

LE LOUP-GARREAU

31

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
Par cinq Vincent (1 ^{ère} partie)	4
Course poursuite au sommet des Alpes	7
Tour des Alpes (version "organiseurs")	10
Le side, une histoire mécanique... évolutive	12
Nougier, deuxième partie	14
La première Black Shadow, 4 ^{ème} épisode	20
Réfection d'un RFM à partir de morceaux	23
La vie du club et de ses membres	26
Tout autre chose	26
Manifestations à venir	27
Petites Annonces	28
Bonnes adresses	30

Photo de couverture : Juste après la Casse Déserte, descente du col de l'Izoard



Lors du rallye de Merville, en partageant avec nos amis étrangers, nous avons compris que bien des rallyes accueillent moins de motos Vincent que nos "mini-Rallyes".

Photo ci-contre : 7 motos Vincent au bord du lac de Nantua (01), première étape du 'Tour des Alpes'

Nota : il y en avait 28 à Merville, si j'ai bien compté.

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Fin du mois d'août, il reste encore quelques grandes balades, il est temps d'en profiter !

Au cours des diverses balades passées, j'ai vu que la 'France à Moto Ancienne' (FMA), ex '**Tour de France des Motos Anciennes**', suscitait un intérêt grandissant parmi les vincentistes.

L'année prochaine, il est prévu que la FMA ait lieu, en principe, de mi-août à mi-septembre (dates exactes non encore fixées).

Il est encore temps pour s'inscrire pour l'année prochaine, les conditions pour participer étant :

- avoir une moto construite avant 1955 (Messieurs) et avant 1959 (Dames) (CG à l'appui).
- être adhérent depuis au moins 2 ans au Gavap Moto (on peut encore prendre une inscription pour 2022, puis en prendre une en 2023) : 23 € pour une personne seule, par année...

Inscriptions, plus d'infos  <https://www.gavapmoto.fr/>

À noter qu'il y a une liste d'attente, laquelle est fonction de la demande (limitée à 49 participants), de l'ancienneté au Gavap, et surtout de l'engagement participatif (trouver une étape, un sponsor, etc.).

On peut aussi ne participer qu'une ou deux semaines. Le coût était de 650 € pour 3 semaines en 2021 (repas du soir, petit-déjeuner, camping et souvenirs compris).

Selon les informations dont je dispose, en 2023, la FMA devrait partir d'Amiens, aller en Bretagne, revenir plus ou moins sur une ligne Nantes-Belfort, passer en Allemagne, au Luxembourg et en Belgique, pour retour à Amiens.

Vous pouvez aussi me contacter à ce sujet,

Au plaisir de se revoir !

Dany



Black Prince, OK !
Mais "Matching Numbers" ?

Un clin d'œil des participants au Tour des Alpes

Dernière minute

Je vous suggère de lire avec attention l'article qui suit.
 La réflexion de Jean est particulièrement juste et si appropriée à notre milieu !

Par cinq Vincent (1^{ère} partie)

Par Jean Pirot

« Ils échangèrent la crainte de tomber en panne contre la certitude de s'ennuyer sur la route. »

Dans la revue MPH de juillet 2022, Gill Lowinger déclare que la fierté de posséder une Vincent ne suffit pas, le vrai plaisir étant de l'utiliser. Et, force est de constater à travers les numéros de cette revue que Gill ne mollit pas à la tâche sur sa Black Shadow !

Et tout de suite, une question : pourquoi faire partie du Vincent Owners' Club section de France (VOCF) ?



Daniel Meurine alias Jivaro chevauche sa fière Meteor accompagné de Maryse, alias 'Jivarette'.

Grand rouleur qui n'hésite pas à refaire un maneton dans la nuit précédant un départ en rallye, Jivaro aura une influence déterminante sur la carrière motocycliste de Georges

Un jour, Georges me raconta que lorsqu'il débuta dans la motocyclette britannique, son intérêt pour ces machines était plutôt d'ordre mécanique et qu'il n'accomplissait que de petits trajets avec ses merveilleuses BSA. De fait, la 'Révélation' lui vint par le truchement

d'une rencontre avec Daniel, alias Jivaro, qui lui fit découvrir qu'une motocyclette était faite pour être utilisée, pour aller et, au besoin, aller loin. Il s'en suivit un certain nombre d'aventures truculentes que l'un ou l'autre des protagonistes pourraient vous narrer un soir de rallye, mais surtout, c'est ainsi que Georges acquit sa passion pour les « Longs Courriers » dont la Vincent est l'essence même.

Car la Vincent a été conçue pour rouler, pour rouler vite et pour rouler loin. On se rappellera par exemple Jean Babilée, premier Danseur Étoile de l'Opéra de Paris, descendant à Vincent donner un gala à Florence, y dîner et remonter dans la nuit.

Bon, personne n'est obligé d'en faire autant (tout le monde n'est pas aussi bon danseur !) mais il est certain que celui qui n'utilise pas sa Vincent manque l'essentiel de sa machine.

Retour du rallye d'Ax-les-Thermes organisé par Didier et Marie en 2018. Patrick arrive à Caussade sous une pluie diluvienne après avoir proposé à Georges, qui avait crevé un pneu, quatre chambres à air différentes... réparation efficace puisque la passagère de Georges (Anne - en jaune fluo) est déjà arrivée !





**Jean-Louis et Dany durant un Tour de France
...tout commentaire est inutile**

Une légère analyse du « Vincentisme » aujourd'hui fait apparaître que ce problème n'est pas si rare et j'y vois plusieurs explications :

- **le temps.** Les possesseurs de Vincent ne sont pas tous de jeunes joveux et certains ont des problèmes de santé que l'âge ne répare pas et qui les empêchent d'effectuer de longs parcours. Un bon nombre d'entre eux pourtant le firent et nous ne pouvons que compatir.

