont les conducteurs se comportent comme des gangsters, mais dès que l'on sort vers les banlieues c'est Lada fossilisées et compagnie, les campagnes sont très pauvres, c'est de l'économie de survie.

La sortie de la Sibérie par Kazan et le lac Baïkal n'a pas beaucoup d'intérêt vous en avez en France et en Suisse de beaucoup plus beaux.

Dans cette région l'on peut comparer les paysages traversés aux Vosges.

Le passage de la frontière en Mongolie extérieure a été un peu plus facile qu'en Russie, la capitale Oulan Bator à peu d'intérêt : c'est une immense banlieue. Nous avons visité un orphelinat à qui les équipages ont apporté des kilos de cadeaux, stylos billes, savons, dentifrices, brosses à dents etc., etc. Tante Yvonne s'est allégée d'au moins 20 kg.



La partie du Gobi que nous avons traversé n'est certainement pas la plus belle, mais le logement sous yourte n'a pas été désagréable en dehors d'une très belle « tourista » qui m'a permis de retrouver une ligne de jeune homme que je m'efforce de conserver difficilement depuis !!!

Passage en Mongolie chinoise, un peu moins long que la frontière russe mais quand même 10 heures.

Nous avons déjà fait une visite en Chine il y a 20 ans mais quel changement ! Autoroutes magnifiques sans un trou, sans un papier qui traîne, la Belgique peut en prendre exemple !!!

L'architecture moderne est extraordinaire dans les grandes villes. La barrière de la langue ne facilite pas les contacts avec les habitants qui, comme les anglais, ne pratiquent pas les langues étrangères.

Par rapport à notre précédente visite, les quartiers touristiques de Pékin sont très encombrés par les touristes chinois qui maintenant ont les moyens de visiter leur pays.

Voilà ...

Rita a comme toujours été une merveilleuse navigatrice !!!

Rallie que je qualifierais de très intéressant sur le plan découverte des pays traversés et des populations mais moins sur le plan « routier » et conduite trop « facile ».

Si d'autres personnes sont intéressées, contactez Charles : [charlesvandermeulen@gmail.com](mailto:charlesvandermeulen@gmail.com)

Amitiés

Charles



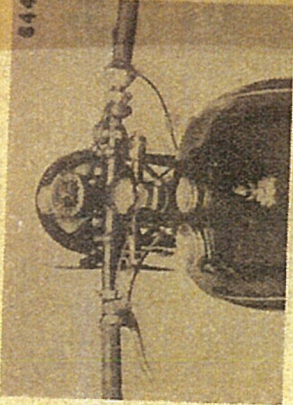
Cette dernière image pour un citoëniste convaincu du VOCF que je ne nommerai pas, toutefois pour vous guider : chemise bleue, pantalon de cuir , bottes de cuir dont le haut est recouvert par des chaussettes blanches épaisses , béret, blagues que je comprends pas toujours, humour décapant avec de nombreuses références à de vieilles chansons françaises et paillardes et cravate du club aux diners du Club.

CH-49110 Internal AUTO Catalogue Copyright 1948 INDEX SA. ZÜRICH	The Vincent-H.R.D. Company Ltd. Stevenage, Herts. GREAT BRITAIN	1949	H R D
---	--	------	-------

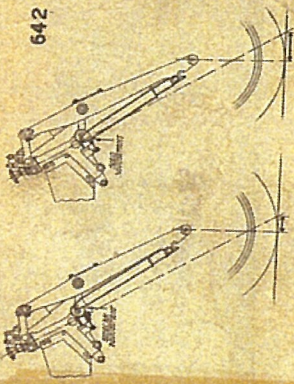
**Vincent H.R.D.**

644




Erster Eindruck: Rasse. — Première impression: Racee.

642



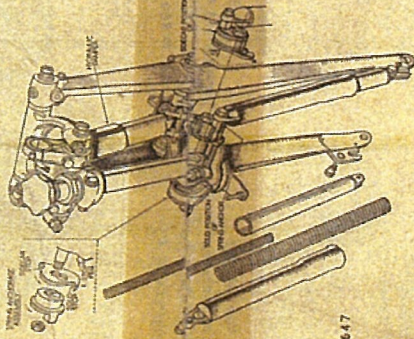
Ob Solo oder mit Seitenwagen, die HRD. hält die Straße. — Avec ou sans side-car, la stabilité reste incomparable.

648



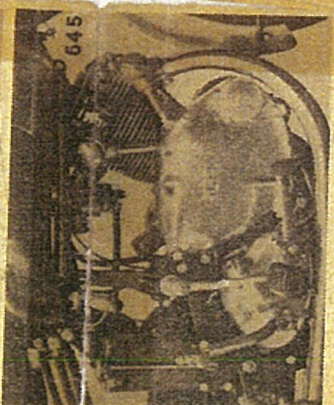
H.R.D.

647



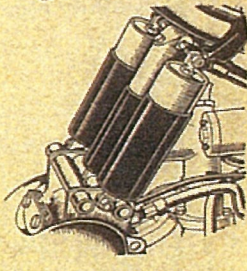
Einbrechende Konstruktion der Girdraulic Gabel. — La fourche Girdraulic en tête du progrès.

