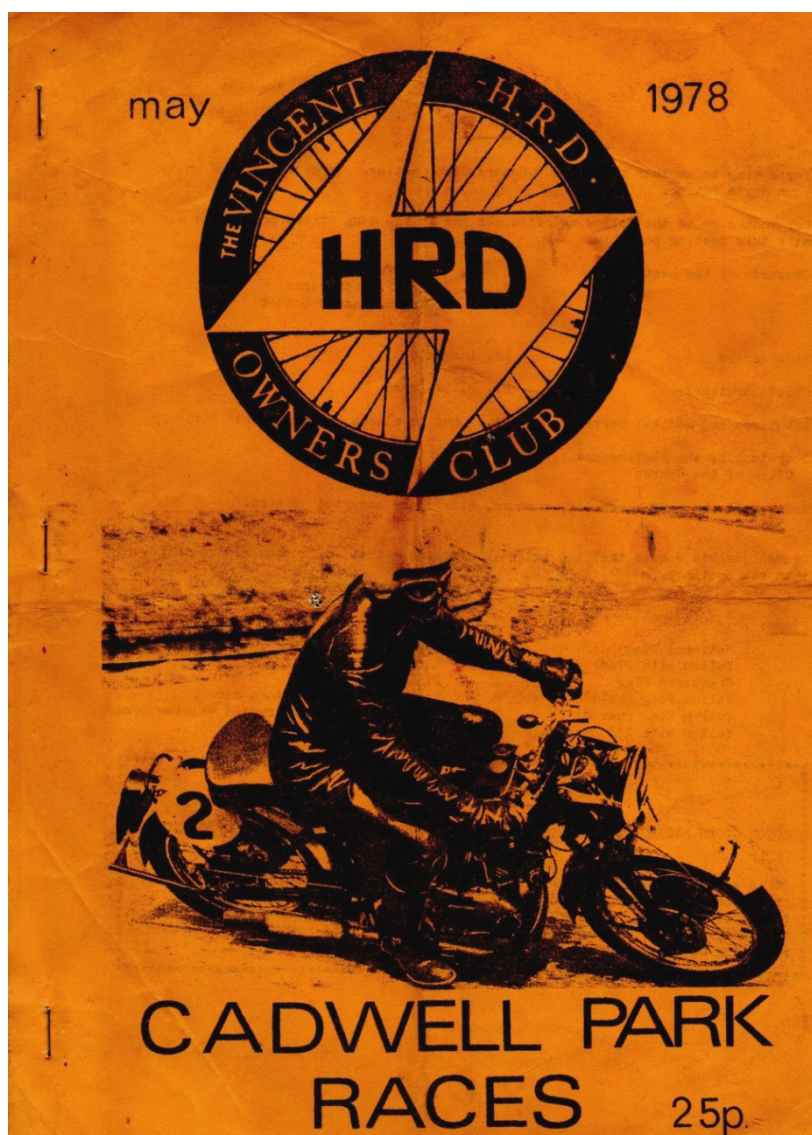


LE LOUP-GARREAU

28

Électronique



Attention, achtung, atenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, méf:

Cette parution est ouverte à tout possesseur et/ou amateur de tondeuse à gazon, avion-cible, scooter marin, cyclomoteur ou motocyclette des marques H.R.D., Vincent-H.R.D., Vincent ou apparentés.



Ce magazine émane du VOC France, est totalement indépendant, gratuit, ne vise aucun profit et se veut le bulletin de liaison des amateurs de Vincent HRD et dérivés.

L'adhésion au club VOC France permet aux seuls adhérents de bénéficier d'avantages spécifiques qui seront détaillés en cours d'année. C'est aussi un soutien pour les manifestations à venir.

Cette parution n'est donc pas liée au Vincent-H.R.D. Owners' Club.

Le Loup-Garreau électronique conseille à ses lecteurs l'adhésion au Vincent-H.R.D. Owners' Club (<http://www.voc.uk.com/>) pour connaître la vie des autres sections dans le monde, recevoir la revue mensuelle MPH et bénéficier de remises auprès du VOC Spares Ltd.

Sommaire :

| | |
|--|-----------|
| Le mot du Président | 3 |
| Championnat de France side-car ancien, Team Laur-Ferrieu, saison 2022 | 4 |
| Un Dimanche dans la campagne Lauragaise | 7 |
| La première Black Shadow | 11 |
| Montage allumage Grosset pour Comet | 13 |
| La beauté selon Louis Bionier | 16 |
| Feridax, l'amie des Callipyges | 18 |
| Un grand nom de la Vincent : Chris Hayden | 19 |
| Un fringant jeune homme dans le vent | 22 |
| La Vie du club et de ses membres | 24 |
| De bonnes nouvelles du « VOC Spares Co. » | 26 |
| Manifestations à venir | 27 |
| Petites Annonces | 28 |
| Un message de Godet Motocycles | 29 |
| Bonnes adresses | 30 |



**Matching Number ou pas ?
Telle est la question ».
(Guillaume Secoue-la-Poire)**

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Voici le Loup-Garreau Électronique n°28.

Dans cette édition vous pourrez :

- découvrir une offre du *VOC Spares Company* alors que Malcolm prend ses fonctions de Chairman de cette société à la suite de notre ami Arthur Farrow qui a rempli ce rôle depuis des années.
Nous pouvons remercier Arthur pour le travail accompli au *Spares Co.* !
- vibrer au récit de nos sidecaristes Hervé et Marie-Laure qui défendent vaillamment et avec succès les couleurs de la marque Vincent, marque qui, presque 70 ans après la fermeture de l'usine, tient la dragée haute à des productions bien plus récentes.
- passer un bon dimanche à moto dans une région privilégiée par le beau temps bien avant d'autres plus septentrionales.
- découvrir la vie d'une moto extraordinaire : la première Black Shadow, toujours sur la route.
- éventuellement adapter un allumage électronique sur votre Comet.
- philosopher sur la relation esthétique/efficacité.
- rire avec l'humour et l'autodérision de notre « prince des lumières » (rappelons que l'équipementier Lucas était/est considéré comme le « prince des ténèbres »).
- découvrir ou redécouvrir un grand nom de la course moto à Vincent.
- découvrir ou redécouvrir une facette de la vie de Howard Raymond Davis avec sa HD90 (moto identique à celle du Loup-Garreau Électronique n°25, à la cylindrée près).
- participer (peut-être) à une enquête sur l'historique d'une moto cousine des Vincent.
- rêver à une époque où la marque Vincent proposait au moins 8 modèles, même si on sent bien qu'elle fait feu de tout bois pour survivre à cette époque.

Mais surtout, sortez votre moto et profitez des beaux jours !

Je vous souhaite à tous une bonne lecture, et au plaisir de se rencontrer notamment au rallye annuel, de Stéphane, qui s'annonce comme une grande cuvée.

Dany



Championnat de France side-car ancien, Team Laur-Ferrieu, saison 2022

Propos recueillis par Didier Camp



Bonjour Le Loup-Garreau.

Après un week-end d'entraînement (12-13 mars) au Vigeant, week-end qui fut froid et humide mais qui permit de valider certaines options mises en place cet hiver sur l'attelage et de réveiller les automatismes mis en sommeil par la trêve hivernale, les choses sérieuses reprenaient pour le team Laur-Ferrieu ce 1^{er} week-end d'avril, à Alès.

La forme de l'équipe et le potentiel de l'attelage « Classic » se sont fait remarquer sur la piste et dans les esprits.



L'attente avant l'entrée en piste.

Malgré quelques problèmes mécaniques (fixation culasse sur châssis), résolus avec l'aide d'autres concurrents, le team Laur-Ferrieu, et son attelage « Classic » Vincent Godet, sont montés sur :

- la 2^{ème} marche du podium pour la 1^{ère} manche... après une lutte acharnée avec deux attelages motorisés BMW,

- la 1^{ère} marche du podium pour la 2^{ème} manche... encore une fois après une chaude bataille avec ces deux mêmes attelages BMW.

Et, au cumul des points, se voient donc octroyer la plus haute marche !!....



Passera ?

Passera pas ?

Belle victoire, belle récompense, bien méritée après tous les efforts engagés.

Nous nous devons de les encourager, et de continuer à les soutenir.

Venez nombreux, pour les courses à venir, leur faire un petit coucou dans les stands et les encourager du bord de la piste.