- **la spéculation.** Certains possesseurs de Vincent voient dans cette machine une véritable œuvre d'art dont la cote, directement liée à un critère inepte, le *matchingue noeumbeure*, est trop élevée pour risquer d'abîmer la cime de la motocyclette. Je ne m'étendrai pas sur ce cas.



Rachel enroule du câble...

C'est parce que leur Vincent ne roule pas assez. Une mécanique ancienne, c'est fait pour rouler et c'est en roulant qu'elle se maintient : l'huile circule, la bougie faiblarde est remplacée et ne lâchera pas au prochain rallye, les pneus sont bien gonflés bien surveillés, la mise au point se parfait à chaque occasion...

Parfois, on crève un pneu (je pense même que je vais faire un reportage sur les nombreuses crevaisons que Georges a réparées, un peu sur sa machine, beaucoup sur celles des copains avec qui il faisait la route...), parfois on casse un câble et c'est justement dans ces circonstances qu'on s'aperçoit que les autres sont prêts à donner un coup de main.

- **la timidité.** Là, nous avons le cas le plus intéressant : bien des possesseurs de Vincent, amoureux d'une machine aux performances hors-pair, à la mécanique révolutionnaire, aux performances impressionnantes, Stuart Jenkinson, par exemple, qui a parcouru des centaines de *miles* sur sa Winnie Long Legs et il n'est pas le seul. Mais, nos braves timides, pensent qu'eux et/ou leur machine n'en sont pas capables...

Cette catégorie que j'ai nommée par commodité « les Timides » est celle qui a le plus de bénéfices à tirer du Club. Leur machine tombe-t-elle en panne à l'occasion de leur balade annuelle pour aller au village voisin déguster le délicieux plat régional arrosé du divin vin régional ?



**Alain Grare a sillonné les routes
d'Europe jusqu'au Cap Nord**

La solution est donc évidente : il faut se lancer ! Bon, si le timide est trop timide, il peut s'inscrire à un stage de « Vincent accompagnée » : Dany Vincent, Didier Camp, Pierre Maubert par exemple, organisent des « mini-rallyes » durant lesquels un petit groupe avale du kilomètre en quantité conséquente mais raisonnable, alliant le plaisir de partager ces expériences de roulage et des découvertes culturelles ou touristiques. De fait, ces petits stages de remise à niveau permettent au timide de prendre confiance en lui-même et de découvrir la solidarité dans le VOCF. Normalement, notre timide (re)prend alors confiance en lui et ose se lancer ensuite en petite équipe, voire en solitaire.



À gauche : Marc Bellon, non seulement roulait beaucoup mais également à un train d'enfer...

Depuis des années, j'ai la chance d'habiter pas loin de Vincentistes avec lesquels les rallyes sont de grandes balades effectuées ensemble. Nous y privilégions les routes où nous pouvons rouler, loin des radars, quitte à faire étape à

l'aller et au retour. Je précise à l'occasion que l'un des *aficionados* de cette formule n'hésite pas à parcourir plus de 250 kilomètres supplémentaires en solo pour rejoindre le point de départ de la meute. Certes, tout le monde n'a pas cette chance. Mais j'ai également souvent effectué de longs parcours en solitaire et y ai éprouvé aussi un grand plaisir.



Monschau Rally (Allemagne) 2001

Bien sûr, la panne peut toujours intervenir, elle peut parfois immobiliser complètement votre machine (en 2015, j'ai parcouru les 70 derniers kilomètres du retour à la

maison, avec un seul piston – l'autre avait un grand trou – et une passagère stoïque) et la réparation peut être coûteuse mais sans accepter ce risque, je me prive d'enrouler les virages sur les routes du Morvan ou de Bretagne, je me prive de sentir le couple du moteur relancer la machine et déposer quelques voitures qui traînaient dans le décor, je me prive du casse-croûte (ou plus si affinités) en terrasse, en admirant ma monture qui transpire un peu l'huile, avant que de repartir, je me prive d'arriver au rallye ou à l'étape dans un bourdonnement joyeux, je me prive de sentir le soleil sécher mon cuir détrempé par la précédente averse, je me prive de vivre... à Vincent !



Course poursuite au sommet des Alpes

Par Rachel, Brigitte, Marie, Guillaîne, Maryse et Catherine

Il était une fois il n'y a pas fort longtemps 6 *old timers* vincentistes bien décidés à frôler le ciel des Alpes avec leurs machines.

Ils étaient accompagnés de leurs douces amies, bien décidées, elles, à partager leurs tuyaux (si j'ose dire) sur la manière de booster un carbu, nettoyer une bougie, changer un câble d'embrayage. Pour des tuyaux plus techniques, leurs numéros de portable sont joints à cet article.

Ces 2 groupes aux compétences si complémentaires – le premier pour cavalier, le second pour veiller au grain et à la graine d'ailleurs – s'en furent vérifier si les plus hauts cols des Alpes n'avaient pas perdu quelques centimètres depuis leur création.

Les aventures ne manquèrent pas qui mirent à l'épreuve le savoir-faire des belles au service qui d'une chaine sautée, qui d'un pneu crevé, qui d'un problème mal déterminé lequel a trouvé sa résolution grâce à un fil de fer de tondeuse – les voies de guérison de la Vincent sont quelquefois impénétrables !



Le périple aurait été grandement plaisant car fort enjoué et gouleyant si toutefois les protagonistes n'avaient été suivis en tout temps par une chariotte blanche, à folle allure, qui prétendait leur faire doublure mais s'arrêtait à leurs arrêts. Le mystère était complet.



L'angoisse montait, non pas tant à cause des lacets forts serrés (quoi que...), aux ravins menaçants, au vide qui les appelait mais plutôt en raison de cette chariotte qui les pistait ou les guettait (selon les régions) et qui point ne se décourageait.

