

LE LOUP-GARREAU

30

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.

Juillet 2022



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
Exposition Vincent HRD au musée de Stevenage	4
Une information sur une tentative d'amélioration du freinage	12
Souvenez-vous, le LGE 27 et l'article sur « Un long Week-End lyonnais »...	13
La première Black Shadow, 3 ^{ème} épisode	18
Prenez la « Route Vincent » : 2 ^{ème} partie	20
Un outil plus sûr que K3 pour desserrer/serrer les collerettes d'échappement	22
Clé d'écrou d'tunnel d'tige d'culbuteur mais pas que...	23
Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents	25
Manifestations à venir	25
Petites Annonces	26
Bonnes adresses	28



Bruce Gross

le 4 juillet à 03:37 · 🌐

...

An old friend, Jim Cassidy. Picture taken in El Paso, Texas late 50s.



Paul Hamon nous fait parvenir cette impressionnante photo avec cette question :

N'est-il pas dommage de traiter ainsi une machine qui est certainement « Matching Number ? »

Photo de couverture : Mathilde Voulana (copyright Studio Voulana)

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Voici que le Rallye annuel du Club vient de se terminer. Un rallye fabuleux organisé de main de maître par Stéphane.

Si la participation française était plus faible que parfois, la participation étrangère était en forte hausse avec :

- de nombreux Anglais
- des Polonais
- des Suédois
- des Hollandais
- des Belges
- un Australien.

L'occasion de revoir des amis éloignés des rallyes français par la Covid, mais aussi par le Brexit qui ne facilite pas les choses. Il y avait aussi des gens qu'on ne rencontre pas habituellement, un très beau mélange !

Savez-vous que nos amis suédois estiment le nombre de Vincent en Scandinavie à au moins 200 motos !

Il y aura un reportage plus complet dans un prochain LGE. Des visites étonnantes avaient été organisées avec de belles balades à moto. Et ne parlons même pas de la nourriture très orientée Nord/Pas-de-Calais, c'était original et fameux !

Le prochain rendez-vous du club est le Rallye Velocette/Vincent, en Normandie (voir page MANIFESTATIONS, ou sur le site : <https://www.vincent-owners-club-france.com/>) : ne le manquez pas !

Au plaisir de se revoir !

Dany



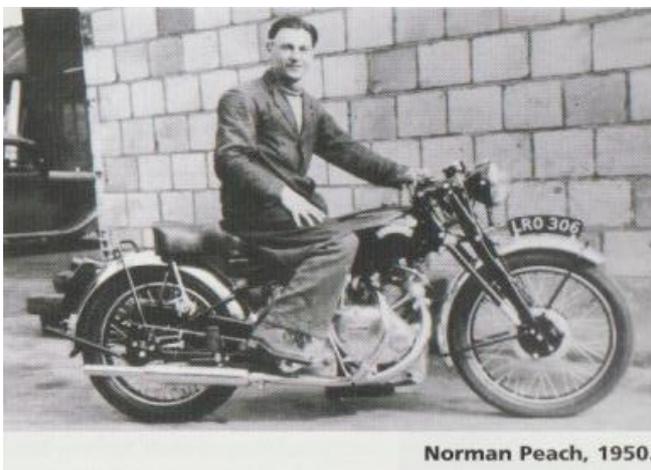
À Merville et en avant-première, Stéphane nous a présenté son extraordinaire 3 roues Vincent. Il n'est pas encore fonctionnel mais déjà très avancé ! Je pense que nous en apprendrons plus dans un prochain LGE ! Mais, la désormais question rituelle est : *Matching Numbers* ou pas ?

Exposition Vincent HRD au musée de Stevenage

(Dernière partie – Les années après-guerre)

Par Dany Vincent, courtoisie Alan Wright

"J'ai commencé chez Vincent pour faire le thé, m'occuper du courrier, des courses diverses... et progressivement j'ai trouvé mon chemin si bien que je connaissais tout le business. J'ai terminé en charge de la comptabilité car je connaissais bien le travail. Ils vous embauchaient à la base et vous emmenaient vers une qualification. À 21 ans j'étais devenu superviseuse. J'ai apprécié chaque minute où j'ai travaillé pour eux... C'étaient vraiment des gens très agréables." (Dorothy Wade)



Norman Peach, 1950.

"J'ai commencé à travailler chez Vincent en septembre 1946 et j'ai été employé jusqu'en juin 1958. J'ai assisté à toutes les productions d'après-guerre. J'étais déjà motocycliste avant-guerre et pendant la guerre je me faisais envoyer les magazines motocyclistes. C'est là que j'ai appris que l'usine Vincent recherchait des monteuses et ça m'a semblé un moyen plaisant de gagner ma vie." (Norman Peach)

"J'ai commencé chez Vincent en 1947. J'avais une expérience en course avant la guerre et connaissais Vincent. Dès la fin de la guerre, j'ai acheté une moto de course Vincent appelé TT Replica, fabriquée à 41 exemplaires avant la guerre et c'est en courant avec cette machine que j'ai été en connexion avec l'usine." (Ted Davis)

"J'ai commencé par acquérir de l'expérience en construisant des moteurs, en montant les machines complètes et en les testant. À cette époque, nous construisions environ 15 machines par semaine, aussi il n'y avait besoin que d'une poignée de personnes pour cela. Avec le temps, nous avons commencé à fabriquer des machines de compétition et je me suis retrouvé essentiellement employé à les tester sur la route. Ensuite, on m'a confié la responsabilité d'Ingénieur en Chef du Développement. J'ai alors développé tout le dessin des modèles carénés (*Black Prince* et *Black Knight*) avec tous les tests nécessaires pour valider le concept." (Ted Davis)

"J'ai commencé en juin 1948. Je venais juste de me marier et j'étais en train d'attendre pour aller chez Vauxhall Motors. Ils m'avaient dit : « Nous aurons besoin de vous dans 6 ou peut-être 7 semaines ». Mais, après une semaine d'attente, quelqu'un me dit « Pourquoi

n'essayerais-tu pas à l'usine de motos Vincent ? » Finalement, j'ai pris le travail en pensant y rester 3 ou 4 semaines et je suis resté pendant un peu plus de 20 ans." (Jack Furness)

"L'usine était séparée en deux en 1948. Le *show-room* et l'assemblage était sur la *North Road* et le stockage et les machines-outils étaient à *Fishers Green* qui était l'ancien immeuble d'une association de fournitures pour l'éducation scolaire." (Jack Furness)

"Après 3 mois, j'ai été nommé contremaître de l'atelier de montage et de celui d'ébavurage. J'avais la responsabilité d'environ 30 dames et 10 messieurs et nous préparions tous les carters qui arrivaient bruts. Les dames faisaient plein de choses comme monter les garnitures de frein et assembler les petits ensembles avant qu'ils ne soient posés sur les motos." (Jack Furness)

"J'ai rejoint Vincent en août 1946 après ma démobilisation de la RAF. Mon expérience des achats acquise avant la guerre m'a aidé à obtenir ce poste dans un nouvel environnement, poste qui a duré jusqu'en 1959." (Eddie Messent)

"À la maison, nous recevions différents magazines moto et il y avait des annonces d'emploi. J'ai quitté l'Écosse pour obtenir le job. Les Vincent étaient très connues des milieux motocyclistes même si elles étaient rares en Écosse. En fait, je n'en avais vu qu'une ou deux, mais on en parlait si souvent..." (Allan Rennie)