**Bel
attelage !**



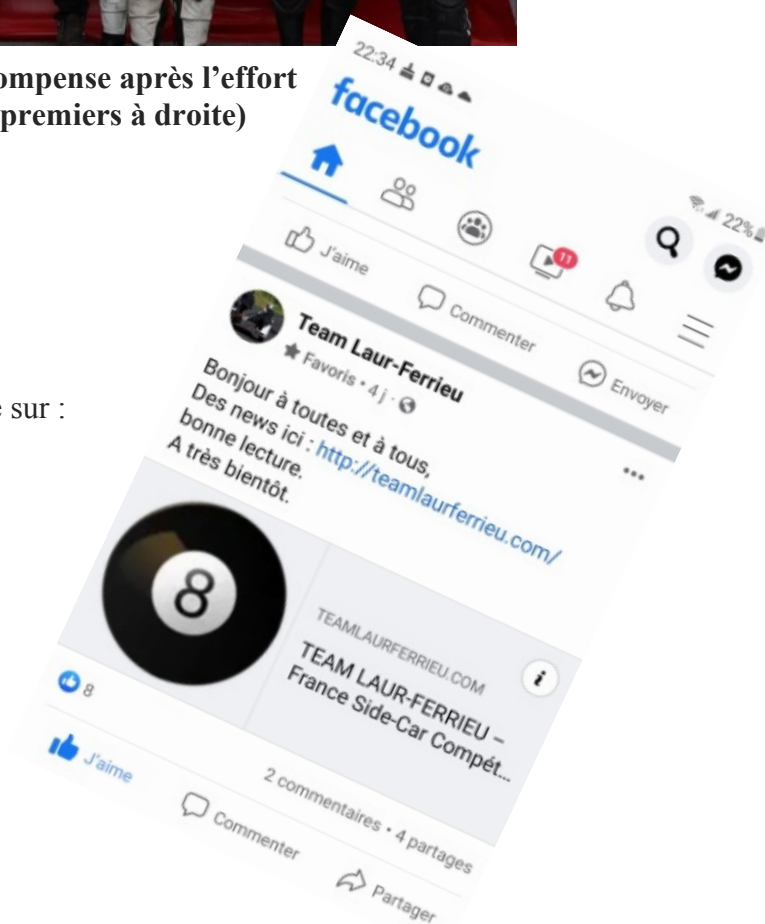


Le sourire et le plaisir de la récompense après l'effort
(Marie Laure et Hervé, les 2 premiers à droite)



Vous pouvez nous retrouver et nous suivre sur :

<http://teamlaurferrieu.com/>



Vous trouverez le programme 2022 ci-dessous :

- 12 et 13 Mars, Side-car party, entrainement
- 1 au 3 Avril
- 29 Avril au 1^{er} Mai
- **10 au 12 Juin**
- **8 au 10 Juillet**
- **9 au 11 Septembre**
- **7 au 9 Octobre**

circuit Val de Vienne
circuit d'Alès
circuit Croix en Ternois
circuit Paul Ricard
circuit Carole
circuit Pau Arnos
circuit Val de Vienne

Texte Mamy Green

Photos Jeff / site Face book: France Side-Car Competition

Un Dimanche dans la campagne Lauragaise

Par Didier Camp

Après un lever matinal, le bulletin de vote à été « citoyennement » jeté dans l'urne...

Dans la froidure matinale, la Comet a démarré au deuxième coup de kick, son staccato a dû réveiller quelques voisins. Peu importe...

Le plaisir de rouler sous un ciel bleu et un soleil prometteur vers Le Vernet et d'aller retrouver quelques « motards » du Club Auto Retro Midi Pyrénées (CARMP) fait oublier l'air frais qui se glisse dans le col et les manches...



Arrivé à Le Vernet, dans le jardin secret de Bruno S., le nouveau président du CARMP... le café est déjà prêt, fumant, et les croissants bien appétissants...

Pour certains, c'est la découverte d'un lieu insolite, ou un bric-à-brac de choix, bien rangé, se laisse admirer et découvrir... des dizaines de vélos, cyclos, quelques voitures et caravanes, de la vaisselle, des bidons, des outils, des moteurs fixes, des jouets, de l'outillage... des livres, des disques... que de souvenirs, d'histoires, et d'anecdotes doivent se cacher derrière tous ces trésors.

Dehors, une vingtaine de motos sont alignées, pas mal de 125, les automobilistes du Club n'ont pas tous le permis moto ! Belle Zundap et Terrot des années 30, quelques Motobécane, Vespa, Lambretta, Puch,



BSA des années 50-60, Honda, Suzuki, Ducati, Moto Guzzi, BMW des années 70-80.

...De quoi former 3 groupes, pour pouvoir rouler « à son rythme », et au bon rythme qui laissera les moteurs profiter sereinement de l'air pur.



Départ chaotique pour certains, le rythme vient, et les kilomètres défilent...

On longe l'Ariège, on passe Auterive, et on file sur

Mauvaisin rattraper la D43, une bien belle « route des crêtes ». Petit arrêt au point de vue et à la table d'orientation de Terraqueuse, la chaîne de Pyrénées se laisse découvrir dans toute sa splendeur et blancheur neigeuse. Pour certains, un peu de mécanique, pour d'autres, le plaisir de détailler de belles restaurations, ou une machine inconnue.



Encore une trentaine de kilomètres et nous voici à Avignonnais de Lauragais, où quelques adhérents de

l'Association PASTEL, nous attendent devant un immense hangar, qui semble vouloir cacher bien de mystères. La visite guidée nous fera découvrir un patrimoine mécanique agricole, qu'une équipe de bénévoles récupère, retape, et fait vivre. Des dizaines de moteurs fixes, des alignements de tracteurs certains centenaires, faucheuses, embotteuses, charrues, batteuses,



quelques camions (dont un de la guerre de 14 !), fourgons, voitures, une machine à vapeur monumentale, s'agglutinent dans un capharnaüm poussiéreux...





L'heure étant déjà bien avancée, nous y prendrons notre repas : casse-croûte sorti de la sacoche, convivialement partagé, pendant que les motos, à l'ombre, goûtent un repos mérité.





**Avant de reprendre la route du retour...
Ah qu'il est beau ce Lauragais, ces valons, cette vue... et ses moulins...**

Ce sera notre dernière halte, le moulin de Ticaille, restauré par les villageois. La route du retour serpentera jusqu'à Le Vernet... où des glaçons, de l'eau fraîche, etc. nous attendrons pour un petit pot d'au revoir...



Pas de casse, pas de bobos, des gens heureux, des sourires et de la camaraderie. Cette petite histoire, balade d'un jour, pour vous dire qu'elles sont

faites pour rouler, nos motos, nos Vincent et qu'en cherchant un peu, les occasions ne manquent pas !

Encore 20 km et la Comet retrouvera son garage. Ah tiens ! Son tachymètre bat la chamade !!! Fatigue passagère, ou mal-être définitif ? L'avenir me le dira...

La première Black Shadow

Par Lord Dominique

(article de 'the Classic MOTORCYCLE' de mars 1990 par Cyril Quantrill)

La plupart d'entre vous connaît JRO 102 qui fut la première Black Shadow sur les 76 ou 77 produites par l'usine... Pour ma part, alors assez béotien dans le club, c'est François Grosset qui me l'a montrée lors du Rallye international pour les 50 ans du club sur l'Île de Man en 1999... puis nous l'avons revue lors des 50 ans des records de Montlhéry en 2002, lors de Moto Légende... elle appartenait déjà à Bob Culver très connu dans le club, qui la conserve encore non loin de Stevenage... J'avais rendu visite à Bob lors de l'Annual Rally en 2019 avec Andy Davenport qui est son voisin et qui travaille aussi parfois avec lui...

À cette occasion, j'ai pu revoir la machine bien abritée dans un grand entrepôt. L'article de MotorCycle permet de revenir sur l'acquisition et l'histoire de cette machine, sur le premier voyage de la première Black Shadow et sa renaissance... Voici ce qu'il en est, traduit par votre modeste serviteur.



Si Bob n'avait pas été un lecteur de la Moto (ndlr : Dominique doit vouloir dire « MotorCycle ») depuis ses années d'école à Ware, dans le Hertfordshire – un lecteur à la mémoire vive – il ne serait peut-être jamais devenu le propriétaire de la toute première des 80 série B Black-Shadow fabriquées par Vincent HRD de Stevenage...

C'est le numéro d'immatriculation, JRO 102 qui a touché une corde sensible chez Bob lorsqu'il l'a repérée, poussiéreuse et abandonnée, chez Conway Motors, le spécialiste Vincent de Goldhawk Road, Ouest Londres...

Mais je vais trop vite... En tant qu'apprenti âgé de 16 ans chez De Havilland à Hatfield, il obtint sa première moto, une BSA chez Searings de Bishops Stortford. À part une NSU Supermax, qui fut sa seule machine neuve, ce fut une succession typique de modèles d'AJS, BSA et Velocette, jusqu'au moment où, en raison d'une famille grandissante, il

passa aux quatre roues. Mais ce ne fut pas un changement définitif.

Vers 1970, après avoir réalisé quelques dessins pour un ami ingénieur, il fut récompensé par une 600 cc OHV Ariel Square Four. Quand elle est sortie du garage de Bob Culver, une deuxième Bantam est arrivée, puis une Vincent-HRD Comet d'avant-guerre. Et puis ensuite, une Rapide série A (en pièces détachées) a également été acquise et Bob commençait alors à devenir un visiteur régulier du service des pièces détachées de Conway.

C'est ainsi, bien sûr, qu'il est venu à jeter un coup d'œil sur la Black-Shadow, qui restait là comme si personne ne s'en souciait plus. Était-elle à vendre ? « ça se pourrait... Vous feriez mieux de demander au gouverneur » (*gouv'nor* dans le texte original, note du traducteur).

Sid Broomfield, le gouverneur en question, répondit « peut-être » – Combien Bob pensait-il offrir ? C'était une question épineuse. Bob savait qu'une Rapide en état concours valait aux alentours de 2000 Livres Sterling. Celle-ci, bien que non état concours de toute évidence, était une Black Shadow et celle-ci, comme lui avait révélé sa plaque d'immatriculation, munie d'un historique très spécial. Alors il en offrit 2300 livres... Je vais y penser, dit Sid. Six semaines plus tard, n'ayant reçu aucune nouvelle, Bob s'enquit de savoir si Sid avait pris une décision et reçut la réponse qu'il espérait.

La moto devint sienne mais qu'est-ce qui était si spécial à son sujet ? Bob Culver avait reconnu JRO 102 comme ayant le numéro d'immatriculation de la machine avec laquelle Arthur Bourne, alors éditeur de *the MotorCycle*, avait entrepris un voyage en Italie en mars 1948 : la première de toutes les Black Shadow.



The Vincent HRD Black Shadow demands a 150 mph speedometer.

Had Bob Culver not been a reader of *The Motor Cycle* since his schooldays in Ware, Hertfordshire — and a reader with a retentive memory — he might never have become the owner of the very first of just 80 Series B Black Shadows made by Vincent-HRD of Stevenage.