645

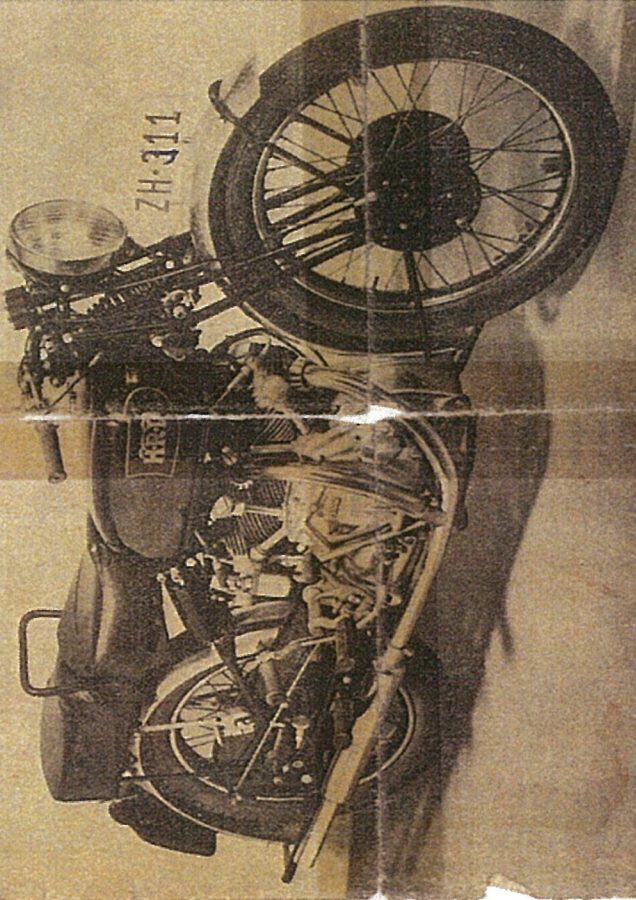


Comet und Meteor haben Burmann Renngetriebe. — Le Comet et la Meteor sont dotés d'une boîte à vitesses de course Burmann.

643



Die doppelte Hinterräderung trägt jeden Stoss auf, nach bevor er sich auf Sattel und Soziusitz übertragen hat. — La triple suspension arrière amortit tous les chocs avant même qu'ils puissent se transmettre aux sièges.



H.R.D.

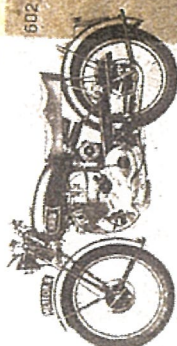
Die H. R. D. Maschinen werden nicht serienmässig hergestellt. Wenn Sie sich eine H. R. D. kaufen, so unterscheidet sich diese gar nicht von denjenigen der Rennfahrer. H. R. D. ist die Maschine für die anspruchsvollsten Fahrer der Welt.

Les H. R. D. ne sont pas fabriqués en série. Vous en achetez une, vous avez une machine unique en tous points à celles qui ont remporté des victoires sensationnelles. H. R. D. est la motocyclette des motocyclistes les plus exigeants du monde.

Generalvertreter/Agents exclusifs: Kämpfen-Heronymi & Co., Zürich 8, Mühllebühlstr. 8-10. Postfach 257. Zch. 24  
Tel. (051) 34 04 38

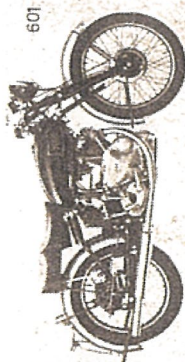
Le Loup-Garreau 35 - Production autonome de la section de France du Vincent Owners Club Page 36

499 cc Meteor



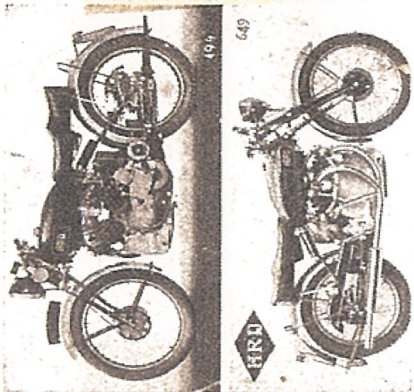
602

499 cc Comet



601

998 cc Rapid



649

998 cc Black Shadow



641

1 Cyl. 499 cc  
84x90 mm  
23 PS (5800 T/min.)  
6,8 l

OHV/en tête  
6 V/13 Ah  
4 Gänge/vit.  
Brampton

3.00x19  
3.50x20  
1422 mm  
177 kg  
3,4 l  
17 l  
ca. 3,5 l p. 100 km  
ca. 135 km/h

Cyl./Hubvolumen  
Hub x Hub  
M. ex. Bremsleistung  
Kompression  
Ventile  
El. Ktr. Anlage  
G. triebe  
G. bel  
B. reifung vorn  
B. reifung hinten  
Radstand  
Gewicht  
Vorrat Öl  
Vorrat Benzin  
Verbrauch Benzin  
ex. Geschwindigkeit

1 Cyl. 499 cc  
84x90 mm  
23 PS (5800 T/min.)  
7,3 l

OHV/en tête  
6 V/13 Ah  
4 Gänge/vit.  
Girraulic

3.00x19  
3.50x20  
1422 mm  
177 kg  
3,4 l  
17 l  
ca. 3,5 l p. 100 km  
ca. 155 km/h

2 Cyl. 998 cc  
4575 (5300 T/min.)  
6,8 l

OHV/en tête  
6 V/13 Ah  
B. Brampton  
C. Girraulic

3.00x20  
3.50x19  
1422 mm  
206 kg  
3,4 l  
17 l  
ca. 4,5 l/100 km  
ca. 175 km/h

Cylindres/Cylindrée  
Alésage  
Puissance au frein  
Compression  
Soupapes  
Equip. électrique  
Boîte à vitesse  
Fourche  
Pneumatiques AV  
Pneumatiques AR  
Empattement  
Tare  
Réserve d'huile  
Réserve d'essence  
Consom. d'essence  
Vitesse max.