Au travail



L'équipe en charge des achats/coûts

"Nous étions un joyeux groupe au service des coûts. Nous étions très serviables les uns envers les autres." (Dorothy Wade)

"La paye de débutant était extrêmement faible, mais le travail était intéressant et, une fois entrés, on restait. C'était un lieu plutôt amical, mais les salaires des femmes étaient très bas, 3 livres par semaine et elles étaient à la pièce, il fallait travailler dur pour espérer rapporter 4 livres. Les gens à l'assemblage et les monteuses n'avaient que 5 livres par semaine... Alors que chez Leyland, dans le Lancashire, j'arrivais à me faire 8 livres." (Jack Furness)

"Une fois que les dessins étaient établis et après consultation de la Direction Vincent, on cherchait des offres de prix. Il y avait souvent des retards de livraison, surtout avec les fournisseurs principaux qui attendaient déjà des paiements. Il faut dire aussi que nos quantités étaient faibles par rapport aux autres fabricants de motos, les fournisseurs hésitaient à nous livrer." (Eddie Messent)

"Des gens venaient de tout le pays pour travailler chez Vincent." (Terry Wade)

"C'était un groupe joyeux qui était divisé en deux. Vous aviez les tourneurs, fraiseurs et autres usineurs qui globalement n'étaient pas motocyclistes, et ceux qui étaient au montage et aux essais." (Allan Rennie)

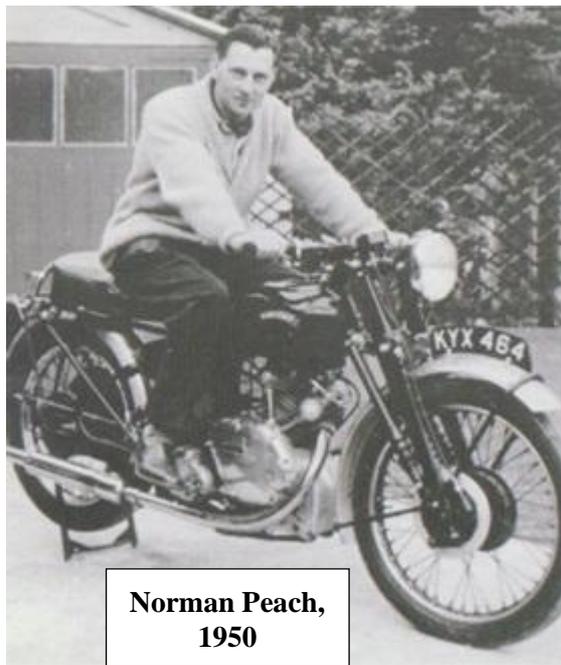


À droite, Allan Rennie 1950 à *Fichers Green*

"Sur le site de *Fishers Green*, j'ai assemblé 751 moteurs de septembre 1950 à juin 1952. J'ai ensuite obtenu un poste au *Service Department* où nous réparions les machines des clients. L'atelier était bien plus primitif qu'à *Fishers Green* mais le poste était très intéressant car on rencontrait des clients et on discutait avec des gens passionnés par les motos." (Allan Rennie)

"Les Vincent n'étaient pas conçues dans un esprit d'économie. Elles étaient faites pour des gens qui étaient prêts à payer un beau paquet d'argent pour quelque chose qui était rapide et bien conçu." (Norman Peach)

"Les motos Vincent étaient de loin les plus désirées des motos de l'époque. Elles avaient des lieux d'avance sur tout ce qui était disponible à l'époque." (Norman Peach)



**Norman Peach,
1950**

"Lorsque vous étiez en cours de test routier, l'une des choses qui arrivait invariablement si une conversation s'engageait avec un autre motocycliste lors d'un arrêt était : « Êtes-vous réellement payé pour faire ce job ? »" (Norman Peach)

"Les motos étaient assemblées à *Fishers Green* et étaient alignées dans l'ordre de sortie au *Road Test Department* pour que nous prenions la prochaine pour un essai routier. J'avais l'habitude de prendre une moto pour une quinzaine de kilomètres, revenir et la laisser refroidir. Alors je réglais les carburateurs et le jeu aux culbuteurs et je repartais pour une cinquantaine de kilomètres. Puis, une dernière vérification avant le test sur route final. On faisait environ 150 km sur un twin et 75 environ sur les monocylindres." (Norman Peach)

"Il n'y avait pas de test routier standard, vous pouviez aller où vous vouliez" (Norman Peach)

"Nous avions l'habitude de travailler dans le noir en hiver et nous travaillions jusqu'à 18 heures avec une heure pour le déjeuner. Nous faisons généralement des heures supplémentaires 3 nuits par semaine, finissions le travail à midi le samedi et le dimanche... J'ai fait ça des années. Étant le contremaître, je devais tout le temps être là. Bien des fois, j'étais crevé." (Jack Furness)

"Pendant un temps, j'ai été responsable de la sécurité. Au départ, il n'y avait aucune protection. Plus tard, on nous a demandé de mettre nos chaussettes par-dessus le pantalon. La production des Vincent n'aurait plus été autorisée par la suite à *Fishers Green* à cause de la pollution de l'air. Cela ne serait plus possible." (Bob Clements)

"Après la guerre, quelques-uns d'entre nous sont partis, comme chez Kodak par exemple. Les conditions de travail et la paye était bien meilleures. On peut même dire qu'ils étaient surpayés et sous-employés." (Bob Clements)

"Pour nous, les côtés négatifs n'étaient pas un problème. Il y avait par exemple des fuites dans le toit de l'usine et de l'eau qui arrivait par le dessous de la porte de l'usine. Aujourd'hui, il y aurait des grèves... En ces temps-là, quelqu'un prenait le temps d'aller rejeter ça dehors avec un balai et en riait." (Ted Davis)

"À l'arrivée de la guerre, les productions de motos ont été arrêtées et nous avons fabriqué des pièces pour la *Navy* et la *RAF*... Il n'y avait alors plus que des productions navales et aéronautiques." (Terry Wade)

"Pendant la durée de la guerre, l'usine a gagné de l'argent... Vous ne pouviez pas en perdre : vous aviez vos dépenses plus vos coûts pris en charge. La guerre finie, les modèles d'après-guerre sont arrivés et il a fallu refinancer. Ils ont alors emprunté de l'argent et je pense qu'ils ont surcapitalisé." (Bob Clements)

"Il y avait beaucoup de femmes dans l'atelier d'usinage pendant la guerre. Elles travaillaient sur les tours et les presses – de plus en plus de femmes sont arrivées à la fabrication." (Terry Wade)

"Pendant la guerre, c'était incroyable le nombre de femmes qui travaillaient sur les tours et le reste. Ma logeuse travaillait ici, sa voisine aussi, chaque femme qu'elle croisait dans la rue lui disait « Ah Vincent ! »." (Allan Rennie)