It was the registration number, JRO 102, which struck a chord when Bob spotted it, dusty and forlorn, in a corner

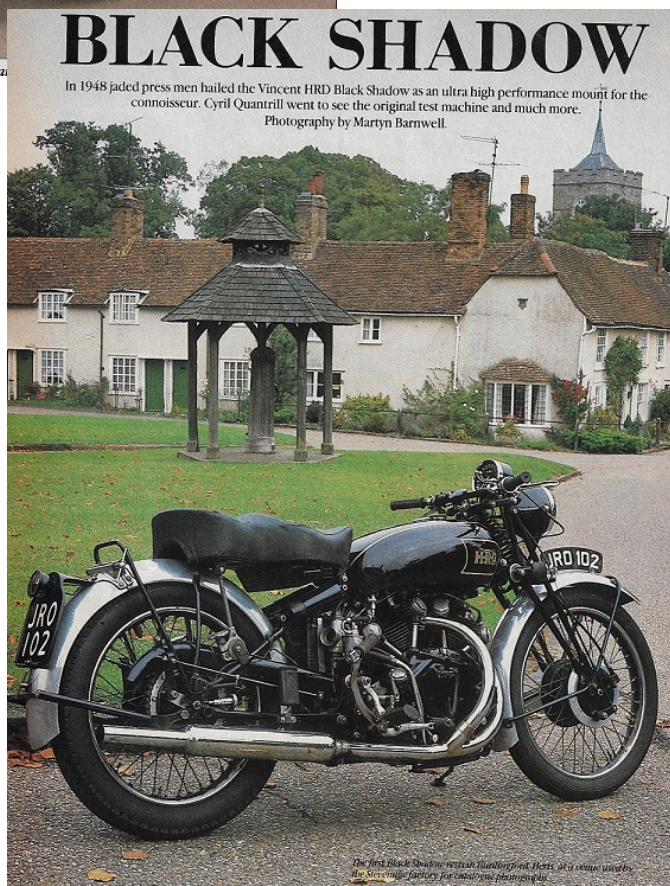


Bob Culver uses the Shadow's performance

Bob Culver et JRO 102 le compteur en miles des 5 premières Black Shadow.

JRO 102 à Westmil près de Buntingford, non loin de Stevenage, endroit servant souvent aux communications de Vincent. Il y a un très bon salon de thé (pas de bières).

La suite au prochain LGE...



The first Black Shadow was in Buntingford, Hertfordshire, in a corner of the Stevenage factory for maintenance photography.

Montage allumage Grosset pour Comet

Par Dany Vincent

Les épisodes précédents ont permis d'apprendre à trouver le point mort haut (PMH) et donc à caler l'allumage.

Votre magnéto est fatiguée ou vous n'en avez pas => l'allumage électronique est une solution. Cet article va décrire le montage d'un allumeur Grosset, sans aucun doute le plus courant, le plus facilement disponible et c'est un appareil extrêmement fiable, consommant très peu de courant. Ce dernier point est important si le système de charge ne venait qu'à plus fonctionner. Batterie standard chargée, ce sont plusieurs centaines de km que l'on peut parcourir sans recharge. J'ajouterai que François est très aidant, donc ça peut...aider !

Points importants : il faut une moto en 12 Volts, négatif à la masse.

Le kit se présente parfaitement complet :

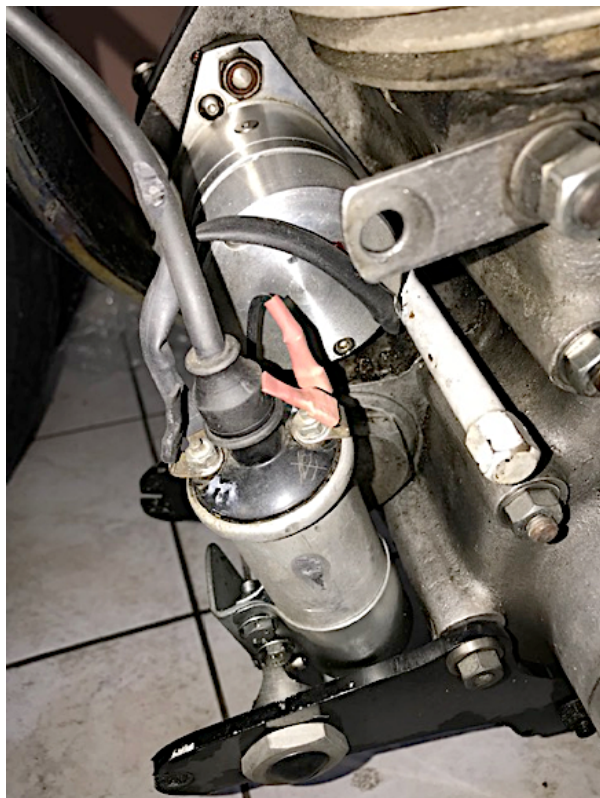
- l'allumeur proprement dit avec ses câbles de branchement,
- le pignon en matière plastique blanche (qui va remplacer l'ATD),
- la bobine calibrée pour l'allumeur avec une boucle de fixation,
- le fil haute tension.

Procédure de démontage de la magnéto

Retirer le grand carter droit côté distribution. Dépose de l'échappement obligatoire. Desserrer l'ATD, l'écrou central sert à la fois de blocage lorsqu'on le visse mais aussi de déblocage du cône lorsqu'on le dévisse. Ceux qui ont suivi le calage de la magnéto le savent ! Ensuite desserrer les 3 vis qui fixent la magnéto sur le carter.

Montage de l'allumeur

Il a la même base triangulaire et on utilise donc les fixations de la magnéto. Penser à nettoyer la portée du carter, mettre un joint papier neuf ou une fine couche de pâte à joint.



Montage de la bobine

Ensuite, il faut bricoler un peu pour placer la bobine quelque part (et surtout la cacher) dans un endroit pas trop chaud. Je l'ai placée sous le *mag cowl* (le carter de magnéto, en français) avec l'idée de ne pas le percer.

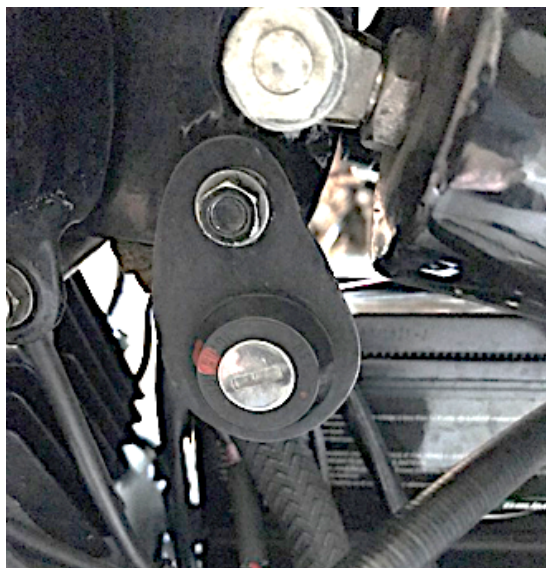
On voit ici le montage terminé. Allumeur fixé sur le carter et un exemple de fixation de la bobine planquée sous le *mag cowl*. Il faut faire des pattes pour la fixer, selon possibilités de la moto.

Ensuite mettre le fil à haute tension à bonne longueur et adapter un capuchon de bougie, avec ou sans résistance, cela importe peu pour le fonctionnement, vu la puissance des étincelles !! A priori, c'est mieux avec une résistance, me dit le législateur... François recommande un capuchon avec une résistance de 10 k Ω , genre NGK LB10E, avec caoutchoucs pour tout bien étancher. La bougie qui convient est une NGK BP6ES.

Connexions des fils

Le fil rouge va au pôle + de la bobine et au + du faisceau via un bon interrupteur **et sans passer par l'ampèremètre.**

Personnellement, pour Céleste la « *Rachel's Comet* », j'ai utilisé un fil en provenance directe de la batterie (ça évite un problème de **Connexion** faisceau) et qui passe un contacteur moto moderne (de scooter, sur la photo ici), placé sous la jonction selle-réservoir, en fabriquant une petite patte alu.



Ce n'est pas cher et ça marche très très bien. On peut en trouver à « la Bécannerie » sur le net à +/- 10 euros, le modèle pour 750 Honda (la 4 pat' quoi) est aussi très bien.

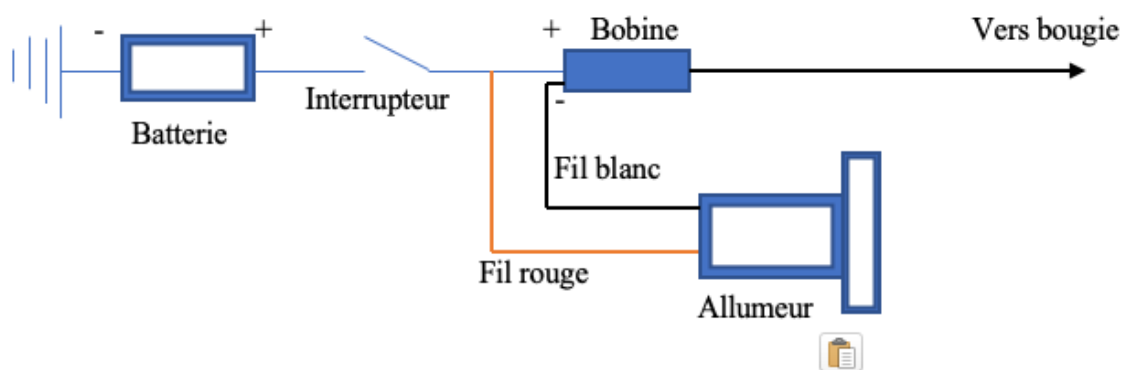


L'idéal est même d'arrêter le moteur avec la clé car ainsi on est sûr d'avoir coupé aussi l'alimentation de la bobine. Rappelons que la bobine ne doit pas rester longtemps sous tension lorsqu'elle n'est pas en service car elle peut chauffer, se détériorer et... vider la batterie. Bref, ça sent les emm.