2 Cyl. 998 cc  
84x90 mm  
60PS (5300 T/min.)

OHV/en tête  
6 V/13 Ah  
4 Gänge/vit.  
B. Brampton  
C. Girraulic

3.00x20  
3.50x19  
1422 mm  
206 kg  
3,4 l  
17 l  
ca. 4,7 l/100 km  
ca. 210 km/h

Auszug aus einer englischen Expertenkritik

Die HRD Rapide Serie B ist wirklich ein vollkommen neues Nachkriegsmodell. Es gibt nur ganz wenige Maschinen, die bei den Motorrad-Fachleuten in allen Erdteilen so viel Interesse erwecken wie diese Neuschöpfung der Vincent HRD-Werke. — Nach dem Einfahren überträgt der Motor seine Kraft mit ungewohnter Weichheit. Bei einer Geschwindigkeit von 135 km/h hat der Fahrer noch immer das Gefühl, unbesorgt eine Vergnügungsfahrt zu absolvieren. Sowohl Steuerung als auch Strassenhaltung sind absolute Weltklasse und die Bremsen etwas ganz Ausser-

Relevé d'une expertise d'un collaborateur spécialiste du «Motor-Cycles»

Il n'y a pas de machine, autre que cette création des Etablissements Vincent HRD Company, qui a attiré autant l'intérêt des spécialistes de toutes les parties du monde, — après la période de rodage, le moteur transmet sa force sans heurt, avec une souplesse et une régularité jusqu'à inconnues. Même à une vitesse de 135 km/h le motocycliste est aussi maître de sa machine que lorsqu'il conduit plus modérément. S'il met à pleins gaz, la vitesse est si grande qu'il a la sensation de fendre l'air comme une flèche. Mais le pilotage en est sûr, la moto tient la route et les quatre freins sont extraordinaires. La HRD est la bicyclette des connaisseurs les plus exigeants.

## Une histoire hallucinante que vous n'auriez jamais soupçonnée...

Et oui, me dit monsieur Kébire, et oui mon jeune ami... S'apercevant que notre système métrique était excellent et allait nous permettre de percer le tunnel sous la Manche, les dirigeants de l'usine Vincent eurent recours à un plan désespéré car ils pensaient que par ce tunnel, leurs voisins français allaient importer en masse des excellentes René Gillet qui allaient mettre en péril leur production ! Ils essayèrent donc de trouver un système de calcul qui parasiterait définitivement notre merveilleux système métrique... Ils étaient en effet en train de mettre au point la « nosometria » afin de l'instiller tel un ver dans nos systèmes de recherche quand un extraordinaire agent français (dont j'ai promis de garder le nom secret) réussit à s'emparer de leur dossier. Les recherches « nosometria » furent alors traduites en français sous le nom de guerre « nosométrie », lui-même subtilement caché dans le vocabulaire médical. Notre agent découvrit alors que ces gens mal intentionnés avaient cru créer une arme redoutable mais en fait avaient, par pure serendipité, trouvé un outil de travail parfaitement adapté au génie des travailleurs français...

Notre extraordinaire agent français (dont j'ai promis de garder le nom secret) put ainsi développer une étude complète que, par référence au nom de code de nosométrie, il baptisa « Pifométrie ».

Hélas, entre-temps, les usines René Gillet avaient cessé la production de leur merveilleux bicylindre en « V »...

Sam Lacoupe  
Expert hors pairs

Systeme d'Unités Pifométriques – UNM 00-001

### **Avant-propos**

*La pifométrie est une science très ancienne et universelle. La preuve en est que chacun vient au monde avec son propre pifomètre incorporé. Cette particularité, appelée pifogénèse, relève de la transmissibilité des acquis, et explique pourquoi le système pifométrique, au-delà de son universalité, reste sensible aux influences sociales, corporatives, voire raciales.*

*Dans ces conditions, il est tout à fait surprenant de constater que la pifométrie n'a jamais fait l'objet de travaux sérieux (voir Annexe bibliographique). Il n'existe même pas, au Pavillon de Breteuil ou ailleurs, d'étalons d'unités pifométriques d'un usage pourtant si courant.*

*Au moment où les systèmes conventionnels s'organisent, où le C.G.S. a vécu, où le M.T.S. n'est plus qu'un souvenir, où le M.K.S. (avec ou sans A) triomphe dans les recommandations ISO, et alors que l'AFNOR compte à son catalogue une sympathique série de normes sur les unités et symboles (NF X 02-001, X 02-002, NF X 02-003, X 02-004, NF X 02-006, et autre NF X 02-200), il paraît proprement stupéfiant que rien n'ait jamais été publié sur le système d'unités pifométriques.*

*Il est aujourd'hui nécessaire, essentiel et urgent de combler cette grave lacune. Il est temps que cette porte grande ouverte sur un champ d'investigation immense et quasi-vierge soit franchie.*

*Le pifomètre, instrument personnel comme il a été précisé, n'est en vente nulle part, bien entendu. Il est d'une remarquable justesse et d'une sensibilité inégalable : jamais personne n'a eu besoin d'un pifomètre à vernier, encore moins d'un pifomètre à vis micrométrique. L'instrument de base issu de la pifogénèse suffit en toute occasion.*

# normalisation française

## Grandeurs et unités Système d'unités pifométriques.

Quantities and units - Nosemetrical system of units  
Grossen und Einheiten - Nasimetrischeinheitensystem.