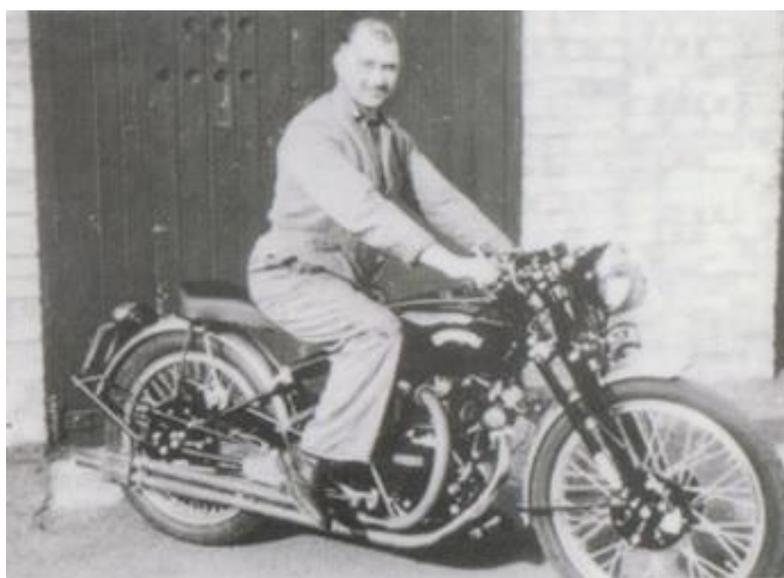
"Pendant la guerre, il y avait des heures supplémentaires, si vous en faisiez, il n'y avait pas de bonus. À cette époque pour obtenir du travail, vous deviez vous conformer à cette loi. Le gouvernement et les syndicats avaient passé des contrats (de guerre) pour être à la hauteur des événements. Les syndicats étaient très forts." (Bob Clements)

"Les gens voyaient que la guerre allait se terminer et la société a décidé que les nouvelles motos seraient des *twins* car c'était ce que tout le monde voulait. Irving est alors retourné à la planche à dessin et a redessiné le *twinn*. C'était la première Vincent HRD Rapide. La société s'est étoffée et a investi la deuxième usine à *Fichers Green* durant l'hiver très froid de 1947." (Bob Clements)

"Après la guerre, la primauté a été donnée aux *twins*, mais sa marge de profit était encore extrêmement basse. La marge sur la *Rapide* était de 35 livres et 60 livres sur la *Black Shadow*, ce qui rendait cette dernière encore plus chère à la vente." (Ted Davis)

"Lorsque nous sommes arrivés à *Fichers Green*, nous avons commencé par remplir le lieu avec plein de nouvelles machines-outils... L'usine a vendu beaucoup de machines en Argentine, puis les ventes ont chuté. Il était évident qu'il allait être difficile de gagner de l'argent." (Bob Clements)

"Progressivement, le prix élevé a tué les ventes... À mon avis. Nous n'avions pas les moyens de production comme aujourd'hui. On recevait des pièces de ci de là et on devait compléter son moteur comme on pouvait." (Terry Walde)



Norman Peach sur la dernière *Black Lightning* à quitter l'usine en 1957/58

"Même à la fin, alors qu'on avait rajouté un bon nombre d'éléments nouveaux dans les modèles carénés, on devait les vendre à un prix plus bas. À cette époque, dans le milieu des années 50, il était possible d'acheter une mini pour 300 livres. Les femmes disaient : « Pourquoi ne pas acheter une voiture où toute la famille

pourra monter et non pas une moto juste pour toi ? ». Toutes ces choses étaient contre nous." (Ted Davis)

"Il n'y a jamais eu de grèves à l'usine Vincent, mais à la fin les employés commençaient à avoir des réunions pour discuter salaires et autres avantages - Vincent payait plutôt peu." (Ted Davis)

"L'industrie motocycliste n'a pas vu venir la vague japonaise. Il y avait des tas d'argent américain qui allaient au Japon à cette époque. Les américains leur vendaient des avions, ils fabriquaient des motos... Ils ont apporté un nouveau mode de travail... Nous étions à l'âge de la pierre." (Bob Clements)

"C'était la fin de la fabrication des motos Vincent. Nous avons commencé par fermer l'usine de *Bowling Green*. La moitié de l'étage de cette vieille usine a été détruit, de même que le *Test Department* de l'usine et le site a été vendu pour l'école *Alleynes*. Nous avons gardé la partie au rez-de-chaussée un certain temps et je l'ai finalement fermée autour de 1961." (Bob Clements)

"Lorsque Vincent a cessé subitement la production de motos, mon partenaire *Alf Searle* a continué à réparer et entretenir des Vincent. Les dirigeants ont accepté de produire des pièces pendant encore 10 ans après la cessation de l'activité, aussi *Alf* était très occupé avec cette activité d'entretien/réparation." (Jack Furness)

"En 1970, Alf et moi avons démarré un nouvel atelier d'entretien/réparation à *Cromer* près de *Walkern*. Ça a été la boule de neige. Les gens ont commencé à payer cher pour acheter des Vincent et nous étions à peu près les seuls à les reconstruire aussi nous avons été très occupés pendant 20 ans." (Jack Furness)

Récréation



La chorale de l'usine Vincent HRD. Franck Walker est le troisième personnage à partir de la droite au premier rang. Bob Clements, l'un des témoins de ce reportage, est le troisième à partir de la droite au dernier rang

"Mr Walker était très enthousiaste pour la chorale et il y avait même un petit orchestre. Nous disposions d'une petite pièce et il venait s'asseoir pour nous écouter. On pratiquait le soir et étions payés pour cela en heures supplémentaires." (Bob Clements)

"Il y avait aussi un dîner du *Six Hills Motorcycle Club*, mais dans les faits nous étions presque tous de l'usine Vincent." (Terry Wade)



Le personnel Vincent HRD à Noël 1946.

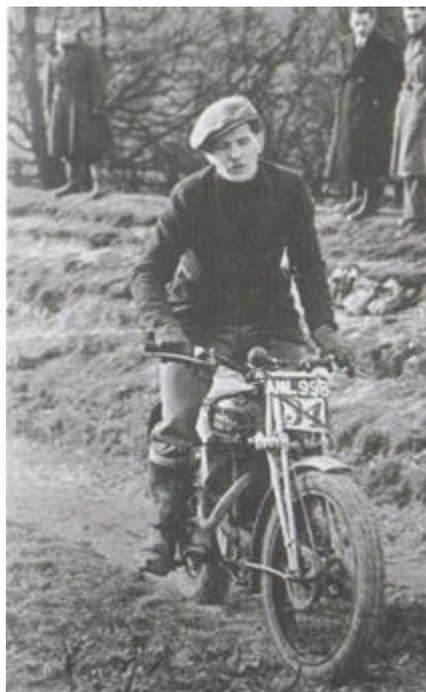
La qualité n'est pas fameuse, Philip Vincent apparaît au dernier rang, deuxième personnage après une dame, en partant de la gauche. Phil Irving doit être à sa gauche. On compte environ 80 Personnes.