Or, si on arrête en décompressant, on pourrait oublier de couper l'alimentation de la bobine.

Le fil blanc va au moins de la bobine (c'est la masse).

Les plots + et - de la bobine sont bien repérés, donc pas d'erreur possible, sauf à 3 grammes...



Bien veiller à ce que les fils sortant de la bobine ne puissent pas toucher une partie métallique (y compris avec un pont formé par une goutte d'eau), que les cosses soient bien serties et de qualité, que le fonctionnement des béquilles avant ne vienne pas faire contact, si la bobine est placée sous le *mag cowl*, etc.

Et aussi que la bobine ne va pas se desserrer avec les vibrations : dans la Lozère à onze heures du soir et sous la pluie, c'est un peu tard pour y penser... Donc montage soigné pour une bonne fiabilité !

Calage de l'allumage

Amener le piston au PMH-Compression (avec un disque gradué – une méthode a été décrite dans un ancien LGE, ou sur les Fiches Techniques, sur le Site du VOCF).

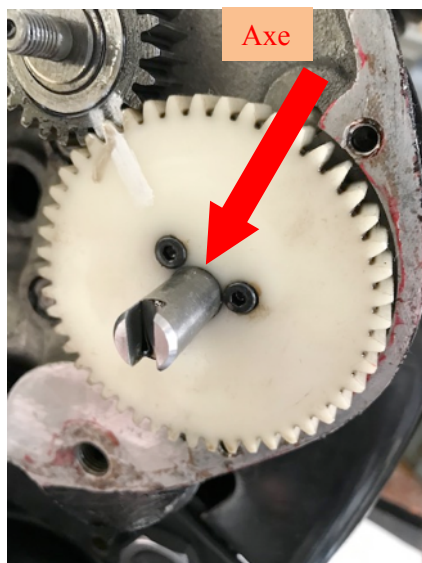
Mettre le contact et tourner l'axe (**flèche rouge**) de l'allumeur qui pointe dans le carter de distribution (à ce stade, le pignon nylon n'est pas encore monté) dans le sens de la marche, pour vérifier qu'une étincelle va bien se produire en passant devant le gros trait rouge sur le carter de l'allumeur.

Sauf si vous écoutez de la musique à fond en bricolant, on entend très bien claquer l'étincelle.

Après vérification, couper le contact. Si ça ne claque pas = il y a un problème de fils : vérifier

On peut même écarter assez fortement les électrodes de bougie pour que ça claque encore plus fort.

Laisser l'axe de l'allumeur sur ce point.



Fixation du pignon de l'allumeur.

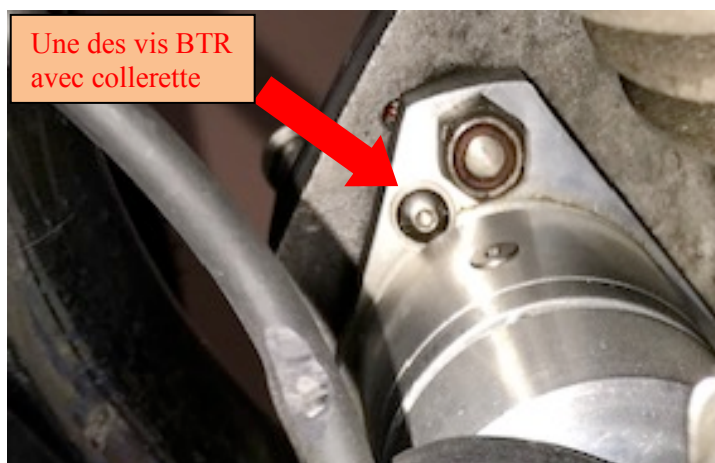
Dégraissier soigneusement les 3 vis BTD et les 3 filetages dans lesquelles elles vont se visser (dégraissant frein en aérosol), mettre une goutte de Loctite (bleu) sur chacune d'entre elles et les visser soigneusement. Si possible, sans trop faire tourner l'axe de l'allumeur (on est presque au bon point pour le calage) juste de quoi faire coïncider les 3 trous dans le pignon et les 3 trous filetés de l'allumeur.

Avance à l'allumage

L'allumeur Grosset est conçu avec une avance intégrée (ce pourquoi on n'a plus besoin de l'ATD) et donne une avance à l'allumage de 30°.

Avec les carburants actuels, on vise 35° d'avance totale à l'allumage à régime soutenu (enfin, de roulage) et environ 5° à petits régimes.

On va donc caler l'arrivée de l'étincelle à 5° avant PMH, ainsi $5 + 30 = 35°$ Il faut donc placer le vilebrequin 5° AVANT le PMH-Comp. grâce au disque gradué. Attention si on tourne le moteur en marche avant il faut faire 2 tours pour retrouver le PMH-comp.



Ensuite, il faut desserrer les 3 vis BTR avec collerette situées sur la partie ronde de l'allumeur. On peut ainsi légèrement tourner le corps de l'allumeur.

Mettre le contact et tourner légèrement le corps de l'allumeur jusqu'à retrouver l'étincelle (5° avant le PMH compression).

Le bon calage se fait lorsque le corps de l'allumeur est tourné dans le sens contraire à la rotation moteur car ainsi on rattrape tous les jeux.

Le calage est terminé. Serrer alors les

3 vis BTR à collerette.

Refaire 2 tours de vilebrequin pour vérifier que l'étincelle (contact mis) éclate bien à 5° AVANT le PMH.

Couper le contact. Mettre en route et procéder à un essai de roulage.

De mon expérience personnelle, l'étincelle est bien plus forte qu'avec la magnéto et j'ai dû réduire le ralenti.

Je pense qu'auparavant le ralenti était plus élevé pour compenser une magnéto faiblarde.

J'ai noté aussi un démarrage plus facile, des reprises meilleures.

La beauté selon Louis Bionier

Par Georges Remillieux

Bonjour à vous,

Dans le LGE n°24, l'article de Paul Hamon "Les calques et leur transparence de Dame Blanche" présentait une photo de Louis Bionier à la tête du Bureau d'études Panhard.

En lisant récemment un document du club Panhard, je suis tombé sur un article que Louis Bionier a écrit au moment de la présentation de la DYNAVIA, un démonstrateur des idées de Panhard en 1948. Dans cet article il explique ce qu'est pour lui la "beauté" d'un véhicule.

Eh bien, je trouve que cette définition s'applique très bien aux Vincent, et je dirais même que je comprends mieux ce qui me plaît dans ces motos après la lecture de l'article de Louis Bionier :

- l'architecture V twin du moteur qui rend possible une moto fine pour un 1000 cm³ et qui confère un comportement moto de type "grand tourisme" conformément aux souhaits de Phil Vincent,
- le moteur lui-même qui est déjà un "bloc moteur",
- l'absence de cadre qui répond à l'utilisation optimale de la matière constituant ce "bloc moteur",
- la suspension Cantilever qui se combine avec l'absence de cadre tout en optimisant la rigidité du bras oscillant,
- la fourche Girdraulic qui conserve la rigidité latérale des parallélogrammes, tout en améliorant l'amortissement,
- l'allure générale de la moto qui fait appel à de bons matériaux sans usage exagéré des chromes....

La beauté selon Louis Bionier

« Beauté... mot difficile à définir. Et ce serait se restreindre que de l'envisager uniquement dans le sens d'un beau paysage, d'un beau tableau.

Dans toutes les activités créatrices de l'homme, la beauté a un sens.

Ce n'est pas dans un problème de mathématiques que l'on apprécie l'harmonie des couleurs ou l'élégance des formes et pourtant il existera une solution plus simple que les autres, plus directement impliquée par l'énoncé et disons le mot, plus 'élégante'.

Et ce critère de nécessité, s'il est vrai dans l'abstraction mathématique, le demeure dans la conception de la solution à un problème physique.

Beauté dans ce qu'impose la mathématique, beauté dans ce qu'implique la nature qui nous a formés.

Les Grecs n'ont pas inventé la beauté du cercle, mais c'est le potier qui l'a trouvée, c'est le tour qui a imposé sa volonté.

Un requin est beau : puissance et vitesse. Une coquille d'œuf est belle : légèreté et solidité. Une espèce mécanique peut être également belle, lorsque, bien conçue et bien calculée, elle transmet avec le minimum de matière les efforts qu'on exige d'elle.

L'esthétique, cette science du beau dont on parle tant actuellement, est un art qui ne doit rien, ni à la mode passagère ni au hasard du coup de crayon, un art tout entier contenu dans la stricte obéissance à la rigueur des lois physiques aussi vieilles que notre univers.

On peut donc dire que le simple fait de poser un problème en exprimant avec précision les fonctions auxquelles doit satisfaire la création envisagée, détermine par avance la forme finale.

Si nous étions des individus entièrement évolués, si notre connaissance des lois physiques était complète, une seule forme serait concevable et elle serait parfaitement belle, au sens que nous attribuons à ce terme.

Il serait même impossible qu'elle puisse être plus belle dans le temps si les données du problème demeuraient inchangées.

Mais l'homme est un être imparfait, encore bien ignorant de certaines lois physiques et c'est ce qui explique les tâtonnements, la variété et souvent l'étrangeté de ses productions ainsi que le perfectionnement toujours possible de ce qu'il est tenté de considérer comme définitivement beau.