---

*Norme interne, totalement expérimentale et non éditable par l'AFNOR.*

*Les observations relatives au présent document peuvent être adressées à l'UNM à tout moment,  
sans garantie de prise en considération*

*Ce document est libre de tout droit.  
Sa diffusion par quelque moyen que ce soit, y compris la menace, est vivement encouragée.*

---

<b>antériorités</b>	Le présent document est unique en son genre : aucune étude internationale sérieuse n'a jamais été entreprise en vue d'une pifo-normalisation globale des unités.
<b>commentaires</b>	Dans la série de normes relatives aux unités et symboles, le présent document aurait parfaitement sa place si les rigoristes forcenés de tous poils prenaient davantage conscience de l'existence de leur nez plutôt que de celle de leur nombril.
<b>descripteurs</b>	pif, nez, tarin, blase, tarbouif, nase.
<b>modifications</b>	Nouvelles définitions et exemples complémentaires.
<b>corrections</b>	Corrigé et enrichi sur la base d'un bénévolat émérite et méritoire.

---

*éditée mais non diffusée par l'Union de Normalisation de la Mécanique (UNM),  
cedex 72, 92049 Paris La Défense, Tél. : 01 47 91 35 55*

## SOMMAIRE

Avant-propos .....	3
1 - Domaine d'application .....	4
2 - Principes de la pifométrie .....	4
3 - Règles de la pifométrie .....	4
4 - Les unités du système pifométrique .....	5
4.1 - Unités de quantité .....	5
4.2 - Unités de valeur .....	7
4.3 - Unités d'estimation et d'ajustage .....	7
4.4 - Unités de longueur et de distance .....	9
4.5 - Unités de temps .....	9
4.6 - Unités de vitesse .....	10
4.7 - Unités monétaires .....	11
4.8 - Unités de température .....	11
4.9 - Unités diverses .....	11
4.10 - Unités maritimes .....	12
Annexe bibliographique .....	13



Une façon pifométrique  
mais néanmoins  
efficace de mesurer la  
masse d'un objet  
métallique :  
Tout d'abord, le  
chauffer au chalumeau  
puis le saisir à pleine  
main.  
La vitesse à laquelle on  
lâche l'objet est  
directement  
proportionnelle à la  
masse de celui-ci...



## 1 - Domaine d'application

La présente norme définit les principales règles de la pifométrie et fixe la terminologie des unités du système pifométrique.

Elle n'a pas la prétention d'être exhaustive mais l'ensemble des termes présentés couvrent une part très importante de la culture universelle de l'à-peu-près.

## 2 - Principes de la pifométrie

Les quelques scientifiques qui se sont penchés sur le problème ont établi les principes de base de la pifométrie.

**Premier principe :** Le pifomètre est strictement personnel, inaliénable, consubstantiel à l'individu et inutilisable par autrui.

*EXEMPLE :* La notion de *pétaouchnock* évoque, selon le cas, le hameau voisin pour l'autochtone rural, une ville du Nord pour le juge méridional, ou une capitale africaine pour le normalisateur parisien.

**Deuxième principe :** Deux pifômes de sens contraire ne s'annulent pas.

*EXEMPLE :* Les deux expressions "Ça fait une *plombe* que je t'ai dit de me remettre ton rapport !" et "Ça ne fait pas une *plombe* que tu m'as remis ton rapport !" indiquent de façon identique qu'un subordonné va bientôt se faire remonter les bretelles par son chef pour peu que celui-ci prenne le temps de jeter un œil sur son rapport bâclé.

**Troisième principe :** Il n'y a rien d'intéressant à tirer d'une moyenne pifométrique.

*EXEMPLE :* La moyenne entre le *bon bout de chemin* et le *sacré bout de chemin* est calculée comme étant le *sacré bon bout de chemin*, ce qui n'apporte aucune information supplémentaire quant à la longueur réelle du chemin.

## 3 - Règles de la pifométrie

Les règles de la pifométrie n'ont jamais été rédigées mais chacun les applique d'instinct.

Ce document n'a pas l'ambition de les citer toutes, mais seulement les principales :

**Règle 1 :** Le produit d'une unité pifométrique par un scalaire quelconque est égal à l'unité pifométrique initiale.

*EXEMPLE :* "Deux *minutes*, s'il vous plaît !" ou "Trois *minutes*, s'il vous plaît !" représentent exactement la même durée que "Une *minute*, s'il vous plaît !".

**Règle 2 :** Deux grandeurs pifométriques égales ne sont pas superposables.

*EXEMPLE :* La longueur réelle d'un poisson manqué n'a aucun rapport avec celle exprimée en *unité non dénommée* par l'écartement des mains du pêcheur, d'autant que celles-ci ont tendance à s'éloigner à chaque itération du récit des faits.

**Règle 3 :** Une unité pifométrique peut représenter des grandeurs différentes pour des individus différents (découle de la pifogénèse).