"Le *Six Hills Club* a démarré en 1934 et était très actif avant-guerre. Le club a été relancé en 1947 avec une première rencontre au *Lytton Club* à *Sish Lane*." (Norman Peach)

"Sur le site de *North Road*, le repas de midi était pris en vitesse et certains faisaient des courses de vitesse dans les graviers autour de l'usine avec de vieilles motos. La direction fermait l'œil... Vous preniez un snack au fromage à la minuscule cantine de l'usine et ensuite vous tourniez dans la cour de l'usine et dans les cailloux. Certains essayaient d'établir un record du tour, et la direction, dont beaucoup de membres étaient impliqués dans des compétitions dont moi avec ma position d'Ingénieur en Chef, était plutôt tolérante avec ce genre d'activité qui n'aurait certainement pas été admise ailleurs..." (Ted Davis)

"La société était très active en sports : boules, tennis, cricket, fléchettes, billard, billard américain. Elle faisait partie de l'Association des Employés de Stevenage et ses membres ont gagné les tournois en billard et billard américain pendant plusieurs années." (Allan Rennie)

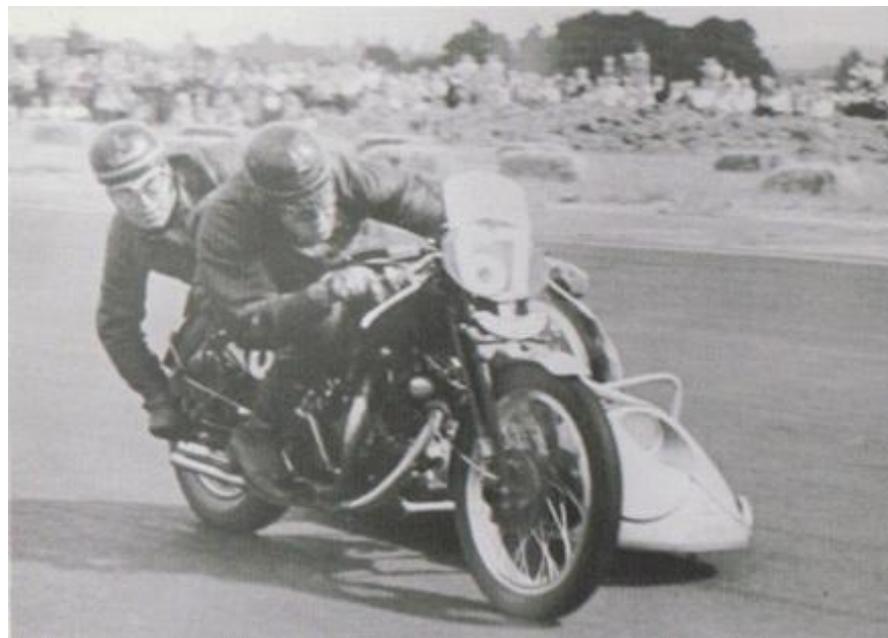
Page suivante : La vitesse est l'esprit (de la marque)...



John Tucker sur une HRD Vincent en 1932 dans une épreuve de trial

"La chose certainement la plus significative est le gros *V twin* capable de hautes performances sans stress. La moto est extrêmement stable. Elle a l'avantage d'être une moto ancienne avec des suspensions modernes, avec quatre freins, ce qu'aucune autre moto ne possède, et ce qui est bien adapté dans l'environnement moderne." (Ted Davis)

"Comme j'étais sous statut privé pour la compétition, je n'avais aucune chance de gagner une course moto à haut niveau. Je ne pouvais me le permettre... Aussi j'ai essayé de me



spécialiser dans quelques courses locales comme à Thruxton ou Silverstone. Mes succès ont essentiellement été obtenus en side-car avec la Black Lightning. J'ai même réussi à devenir le plus titré à Vincent en National et International avec une cinquantaine de victoires entre 1947 et 1954, en solo ou en side-car." (Ted Davis)

Photo ci-dessus : Ted Davis et Ernie Allen, en route pour la victoire à Silverstone avec un side-car attelé à une Black Lightning

"Le comité de direction avait une ligne infranchissable : aucun argent ne serait dépensé en compétition. Seul George Brown m'a donné de toutes petites aides financières car je voulais courir comme 'privé'." (Ted Davis)



**Aux records de Monthléry en 1952,
Ted Davis descend de la moto pour la passer à Cyril Julian.
On voit un jeune John Surtees, un gant à la main.**

"Les records de vitesse à Monthléry en France sont restés dans ma mémoire. Nous avons réussi à obtenir huit records du monde et aussi avons essayé d'obtenir la vitesse la plus élevée possible avec une *Black Lightning*. Nous avons échoué car, à l'époque, les pneus n'avaient pas été conçus pour de si hautes vitesses avec des moteurs de motos aussi puissants. On tournait à plus de 225 km/h, il faisait très chaud et les bandes de roulement se décollaient en roulant." (Ted Davis)

"1955 a vu la production des Vincent s'arrêter mais juste avant une *Black Lightning* a établi un record de vitesse pure à 298 km/h." (Ted Davis)



Une information sur une tentative d'amélioration du freinage

Propos recueillis auprès de monsieur Marcel Québire par Lord Dominique Malcor

Notre ami et bienfaiteur Marcel Québire nous informe de sa tentative historique d'amélioration du freinage de nos bien-aimées Vincent.

Son expérience passée ressurgit tout-à-coup après que l'arrêt de la fabrication des bien-connus freins de Vincent Speet lui soit parvenu aux oreilles : en effet, il y a environ quarante ans, il entreprit de trouver des améliorations significatives pour un arrêt définitif aux divers 'stops' qu'il rencontrait (*Ndlr : M. Québire avait accepté, non sans quelque réticence, l'usage du substantif « Stop », bien qu'il fût emprunté à la langue anglaise.*)...

Donc, en scientifique éclairé, c'est en mettant son voisin Robert et néanmoins ami (du moins jusque-là) pendant qu'il prenait des notes et des mesures sur la machine, lui expliquant par le menu ses instructions précises, que les essais commencèrent et finirent assez vite par les conclusions suivantes :

- un casque intégral protège bien,
- oublier sa combinaison de cuir et ses protections corporelles même quand il fait chaud n'est pas une option à retenir,
- le système arrête en effet la machine et son pilote mais on devrait peaufiner les réglages et trouver un moyen de régler les longueurs de filins et leur progressivité,
- toute suggestion est bienvenue et Robert n'en n'a aucune, vu qu'il est injoignable à ce jour !

Le Loup-Garreau rappellera à cette occasion que, suivant une étude menée par Paul Hamon, aucun possesseur de Vincent vivant ne s'est plaint d'un défaut de freinage sur sa machine.



Un grand merci à monsieur Québire et à Lord Dominique pour cet article d'archives particulièrement instructif !

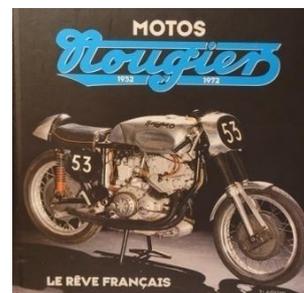
Souvenez-vous, le LGE 27 et l'article sur « Un long Week-End lyonnais »...

Texte : Georges Remillieux, Didier Camp

Photos : Mary et Didier Camp, et Georges

Avec l'assistance de André et Éric Nougier, de Claude Cauca, et du livre 'Motos Nougier'

Référence y était faite aux motos NOUGIER, LES motos de courses 100 % françaises (1932-1972), sorties du cerveau, et des mains magiques, du « sorcier de St Andiol ».



Nous avons longuement admiré les quelques machines exposées au salon de Lyon, et longuement discuté avec Claude Cauca, qui entretient et restaure ce patrimoine. Claude, un fin technicien, est par ailleurs un fervent admirateur de nos Vincent.

Éric Nougier, un des petits fils, qui s'investit dans le maintien de cette mémoire et saga familiale était aussi présent.

À l'occasion d'une visite dans la région Marseillaise, rendez-vous fut pris avec Éric Nougier.

Tôt un matin nous retrouvâmes Catherine et Georges Remillieux, autour d'un bon petit-déjeuner.

En route vers Cavaillon, non sans avoir fait un « crochet » par la source de la Sorgue, à Fontaine-de-Vaucluse. Encore une bien belle curiosité géologique que nous découvrîmes là.

L'appel rafraichissant de l'ombre d'un magnifique platane et une table accueillante, rendirent un morceau d'agneau Pascal bien agréable à déguster...