L'ingénieur, créateur de machines auxquels il confère le mouvement, doit avoir une conscience particulièrement éclairée du danger auquel l'expose cette humaine imperfection.

Il doit donc, dans la recherche de la beauté, ne pas perdre de vue la définition même, de l'esthétique : la plus belle machine sera celle qui répondra le mieux et le plus économiquement à sa fonction.

Car une machine n'est pas une fin en soi : c'est un domestique au service de l'homme, de cette vassalité découle l'importance des facteurs humains dans toutes nos créations.

Ces généralités déterminent pour l'ingénieur une prise de position, une ligne de conduite et mieux, une discipline philosophique comportant un certain abandon voulu de sa personnalité, lequel n'est pas sans grandeur.

Elles doivent lui montrer que son imagination n'a pour s'exercer qu'une étroite zone de liberté strictement délimitée par la connaissance exacte des faits et où la fantaisie est pratiquement exclue.

Et si en définitive, l'ingénieur croit pouvoir être fier de ses œuvres, il le sera dans la mesure où, très impersonnellement et en bon détecteur sensible, il aura habilement composé avec les forces naturelles qui le cernent et lui impose leur loi.

Nous pensons que cette conception de l'esthétique est particulièrement valable dans le cas de l'automobile, création si vivante et si chargée de fonctions.

Pourtant, dans ce domaine, l'imagination et la fantaisie semblent trop souvent se donner libre cours, en particulier dans la carrosserie, à tel point qu'une nouvelle spécialité vient de naître, celle de styliste qui, par effets en trompe-l'œil, est chargé d'apporter à la voiture, une pseudo-harmonie. »

(Ndlr : Il est amusant à propos de cette dernière remarque de se rappeler que dans certains catalogues d'avant-guerre, des fabricants faisaient dessiner leurs modèles façon « aérodynamique », ce qui revenait moins cher que de construire de nouvelles autos. Rien de nouveau sous le soleil donc...)

Feridax, l'amie des Callipyges

Propos recueillis par Paul Hamon

Il y a quelques temps, notre correspondant de Dunkerque, monsieur Québire, bien connu des lecteurs du Loup-Garreau, nous évoquait une relation épistolaire qu'il avait eue avec un descendant de la prestigieuse famille Gillet. Il nous produisit même une lettre de ce dernier que votre revue préférée vous livre ici :

« Cher Monsieur,

Je me permets de vous contacter sachant que vous connaissez bien le secrétaire du VOC section de France. J'ai hérité de mon oncle Henri-René-Dimitri Gillet une motocyclette Vincent HRD Black Shadow en parfait état, car mon regretté oncle n'a utilisé cette moto que sur 10 km au bout desquels il a tragiquement disparu dans un accident, en pleine ligne droite au Bois de Boulogne.

Des témoins, touristes britanniques de passage, ont signé le procès-verbal de la gendarmerie des noms de *Wheelwooble*, *Tankslapping* et de *Stupid Froggy*, mais il n'est pas clairement établi quelles furent les circonstances exactes de ce drame.

- ❖ De son vivant, mon oncle Henri-René-Dimitri vantait la qualité de la double selle, caractéristique inédite à l'époque. Certes, plaisantait-il, on ne sortirait pas un GMC de l'ornière de boue avec cette moto, mais quel confort, quelle tenue de toute la route !
- ❖ Récemment, j'ai souhaité restaurer cette moto telle que l'aurait certainement voulu Tonton Henri-René-Dimitri. Je me suis donc rendu chez Patrick G. de Rouen, un spécialiste mondialement reconnu en Seine inférieure. Spécialisé en Vincent modernisées, il m'a conseillé de moderniser la Black Shadow en remplaçant la fourche 'Gordolic' par une fourche télescopique, bien plus moderne, vous en conviendrez. Bien sûr, je lui ai laissé cette horrible fourche 'Jirdrolick', pour m'en débarrasser. Puis je me suis rendu chez un autre spécialiste mondialement reconnu en Morbihan. Guru bien connu des amateurs, il a jugé que le moteur avait quelques points de faiblesses (en fait beaucoup) et m'a recommandé de changer pour un bicylindre jumeau « AGS » (à grande solidité). Bien sûr, je lui ai laissé cette incertaine mécanique en V, pour m'en débarrasser.

Avec Feridax, vos fesses resteront matching-number !



Puis je me suis rendu chez un autre spécialiste mondialement reconnu en Ile-et-Vilaine. Fin limier, il a constaté que le cadre était légèrement faussé et m'a recommandé de changer pour un cadre en bons tubes avec une suspension révolutionnaire connue pour sa grande efficacité. Bien sûr, je lui ai laissé cet amas de ferraille immonde, pour m'en débarrasser.

Enfin, je me suis rendu chez un autre spécialiste des générateurs électriques. Éminent spécialiste électro magnéticien, il a diagnostiqué instantanément la faiblesse de la dynamo 'Lucon' et m'a recommandé de la changer

pour un excellent générateur, d'ailleurs fabriqué par lui-même et vendu au prix du caviar. Bien sûr, je lui ai laissé cet objet inopérant, pour m'en débarrasser. Ce qui l'a fait rire un peu, allez savoir pourquoi.

Cette moto étant aujourd'hui parfaitement restaurée, je souhaite en faire bénéficier un vrai amateur et c'est pourquoi je m'adresse à vous pour la vendre.

Bien sûr, vous comprendrez aisément que je souhaite simplement conserver cette selle double qui plaisait tant à Tonton Henri-René-Dimitri.

Votre dévoué René Gillet.

Un grand nom de la Vincent : Chris Hayden

Par Alan Wright

Chris a couru sur plusieurs machines mais celle qu'il a le plus utilisée était sa Vincent-Parkin qu'il entretenait lui-même avec l'aide de Furness et Searle, deux anciens employés de l'usine, puis avec Bob Culver quand ce dernier a repris leur entreprise.

- 3 -

T O D A Y ' S C O M P E T I T O R S

| | | | |
|----|---------------------|-------------------------------|-----|
| 1 | Ian Hamilton | 1949 Vincent Rapide (STV) | 998 |
| 2 | Peter Biles | 1951 Vincent Comet (STV) | 499 |
| 3 | Bryan Sutton | 1971 Parkin HRD Black Shadow | 998 |
| 4 | Roy Robertson | 1959 Norton Vincent Rapide | 998 |
| 5 | Ray Anderson | 1969 Egli-Vincent Shadow 70 | 998 |
| | | or 1969 Ducati | 250 |
| 6 | Chris Hayden (N) | 1949 Parkin Vincent Rapide | 998 |
| 8 | John Abbott | 1951 Vincent Comet | 499 |
| 11 | Bill Thomas | 1950 Vincent Rapide | 998 |
| 12 | Frank West-Oram (N) | 1953 Vincent Rapide (STV) | 998 |
| 14 | Howard Worrall (N) | 1974 Egli Vincent | 998 |
| 17 | Dave Dock | 1949 Vincent HRD Black Shadow | 998 |
| 20 | Geoff Pollard | 1938 Norton Model 19 | 686 |
| | | or 1948 Cotton Jap | 497 |
| 21 | Allan Smith | 1978 Yamaha RD 400 | 398 |
| 22 | Allan Smith | 1950 Triumph Thunderbird | 650 |
| 23 | Leslie Dawson | 1950 Triumph Tiger 100 | 500 |
| 24 | Bob Brooks (N) | 1946 Norton Model 18 | 490 |
| 25 | Lesley Jarvis | 1977 Moto Guzzi Le Mans | 848 |
| 26 | Roy Harrison | 1938 Ariel Red Hunter | |
| 27 | Ken Ramsden | 1939 Norton 30 M | |
| 28 | Richard Kettle | 1948 Ariel NG | |
| 29 | Bill Porter | 1950 Triumph T | |
| 30 | Andy Johnson | 1957 Vel | |
| 31 | Nick Payton | | |
| 32 | Bob Angell | | |
| 33 | Allan Jarman | | |
| 34 | Bob Geeson | | |

ROAD RACE ROUND THE CLUBS

VINCENT MANIA!

COURAGE and determination are the two qualities needed to pilot a Vincent round the Isle of Man — and Chris Hayden has both.

It was sheer guts that took him to an unofficial lap record of 96.3mph for an HRD round the island circuit.

And even with a two-and-a-half minute pit stop, the project engineer still managed an official time of over 90mph for the 1988 event.

"I was scared stiff," said the 31-year-old. "Whenever any one races on the island it is

scary. I was going ten tenths and I'll never do it again."

Chris had finally had an entry for the 1988 Manx Senior accepted, after being turned down two years on the trot "because the committee thought Vincents were too dangerous".

Getting the 1949 machine over the Mountain and between the brick walls of villages proved to be the most frightening moments of

A 96mph Island lap on an HRD takes guts...

Chris' life.

"The bike handled badly — the frame couldn't take what the bumpy roads offered and I weaved from one side of the road to the other," said Chris.

Disaster loomed on the fourth lap, when his knee hit the deck, forcing the Vincent to slew sideways at Bradren Bridge, but luckily it righted

itself.

And when ex-racer Ken Inwood saw the Vincent rider he remarked: "Here comes a real coffin job!"

Handling was not the only problem. Chris had to pull in on lap four, to refuel and adjust his brakes.

But on lap five he ran out of stoppers altogether and was forced to make a dash for the slip road at Signpost.