*EXEMPLE :* La *giclée* d'huile ordonnée à l'apprenti mécanicien par le contremaître conserve toute son efficacité quelle que soit l'interprétation volumétrique donnée.

## Une série D c'est une C avec un carénage !

Un raccourci bien rapide, ou une connaissance bien approximative... Mais le LG, lanterne vaillante du savoir Vincent, va vous permettre de briller en société !

En effet, les différences sont très nombreuses, ce que le constructeur a justifié en changeant le nom de la série. Voici les principales :

- Réservoir d'huile en feuille d'acier (« cadre » supérieur) remplacé par un tube de diamètre 1 1/8 pouce soit 28,6mm. Le réservoir d'huile de la série D migre du côté droit avec un accès sous la selle
- La fourche Girdraulic est redessinée avec des ressorts (derrière chaque bras) plus longs 16 1/2 pouces. Elle possède un amortisseur central
- Un simple amortisseur remplace les deux ressorts séparés et l'amortisseur central. Le nouvel amortisseur est bien plus long et assure un bien plus grand débattement gage d'un confort plus élevé.
- Carters moulés sous pression plus rigides et plus légers en remplacement des carters moulés au sable des séries précédentes
- Moteur des 2 modèles ayant une finition identique : cylindre et culasses en noir
- Culasse arrière identique à culasse avant (carbus du même côté = gauche)
- Carburateurs Amal Monobloc en remplacement de ceux à cuve séparée.
- Magneto remplacée par distributeur bobine : la bobine est montée en long au-dessus du carter primaire sous le cylindre (caché par carénage)
- Dynamo Lucas au lieu de dynamo Miller
- Compteur, ampèremètre, contact et interrupteur lumière émigrent sur un « tableau » de bord sous la bulle de carénage
- Un frein arrière de supprimé sur les deux
- La roue avant est plus petite et un peu plus large : 3.50x19, la roue AR de même diamètre mais à peine plus large : 4.00x19
- Les Tommy bars de roue sont remplacés par des axes terminés par un écrou
- Présence d'une béquille centrale actionnée par un long levier articulé qui s'actionne à la main
- Le réservoir s'est agrandi (poutre UFM disparue) et passe à 4 gallons. Disparition du bouchon de réservoir d'huile. Disparition des logos de chaque côté du réservoir
- Logos sur garde boue avant et « enveloppe » roue arrière
- La selle bascule vers l'avant pour accès au bouchon du réservoir d'huile, au régulateur Lucas et à un petit rangement pour outils
- Tout l'arrière de la moto bascule vers l'avant y compris la selle pour accès à la roue Ar.

### Différences entre Black Prince et Black Knight

- Carburateurs : Black Prince 1 1/8, Black Knight 1 1/16
- Tambours de freins : Black Prince : lignés, Black Knight : lisses

- Compteurs de Vitesse : Les deux sont en 3 pouces, limité à 190 KM/H Black Knight, 250 KM/H Black Prince
- Taux de compression (à l'époque) Black Prince : 7.3/1, Black Knight : 6.45/1
- Puissance annoncée (à l'époque) : 55 CV à 5700 tr/min Black Prince, 45 CV à 5300 tr/min

Première GT de l'histoire de la moto, très (trop ?) en avance sur son temps, la série D déconcerte à l'époque et ne permet pas la survie de la marque d'autant que le fournisseur de carénage (les tout débuts du polyester) n'a pas pu honorer à temps les commandes de Vincent.

La majeure partie des D a donc été livrée nue, sans carénage, malgré divers aménagements (phare classique d'anglaise avec compteur et ampèremètre intégrés, garde-boues série C, logos sur le réservoir, boucle cadre AR modifiée pour supporter les repose-pieds passagers, etc.) la moto n'était esthétiquement absolument pas prévue pour et s'est avérée être beaucoup moins jolie que la « vieillissante » série C, donc gros échec commercial de la marque qui n'avait quasiment qu'un modèle à sa gamme.

Après un an, Philip Vincent décide d'arrêter la production de motos.



Peu courante en France, j'ai eu l'occasion d'en essayer une sur 30 km environ alors que je descendais de ma Rapide B. Le contraste était donc grand.

C'est une toute autre moto, assez déconcertante au début :

- On ne voit plus l'avant comme avant
- On est haut perché
- Lors de la descente de la moto, rien à quoi s'accrocher pour maintenir l'équilibre car tout est lisse, rien ne dépasse. Il faut être très prudent si on n'a pas l'habitude, le risque de la mettre par terre n'est pas nul, surtout en cas de petit dévers.
- Par contre, après quelques km, la moto révèle tout son potentiel de GT : confort élevé, protection étonnante, silence de fonctionnement moderne (perception en pilotant car à l'arrière le pot dégage toujours autant), sans doute repos de conduite élevé, Vincent avait bien réussi son étude.

Domage que la population motarde n'était pas prête à l'époque pour accepter quelque chose de tout-à-fait différent, ou aussi très différent de ce qu'avaient apporté les Vincent précédentes.

## V-Twins - Matching numbers ou pas?

Pour savoir si votre twin HRD VINCENT ou VINCENT est matching numbers ou non, il faut savoir identifier cadre et moteur qui doivent donc correspondre (matcher) au niveau de leur numéros (numbers).