Encore quelques kilomètres, et nous découvrîmes Saint-Andiol, ce petit village, où la saga Nougier se perpétue.



Petit retour en arrière, qui sont donc ces Nougier, Jean et Henri, qui ont laissé une si belle trace dans notre monde motocycliste Français ?



- 1895, Marius et Julie Nougier ouvrent un atelier de mécanique générale à St Andiol (20 km d'Avignon). En 1920 l'atelier grandit et déménage un peu plus loin dans le village. En 1928, l'enseigne Magnat-Debon apparaît sur la devanture.

- Jean (né en 1909) et Henri plus jeune de 3 ans, leurs enfants, après le certificat d'études, deviennent apprentis, dans le garage paternel. Ils ont repris l'affaire en 1942. Menée de main de maître : Ils font construire un nouveau garage (toujours visible), dédié aux Citroën, au



matériel agricole, et... aux Magnat-Debon. Jean gardera toujours un attachement viral pour cette marque.

- Jean a construit sa première moto en 1929, sur la base d'une 125 ROVIN à moteur Train deux temps. Jean sera le constructeur, Henri le pilote. Leur deux temps qui ne marche pourtant pas trop mal, se fait régulièrement battre par des quatre temps. Jean décide donc de passer aussi au quatre temps et y restera fidèle pour les 40 ans à venir.

- La première vraie « Nougier » voit le jour durant l'hiver 1931-32, avec un 4 temps 175 Zurcher (marque Lyonnaise), ramené à 125 cc. Le succès est au rendez-vous.

- Avec pour tout outillage un tour de 1906, quelques machines-outils récupérées dans l'ancienne usine Terrot : fraiseuse de 1912, rectifieuse de 1924 et un ban de puissance, Jean va construire, après ses heures de travail au garage, quasiment de toutes pièces, les plus belles motos de courses françaises de son époque. Les plus grands noms de notre histoire motocycliste vont se succéder au guidon de ses machines (Henri Nougier. Jacques, Jacky et Jacques Onda. Daniel Crivello et André Kaci, plus épisodiquement Jacques Collot, Pierre Collignon, André Jaquier, Étienne Delamarre, Jacky Bœuf et quelques pilotes locaux).



Arrivés à Saint-Andiol, nous sommes accueillis par André Nougier, un des fils de Jean et par Éric, le petit-fils rencontré à Lyon. Ils nous ouvrent les portes de leur local d'exposition personnel, nos yeux s'écarquillent... ! Y sont conservées quasiment toutes les motos Nougier, mais aussi leur collection de motos personnelles, principalement constituée de motos de course Italiennes des années 50-70, certaines ayant un « sacré » pedigree

Parce que sa mère ne voulait pas qu'il fasse de moto (dans ces années-là, de nombreux pilotes moto trouvaient la mort), André, le fils de Jean, s'est tourné vers le modélisme d'avions, activité dans laquelle il a été très prolifique et a obtenu de nombreuses récompenses (ici au centre devant la Panhard).



Et notre ami Georges semble bien heureux de voir que les Nougier appréciaient les PanPan, ...n'oublions pas qu'ils étaient 'Agent Citroën'...

S'y trouve aussi la collection qu'André a constituée au fil des ans,

des modèles réduits, comme seul un fin technicien et un grand passionné peut construire et collectionner. Avion, Auto, mais où sont les bateaux et les motos ? !!







Parmi les centaines de maquettes et de moteurs réalisés, André nous montre un monocylindre de 20 cm³ à quatre soupapes commandées par un double arbre à cames en tête entraîné par couple conique.



Pour équiper ses modèles, André a utilisé aussi des pulsoréacteurs puis des mini-réacteurs.



On voit ici l'un des tout premiers réacteurs réalisés par JPX. Il est intéressant de constater que c'est monsieur Buchoux, qui, plus tard, collaborera avec Patrick Godet sur les Vincent, qui a créé JPX et les mini-réacteurs...

Un Airbus équipé de deux réacteurs JPX réalisé par André.

André a également réalisé un très grand Concorde équipé de quatre mini-réacteurs.

Il est difficile de ne pas reconnaître que leur passion et leur connaissances, laissent pantois, admiratif, rendent curieux, et dubitatif.



Sous une bâche, nous découvrirons l'Amilcar personnelle de Jean (son autre passion...)

Pour aider des amis collectionneurs, les frères Nougier se sont aussi intéressés à la mécanique des Amilcar... et ils ont finalement remonté leur propre Amilcar qui, bien entendu, bénéficie de toutes les améliorations qu'ils ont développées.



Le 6 cylindres 1100 cc double ACT est gavé par un compresseur Roots. Les fonderies sont « spécifiques Nougier », la culasse est revue et corrigée pour améliorer son refroidissement, et éviter les « cracks ». Le compresseur est réalisé par Nougier et le vilebrequin taillé dans la masse.



À noter que ces dames ont l'air bien plus intéressé par le jardin, que par ces vieilleries mécaniques !!!

Mais, et les motos dans tout ça ?

Nous en reparlerons, soyez patient, dans le prochain épisode du prochain LGE. (à suivre...)

La première Black Shadow, 3^{ème} épisode

Par Lord Dominique

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

Nous en étions restés au moment où Bob Culver s'apprêtait à refaire le voyage initiatique d'Arthur Bourne :

The (Classic) Motor Cycles mars 1990



Arthur avait été accompagné, bien que jamais suivi de près, par un quarteron (ça ne vous rappelle rien ? NDA) comprenant Duggie Clease de « l'Autocar », P.M.A Thomas de « Motor Transport », un artiste en dessin technique du nom de Max Millar et le photographe Bill Banks. Tous voyageant dans une Riley 2,5 l.

Riley 2,5 litres

(cette photo n'est pas dans l'article original)

Arthur Bourne était allé à Genève pour le salon suisse et pour une visite à Motosacoche et puis pour aller visiter quelques usines italiennes.

Les quatre compagnons de Bob Culver étaient son fils James en passager de JRO 102, puis Madame Culver et sa fille avec un ami, qui suivaient dans une voiture.

Arthur avait séjourné dans des hôtels et était en voyage professionnel alors que Bob, quelques années après, était en camping-car, car il était en vacances. On était en juillet, pas en mars, et le trajet d'Arthur devait être suivi d'aussi près qu'il était possible.

En affrontant les routes « continentales », alors atrocement pavées et pleines de nids de poule, Arthur Bourne, bien que pilote expérimenté, ne put que très rarement utiliser le potentiel de la *Black Shadow* à haute vitesse, roulant entre 55 mph (88,51 km/h) et 70 mph (112,654 km/h)... « un tic-tac en quatrième », c'était sa description, avec de temps à autre une pointe au-dessus des 80 mph (128,74 km/h). (NDA : *personnellement je ne sais pas si je pourrais rouler à ces vitesses sur de telles surfaces avec une B. Jean Babillée, si - Ndlr*)

