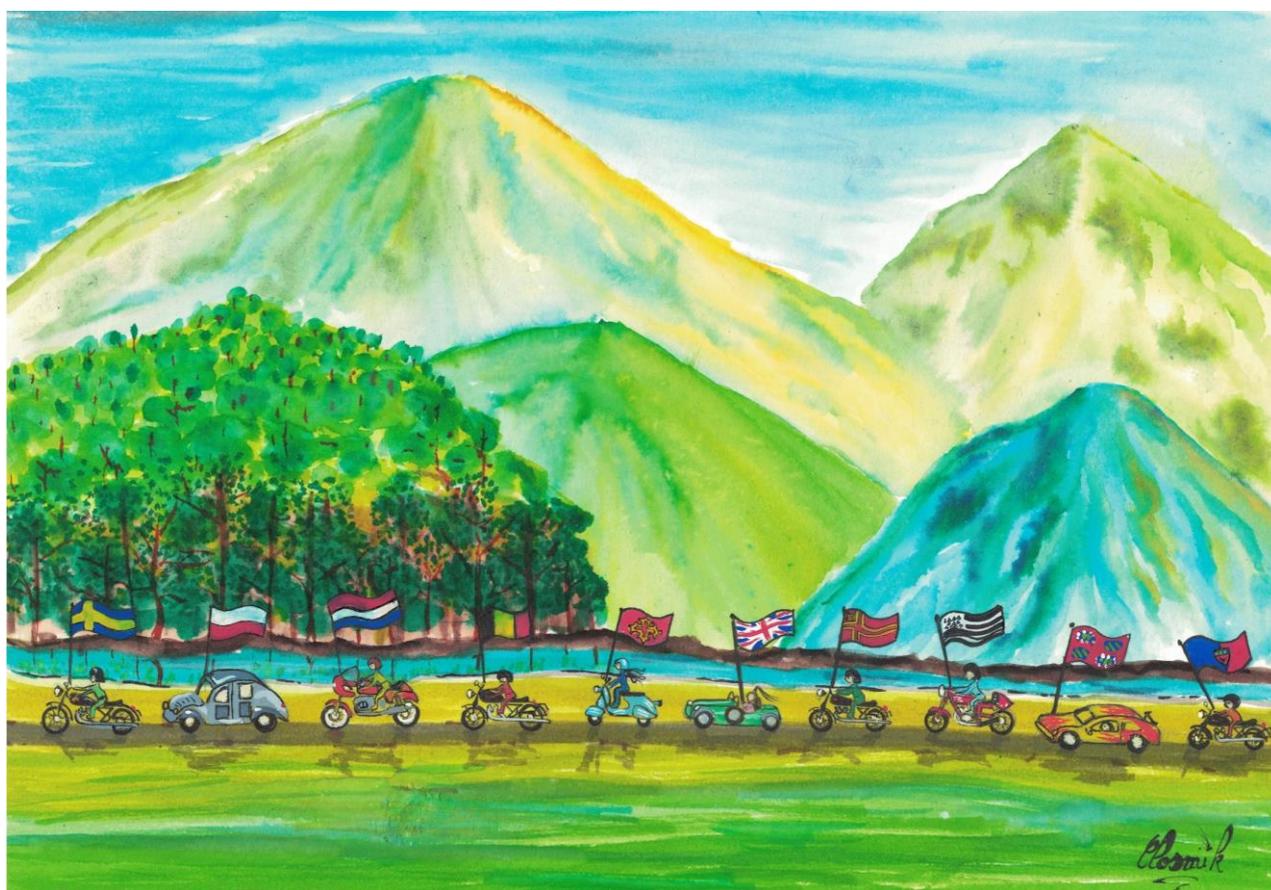


LE LOUP-GARREAU

32

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.

septembre 2022



Notre ami Thomas Herrmann de la section allemande du VOC nous envoie ce portrait inhabituel de la Reine Elisabeth II. Le portrait de sa Majesté Elisabeth II a souvent été la victime de détournements, parfois iconoclastes (souvenons-nous des *Sex-Pistols*) mais, dans le cas présent, il s'agit d'un petit clin d'œil plein d'humour et de respect.