Les cavaliers s'en furent cachés, laissèrent la chariotte les dépasser, la rattrapèrent dans un endroit fort isolé pour découvrir, Ô stupeur que leur groupe avait été infiltré par une réfugiée Gersoise de fort bonne compagnie ma foi, qui cependant préférait le siège de sa chariotte à celle d'une Comet. La voix du siège avait parlé.

Ces faits vous sont validés par les 6 douces amies : Brigitte, Marie, Maryse, Guillaîne, Catherine, Rachel lesquelles ont passé de bons moments de rires et d'amitié. Avec leurs doux sires s'entend. Et les Vincent évidemment !



PS de Brigitte : Depuis que je connais mon cavalier, j'entends dire que la seule moto qui tourne comme une horloge c'est la Vincent. Alors pourquoi faire suivre ces destriers par une chariotte, si ce n'est pour mettre à l'abri des intempéries et des selles un peu dures les douces amies. Mais cette ascension des Grandes Alpes a connu quelques arrêts techniques. Pour l'un, impossible de repartir après une halte rafraichissante au bord d'un lac turquoise, roue à plat, premier jour de la ballade ! C'est ainsi que le sir Laurent a instauré la gabelle apéritive pour avoir sollicité les compétences techniques de certains cavaliers !

Chaque soir un cavalier à tour de rôle, mais c'était bien organisé jamais deux en même temps, a dû faire appel au précieux matériel transporté par la chariotte et à quelques experts.

Il faut savoir que la Vincent n'aime pas l'eau et fait des caprices après une douche prolongée, la Vincent est très capricieuse et « bloque sa magnéto », la Vincent aime la précision et n'aime pas les réglages d'amateur pour avaler son précieux breuvage, la Vincent n'aime pas se faire bousculer par un touriste trop envahissant, elle peut rayer un parechoc en représailles. Mais il faut reconnaître à la Vincent que si on s'occupe bien de sa personne comme savent le faire un Dany, un Georges par exemple elle est toute contente de repartir le lendemain matin et sans rien dire.

Ces péripéties quotidiennes ont bien abreuvé les conversations et les rires du soir autour d'une bonne pizza !



À genoux devant une Vincent : ça devient une habitude...

PS n°2 de Marie : Dame Catherine a fort raison, levons un verre d'hypocras à Dame Rachel qui, seule sur son destrier et sous son heaume, a chevauché valeureusement sur des routes fort tortueuses et fort pentues. Elle a eu toute l'admiration des 6 chevaliers et des douces amazones en croupe, en attelage ou en chariotte.

Lors, je me languis dans ma Tour, dévidant et filant, songeant à la prochaine croisade "ceinte" de preux chevaliers et de gentes dames. Le séjour monastique dans les Hauts-de-France semble prometteur. Les ribaudes et les manants du cru (hips) seront ébouriffés à notre passage.

La France d'en Bas ou plutôt le fief des Comtes de Toulouse re-congratule Rachel flanquée de sa Céleste monture.



Rachel (et Céleste) à l'assaut des plus grands cols européens avec le sourire

Tour des Alpes (version "organisateurs")

Six couples, 7 motos Vincent dont 1 side-car, 1560 km en 8 huit jours.

Itinéraire : Route des Grandes Alpes avec tous les plus hauts cols de France, Cormet de Roselend (1967 m), Iseran (2770 m), Galibier (2642 m), Lautaret (2058 m), Izoard (2360 m), Vars (2108 m), Allos (2250 m). De nombreux autres cols, à moins de 2000 m, ne sont pas mentionnés car trop nombreux.

Retour par la Route Napoléon.

Logement à l'hôtel, pique-nique à midi.

Visites de nombreux sites :

- Village de Megève
- Village ancien de Bonneval-sur-Arc
- Musée Opinel, célèbre couteau de poche français. Saint-Jean-de-Maurienne
- Filature artisanale de laine de mouton 'Arpin' à Sées
- Plus haut village d'Europe, Saint-Véran (2040 m), resté en l'état depuis 1900 mais toujours habité
- Musée du Soum (la vie sans chauffage - jusqu'en 1976 - à 2000 m d'altitude)
- Visite d'un fort de la ligne Maginot à Modane
- Visite usine historique des parfums Fragonard à Grasse
- Passage dans les gorges du Verdon, visite de Moustier-Sainte-Marie (faïences), très touristique
- Visite abbaye Royale de Brou

Nous avons une camionnette pour transporter les bagages, très utile pour ne pas être chargés. Quelques dysfonctionnements (difficulté de démarrages), réglés le soir ou sur le bord de la route, dus essentiellement à des problèmes d'entretien/réglages approximatifs et une crevaison qui n'aura retardé que d'une heure notre journée.

Un temps magnifique, très peu de pluie, un peu froid dans les cols les plus hauts.



Ce que nous en avons retenu, en vrac :

- une convivialité exceptionnelle entre les participants, l'amitié s'est encore accrue (si, si, c'est possible !)
- une semaine à moto dans des lieux magnifiques parmi, sans doute, les plus grandioses de France
- la Vincent est une moto vraiment parfaite pour les voyages et c'est là qu'on comprend toute l'avancée de ces machines capables de rouler dans toutes les conditions et sans d'efforts, 70 ans après leur sortie d'usine
- que l'attelage à une 1000 ne la ralentit guère lorsque le pilote est compétent : heureusement qu'il y avait de bonnes côtes pour reprendre un peu de distance lorsque le side-car était juste derrière
- que les distances à parcourir ne doivent absolument pas dépasser 130 km (la moyenne ne dépasse guère **30 km/h en haute montagne**, hors arrêts)
- que les visites permettent de ne pas voyager juste pour "bouffer" du kilomètre, mais au contraire de découvrir les particularités/curiosités locales à partager avec les amis.