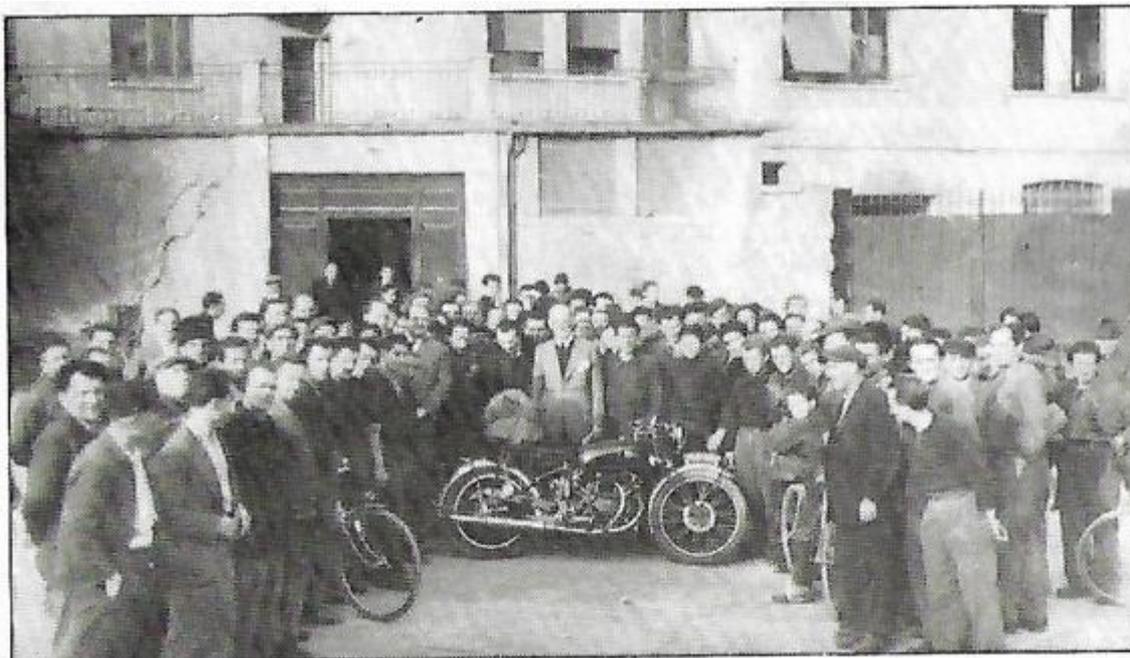
Arthur eut assez peu de problèmes, tous mineurs : un feu arrière défectueux, une commande de tachymètre ce qui n'a pas été trop pénible. Il avait fait l'expérience des petits soucis bien connus qu'avaient les premières Vincent : Le moteur noyé lorsque le robinet d'essence était resté ouvert ou prendre de l'huile sur la bougie avant. Quant à la rencontre avec un bus venant en sens inverse, elle s'était soldée par une chute et un couvercle d'embrayage cassé pour lequel Moto Guzzi avait fabriqué une pièce de rechange.

Mais, en relisant son article après toute cette année, il est clair qu'Arthur avait apprécié le voyage.

Bob n'eût aucun de ces ennuis. En prenant des photos datant de 40 ans pour les comparer à celles qui accompagnaient l'article original, il suivit la même route, par Arras, et Paris vers Beaune où Arthur Bourne avait passé la nuit pour son premier jour en ayant parcouru 416 miles (670 km).

De là, craignant de rencontrer de la neige au Col de la Faucille, Arthur avait continué vers Macon, Bourg en Bresse et Pont'd'Abin avant de s'approcher de Genève via Nantua.

Bob et son groupe suivirent fidèlement la trace des pneus d'Arthur et, à Genève, se dirigèrent vers la route des Acacias et de l'usine de Motosacoche, mais l'entreprise, qui ne fabriquait plus de motos, avait déménagé dans un autre quartier de la ville. Quatre décennies plus tôt, Arthur n'avait rien trouvé non plus à Genève, mais il avait pensé sauter sur l'occasion pour faire un scoop et avait fait chou blanc.



*Le docteur Enrico Parodi, vice-président de Moto Guzzi
parmi la foule agglutinée autour de JRO 102 aux portes de l'usine en 1948.*

L'Usine Motosacoche qui produisait le moteur MAG équipant bien des motos des débuts de l'histoire motocycliste dont *Matchless* et *Royal Enfield* avait eu une longue et fameuse histoire et était connue pour avoir participé à la production d'une machine révolutionnaire, légère, dessinée pour eux par l'anglais *Dougal Marchant*.

Ce fut le premier homme à atteindre les 100 mph avec une 350, une *Chater-Lea* de sa conception, à *Brooklands* en 1924 (voir l'image de la Chater Lea 348cc de 1925, moteur *Blackburn* dessinée par *Dougal*). *Dougal Marchant* avait aussi couru pour Motosacoche et avait apprécié sa longue collaboration avec la marque Suisse mais, quand Arthur était arrivé, ils se demandaient encore comment produire cette machine à un prix commercialisable, et je ne pense pas qu'ils y soient parvenus !



*Cette 350 Chater Lea
de 1925 proche de
celle de Dougal
Marchant
ne figure pas dans
l'article original*

À suivre...

Prenez la « Route Vincent » : 2^{ème} partie

Par Alain Grare

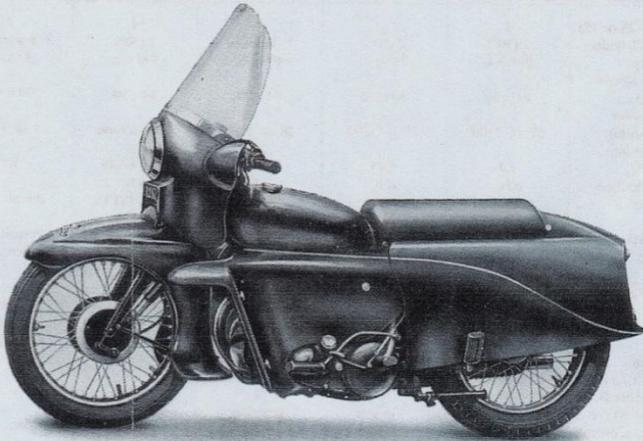
La rédaction présente toutes ses excuses... Les grosses machines pour faire rêver du LGE numéro 28 sont en fait sur la page suivante : voici les « Chevaliers de la route du 20^{ème} siècle » !

The Twentieth Century "Knights of the Road"

are years ahead of any other motor cycle, and give you the ultimate in performance, road-holding, protection, safety and comfort.

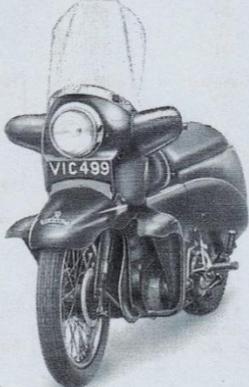


The Black Prince, developed from the famous Black Shadow, combines racing performance and road-holding with the most luxurious touring equipment and docility for road work. The machine represents the last word in motor cycling for the discriminating rider and is the ideal model for sidecar work when maximum performance is required. The enclosure is also of advantage to those riders who like to take part in occasional sporting events.






Continuing the reputation of the "Rapide", the Black Knight will appeal to those riders who require high performance in conjunction with fuel economy and maximum flexibility for touring, pillion riding or heavy sidecar work. The finest workmanship and materials ensure that this superbly engineered model will give lasting pride of ownership.

The Vincent Victor, with the luxurious specification of the larger models, replaces the well-known Comet and sets new standards in the 500 c.c. class. The single cylinder engine maintains its reputation for smooth running, combined with fuel economy. The machine is equally suited for pillion riding and sidecar work.

Les choses paraissent moins évidentes aujourd'hui mais, lors de sa sortie, la série Chevalier/Prince avait des allures d'Ovni et rendit perplexe ceux pour qui le moteur était une œuvre d'art à exposer. Aujourd'hui que la cote des Vincent revient vers le raisonnable, n'hésitez pas à vous offrir les deux, à l'instar de certains membres de la section française...