Pour nous autres, Vincentistes, bien amoureux des valeurs britanniques en ce qui concerne la mécanique, la bonne bière et un certain art de vivre, la Reine d'Angleterre représentait tout ce que nous aimions chez nos amis Anglais. Louis XIV, le Roi de France qui a le plus longtemps régné (72 ans) avait, en son temps, soutenu la couronne d'Angleterre contre Guillaume d'Orange (mais, il soutenait surtout ses intérêts personnels). Aujourd'hui que nous avons des présidents qui agissent comme des monarques autoritaires, nous ne pouvons que saluer un monarque dont le peuple vit en démocratie ! C'est peut-être aussi pour cette raison qu'Elisabeth II, dans la lignée d'Edouard VII (qui lui aussi aimait beaucoup la France), était si aimée des Français.

Le Loup-Garreau adresse tout à la fois ses condoléances et ses plus amicales pensées à nos amis Anglais.



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 | 4 |
| Une Comet dans les vignes du Seigneur | 6 |
| Le rallye VOC de France, j'adore ! | 8 |
| Nougier, troisième partie | 9 |
| La VinBSATon : Une machine comme vous n'en voyez pas tous les jours ! | 12 |
| Championnat de France side-car ancien : Team Laur-Ferrieu, saison 2022 | 13 |
| Par cinq Vincent (2^{ème} partie) | 16 |
| Effectivement, une sorte de un-rallye imprévu | 19 |
| La première Black Shadow, 5^{ème} épisode | 20 |
| L'embrayage de la 1000 Vincent (partie 1) | 23 |
| Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents | 25 |
| Manifestations à venir | 25 |
| Petites Annonces | 26 |
| Bonnes adresses | 28 |



Photo de couverture : un dessin « naïf » de Closmik tel 06 50 75 25 05

L'artiste, nièce de Rachel, qui signe ses œuvres sous ce nom peut réaliser des dessins incroyablement fins un peu dans l'esprit fantasmagorique.

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

J'entends souvent : « je voudrais bien le faire, mais ce n'est pas le bon moment, je n'ose pas, ce sera l'année prochaine, ou encore celle d'après » et finalement c'est bien souvent... **jamais !**

De plus, depuis 30 ans que je fréquente le monde Vincent et plus longtemps encore celui de la moto ancienne, à l'époque où ce n'était pas la "mode", je vois que ce sont toujours plus ou moins les mêmes personnages avec...30 ans de plus qui participent, avec une moyenne d'âge qui doit avoisiner ou dépasser sans doute les 65 ans.

Les grosses manifestations (rallyes) déplacent, disons, jusqu'à une trentaine de français, alors qu'il y a environ 400 motos Vincent en France et sans doute au moins 200 amateurs.

Mais !

Nous avons un compte à rebours qui lutte contre nous avec deux leviers principaux :

- 1- l'horloge du temps qui passe et qui réduit à coup sûr la période où nous serons encore capables de rouler à moto, disons physiquement parlant.
Jusqu'à quelle limite d'âge peut-on encore piloter une moto (ancienne ou pas) sans être un danger pour soi et pour les autres ?
75, 80 ? Un peu plus pour les plus chanceux... ?
- 2- l'horloge, disons "politico/écologiste" Cette dernière n'est à mon avis, guère moins inéluctable que la première avec ses restrictions en tout genre :
 - on a commencé par les ZFE,
 - puis les jours de pollution (avérée ou non),
 - puis le bruit,
 - puis peut-être des restrictions/allocation de carburant, ou alors celui-ci sera à un prix astronomique...etc.

Malgré les efforts méritoires de la FFVE, notre monde ne pèse rien face aux enjeux économiques dont le prétexte est l'enjeu climatique ou encore la géopolitique...

Aussi, si votre état de santé vous le permet, n'ayez pas de regrets plus tard, et profitez de vos machines, sortez-les, faites-les rouler, participez aux rencontres existantes ou mieux organisez-en, mais ne reportez plus !