Conclusion : à recommencer dès que possible ! Il semble qu'il ne va pas être difficile de trouver des amateurs...

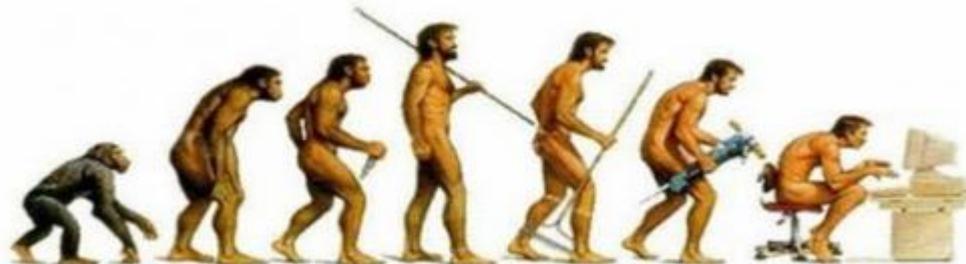


**En rouge, le trajet de la balade.
En noir, ce que nos amis
side-caristes ont réalisés pour
venir et pour rentrer en plus du
circuit rouge. En effet, ils nous
ont quittés sur le chemin du
retour à Digne-les-Bains pour
aller à La Ciotat avant de rentrer
en région parisienne : un
raccourci selon eux...
À mon avis, la machine est
rodée...
Georges et Catherine suivent
avec application l'influence
'jivaresque' (voir 1^{er} article) !**

Le side, une histoire mécanique... évolutive

Par Mamy Green

Au cours des ans, l'homme a évolué, ses outils ont changé, sa vie a été métamorphosée.



Cette évolution se rencontre aussi dans notre monde motocycliste, et d'étranges inventions voient le jour,

Après bien des tâtonnements des membres actifs et appréciés de la section VOCF ont bricolé un attelage Oh !! combien original, mais qui, à l'usage, ne s'est pas trouvé très pratique. Gêne dans les virages, largeur trop importante, mais stabilité à toute épreuve. Le poids embarqué dans le panier ne changeait rien au comportement de l'assemblage.



Sur l'établi, nos ami(e) ont donc remis leur ouvrage, et sont arrivés à un véhicule techniquement plus homogène. Notez que le côté technique a progressé, un V-twin remplaçant un gros monocylindre, mais que les équipements dits « de sécurité » laissent encore à désirer : où sont freins, casques et gants ?



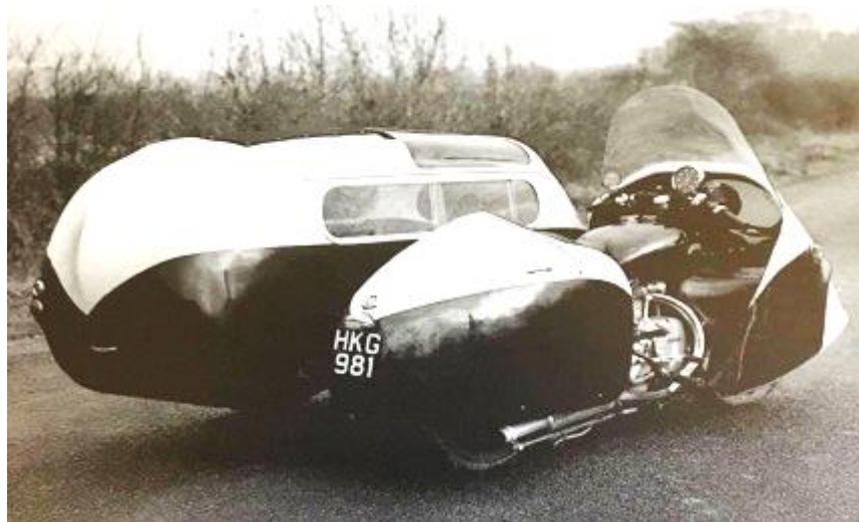
À la plage même, leur noble tricycle a su les mener, et madame, n'a pu résister au plaisir de reléguer son compagnon au fond du panier, ou du bateau ?

Mais, à leur goût, il manquait quelques chevaux-vapeur ?

À rêver nos amis se sont mis.

Une Vincent il leur fallait.

Un side capable d'emporter leur nombreuse progéniture, aurait pu faire l'affaire,



Mais, où trouver cet ensemble rare qui ne semble exister que dans les rêves et les espoirs de certains passionnés, Et puis nos amis voulaient un attelage simple, efficace, fiable (Ah bon ! ?), chargé de souvenirs, et d'histoires.

Alors ils sont repartis dans leur garage, ont fait de la place sur l'établi, de l'huile de coude ils ont utilisé, un panier avec un réservoir (de quoi ? un réservoir caché !) ils ont préparé.

Ils l'ont attelé, à la plus vaillante des Rapide qu'ils aient trouvée, un frein « mahous costaud » ils ont monté, et un distributeur d'odeur le concepteur a couplé à la poignée...des gaz !! (senteur originale = pneu brûlé).

Un rodage Rapide, ils ont fait.

Et, leur première virée, accompagnés par de vaillants cavaliers et cavalières tous en Vincent montés, semble les avoir ravivés.



Mais, attention, le side est une « maladie » incurable, et dans la chaîne évolutive, l'étape suivante, vous ramène parfois au ras des pâquerettes...



*Hommage à
Dominique L. B.,
Patrick G...
Remerciements aux
side-caristes Catherine
et Georges pour cet
attelage qu'ils ont
concoctés, bien dans la
tradition vincentiste.*

Nougier, deuxième partie

(en fait la suite de la première, mais certainement pas la dernière !)

Par Didier et Georges

Mais, et les motos dans tout ça !!!! Écrivions-nous.