En gros de savoir s'il ne s'agit pas de reconstruction à partir de cadre et moteurs divers (de la marque quand même !) mais d'une moto originale avec son cadre et son moteur d'origine. Les Vincent ayant beaucoup été utilisées en course, pas mal ont été bricolées (changement moteur, cadre, etc.) et les restaurateurs récents font aussi avec ce qu'ils peuvent trouver. Ce qui ne veut pas pour autant dire que votre machine non matching numbers va moins bien, simplement sa cote risque d'être un peu moins élevée à la revente, mystères de la collectionniste, loin des préoccupations du rouleur en Vincent que vous êtes sûrement !

On revoit donc un peu plus en détail les numéros cadre et moteurs partiellement abordés dans le LG 34

Les Rapide séries A ont un Numéro moteur avec un V et un numéro de cadre DV (je n'y suis pour rien : promis !) suivi de 4 Chiffres. Je pense qu'il n'y a qu'une personne concernée en France, les autres, aller plus loin...

Les autres moteurs V-twin HRD Vincent et Vincent commencent tous avec le code F10AB

F : comme Four stroke = quatre temps

10 = 1000cc

A : Aluminium (moins évident en 1946 qu'aujourd'hui)

B : Bicycle (Vincent « faisait » aussi dans d'autres fabrications, armée, jetski (Amanda), etc.)

Ensuite on trouve le code modèle :

/1/ : Rapide

/2/ : série D Rapide et Knight

/1A/ : White Shadow (mais aussi quelques B Rapide racing)

/1C/ : Black Lightning

/1B/ : Black Shadow B et C

/2B/ : D Black Shadow ou Black Prince

Ensuite on trouve le numéro de fabrication avec de 1 à 5 chiffres



Ex: F10AB/1B/2975

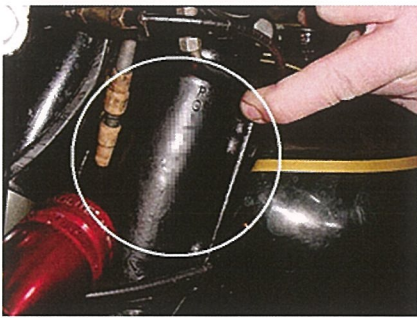
Black Shadow 2975. Cette moto est de 1950 donc disons dans les premières Black Shadow. Curieux, car il n'y en a eu que 1507 étalées de 1948 à 1954 !

Donc logiquement en 1950, le N° moteur devrait être F10AB/1B/3 ou F10AB/1B/400 par exemple.

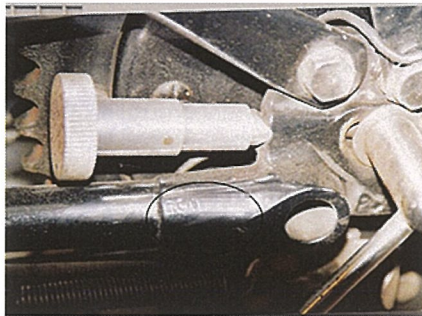
Ben oui, mais les motos étaient numérotées successivement à la fabrication quel que soit leur modèle, y compris les 500cc. Donc le dernier numéro de la séquence c'est l'ordre global de fabrication des motos.

Le VOC possède un service pour dater votre machine : <https://www.voc.uk.com/net/machreg.php>

Numéros de cadre : même s'il n'y a pas de vrai cadre, le numéro de cadre est frappé à 2 endroits :



sur la colonne de direction



Sur le RFM côté gauche

Les 2 doivent correspondre (si la machine est donc : Matching Numbers) et sont identiques au moteur avec le chiffre généralement plus élevé de 1900

Les numéros de cadre sont préfixés non pas F10AB mais par :

R : série B

RC : série C

RD : série D

Une lettre finale est aussi utilisée après les chiffres

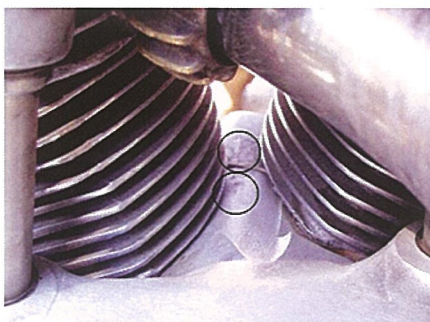
B: Black Shadow

/F/: Black Knight

B/F : Black Prince

Ex Black Shadow moteur F10AB/1B/2975 => cadre et RFM = RC4875B

Durant la guerre de Corée (1950-1953), six suffixes (après les chiffres) de /A à /F ont aussi été utilisés pour indiquer le type de roulement de roues utilisés en raison des difficultés d'approvisionnement. Ceci explique que certaines roues soient en roulements coniques métriques.



Enfin : Mating Numbers concerne le numéro d'appariement des carters moteurs. Cela signifie qu'ils ont été usinés ensemble, assurant un alignement d'usine des roulements.  
Encore une fois, ce n'est pas rédhibitoire au niveau mécanique, les pros savent parfaitement réaligner des carters non appareillés, m'enfin c'est préférable quand même !  
Ultime enfin : les carters modernes refabriqués ont des codes différents permettant de les identifier de ceux d'origine.

# MOTEURS & CADRES HRD VINCENT

D'après un article de Dave Minton paru dans Classic Bike de 2002

## Première partie : Moteurs

La puissance qui émane du moteur Vincent en fait indiscutablement le meilleur moteur anglais, et il nécessitait quelque chose de spécial pour le loger. Le résultat final cassait les règles classiques établies depuis longtemps.