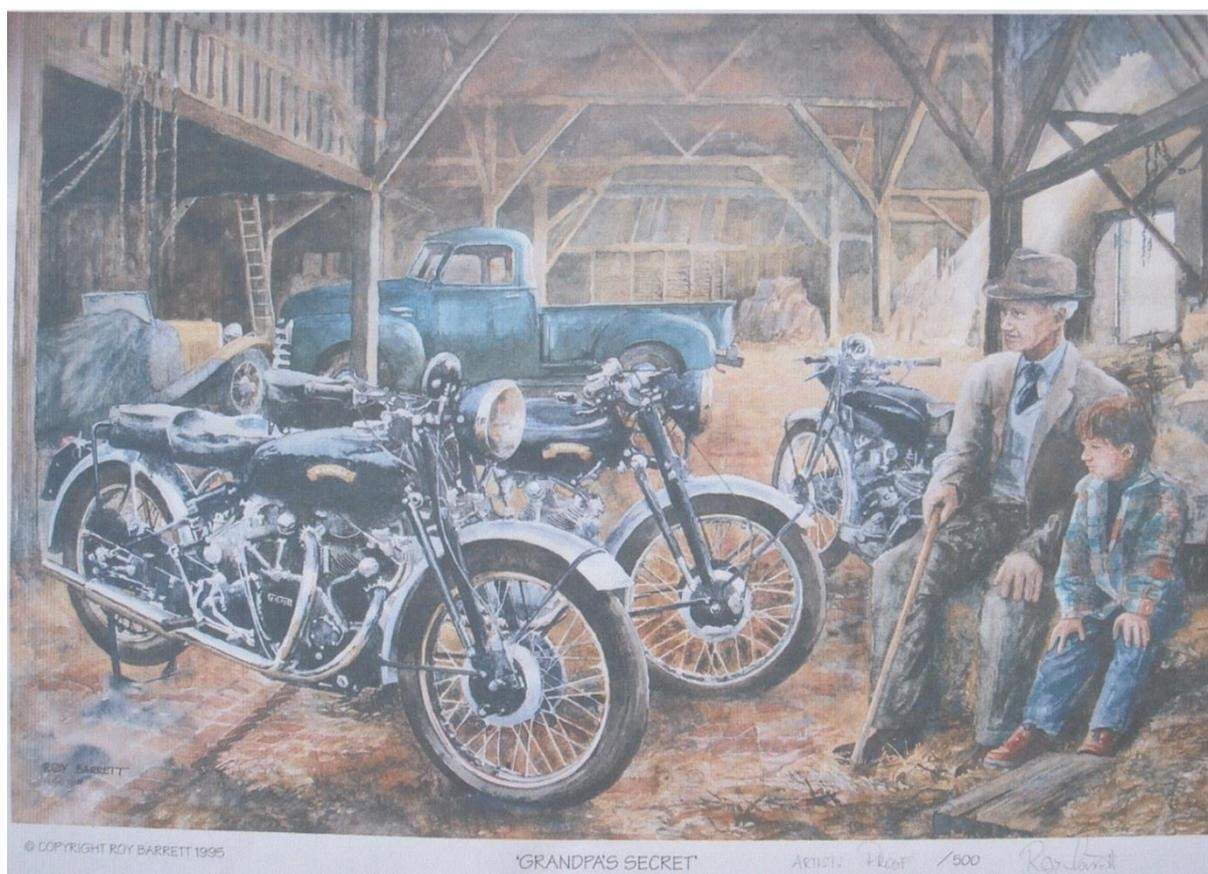
Il viendra un temps où l'utilisation de nos machines pourrait ne plus être possible que sur circuit ou pour des manifestations encadrées, type journées du patrimoine. On sent bien tout l'effort de communication sur celles-ci de la part de la FFVE (est-ce prémonitoire ?). Il est à craindre que cela devienne probablement les seules possibilités.

Et puis, il viendra sans doute un temps où la seule contemplation dans un garage sera le dernier refuge.

Alors, ne commencez pas par cette dernière possibilité, mais sortez vos machines !

Bonne route !

Dany



Afin d'illustrer les propos de Dany, notre membre charentais (alias Alan Wright) envoie au Loup-Garreau ce dessin réalisé par Roy Barrett (le Loup-Garreau vous conseille d'aller voir Roy Barrett sur Internet : <https://art-of-motoring.co.uk/>). Ce tirage est numéroté 14/500. Alan est très fier de cette acquisition et le Loup-Garreau lui est très reconnaissant de la lui avoir confiée !



Vous noterez qu'Alan (ici avec Philippe) est beaucoup plus *Rock'n Roll* avec ses propres machines !

Une Comet dans les vignes du Seigneur

Par Michel Halewyck

Le jeudi 18 août, Michel Halewyck envoyait ce message au Loup-Garreau :

Voici quelques photos de ma Comet au milieu des vignes de l'AOC Bandol. Sa robe est assortie à celle du vin. Les orages ont mis fin à la canicule permettant plus de balades et d'autres photos suivront.