Leur généalogie est difficile à suivre. Elles ont évolué au fil des années, parfois sur des périodes de 6 ou 7 ans. Plusieurs machines, de cylindrées différentes, étaient préparées, entretenues, et courraient simultanément.

Jean Nougier était insatiable, rien ne l'arrêtait, et tout *challenge* était bon à prendre. Son intuition, ses réflexions techniques, mais aussi la confiance, les aides techniques (Terrot, les fonderies Collignon), l'abnégation de son épouse, et la participation de ses enfants, lui ont permis de mener à bien ses rêves les plus fous...

La plupart des motos ont survécu et sont toujours en possession de la famille.

La plupart sont entreposées dans leur musée, vaste bâtiment largement ouvert sur la nature, quelques-unes sont en maintenance ou restauration, d'autres peuvent avoir été prêtées pour des expositions.



Quelques rues plus loin, se trouve ce qui était l'atelier, c'est là que Claude Caucau, entretient, répare, remet en route, ces machines merveilleuses, en utilisant les machines-outils, les croquis, l'outillage, que les mains des Nougier utilisaient déjà, il y aura bientôt un siècle...

Ci-après un florilège et quelques descriptions. Un livre ne suffirait pas pour relater la vie de Jean et Henri et de toutes leurs créations. (*Note de l'auteur : Pourtant ce livre existe.*)

Les débuts : 1929-1934. 125 cc Train, 175 cc Nougier Zurcher ; 175 cc Nougier Piazza.

La magie du double arbre : 1934-1962. 175 cc version 1 (1934) à 8 (1962) ; 125 cc des records (1936-1938), 250 cc version 1 (1936) et 2 (1947) ; 500 cc double arbre (1936-1938).

Le rêve frustré des 125 : 125 cc culbutée version 1 (1947) à 4 (1950).

Face aux usines... à armes égales : 250 cc Tournevis (1946-1953) ; 250 cc Terrot Nougier (1953-1954) ; 350 cc quatre cylindres (1953) ; 500 cc quatre cylindres (1954), 250 cc bicylindre double arbre (1955-1957) ; 50 cc version 1 et 2 (1961-1965).

Retour forcé au 2 temps : 125 cc bicylindre Guazzoni (1967) ; 50 cc Nougier Guazzoni version 1 et 2 (1968-1969) ; 125 cc Nougier Maico à air (1969) ; 125 cc Nougier Maico à eau (1970-1972) ; 250 cc bicylindre (1972) ; 500 cc Nougier Ossa Yankee (1973).

Les spéciales : 350 cc Jonghi des records (1934-1938) ; 500 cc Peugeot GP (1926) ; 500 cc Nougier ; Magnat-Debon RSSE (1938) ; sans oublier les Amilcar 4 & 6 cylindres ; et les Darmont 750 cc et Racer 500 cc Nougier.



Il nous serait impossible de toutes les détailler, et de raconter tout ce que nous avons vu et entendu.

- **1931-1936.** Celle par laquelle tout a vraiment commencé. À partir de 1931 : moto sur base moteur Zürcher 175 cc ramené à 125, culasse culbutée Magnat Debon améliorée par Nougier, boîte 3 puis 4 vitesses, 125 km/h, 7900 rpm. Plus de 30 victoires en compétition.



- **1933-1934.** Ensuite les 175 cc sur base d'un moteur Italien Piazza, avec culbuterie et ressorts en épingles Magant-Debon. Elle tournait à l'alcool, avec un taux de compression de 13 à 1. Fragile sur longue distance, son moteur porte les stigmates de ses déboires et les traces de nombreuses soudures. Seul le moteur remonté avec les pièces retrouvées sur étagère, subsiste.



Par la suite, Magnat-Debon a sorti une 175 et Nougier a pu obtenir, de l'usine, les pièces nécessaires pour préparer une moto complètement d'origine.



- **1934-1935.** La magie du Double Arbre. Sur les bases de moteurs Terrot/Magnat-Debon, les Nougier vont prouver tout leur génie créatif, à la recherche de puissance, performance, fiabilité, et résultats sportifs. Les 175 étaient très en vogue avant-guerre.

Cette 175 cc (**photo ci-contre**), avec double arbre à came en tête (ACT), entraîné par cascade de pignons comme toutes les Nougier qui suivront. On note aussi l'emploi de ressorts

de soupapes en épingle qui ont présenté pendant longtemps de meilleures caractéristiques que les ressorts hélicoïdaux.

Le moteur prenait 8200 tr/min. Elle a aussi évolué en 125 cc, par simple modification de la course, devenant un moteur super carré.



De nombreuses améliorations donneront lieu à différentes versions, comme ici la 7^{ème} version, dans un cadre à suspension oscillante en 1955.



- **1936-1938.** Version 125 cc super carré, double arbre également. On note sur cette moto le radiateur d'huile (sur circuit de lubrification-carter sec) avec ses ailettes tournées dans la masse : une spécificité Nougier que l'on retrouve sur toutes leurs motos.

8500 rpm pour les records du monde en 1938. Carter magnésium, boîte 4 Nougier.





- 1946-1954. Les hostilités terminées Jean réalise, sur des idées et des dessins de 39-40, ce qui sera la première moto entièrement Nougier, la 250 cc Tournevis.

Gain de poids sera le maître-mot, utilisation du duralumin et de l'aluminium, optimisation du cadre et des suspensions.

Abandon de l'entraînement des ACT par cascades de pignons, au profit d'un arbre et de couples coniques. Jean utilise un simple emboîtement de l'arbre (en tournevis), en utilisant des pièces de Citroën Traction. 113 kg, 158 km/h, 10 500 rpm.

Une des plus belles et des plus emblématique des motos Nougier, celle par lequel son génie et ses idées se concrétisent. La machine évoluera, se modernisera (fourche télescopique, frein Collignon, tête de fourche). Un palmarès d'au moins 40 victoires aux mains de 5 pilotes différents.