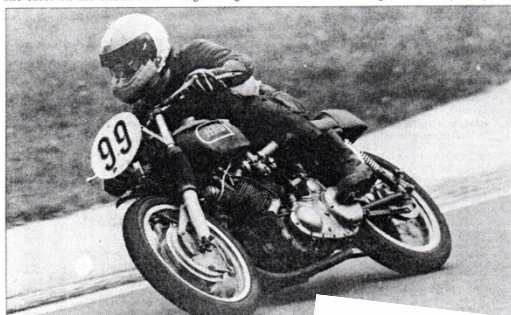
After re-adjusting the brakes, Chris went out for the sixth and final lap, took it easy and still managed an average race speed of 90.23mph, including two long pit stops.

The thundering giant ticked over quietly and steadily after the thrashing, a tribute to Chris' months of careful preparation.

"I achieved what I wanted to show that a Vincent HRD could get round the Island at a reasonable speed," said Chris.

Now he is looking for something more modern to take round the Isle of Man for this year's Manx.

"I'd like a machine that will do a 100mph lap in safety, as I've got married and have a kid," said Chris. Anyone who ... the goods



The rider and machine that hold an Isle of Man record on his 1949 Vincent HRD.



Son circuit britannique préféré, en dehors de l'Île de Man, était indiscutablement Cadwell Park où il courut régulièrement depuis 1977 contre certains grands noms de la compétition à Vincent.

Il vivait à Woburn, pas loin de chez moi.

Et quand je revins de Wiesbaden, avec ma ruine argentine qui devait devenir « Peron's Revenge », je lui téléphonai afin qu'il vienne examiner l'objet de ma fierté et de ma joie,

Acknowledgements

The author and publishers would like to thank the following people for their generous cooperation in providing motorcycles for photography during the preparation of this book: Glyn Baxter, Sue Barton, Dick Barton, Nigel Bassett, Sid Biberman, James Bridge-Butler, Anthony Brown, Peter Carpenter, Brian Chapman, Jack Charlesworth, Les Cranshaw, Bob Culver, Ted Davis, Bob Dunn, Ray Elger, Alan Elger,

Peter Elvidge, Terry Gee, Derek Green, Chris Hayden, David Hills, Eric Houseley, Stuart Jenkinson, David Johnson, Ian Lang, Richard Perry, Ian Poskett, Dennis Price, David Quartermaine, Geoff & Jan Ragg, John Renwick, Bernard Stovin, David Stovin, Tony Summers, Ron Vane, The VOC Spares Co., Tony Wilson, Andrew Walker and Alan Wright. We hope that the result is worthy of your patience.



Although the Vincent was often successfully used on the Isle of Man in the forties and fifties, the handling of the standard machine has made it unsuitable for the higher speeds on the bumpy TT circuit more recently. Chris Hayden built a machine with the Manx TT in mind. Using a 1949 Rapide engine, gearbox and UFM, he fitted Norton forks and the Vincent rear frame was modified to take girling suspension units. Compression ratio was 9.6:1, cams were Mk 2, and the had handling difficulties around the circuit and at times experienced severe weaving and jumping. This he put down to

the extreme traction of the racing tyres. These allowed no give and put all the stresses onto the frame. Nevertheless he broke the Vincent lap record with a speed of 92.5 mph, which included a pit stop. Chris's average speed for the six laps was 90.23 mph, while he had also achieved an unofficial lap speed of 96.3 mph. Meanwhile, in the States, David Matson has had numerous record breaking runs on a Vincent over a number of years. In 1983, David was made a member of the Bonneville 200 Club for his mean speed of 202.92 mph. With continuous tuning, in 1988, he achieved a mean speed of 225.643 mph and one run topped 230 mph. (Photo: The TT Photo Shop)

ce qu'il fit avec un ami également propriétaire de Vincent, avant de déclarer que c'était la pire Vincent qu'il n'avait jamais vue !!

Malheureusement, Chris a été tué en 2019, la semaine précédant Noël. Il était en train de



pousser une Suzuki en panne le long de la route près de chez lui, quand un énorme camion, conduit par un inconscient en train de téléphoner avec son portable, sortit de route et le percuta, le tuant sur le coup. Quelle triste ironie qu'un homme qui était un coureur habile et professionnel ait dû nous quitter de cette façon.

En haut, Perron's Revenge et ci-dessous Chris Hayden (c'est celui qui porte des lunettes)



En matière d'épilogue, la machine de Chris est toujours entre les mains de sa famille et a été remise à l'état neuf mais plus proche de

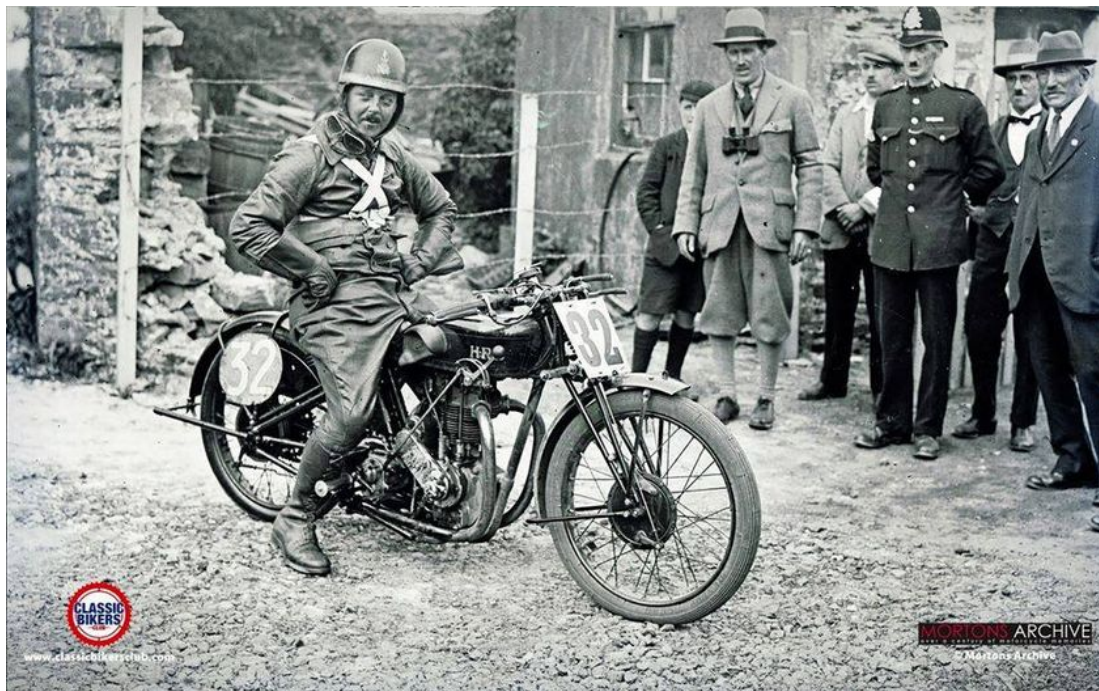
l'origine. La fourche Norton Roadholder et le frein avant Grimeca ont laissé la place à une fourche Girdraulic et à des freins de Black Shadow mais la partie arrière « Parkin » a été conservée.

À l'heure où j'écris, la famille de Chris envisage de prêter la machine à un musée.

Un fringant jeune homme dans le vent

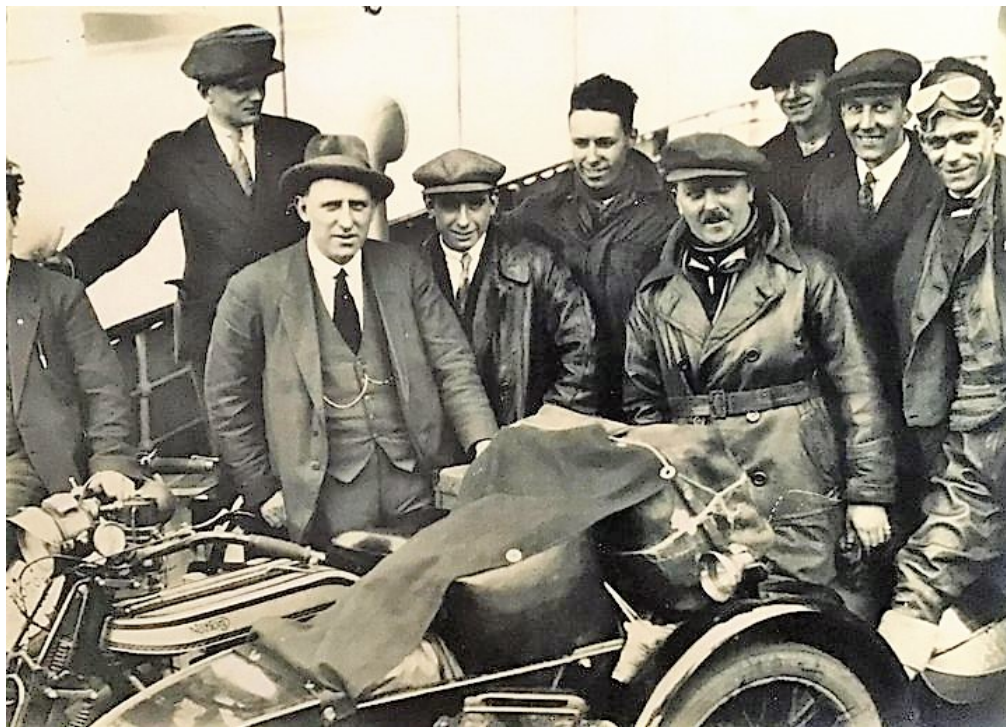
Par Teun Van Driel

Je vous ai envoyé une photo de Howard R Davies prise juste avant la première guerre mondiale en 1914. En voici une autre, environ 10 ans plus tard, avec cette fameuse moustache.