Peut-être devons-nous préciser que la magnifique Comet de Michel est une habituée de ces terres provençales:

« Chaque année, je vais en vacances dans la maison familiale située dans le Var près de Sanary et j'emmène toujours une moto pour profiter des paysages et des jolies routes de Provence. Cette année, j'ai choisi ma HRD Comet Serie A de 1938 restaurée par Patrick (Godet), réservoir et peintures de mon ami Jean-Michel (Spies), finitions du circuit électrique, recherches et ajouts des pièces manquantes, et figeage des détails par moi. La voici lors d'une balade au milieu des vignes d'AOC Vin de Bandol dont elle partage la robe. »



Le rallye VOC de France, j'adore !

Par Rachel

Le Loup-Garreau vient de recevoir l'énigmatique dessin que vous pouvez admirer en couverture de ce numéro 32, œuvre de Closmik – une nièce de Rachel – et, en même temps, un article d'explication rédigé par une Vincentiste bien connue !

1 Vélocette... 5 Vincent... 1 Deudeuch... 2 Vincent... 1 BM... 3 Vincent... 1 scooter...
4 Vincent... 2 :Lomax... 6 Vincent... 4 véhicules... 2 Vincent... 1 Morini... 3 :Vincent...
1 voiture 'balai'...

Le rallye VOC de France, c'est le rallye qui vit des **valeurs** de la France que j'adore : accueil, ouverture, tolérance, convivialité, solidarité.

Des valeurs « motard » aussi : pas seulement un signe convenu quand on se croise sur les routes mais un vrai état d'esprit.

J'ai participé dernièrement aux rencontres du Sud-Ouest, d'Auvergne, des Alpes et tout récemment au rallye annuel, au Nord de la France et j'ai vu ces valeurs en action : la gentillesse, l'entraide, l'amour des machines et de la mécanique. Et pour tous, des moments de rire, de partage, d'amitié. Un plein SP 98 de bonheur pour Céleste et moi !

Rencontres prétextes aussi pour de bons repas, de bons vins, de chouettes visites, de belles balades, de jeux partagés et bien sûr d'échanges fournis sur les améliorations possibles à apporter au fonctionnement des *ladies* légendaires.

Cette année le *Borderline* rallye accueillait des amis et amies anglais, polonais, suédois, belges, néerlandais, bourguignons, bretons, parisiens, normands, occitans et j'en passe ! De quoi démontrer que l'entente des peuples se trouve...au cœur même des peuples !

Organisation à la française : structurée et efficace... Merci à toi Stéphane pour toutes les SURPRISES que tu nous as concoctées. Un clin d'œil à Sainte Catherine de la Ciotat pour son soutien spirituel et opérationnel, à Bernard notre dynamique leader local, à la maison diocésaine de Merville, son cadre magnifique et son personnel aux petits soins.

À l'année prochaine pour un nouveau rallye Vincent plein d'aventures et d'ici là je vous souhaite de belles rencontres, des rires et des histoires à partager ! Et que vivent les valeurs de notre bannière !



Honneur – Rayonnement - Diversité

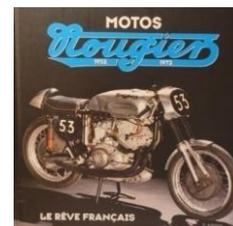
Bises à toutes et tous.

Rachel & Céleste

Nougier, troisième partie

(En fait, la suite de la deuxième, peut-être la dernière !!, c'est la fin de cet épisode qui vous le dira.)

Texte : Georges Remillieux, Didier Camp. Photos : Mary Camp, Georges et Didier. Avec l'assistance de André et Éric Nougier, de Claude Cauca, et du livre :



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 !!!

- **1953.** Et, il y a eu le développement, après une gestation de plusieurs années, du quatre cylindres double arbre en 350, suivi en **1954** par le développement de la 500 cc, ainsi que de la partie cycle associée. Les fonderies sont réalisées en collaboration avec Collignon : les frères Nougier pour les modèles et Collignon pour les fonderies elles-mêmes. La contribution de Collignon sera troquée contre un moteur 4 cylindres.



La 350 et la 500 qui en est une évolution sont très semblables. « Basiquement », seul l'alésage et les carburateurs diffèrent.

4 cylindres inclinés à 30°, en 2 blocs de 2 cylindres alu chemisés puis acier tourné, 2 soupapes par cylindre, double ACT entraîné par cascade de pignons, derrière les cylindres centraux, vilebrequin démontable, tournant sur 5 paliers, 4 carburateurs Dell'Orto avec 3 cuves spéciales ultra plates, allumage magnéto Morel puis Scintilla, lui aussi derrière les cylindres centraux, boîte 5 ou 6 rapports, embrayage multidisque à sec. 11 500 à 12 000 tr/min, une soixantaine de kg et 10 cm moins large que les 4 cylindres.



de la concurrence (Gilera, MV).