Les Vincent ne connaissaient aucune rivale, les Rapide, Black Shadow et Black Lightning semblaient extraterrestres dans ces années austères de l'après-guerre. Il n'y a pas d'équivalent actuellement dans le monde de la moto.

Toutefois, rien d'extraterrestre en fait : les Vincent était un produit pensé scientifiquement.

Sans équivalent dans la production motocycliste britannique, peut-être à l'exception des Scott, les Vincent n'étaient pas le fruit d'un développement progressif.

Vers 1935, les HRD Vincent avaient assez couru pour se voir attribuer (par Jap) le tout nouveau moteur mono 499cc Jap à soupapes en têtes pour le TT senior. Mais, ce moteur s'est révélé si peu fiable que les deux ingénieurs Phil Irving (PEI) et Philip Conrad Vincent (PCV) décidèrent de créer leur propre moteur. Le travail a commencé sur le chemin du retour du TT en juin 1935 sur ce qui devait devenir la Meteor 499cc.

PEI avait déjà conduit une analyse extrêmement importante sur la fiabilité des moteurs de course et était convaincu que la majorité des problèmes venaient de la distribution et plus particulièrement des soupapes. PCV, lui était convaincu du besoin d'augmenter la fiabilité en réduisant la vitesse linéaire du piston tout en augmentant la puissance à de plus hautes vitesses de rotation.

### Culasses

Les deux hommes étaient convaincus que les casses de soupapes avaient deux origines principales : la chaleur et les vibrations. Le va-et-vient de la soupape engendré par le culbuteur pouvait s'accompagner du « dandinement » de la soupape dans son guide. Ceci conduit à un appui imparfait sur le siège et donc à une mauvaise élimination de la chaleur de combustion vers la culasse par cette soupape qui du coup, chauffe. De plus, comme du coup la soupape ne ferme pas bien : il y a perte de puissance. A la fin, la soupape casse.

Aussi, les deux compères décidèrent d'écarter les soupapes à 62°, ce qui sera l'angle des soupapes des Vincent jusqu'à la fin.

Ils incorporèrent ensuite ce qui sera considéré comme le point le plus intelligent des « trucs » Vincent – l'utilisation de deux guides par soupapes, un en haut, l'autre en bas. Un culbuteur terminé par une fourchette met la soupape en mouvement en s'insérant dans une gorge pratiquée dans la tige de la soupape dans la zone entre les deux guides. Par ce système, la soupape perd ce faux pivot central dû au guide simple et élimine le « dandinement » créé par le mouvement de va-et-vient du culbuteur.

Cette caractéristique était, et reste l'une des plus grandes améliorations Vincent et a permis d'obtenir des moteurs avec une remarquable endurance à haute vitesse (pour l'époque).

### Alésage x Course

La Meteor développait 25 CV à 5300 tr/min, une Série C Black Shadow ayant une vitesse de rotation de 5700 tr/min (55 CV) peuvent paraître des valeurs de rotation modestes aujourd'hui, mais doivent être comparées à la première Norton Manx 500 double arbre de la même époque, une machine de course pure,

dont la puissance était de 37.5CV a 6200 tr/min. Les 1000 Vincent de course et de record tournaient à 7000 tr/min avec une excellente fiabilité.

La capacité de la Meteor à soutenir de hautes vitesses de rotation vient de son alésage x course.

Peu convaincu par le traditionnel longue course (La 500 MANX 1952 est à 79 x100), Vincent a dessiné ce qui était alors un couse courte par rapport aux standards de l'époque si l'on excepte Moto Guzzi (88 x82). La Meteor est à 84 x 90. Une réduction de 10 MM en alésage donne un stress 10% plus faible car à 6000 Tr/min, le piston à une vitesse de 18M/s. A comparer à la MANX dont Norton considérait que la vitesse maximale possible du piston était de 20.3M/s et recommandait donc un régime moteur (6200 tr/min) de façon à ne pas dépasser une vitesse de piston de 20 M/s.

Ces vitesses créent des forces d'équilibrage primaires de 1200 kg pour la Manx et 1050 kg pour la Meteor soit une réduction importante de stress.

Le bonus supplémentaire est le gain de place pour placer des soupapes plus grosses et de mieux étudier la chambre de combustion grâce au plus fort alésage.

Ces modifications étaient si efficaces que la vitesse limite de rotation n'était plus limitée par les soupapes et leur guidage mais par le roulement de tête de bielle.

### Roulements

Dans les années trente, la conception et la fabrication des roulements n'étaient pas de la qualité de celles d'aujourd'hui. Or, aucun roulement ne supporte un plus gros stress que ce roulement (de tête de bielle) en raison des glissements sans relâche occasionnés par le mouvement angulaire de la bielle. A l'époque, les roulements engagés parfaitement usinés étaient extrêmement chers et les roulements engagés ordinaires cassaient.

Des recherches intensives à ce sujet montrèrent que seul SKF était à même de bien vouloir aider Vincent. Donc, en partenariat avec Vincent, SKF développa le maintenant fameux roulement à triple rangée de galets pour la Meteor. Quand le moteur fut doublé pour obtenir le 998 cc de la Rapide A V-twin à 47.5°, deux de ces roulements furent utilisés en parallèle et ce système fut si satisfaisant qu'il fut gardé jusque dans la série D soit 20 ans !