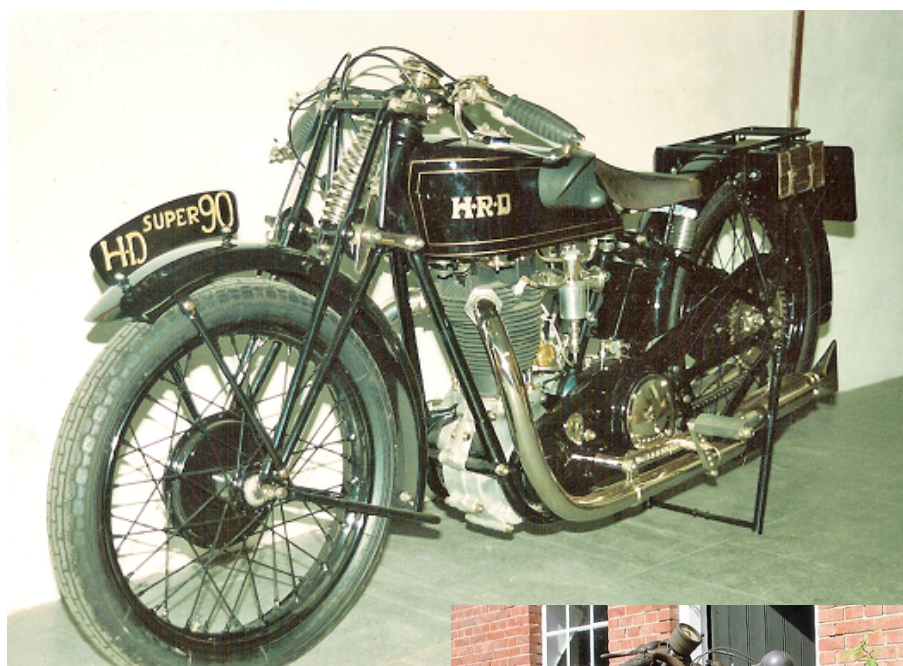


Belle photo ! Vous pouvez apprécier ces belles allures comme l'officier de police. Vous trouverez ci-après deux autres photos bien connues d'Howard, dont une où il marche à côté de sa Super 90 avec laquelle il a remporté le TT.





J'ai été autorisé à restaurer une telle Super 90 moi-même à la fin du siècle dernier pour un ami de la section hollandaise.



La « chose » m'est arrivée en pièces et morceaux, tout cassés et pliés.

Celle ci-contre est une Super 90 encore 100 % originale de quelqu'un ici en Hollande, pas membre du VOC, mais de cet autre club (Velocette). L'homme a trouvé cette HRD en Indonésie où il venait souvent pour son travail.

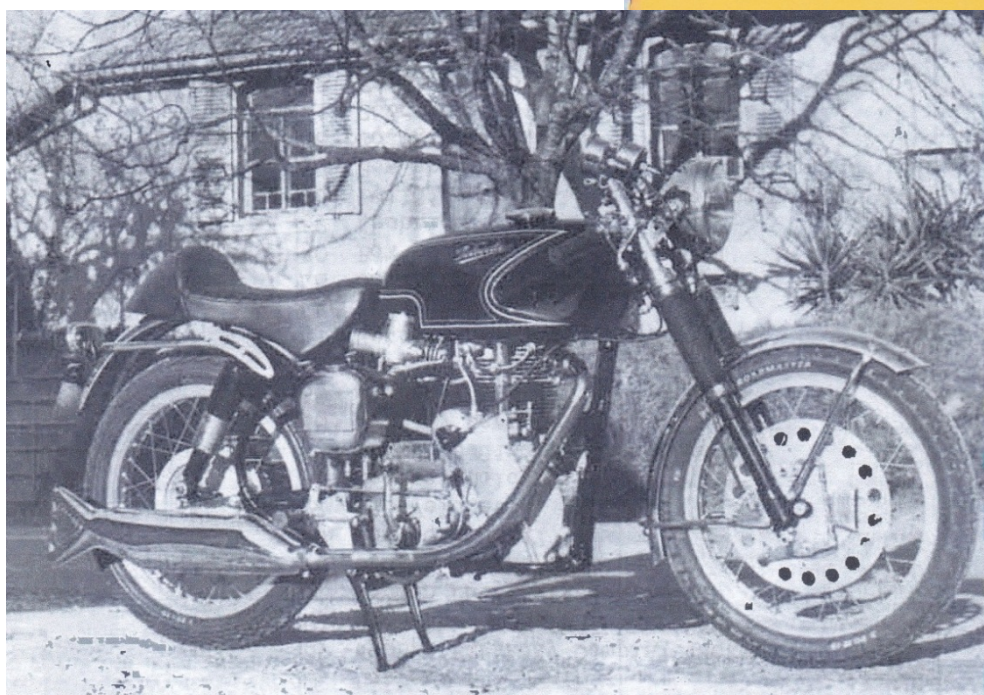


La Vie du club et de ses membres

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

Et le Loup-Garreau donne la parole à James Gaillard

Dans le Loup-Garreau électronique n°26, page 23, il est évoqué un certain Bernard BAUMIER et une Velocette Thruxton... Aussi je me suis penché sur le dossier de la mienne et bingo !... je joins deux articles qui y font référence en citant les coordonnées de ce Monsieur... Le monde des amateurs est petit ! Je suis sûr que d'autres traces existent et ne demandent qu'à être partagées ! Pour info, malgré une large diffusion de la copie de l'article français, y compris auprès des « spécialistes des vieux papiers motos et autres... », je n'ai jamais pu trouver la référence de sa publication ! Je reste preneur !



La machine telle qu'elle apparaît dans le numéro de février 1977 de la revue du club Velocette.

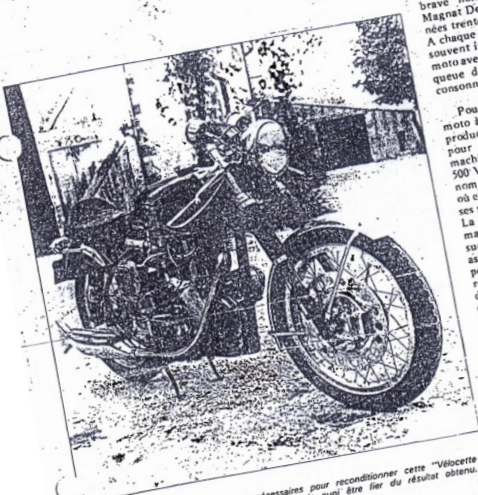
« Velocette, ce n'est pas la dernière marque de moto française ? »

C'est sur cette question amusante que commence l'article que nous a communiqué James. Mais, ne nous y trompons pas, à partir de cette classique plaisanterie basée sur l'apparence « française » du nom, Bernard Baumier (l'article n'est pas signé mais le Loup-Garreau suppose qu'il est de monsieur Baumier puisque écrit à la forme possessive et à la première personne) narre la reconstitution, à partir d'une semi-épave repeinte en rouge, avec selle Laverda et guidons italiens, d'une Thruxton 1969 ! Hervé Francheteau est bien sûr évoqué dans l'article (c'était, je pense, le seul spécialiste Velocette à l'époque si on excepte Leconte, mais Leconte était peut-être déjà reconverti vers Harley Davidson ?).

Velocette Thruxton

DOSSIER RETRO

Une vieille Dame anglaise au gros cœur



"Velocette, ce n'est pas la dernière marque de moto française ?" Comme me l'a demandé un tour en Grand-Père dans un village de Haute-Provence, il faut dire que ce brave homme avait en tête une trentaine d'années. A chaque arrêt, jeunes souvent intrigués par moto avec son pot d'échappement de poisson et son sonnerie française.

Pourtant, il s'agit d'un moto à 100 % de production à été pour "raisons" machine en que 500 Velocette de nom du célèbre elle s'est son ses performanc La miennemars 1969 et succès, le assez lamont peut en ré réservoir, e de 750 M d'origine poussée j dans Tu poussié tous les pièces jusqu'à qui av

Le donc part pie-riel

Trois mois de préparation ont été nécessaires pour reconditionner cette "Velocette Thruxton". Avouer tout de même qu'il y a de quoi être fier du résultat obtenu.

13

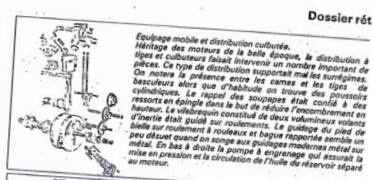
La machine que nous vous proposons de redécouvrir aujourd'hui est une célèbre "Venom Thruxton" de 500 centimètres cube. Même si le gros mono quatre temps redevient aujourd'hui à la mode, nous allons voir que l'architecture du moteur "Velocette" et ceci d'autant plus, que cette machine était encore produite en série en 1970. Visiblement, tout Thruxton, depuis la conception de la distribution en passant par le dessin des carters, jusqu'à la réalisation de certains montages qui semblent plutôt relever de l'artisanat que de la production en série. Les quelques éclairés que nous avons pu recueillir nous ont permis de se rendre compte, non sans une certaine nostalgie, qu'une telle machine n'aurait jamais pu assurer la prospérité de la marque jusqu'à nos jours.



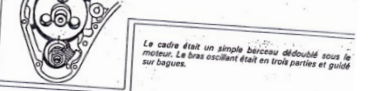
L'entraînement des arbres à cames et la distribution à partir du vilebrequin a été emprunté à une Honda Am 6.



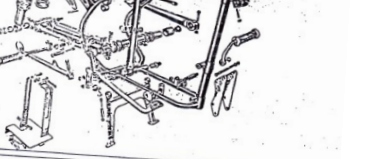
Le réglage de la dureté des combinaisons de soupapes est réalisé en déplaçant les fixations supérieures.