La partie cycle maison aura longtemps été « le point faible » des Nougier. Sur ces machines, un cadre double berceau 'maison', une fourche Terrot modifiée, puis une Earles, puis une Roadholder, et de bons freins Collignon de 240 mm à l'avant et 200 mm à l'arrière.

On aperçoit sur ces photos de la 500 cc une spécificité du quatre cylindres Nougier : la montée par cascade de pignons sur l'arrière des cylindres plutôt qu'entre les cylindres, ce qui autorise un moteur moins large et un vilebrequin plus ramassé. On aperçoit aussi la magnéto 4 cylindres (Scintilla), montée longitudinalement derrière les cylindres. Les carburateurs Dell'Orto disposent de cuves très étroites développées spécialement à la demande des frères Nougier : ces cuves peuvent se glisser entre les carburateurs.



Claude travaillait sur cette machine lors de notre passage. Remise en route dans les semaines suivantes, elle a pu participer à Moto-Légende 2022, à Dijon. Bravo Claude !!

Norton, dont le gros mono 500 cc ne faisait « plus le poids » face aux Gilera. MV, a essayé de racheter cette 4 cylindres. Jean qui ne pouvait assumer seul la charge financière du développement, a failli se laisser tenter. Mais s'expatrier en Angleterre et ne parlant pas l'Anglais... il a préféré rester dans sa Provence natale, avec sa famille, ses projets et son garage...

Par manque de temps, de moyens, ces machines n'ont guère couru et ont peu évolué, le projet était trop beau, trop grand pour une équipe d'amateurs, même très motivés.



Ci-dessus, dans l'atelier, André nous montre la dernière version, taillée dans la masse, du vilebrequin 4 cylindres et la magnifique demi-culasse du 4 cylindres. L'angle des soupapes est 90°

- 1955-1957. L'aventure de la 4 cylindres tournant court, surtout faute de moyens, l'expérience acquise, pousse Jean à se lancer dans la construction d'une 250 cc et de très jolies 250 bicylindres ont été développées. La carrière en fut malheureusement brève.

Cotes carrées de la 500, carters de 250 Terrot, OSSD modifiés pour y loger 5 rapports. Vilebrequin tournant sur 5 paliers, similaire à celui de la 500, cylindres et culasse maison avec un double ACT entraîné par chaîne en boomerang. La remise en question permanente qui habite Jean, l'amène aussi à utiliser un allumage batterie bobine, en place de la traditionnelle magnéto. Le bicylindre tournera à 12 000 tr/min, et prendra 170 km/h.



De la même manière, il réalisera une 175 cc basée évidemment sur une demie 350 quatre cylindres.

- **1969-1972.** Les frères Nougier se sont également intéressés aux moteurs 2 temps. Tout d'abord avec des blocs-moteur Maïco monocylindres, modifiés, à air, puis à eau.

- **1972.** Une moto 250 cc, sur base moteur Maïco, mais avec des distributeurs rotatifs Nougier, des culasses « *Starmaker* » de Villiers et une boîte de vitesse spécifique, verra le jour. Ils développeront également une version à refroidissement liquide.



On aperçoit une commande particulière sous le carter moteur : elle est actionnée par poignée tournante à gauche et joue un rôle pour la boîte 6 rapports à relais (2 possibilités de transmission primaire). Cette machine a couru aux mains de André Kaci et a souvent fait la pige aux Yamaha.

-**1973.** La dernière 2 temps Nougier sera une 500 bicylindre Ossa Yankee. Nougier laisse rapidement tomber, l'importateur n'étant guère coopératif. La moto n'existe plus.

Et non, ce n'est pas fini :

Ne manquez pas le prochain épisode, où nous vous ferons découvrir l'antre du « sorcier »...



La VinBSATon :

Une machine comme vous n'en voyez pas tous les jours !

Par Éric Gallardo

Les membres du Club Vincent International ont pu admirer dans le MPH d'août la magnifique création d'Éric. Si vous avez un penchant pour les BSA, vous ne pourrez qu'être admiratifs devant ce Bitza qui ressuscite l'esprit « Sloper » qui imprégna l'avant-guerre (laquelle au fait ?).



Pour le réservoir, cela ressemble beaucoup à de l'authentique Goldstar avec ses grands macarons.