Enfin, vous avez ici droit à une description détaillée des caractéristiques des modèles :

TECHNICAL SPECIFICATIONS								
Make ...	VINCENT	VINCENT	VINCENT	VINCENT	VINCENT	NSU-VINCENT	NSU-VINCENT	NSU
Model ...	"Black Prince"	"Black Knight"	"Victor"	"Black Lightning"	"Firefly"	"Fox"	"Fox"	"Quickly"
Type ...	Series 'D'	Series 'D'	Series 'D'	Series 'C'	Cyclemotor	101 OSB	125 ZB	
Engine (2S or 4S)	4	4	4	4	2	4	2	2
No. of Cylinders	2 (50")	2 (50")	1, inclined	2 (50")	1, horizontal	1, inclined	1, inclined	1, inclined
Capacity	998 c.c.	998 c.c.	499 c.c.	998 c.c.	48 c.c.	98 c.c.	123 c.c.	49 c.c.
Bore & Stroke (mm.) ...	84 x 90	84 x 90	84 x 90	84 x 90	38 x 42	50 x 50	52 x 58	40 x 39
Max. Power (bhp-rpm) ...	55 @ 5700	45 @ 5200	28 @ 5800	Acc. to tune	1 @ 4200	6 @ 6500	5 @ 5500	1.4 @ 5200
Compression	7.3	6.45	6.8	To Choice	5.1	7.2	6.1	5.5
Valve Position	o.h.	o.h.	o.h.	o.h.	—	o.h.	—	—
Carburettor	Amal	Amal	Amal	Amal 10TT9	Amal 335	Amal 361/14	Amal 361/13	Bing 119/1
Lubrication	"Monobloc" 389 Dry Sump	"Monobloc" 376 Dry Sump	"Monobloc" 389 Dry Sump	Dry Sump	Petroil 24 : 1	Wet Sump	Petroil 24 : 1	Petroil 24 : 1
Ignition	Coil	Coil	Coil	Lucas Racing Mag.	A.C. Gen., & Coil	Flywheel, Miller	Flywheel, Miller	Noris or Bosch
Sparking Plug	14 mm.	14 mm.	14 mm.	14 mm.	14 mm.	14 mm.	14 mm.	14 mm.
Lighting Set	Lucas, F700 lamp.	Lucas, F700 lamp.	Lucas, F700 lamp.	None	From A.C. Generator	Miller, Rectified 5 1/2" lamp	Miller, Rectified 5 1/2" lamp	Noris, direct, Bosch 3 1/2" lamp
Dynamo	60 Watt, A.V.C.	60 Watt, A.V.C.	60 Watt, A.V.C.	—	—	—	—	—
Battery Capacity	14 amp/hr.	14 amp/hr.	14 amp/hr.	—	—	9 amp/hr.	9 amp/hr.	—
No. of Speeds	4	4	4	4	—	4	4	2
Gearbox Make	Vincent	Vincent	Burman	Vincent	—	NSU	NSU	NSU
Gearbox Control	Foot	Foot	Foot	Foot	—	Foot	Foot	Twistgrip
Gear Ratios :								
Top	9.1	9.1	12.4	6.77	—	8.17	8.17	15.99
3rd	5.6	5.6	8.17	5.26	—	11.49	11.49	—
2nd	4.2	4.2	5.94	3.89	—	16.54	16.54	—
1st	3.5	3.5	4.64	3.27	—	25.74	25.74	30.06
Primary Drive	Chain, 3" Triplex	Chain, 3" Triplex	Chain, 3" x 1/8"	Chain, 3" Triplex	Geared Roller	Helical Gears	Helical Gears	Chain, 12.70
Final Drive	Chain, 3" x 3/8"	Chain, 3" x 3/8"	Chain, 3" x 3/8"	Chain, 3" x 1/4"	—	Chain, 1 1/2" x 1/8"	Chain, 1 1/2" x 1/8"	4.9
Frame	Tubular	Tubular	Tubular	"Backbone" Type	—	Pressed Steel	Pressed Steel	Pressed Steel
Front Forks	"Girdraulic"	"Girdraulic"	"Girdraulic"	"Girdraulic"	—	Leading Link	Leading Link	Leading Link
Rear Springing	Pivoted Fork	Pivoted Fork	Pivoted Fork	Pivoted Fork	—	Pivoted Fork	Pivoted Fork	—
Stands	Front & Central, lever operated	Front & Central, lever operated	Front & Central, lever operated	Rear only	—	Central	Central	Central
Brake Diameter	7" (Ribbed)	7"	7"	7" (Ribbed)	—	5"	5"	3 1/2"
Wheels	Q.D.	Q.D.	Q.D.	Q.D.	—	—	—	Q.D.
Wheel Base	56 1/2"	56 1/2"	55 1/2"	56 1/2"	—	48"	48"	46 1/2"
Ground Clearance	5 1/2"	5 1/2"	5 1/2"	6 1/2"	—	4 1/2"	4 1/2"	5"
Width	26 1/2"	26 1/2"	26 1/2"	25 1/2"	3 1/2"	25"	25"	25 1/2"
Saddle Height	Doubleseat, 32 1/2"	Doubleseat, 32 1/2"	Doubleseat, 32 1/2"	Feridac Racing Seat 29"	—	Lycett 30", Dualseat Optional 74 1/2"	Lycett 30", Dualseat Optional 74 1/2"	Swinging saddle adjustable for height 74"
Overall Length	89"	89"	89"	85 1/2"	16" less Ex. Pipe	36 1/2"	36 1/2"	38 1/2"
Overall Height	44" (minus screen)	44" (minus screen)	44" (minus screen)	40"	8 1/2" with mounting bracket	—	—	—
Tyre Size, Front	3.50 x 19	3.50 x 19	3.50 x 19	3.00 x 21	—	2.50 x 19	2.50 x 19	26 x 2.00
Tyre Size, Rear	4.00 x 18	4.00 x 18	4.00 x 18	3.50 x 20	Avon Racing	2.50 x 19	2.50 x 19	26 x 2.00
Petrol Tank Capacity	4 galls.	4 galls.	4 galls.	3 1/2 galls.	1/2 gall.	2 1/4 galls.	2 1/4 galls.	1/2 gall.
Oil Tank Capacity	5 pints	5 pints	5 pints	6 pints	—	1 1/2 pints	—	—
Dry Weight	460 lbs.	460 lbs.	390 lbs.	380 lbs.	24 lbs.	185 lbs.	190 lbs.	80 lbs.
Finish	Black & Gold	Black & Gold	Black & Gold	Black & Gold	Tank : Silver lined red	Black & Gold	Black & Gold	Silver & Chrome

Manufacturers reserve the right to alter specifications without prior notice.

Le *Firefly* qui côtoie la *Black Lightning*, vous ne trouvez pas que ça donne une espèce de vertige ?

Mais le temps a passé et le sublime *RoadMaster* de 20 pouces a cédé la place à un vulgaire pneu de 19. Le lecteur notera également (avec étonnement ?) que la selle biplace n'est pas proposée, même en option, sur le *Firefly*...

Un grand merci à Alain pour ce document peu courant qui témoigne des efforts pour la survie de l'usine dans ces années qui annonçaient la tourmente de la motocyclette anglaise au Royaume-Uni... et de la motocyclette tout court, en France.

Un outil plus sûr que K3 pour desserrer/serrer les collerettes d'échappement

Par Georges Remillieux

L'utilisation de l'outil K3 pour desserrer ou serrer les collerettes d'échappement n'est pas toujours facile : risque de se faire mal aux doigts si l'outil ripe ou encore risque que cela se termine par une éraflure du réservoir...