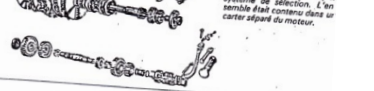
Équipage mobile et distribution calibrée. Héritage des moteurs de la belle époque, la distribution à l'arbre à cames fait intervenir un nombre important de pièces. Ce type de distribution supportait mal les surrégimes. On notera la présence entre les cames et les liges de ressorts en épingle dans le but de réduire l'impactement des soupapes. Le réglage des soupapes était confié à des spécialistes. Le vilebrequin consistait de deux volants en fonte d'inertie était guidé sur roulements. Le guidage du pied de vilebrequin sur roulements à rouleaux et bagues rapportées métal sur métal. En bas à droite la pompe à engrenage qui assurait la mise en pression et la circulation de l'huile du réservoir séparé au moteur.



L'entraînement de l'arbre à cames par train de pignons. Bien que d'un fonctionnement bruyant, ce type d'entraînement nécessitait aucun entretien. En fait, la vis sans fin et le pignon d'entraînement de la pompe à huile.



Le cadre était un simple bécaneau dédoublé sous le moteur. Le bras oscillant était en trois parties et guidé sur bagues.



Éclairé de la boîte de vitesse et de l'embrayage multi-disque. En haut à droite, le système de sélection. L'arbre à cames était contenu dans un carter séparé du moteur.

17

Bref, après cette restauration de haut niveau (l'Amal GP de 35 a toutefois laissé la place à un Concentric de 36), l'article se poursuit sur le Kata de la mise en route. Une description du comportement routier de la bête qui se termine par un désormais classique :

« Quand on aime les belles anglaises, on pardonne volontiers les petits défauts pour ne voir que les grandes qualités !! » (ça vous dit quelque chose ?)

Les lecteurs du Loup-Garreau se rappelleront que monsieur Baumier est décédé dans un accident d'avion il y a quelques années.

Si l'un d'entre vous est en mesure d'identifier l'origine de cet article (oui, bien sûr, le Loup-Garreau en a déjà fait une copie pour Alain Grare !), il aura droit à un trophée spécial et à la reconnaissance de James.

Si une information pouvait transparaître sur l'origine de cette machine, il en serait de même mais la disparition de monsieur Baumier ne rend pas les recherches aisées !

De bonnes nouvelles du « *VOC Spares Co.* »

Par Malcolm McKenzie (Chairman du VOC Spares Co.)

Le *V.O.C. Spares Company* souhaite informer les membres français du club de l'évolution de la compagnie et également annoncer une offre spéciale pour ceux qui viendront au 46^{ème} rallye, en juillet, à Merville.

La compagnie continue de croître, et est l'aide idéale pour garder votre Vincent au mieux de sa forme ; avec un stock de 100.000 articles, nous avons de loin le plus grand stock de pièces de rechange Vincent dans le monde. Nous vendons également plus de Vincent merveilleuses (Déposées chez nous par des membres, des familles de membres et d'autres passionnés) que les maisons de vente aux enchères ou les concessionnaires au cours de l'année. Jetez un œil à notre « [web-site](#). »

Nos pièces de rechange sont les seules pièces disponibles, faites à partir du registre des dessins Vincent autorisé par le Club, ce qui nous permet de garantir mondialement la qualité. Mieux encore, le *VOC Spares Co.* a souscrit une assurance « responsabilité-produit mondiale ». Aucun autre grand fournisseur de pièces Vincent maîtrise les processus de qualité qui permettraient à leur assureur de fournir cela.

Nous avons relevé avec succès les défis de la livraison en France et dans tous les pays de l'UE à la suite du Brexit. Nous vendons maintenant des pièces livrées à l'UE sans TVA, et la TVA locale est perçue par l'agent de livraison en France. Le processus semble bien fonctionner, 35 % de nos pièces sont livrées chaque année à l'UE, avec beaucoup de succès.

Nous avons récemment investi dans un nouveau système de boutique en ligne, très fouillé et d'utilisation aisée, avec, notamment, des éclatés détaillés des pièces, aidant à identifier précisément la bonne pièce.

Enfin, nous avons le plaisir d'annoncer aux membres français participant à leur 46^{ème} rallye cette année, que nous offrons une réduction supplémentaire de 10 % (en plus de la réduction normale pour les membres du VOC) pour les commandes reçues des membres français avant le 30 juin. Vos commandes seront mises à disposition à ce rallye.

Entrez le code « Montlhéry » dans le bon de commande et « *French Rally* » comme adresse de livraison. Nous organiserons ensuite la livraison au rallye français.

Il s'agit d'un essai que nous répéterons, si possible.



Le Spares Co. : Michelle, Bob et Sarah

Pour toute question, veuillez appeler Michelle, Bob ou Sarah au :

+44 1536 312 220.

Même si nous ne promettons pas de parler couramment français, nous vous promettons un accueil chaleureux et des conseils éclairés !

Manifestations à venir

ATTENTION !

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

TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 19 H 30 : dîner entre membres et amis, au Clairon.
328, Rue de Belleville -75020 Paris



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



JUIN 21 AU 29 (2022) : Rallye itinérant dans les Alpes.
Aller : Route des Grandes Alpes – Retour : Route Napoléon.
Contact, Dany : dany.vincent@wanadoo.fr, 06 07 85 93 33



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



JUILLET 15 AU 17 (2022) : 46^{ème} Rallye Annuel de la Section de France du VOC.
Toutes infos sur le site, page "ACTU", et d'autres... à venir.
Contact, Stéphane : membre.stephane@orange.fr, +33 6 26 44 98 83



SEPTEMBRE 2 AU 4 (2022) : Rallye VOFC/VCF (Velocette) en Normandie
Contact, Jean : pirot.jean@orange.fr

RENCONTRE VELOCETTE – VINCENT

Les 2, 3 et 4 septembre 2022 au « Lycée Agricole »
27500 Château de Tourville-sur-Pont-Audemer
Organisateur, Hervé Sévenier.

Forfait week-end 3 jours avec lit (vendredi soir à dimanche midi) : 170€ (par personne)

Forfait week-end 2 jours avec lit (samedi midi à dimanche midi) : 140€ (par personne)

Forfait week-end 3 jours sans lit (vendredi soir à dimanche midi) : 130€ (par personne)

Forfait week-end 2 jours sans lit (samedi midi à dimanche midi) : 120€ (par personne)



Petites Annonces

*Les petites annonces des adhérents du VOCF sont diffusées durant **trois numéros** (sauf s'ils demandent à les retirer).*

Passé ce délai, ils devront redemander à diffuser leurs annonces.

Les adhérents au VOC international peuvent profiter des mêmes conditions que les adhérents du VOCF. La photo de leur carte d'adhérent peut leur être demandée pour vérifier cette appartenance.

Les non-adhérents peuvent faire passer une petite annonce concernant les Vincent uniquement, elle ne sera diffusée que sur un seul numéro.

- **LE LOUP-GARREAU N°36 papier**

exclusivement dédié à Patrick Godet est composé essentiellement de témoignages.

C'est un collector de 52 pages (tiré sur papier glacé de 115 g). Il est disponible au prix de :

- 15 €, port compris (France) **pour les MEMBRES du VOCF**,

- 20 €, port compris (France) pour les NON-MEMBRES.

Contact, Catherine: crrperso@yahoo.fr, +33 6 81 27 09 11

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

Machine entièrement restaurée par Patrick Godet.

Contact, Charles : charlesvandermeulen@gmail.com

1500 km parcourus.

Dossier complet.

Numéros de série concordants ('*matching numbers*').

Porte-bagages d'origine et sacoches fournis (jamais montés).



- **PHILIPPE GUIJARRO vend :**

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



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

- **JEAN PIROT vend :**

Ensemble pignon moteur et

E.S.A. en excellent état.

Prix : 50 €

Contact : pirot.jean@orange.fr ou
06 81 53 09 86



- **HERVE BLONDEAU vend :**

Une **Vincent Egli-Godet Café racer**, moteur 1000 cc, Boîte 5 vitesses, livrée par GODET en décembre 2007, Carte Grise Collection de 1968, 10000 km.

Contact, Hervé : 06 73 89 17 41, blondeauh8@gmail.com



- **JEAN-CHRISTIAN ROGOZ vend :**

Une **Egli-Vincent John Mossey**.

Contact, Jean-Christian : jechro@club-internet.fr



- **ALAIN VALLANTIN vend :**

Un jeu de sacoches Craven.

Elles sont en bon état sauf les charnières qui sont à changer. Prix : 180 €.

Contact, Alain : d.vallantin@wanadoo.fr ou 06 18 49 20 30



Un message de Godet Motorcycles

Un petit message pour vous prévenir que nous serons présents cette année à la première édition du **Festival Hangar zéro 1**, sur le site de l'aérodrome d'Oyonnax les 27, 28 et 29 mai prochains.

Il s'agit d'un festival initialement prévu pour 2020 et pour lequel nous nous étions à l'époque engagés à participer. La crise de la Covid passant par-là, le festival n'a finalement lieu que cette année et les organisateurs ont eu deux ans de plus pour préparer leur événement. Au programme, des motos donc, mais aussi des collections d'autos et d'avions !!!

Nous disposerons d'un bel espace, et exposerons 4 motos.









À bientôt,

François

(François GUÉRIN, chef d'atelier)



Bonnes adresses

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



Ont contribué à ce numéro :

Marie-Laure Ferrieu, Catherine Remillieux-Rast, Didier Camp, James Gaillard, Paul Hamon, Hervé Laur, Malcolm McKenzie, Dominique Malcor, Jean Pirot, Georges Remillieux, Teun Van Driel, Dany Vincent, Alan Wright.

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