Je vous laisse regarder et vous livre, un peu honteux, la remarque que j'ai faite à Éric : « Le frein avant, ce n'est pas le 87 pouces BSA, ni le moyeu Ariel qui lui a succédé ! »

Ce qui m'a valu cette réponse pleine d'humour :

« 87 pouces ça fait un peu grand Jean ! Non, c'est tout simplement un frein de Commando, de même que la fourche et la roue arrière, d'où VinBSATon, moitié BSA, moitié Vincent et moitié Norton.

Soit 3 moitiés ! »

Oups ! Ces détails m'avaient échappé... et ce n'en sont pas ! Bravo en tous cas !

(Les 3 moitiés, je crois avoir lu un truc comme ça chez Marcel Pagnol)



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

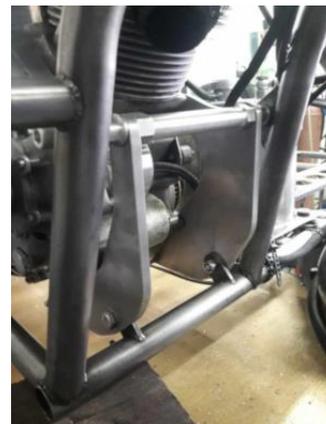
Résumé par Mamy Green, de l'article web et de l'interview téléphonique d'Hervé Laur

Dans le dernier article du LGE-30, nous vous donnions rendez-vous au circuit CAROLE du 8 au 10 juillet. Nous y étions.

Comme à l'accoutumée la semaine après la course à ALÈS en Avril, nous avons débriefé avec l'équipe GODET, très impliquée.

L'analyse des pièces cassées a donné une idée à Julien pour renforcer les fixations du moteur au châssis. La transmission primaire est très sollicitée et tire le moteur à gauche et en arrière. D'où la casse du tirant haut moteur côté gauche et arrière droit. Les fixations avant et arrière ont été renforcées, des photos valent mieux qu'un long discours. Comme d'habitude, du travail soigné par Julien. Deux semaines avant la course à Carole, direction Malaunay pour récupérer le châssis et peaufiner quelques détails.

Nous arrivons à Carole le jeudi soir.



Le vendredi ce sont les séances traditionnelles des essais libres. La première séance fût rapidement écourtée.

Les premiers tours mettent en évidence

une rigidité accrue du châssis et une disparition totale des vibrations. Cependant les vitesses ne passaient pas franchement et je pris la décision de sortir, retour au paddock.

Un rapide contrôle du châssis pour s'apercevoir qu'une des deux fixations hautes de la boîte à vitesses est cassée, le tube s'est sectionné. La déception est très forte. On comprend que la faiblesse s'est déplacée à l'endroit qui n'a pas été renforcé. Le seul choix est de réparer le tube. Donc on démonte le plus possible pour libérer l'espace, le plus long sera de réaligner l'ensemble avant de souder. Rétreindre le tube (merci Thomas) et j'ai soudé au TIG. À minuit, c'était réparé.

Une bière bien méritée avant d'aller se coucher pour être en forme aux essais qualificatifs.

Nous voici le samedi, en pré-grille, notre but est de boucler cette séance pour être qualifiés uniquement, pas d'objectif de chronos, juste une place sur la grille.

Donc nous n'avons jamais poussé les rapports dans un souci de fiabilité. Néanmoins nous obtenons le quatrième temps et une place sur la deuxième ligne, c'est une excellente surprise.



La réparation a tenu et c'est là l'essentiel. Une longue attente s'en suit que nous mettons à profit pour nous reposer.



Enfin c'est notre tour d'aller sur la grille de départ de ce circuit très exigeant qu'est CAROLE. Devant nous, sur la première ligne il y a deux pointures avec des BMW qui envoient du lourd. À côté et devant nous ce sont aussi des BMW affûtées. Comme pour les essais qualificatifs, notre consigne était de ne pas pousser au maximum les régimes, pour au moins finir la course.

Pour autant, un départ c'est un moment, pour ma part, où la concentration est la plus intense

et si on peut gratter une place on ne s'en privera pas. Les deux premiers s'élancent comme des obus, j'ai eu l'impression d'avoir pris au moins une seconde sur le départ, nous sommes coude à coude avec les troisièmes mais, nous prenons l'ascendant au premier freinage. Au fil des tours les deux premiers creusent l'écart et les quatrièmes ne sont plus à portée de vue. Nous conserverons cette troisième place jusqu'au drapeau à damiers.

À ALÈS nous inaugurons des entrées d'air et des cloisonnements pour favoriser le refroidissement du moteur. Il y faisait trop froid pour en mesurer le bénéfice, mais ici à CAROLE avec plus de 30°C, on peut dire que c'est efficace.