- 1949. Sur la base du bloc moteur 125 culbuté, une moto « compé-client » a été développée, à la demande, et pour l'usine Terrot. Troisième palier de vilebrequin. Boîte 5, 130 km/h à 8000 rpm. Fourche parallélogramme puis télescopique. Pour Terrot, le prototype est jugé trop cher et ils ne donnent pas suite.



Puis viendra la version à double arbre à came en tête.

- **1954, après-guerre.** Les 250 « usine », basées sur les 250 OSSD Terrot à bloc moteur seront développées. Quand on sait le côté « placide » des 250 OSSD, on apprécie l'extraordinaire travail réalisé par les frères Nougier ! Frein magnésium Collignon, cadre Nougier, boîte 5 maison, 28 CV à 10 000 rpm...



- **1957-1962.** 175-250 cc bloc moteur ; Ici la 8^{ème} version de 1962, 11 000 rpm, 5 vitesses, double ACT par cascade de pignons, 95 kg, 155 km/h en 175 cc.



Se rappeler que les Nougier étaient agent Citroën, de nombreuses pièces estampillées du Chevron se sont retrouvées sur ces préparations. Le petit cylindre acier est celui d'une 2 CV, tourné et rectifié, tandis que la culasse est due à Jean Nougier.

Les cadres, ainsi que les fourches, étaient souvent d'origine Terrot / Magnat-Debon, profondément modifiés. Le freinage fut longtemps assuré par des éléments Terrot / Magnat-Debon. L'implication des fonderies Collignon, vit apparaître les freins alu, ou magnésium plus en adéquation avec les performances des machines.

Ne manquez pas le prochain épisode !

1953 fut le début d'une nouvelle aventure, le développement de ce qui aurait pu être LA moto de course Française du renouveau. Celle qui restera LA Nougier !!!

Les années 70 verront arriver les 2 temps...

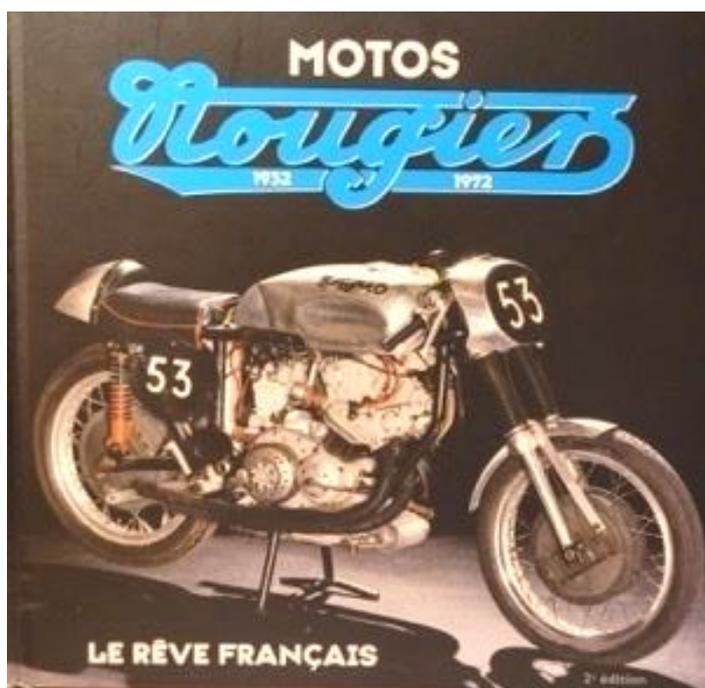
Et nous ne manquerons pas de vous faire découvrir les trésors de l'antre du « Sorcier »...

Photos : Mary Camp, Georges et Didier.

Avec l'assistance de André et Éric Nougier, de Claude Caucau et du livre :

NDLR : ce livre est en vente en différents lieux spécialisés, mais aussi sur le net.

Une lecture passionnante pour tout amateur de mécanique et de motos !