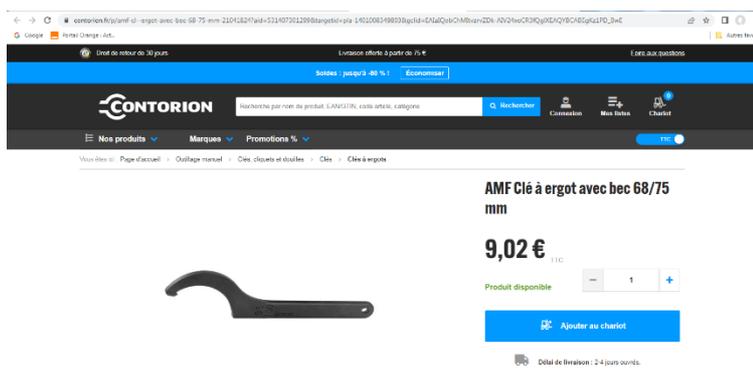


Je me suis rendu compte que l'utilisation d'une clé à ergot, comme celles qu'on utilise avec les pinces de fraisage, était beaucoup plus pratique et plus sûre : d'abord la clé est beaucoup plus épaisse (environ 7 mm) et tient mieux en main sans la couper, ensuite la géométrie est telle que, plus on force, plus l'ergot agrippe les ailettes. Personnellement, je n'utilise plus que cet outil et j'ai la nette impression que mes collerettes sont mieux serrées, sans avoir risqué de me faire mal !

Le diamètre des collerettes étant d'environ 67 mm, la clé 68-75 que j'avais s'est très bien adaptée.



Ceux qui n'ont pas déjà de clés de ce type, pourront en trouver pour une somme modique, sur Internet, par exemple (je n'ai pas d'intérêts dans cette boutique !) : En fonction du diamètre exact de vos collerettes, vous aurez peut-être à meuler un peu votre clé pour l'adapter parfaitement, ce que je n'ai personnellement pas eu besoin de faire.



Clé d'écrou d'tunnel d'tige d'culbuteur mais pas que...

Par Jean-Marie Brousmiche

Il y a quelques jours, le Loup-Garreau recevait une passionnante information de Georges sur la fabrication d'un outil plus efficace pour serrer ou desserrer les écrous d'échappement (voir l'article page 22). Aujourd'hui, c'est Jean-Marie qui nous communique une astuce bien utile :

« Si tu penses que ça peut intéresser quelqu'un, il est facile de modifier une clé de meuleuse »

Clé pour écrou (E127) de tunnel de tige de culbuteur

Cherchant ce qui pourrait remplacer la clé K1 du "lot de bord", je suis tombé sur la clé de serrage de disque d'une petite meuleuse dans l'échancrure de laquelle le tunnel de tige de culbuteur passait avec le jeu idéal. En moins d'une demi-heure, avec lime, marteau, scie à métaux, toile émeri et étau, j'avais ma clé:

Faire sauter les tétons de serrage

A l'étau, sans mordaches, plier la clé à 10mm du fond de l'échancrure, manche en haut pour faciliter mesure et équerrage.

Reprendre la clé à l'étau, manche en bas, pour plier bien à l'équerre; couper les nouveaux tétons à 4mm et réduire la largeur de la clé à celle de l'écrou

Arrondir les angles et ébavurer

Décapsuler la bière (facultatif)

P.S: l'autre extrémité de "K1" a été tiré d'une chute de Dural de 3mm.



Commentaire de Dany : « Moi j'utilise une clé pour les suspensions (réglage de pré-contrainte) laquelle ressemble beaucoup à celle de Georges ».

Commentaire de Jean : « Moi j'en ai commandé une aux cotes de celle de Georges qui allait bien sur mes écrous mais j'ai dû la meuler, comme quoi, d'un fabricant à l'autre... »

Les possesseurs de K1, pour beaucoup savent que le modèle d'origine a tendance à casser ses ergots.

Mais Jean-Marie ne s'arrête pas là : « Je fais le montage à blanc de la partie cycle et je viens de passer un certain temps sur le garde-boue arrière, sans succès : il me faudrait gagner 2 cm pour le fixer sur la béquille et que la charnière ferme complètement. Pour me changer les idées, je vais passer au réservoir (autre galère) ; je voulais, il y a quelques années, en acheter un neuf (indien) mais il n'est pratiquement pas possible, paraît-il, d'en trouver un sans défaut de construction. Il me manque encore quelques bricoles comme les biellettes de freins AR, mais ça avance.



Voici une Rapide qui prend tournure : Visiblement, Jean-Marie sait manier l'outil !

Je te ferai un papier sur le sauvetage du RFM un de ces jours.



...Effectivement ! À voir le travail réalisé sur ce RFM, on peut supposer que tout ne coula pas de source et que Jean-Marie ne joue pas dans la cour des petits !

Nous sommes impatients d'en savoir plus !

Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents

Mirko THUN (DE), mirkothun@hotmail.com
 Gill LOWINGER (GB), secretary998@protonmail.com, secrétaire du VOC international
 Philippe ABONYI (FR), p.abonyi@orange.fr
 Jean-Xavier VOVARD (FR), jxvovard@gmail.com

Manifestations à venir

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

Attention : pas de rencontre au mois d'août (congés annuels du Clairon)

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

Contact, Jean : pirot.jean@orange.fr

NOUVEAU

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 euros port compris (France) **pour les MEMBRES du VOCF.**
 - 20 euros port compris (France) pour les NON-MEMBRES.
 Tel : 06 81 27 09 11 - Catherine - errperso@yahoo.fr



- **CHARLES VANDERMEULEN vend sa Black Prince.** Machine entièrement restaurée par Patrick Godet. charlesvandermeulen@gmail.com

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



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



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

- **JEAN PIROT cède** : Un réservoir Vincent chromé indien qui nécessite d'être remis aux côtes (pattes).
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



- **FRANÇOIS GROSSET recherche :**

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

Contact, François : pontricoul@gmail.com

- **JEAN-CHRISTIAN ROGOZ vend :**

Une **Egli-Vincent John Mossey**.

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



- **LORD DOMINIQUE essaye de vendre désespérément, y compris dans les châteaux classés (il y a des témoins !)** :

- une planche d'acajou de Cuba. Ce bois précieux est rarissime car interdit d'exportation aujourd'hui.

Contact, Dominique : ateliermalcor@gmail.com, Curieux et impertinents s'abstenir, de même que les ébénistes en herbe et autres apprentis couteliers à faible expérience.



**Vous avez vendu votre bien ?
Merci de le signaler aux rédacteurs, cela leur évitera d'aller
chercher l'info...
leloupgarreau@gmail.com**

Bonnes adresses

-  **Godet Motorcycles** : Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet et vente de nouveaux équipements de haute qualité, fabriqués par eux-mêmes, sur eBay : https://www.ebay.fr/sch/godet.motorcycles/m.html?_nkw=&_armrs=1&_ipg=&_from=www.godet-motorcycles.fr – 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 Rally*, 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 :

Mary Camp, Catherine Remillieux-Rast, Jean-Marie Brousmiche, Didier Camp, Claude Caucau, Alain Grare, Paul Hamon, Dominique Malcor, André et Éric Nougier, Jean Pirot, Georges Remillieux, Dany Vincent, Philippe Voulana, Alan Wright.

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