La course du dimanche est prévue à 12h30, un check-up de l'ensemble est réalisé, rien de cassé cette fois. Donc on participe à l'apéritif des sidecaristes, c'est un moment convivial où on voit tout le monde et c'est très agréable.

Après un passage par la pré-grille nous partons pour un tour de mise en place, un tour de chauffe et 16 tours de course. Nous prenons un bon départ pour rester au contact des deux premiers mais je n'arrive pas à passer la deuxième.

Plusieurs équipages dépassent, c'est une phase un peu dangereuse car tout le monde est à fond et le risque est de se faire percuter.

La vitesse passe enfin, on revient sur le groupe et nous remontons à la troisième position. Devant, la bagarre pour la tête de la course change à chaque tour. Après quelques tours nous formons un tir groupé de trois équipages et, au bout de la ligne droite, au virage nommé « HOTEL », on tente un freinage pour passer les deux premiers. C'est chaud mais ça passe en glisse. Nous prenons la tête quelques temps, mais, suite à un excès d'optimisme dans la partie nommée « CHARLIE », on rétrograde à la troisième place. On laissera beaucoup de jus dans cette bagarre mais devant nous aussi.



On voit bien que le rythme ralentit un peu et refaire le freinage dans le dernier virage du dernier tour est à notre portée. Mais depuis quelques tours, j'ai du mal à passer les vitesses et malheureusement dans la dernière ligne droite, je n'arrive pas à passer la cinquième.

Nous passerons le drapeau à damier en troisième position, mais suite à une pénalité pour le second, nous monterons sur la 2^{ème} marche du podium pour cette 2^{ème} manche.

Au cumul des deux manches, nous serons sur la 3^{ème} marche.

On ne se fait pas d'illusion sur la cause de ce problème de vitesses et après le podium je découvre deux autres fixations de la boîte à vitesses cassées.

Ce fût un week-end éprouvant pour les machines et les équipages. Malgré les problèmes nous sommes allés au bout des deux courses. Le podium est la cerise sur le gâteau et c'est toujours agréable d'y monter, et pas que pour nous, mais aussi pour les gens qui nous aident techniquement, *l'équipe GODET, l'équipe FOURNALES SUSPENSION et ceux qui, même de loin, nous aident et nous encouragent.* Nous n'avons pas de bureau d'études derrière nous, et par conséquent on avance avec nos propres moyens et nos propres connaissances, parfois avec des conseils avisés des uns et des autres.

Il y a des limites dans ce mode de fonctionnement. Avec le recul nous comprenons que l'origine des casses à répétition n'était pas les vibrations, elles étaient juste un facteur aggravant, mais c'est la force que ce moteur a sur les transmissions.

Nous travaillons déjà sur le sujet et **si, parmi les personnes qui lisent ces quelques lignes, quelqu'un à un avis argumenté, il peut écrire ou appeler.** Vos avis, vos arguments, vos connaissances peuvent nous aider à être encore plus efficace sur la piste.

Notre prochain roulage sera à NOGARO début août aux journées COYOTE et la prochaine manche du championnat sera à PAU au mois de septembre. Les petits « coucou » dans les stands, les encouragements du bord de la piste, on aime !

D'ici là passez de bonnes vacances et restez à l'ombre.

Texte de Mamy Green Photos : Hervé LAUR, le Web et FB.

Vous trouverez la suite du programme 2022 ci-dessous,

- 12, 13 Mars Side Car party, entraînement, circuit Val de Vienne ;
- 1 au 3 Avril circuit d'Alès ;
- 29 Avril au 1^{er} Mai circuit Croix en Ternois ;
- 10, 12 Juin circuit Paul Ricard ;
- 8, 10 Juillet circuit Carole ;
- 6,7 Août Journées COYOTE circuit Nogaro
- 9, 11 Septembre circuit Pau Arnos ;
- 7 au 9 Octobre circuit Val-de-Vienne ;

Vous pouvez nous retrouver, et nous suivre sur <http://teamlaurferrieu.com/> et sur Facebook.

Mamy Green, vous vous en doutez aime bien les side-cars, aussi, elle ne manquera pas de vous faire part de l'arrivée d'un nouveau modèle de tondeuse à gazon.

Après les fameuses et introuvables tondeuses Vincent que Monsieur peinait à pousser, voici le nouveau modèle, qui s'utilise en couple : moteur V2, lame de 70 cm, traction intégrale, livrée sans gazon, sans combinaisons ni bottes. (ndlr : date de commercialisation encore inconnue).