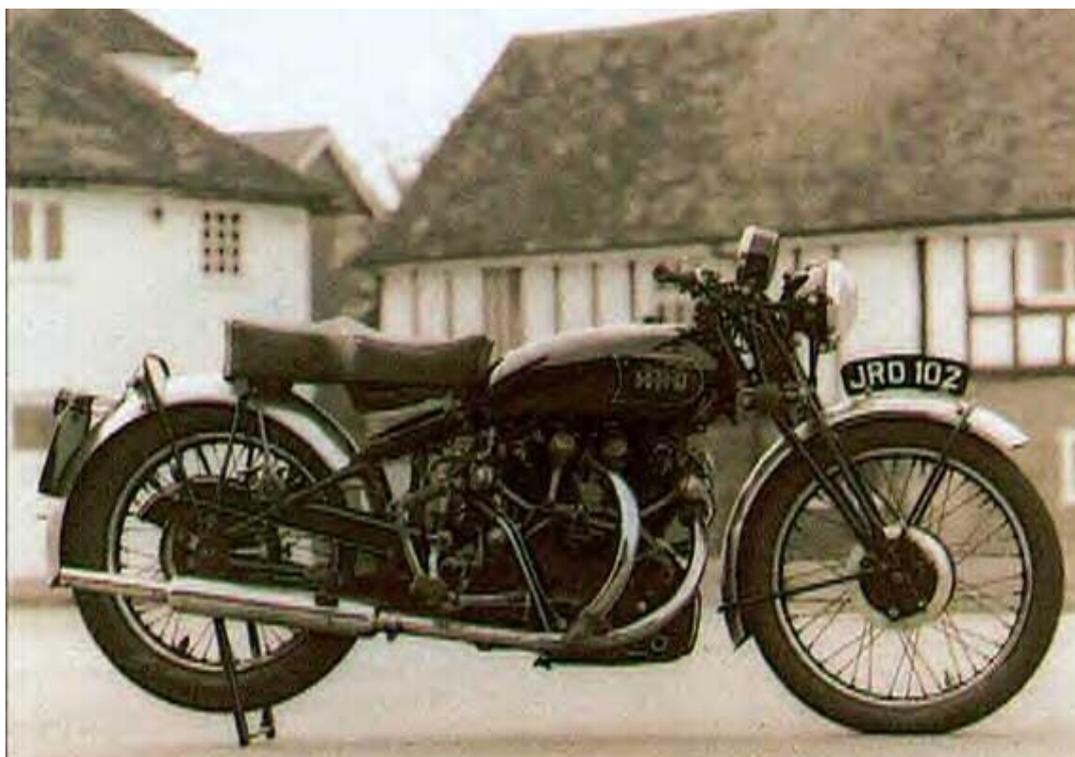


La première Black Shadow, 4^{ème} épisode

Par Lord Dominique

The (Classic) Motor Cycles mars 1990

Nous avons laissé Arthur Bourne à Genève en mars 1948, il voulait visiter le fabricant Motosacoche, mais avait fait « chou blanc » ; rappelons que Bob Culver refait le trajet qu'Arthur avait initialement parcouru avec la fameuse JR0102



*La première Black Shadow devant l'usine de Stevenage en 1948
(photo absente de l'article original)*

Après avoir fait son rapport sur le salon suisse, Arthur est parti pour l'Italie, désormais voyageant seul. Il ne passa pas par Martigny, Brig et Simplon comme on aurait pu s'y attendre mais en traversant Fribourg, la pittoresque Berne, Luzerne, Altdorf puis en se dirigeant vers le Saint-Gothard.

Le col, en mars, était encombré par la neige. Arthur savait qu'il devait prendre le train pour franchir la montagne, mais, commettant la même erreur que moi, environ à la même époque, il avait entrepris de passer et de glisser parfois sur la neige jusqu'à Andermatt, à 4700 pieds plus haut (1432,56 mètres), sans savoir que le chemin de fer plongeait par un tunnel dans la montagne à Göschenen à 1000 pieds (environ 300 mètres) plus bas, en arrière du chemin qu'il avait pris.

Monter le col avec neige et ornières de glace est une chose, mais en redescendre en est une autre, surtout avec une machine pesant plus de 400 livres (200 kg). Je ne peux le blâmer de s'être précipité dans un hôtel à son arrivée à Göschenen, afin de passer une bonne nuit.

En débarquant du train à Airolo, le lendemain matin, Arthur alla directement sur le site de Moto Guzzi à Mandello del Lario, sur les rives du Lac de Côme.

Monsieur Guzzi, était toujours dans les parages mais les affaires étaient surtout entre les mains des frères Giorgio et Enrico Parodi qui accueillaient toujours facilement les journalistes britanniques venus leur rendre visite.



Cette image n'est pas dans la revue : Carlo Guzzi, Stanley Woods, Giorgio Parodi

Ensuite, il alla chez d'autres fabricants italiens, regroupés autour de Milan, avant de se diriger vers la Méditerranée puis vers la « Riviera » par Fréjus puis en coupant sur Avignon pour commencer son long trajet de retour par la RN7 et la RN6. Il profitait des avantages de la Black Shadow toujours prête à bien rouler à mi régime sur le rapport supérieur.

En 17 jours il avait parcouru 2400 miles (3 862 km) ... C'était « une formidable machine qui s'était véritablement bien comportée » concluait-il dans le reportage de son voyage.



To Italy by Vincent-HRD. Arthur Bourne astride the first Black Shadow.

"Vers l'Italie en Vincent HRD. Arthur Bourne chevauchant la première Black Shadow"

Mais j'ai laissé Bob Culver planté à Genève, suivant toujours le parcours d'Arthur Bourne. Il n'alla pas plus loin que Lausanne avant de se faire repérer par un *fan* local possédant une BSA A7 qui insista énergiquement afin que Bob et ses compagnons profitent de l'hospitalité suisse, > en les invitant chez lui. Ce sont des rencontres fortuites comme celle-là qui ont fait le motocyclisme continental mondial.

Puis il continua en traversant Berne, Luzerne et roula ensuite vers le Saint-Gothard, pas besoin de prendre le train cette fois, car c'était en juillet, ce fut donc l'occasion pour une pittoresque descente vers Airolo, en traversant aussi la jolie ville de Lugano, puis en Italie, Côme, Lecco, en remontant la rive est du lac vers Mandello.

Les frères Parodi n'étaient plus là depuis longtemps, mais l'accueil habituel à l'usine Guzzi était toujours de mise ainsi que l'occasion de voir toutes ces machines fabuleuses dans son musée. D'autres visites d'usine suivirent, Gilera et Garelli, dont le fondateur avait conçu le seul moteur 2 temps monobloc split véritablement efficace... Une bête bruyante s'il en fut.

Toujours fidèles au parcours d'Arthur Bourne, Bob et sa famille continuèrent leurs vacances sur la Riviera puis vinrent à Avignon visiter le Palais des Papes et le pont, admirèrent l'Arc de triomphe d'Orange, goûtèrent le nougat à Montélimar, s'émerveillèrent des splendeurs de Fontainebleau puis s'en retournèrent chez eux.

Leur voyage dura 17 jours, comme celui d'Arthur, mais cette fois la Black Shadow parcourut 300 miles de plus (483 km), dont une partie est due au fait que Bob habite dans le Hertfordshire alors qu'Arthur vivait dans le Surrey.



Bob sur la Black Shadow (photo n'étant pas dans l'article cité)

H.R.D

Réfection d'un RFM à partir de morceaux

Par Jean-Marie Brousmiche

NDLR : parti de morceaux épars pour construire sa Vincent twin, Jean-Marie nous montre qu'il sait bricoler et nous montre qu'avec un peu d'ingéniosité, et finalement assez peu de matériel, on peut déjà faire beaucoup !