Durant les années 60 et même dans les années 70, il était encore courant de critiquer ces roulements à galets pour leur encombrement (en galets) et donc leur risque excessif de rayures/mise en travers des galets qui risquaient de conduire à la casse. En réalité, les 270 galets de 3 x 5 mm bien maintenus sur le maneton étaient supérieurs à tout ce qui existait alors.

Pour les records de vitesse où les vitesses de rotation étaient toujours supérieures au 5700 tr/min recommandés, des roulements spéciaux employant des galets engagés de 3/16 x 9/16 ou 1/4 x 1/4, comme ceux des Black Lightning, étaient recommandés.

### Embrayage

Et pourquoi un embrayage de type servo? De l'expérience acquise avec la Rapide A, PCV était convaincu qu'entre les mains des préparateurs et pilotes de course, ses twins allaient devoir encaisser plus de 120 CV. De plus, il avait été plutôt consterné par les limitations de l'embrayage de la Série A. Le but de PCV avait toujours été d'obtenir des moteurs avec un couple élevé à bas/moyen régime et aucun embrayage moto à disque de l'époque n'encaissait durablement les 7 M/kg à 3900 tr/min.

Le servo-embrayage travaille de façon assez simple : le levier d'embrayage au guidon décolle un unique disque primaire, ensuite lorsque le moteur tourne plus vite, un système de bras rayonnants pousse des mâchoires dans un tambour. Cet embrayage est plus difficile à bien régler qu'un multidisques, sensible aux traces d'huile dans le tambour mais extrêmement endurant.

### Pompe à huile

Dans les années avant-guerre, les Vincent avaient aussi pas mal d'ennuis avec la pompe à huile va-et-vient Pilgrim, déjà démodée à l'époque. En effet, elle délivrait trop peu d'huile, à peine 0.45 L/min à pleine ouverture soit 6000 tr/min, ce qui a poussé Vincent à dessiner sa propre pompe.

### Black Shadow

Lorsque la Vincent Série B fut en production, George Brown commença la chasse aux records sur un exemplaire peaufiné par ses soins. La machine était surnommée Gunga Din et fût chronométrée une fois à (140 mph) 225 km/h. Impressionné PCV décide de construire un sporster basé sur Gunga Din et en 1948 est apparue la Black Shadow. Testée par Motor Cycling à 122 mph et Cycle à 128 mph, la légende du sporster à 125 mph était née, bien qu'en réalité une Black Shadow moyenne avec un pilote en habit de route serait plutôt chronométrée à 112 mph (180 km/h (Rapide 107 MPH soit 170 km/h).

La puissance accrue de la Black Shadow provenait de carbus plus gros (1 1/8 contre 1 1/16 Rapide), d'un taux de compression plus élevé (7.3/1 contre 6.8/1) et de polissage soigné des culasses pour un transfert plus rapide des gaz. Toutefois, ceci était la partie visible de l'iceberg.

En effet, alors qu'une Rapide était assemblée avec les pièces « standard », la Black Shadow était construite avec des pièces méticuleusement choisies après métrologie soigneuse à une époque où la qualité d'usinage était beaucoup plus variable qu'aujourd'hui.

Les pièces soumises à un stress important telles que culbuteurs, bielles étaient soigneusement polies pour éviter tout défaut ou rayure susceptible de conduire à des fissures ou casses.

Les manetons étaient aussi choisis avec soin, ainsi que les cames donnant la levée la plus grande.

La Black Shadow est équipée avec des tambours de frein rainurés (lisse sur la Rapide), plus rigides, à meilleure dissipation de chaleur, avec l'arrière-pensée que les utilisateurs rouleraient vite ou même allaient courir avec. A cette fin, les premiers modèles ont été équipés avec une première longue (NDLR presque 90 km/h) 7.25:1 au lieu de 9:1 (Rapide) mais cette modification a été assez rapidement abandonnée pour améliorer l'accélération (et c'est, disons, peu pratique en ville par ex.). La 4<sup>ème</sup> a un remarquable 3.5:1 mais sur les machines de record il a été monté jusqu'à 2.5:1.

### Black Lightning

C'est lors d'une visite en 1948 à son distributeur californien que PCV fut convaincu de la nécessité de tenter le record US de vitesse pure qui était alors de 136 mph, soit un peu plus que les 125 mph d'une Black Shadow. De retour en Grande Bretagne, il utilisa les derniers perfectionnements de Gunga Din pour développer ce qui sera la Black Lightning ; cette moto fut équipée de carburateurs course de 1.25 pouce Amal TT, des admissions et sortie échappements de 2 pouces soigneusement polies et des tubes échappements de 2 pouces libres, une magnéto Lucas Racing et toute une série de pistons jusqu'à plus de 12.5:1 pour le méthanol.

A cette étape, furent mises au point les cames légendaires MK1, de levée identique à celles des Rapides et Black Shadow MK3 mais avec un croisement plus important.

La transmission était ni plus ni moins que la transmission standard allégée.

De l'Electron a été utilisé partout où c'était possible dans un but d'allègement.

Les Black Lightning n'ont été fabriquées que sur commande et seulement 30 ont été fabriquées.

Malheureusement, en 1955, c'était la fin des motos Vincent. Durant leur très brèves 7 années de fabrication, les Black Lightning couraient de victoire en victoire et même longtemps après l'arrêt de leur production.

Machines reconnues et respectées dans le monde entier, nous étions très fiers, les Vincent étaient plus que du métal : elles symbolisaient l'espoir et la gloire britannique.