Ce RFM (*Rear Frame Member*) avait malheureusement été converti en vulgaire bras de suspension arrière. Ne subsistait, côté gauche, qu'un moignon supportant l'arrêtoir de câble de frein arrière. Heureusement les emboîtures n'étaient que juste bouchées avec du papier puis recouvertes d'étain.

Quand Dany a acheté une Comet en morceaux, nous avons reporté les différents côtés du RFM sur des chutes de contreplaqué et relevé le maximum de cotes.

Les entre-axes nécessaires à la fabrication du gabarit seront (les références proviennent de la *Spare Parts List*) :

- arbres de commande des freins (FT166/1), boulons de réunification bras haut et bras bas (480),
- support de charnière du garde-boue arrière (FT145) et support de charnière de garde-boue (FT145/1),
- axe de fixation des ressorts de suspension sur l'*apex lug* (fonderie en haut du bras oscillant avec 2 oreilles).



Ayant trouvé cet *apex lug* (NDLR : il semble qu'elle se trouve au club selon Jean-Marie.), il ne restait plus qu'à se lancer.

Acheter du tube "poucique" en 3/4" épaisseur 1/16", étiré sans soudure, cintrable à froid et utilisé par exemple dans la réalisation de bras oscillants.

Découper deux plaques de Dural de 8 mm d'épaisseur et les percer ensemble avec le maximum de précision possible, bloquées sur le plateau de la perceuse avec avant-trou au foret à centrer.

Pour le montage, une tige de 16 mm prendra la place de l'axe de commande et la fixation de l'arrêt de câble rigidifiera l'ensemble.

Le cintrage des tubes arrière sera réalisé assez facilement à l'établi avec une grosse cintruse de plombier, le rayon étant le bon. Leur partie arrière sera formée sans problème en calant en biais les mors dans l'étau, puis mors remis en place : écrasement de chacune des extrémités. Plus difficile avec les tubes avant. Je passe sur la remise en état des emboitements inférieurs...

J'ai fait un gabarit par tube en utilisant du tube électrique de 16 mm, (trop) facilement (dé)formable avec un décapeur thermique, emboîté dans les bagues en tube de 3/4".

J'aurais ainsi leur longueur ainsi que la forme et l'orientation des emboitements.

Pour le cintrage, utilisation d'une cintruse hydraulique par petites touches espacées de 18 à 20mm et contrôles fréquents.



Les écrasements des tubes acier dû au cintrage sont peu perceptibles au toucher et finalement invisibles.

Cela m'a évité de recourir au cintrage avec remplissage au sable, également envisagé.

Après assemblage du tout dans le gabarit (avec des vis de fixation de ceintures de sécurité à tête plus large pour les tubes arrière), montage à blanc pour contrôle et réglages des alignements avec le RFM et léger repositionnement de l'axe de l'*apex lug*.





Départ pour la soudure

Enfin, brasage au TIG (plus facile et de meilleure qualité qu'à l'ancienne selon un pro).



Tout est en ligne

NDLR : le loup-Garreau félicite Jean-Marie pour son reportage, précieux pour le Loup-Garreau et sans doute pour certains de nos lecteurs. Sa machine est commencée depuis bien longtemps. L'objectif est qu'elle roule l'année prochaine, ce qui semble possible selon notre reporter, Oscar de Ramassage !

La vie du club et de ses membres

Le loup-Garreau félicite ses membres qui ont trusté les places d'honneur aux concours des Coupes Moto Légende à Dijon en Mai 2022



Tout autre chose

Par Dany



Vu dans les Alpes, ici au Galibier, trois amis italiens qui voyagent en Moto Guzzi durant les vacances d'été en autonomie totale, sans assistance aucune.

Ils sont allés jusqu'en Espagne sur plusieurs semaines.

La puissance de leurs 500 Guzzi ne dépasse pas la (petite) vingtaine de chevaux et nous les avons croisés à de multiples reprises.

J'adore cet esprit !

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

Dernière Chance

SEPTEMBRE 2 AU 4 (2022) : Rallye VOCF/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)



NOUVEAU

JUIN 2023 - 17 AU 24 :

Semaine à Vincent – **Les Merveilles de Bourgogne du nord**. Un mélange de moto et de visites pour tous les goûts !

Gîte de groupe déjà réservé. Nombres de places très limitées

Contact, Dany : dany.vincent@wanadoo.fr – 06 07 85 93 33



N'oubliez pas de visiter notre site : la mise à jour est plus fréquente que la parution du Loup-Garreau

<https://www.vincent-owners-club-france.com/>

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 - crrperso@yahoo.fr



- **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-bagage d'origine et sacoches fournis (jamais montés).



- **ANTOINE GUIRAO cherche :**
 500 Vincent, papiers français ou anglais.
 Contact, Antoine : antoine.guirao@orange.fr
- **JEAN PIROT cède :**
 Un réservoir Vincent chromé indien qui nécessite d'être remis aux côtes (pattes).
 Contact, Jean : 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, 10 000 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

- **Lord Dominique** ayant perdu son Bob à Megève lors du Tour des Alpes accepte toute proposition de remplacement. Prière de s'adresser à son conseiller stylistique Lady Brigitte.

- **JEAN-CHRISTIAN ROGOZ vend :**

Une **Egli-Vincent John Mossey**.

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



**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 – pontricol@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 :

Guillaine Buray, Mary Camp, Maryse Garcia, Brigitte Mazuel,
Catherine Remillieux-Rast, Rachel Theureaud, Laurent Buray, Jean-Marie Brousmiche,
Didier Camp, Claude Caucau, Dominique Malcor, André et Éric Nougier, Jean Pirot,
Georges Remillieux, Dany Vincent, Philippe Wagner.

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