Par cinq Vincent (2^{ème} partie)

Par Jean Pirot

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

Je ne sais pas si vous avez remarqué l'apophtegme que nous livra Gill Lowinger dans le numéro de juillet de MPH : « La fierté de posséder une Vincent ne me suffit pas, il faut aussi que je roule avec pour atteindre la plénitude ». (Oui, c'est une traduction approximative, je sais). Une réflexion de même ordre se trouve dans le MPH d'août (Tim Kingham, Racing Section, pages 50, 51).

Le regretté Christian Oliveaux, quand il était président de l'AFAMAC avait écrit « Quand la dernière bielle aura traversé le dernier carter, il sera temps de s'inquiéter... ».

C'est vrai que, parfois, la mécanique refuse de suivre (mais pas que...). Ainsi, si je fouille dans ma mémoire, depuis l'acquisition de ma première Vincent en 1981, je compte cinq rallyes Vincent auxquels je ne suis pas allé à Vincent...

Ma première Vincent avait été achetée à Marc Raymondin. C'était une machine juste remontée, entendons par là que la fiabilisation de cette merveilleuse machine n'avait pu être entreprise. Par exemple, le troisième rapport ne pouvait être maintenu qu'en rétrogradant depuis la quatrième. Si on le passait depuis la deuxième, il sautait inexorablement. Cette Slater dut retourner à l'atelier, Marc eut la bonne idée de la confier à Patrick qui me la livra au rallye de Gaillefontaine. À cette époque, Patrick utilisait un des camions des transports Godet (l'entreprise paternelle) qu'il chargeait de pièces, d'outils et de son racer avec lequel il allait faire trembler l'AFAMAC – comme il l'utilisait pour aller du camping au café du village, il l'avait rebaptisée son « café racer » – et, dans le cas présent, de ma Slater dont il avait changé la feuille de vigne (ou de lierre, je ne suis pas doué en botanique). Le hayon du camion Godet était le dernier salon où on cause et il y avait toujours une demi-douzaine de membres, accoudés à la planche métallique ou assis dessus, embarqués dans un débat contradictoire passionnant et passionné. Bref, la Slater fit quelques tours sur place et revint à la maison sur ma remorque (je ne pouvais à la fois conduire ma DS et ma Vincent), ce qui n'est pas glorieux...

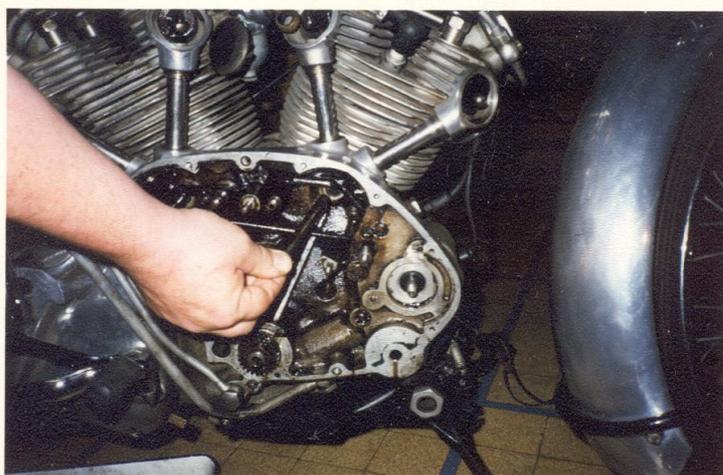


Gaillefontaine 1982 : l'affluence ne bat pas encore son plein mais on peut reconnaître Alain (de dos), Patrick (assis) et quelques autres membres français.

Glorieux, **mon deuxième rallye Vincent** ne le fut pas plus. Il avait fallu embarquer, outre ma tendre amie, Christian Oliveaux et Paul Hamon qui, en ce temps-là, travaillait à Paris. Quatre sur une Vincent, c'était compliqué et nous chargeâmes les bipèdes dans ma DS et la Vincent sur la remorque. Cette deuxième Vincent qui était venue remplacer la Slater était une

bonne vieille Rapide B déguisée en C (Girdraulic polie). C'était l'archétype de la Vincent de membre anglais du VOC des années 60, bien que nous fussions en 83. Elle était en 6 volts,

avec une dynamo poussive, une magnéto chancelante, un guide de soupape d'admission avant tellement usé que la brave bête perlait comme un scooteur Terrot, les dents de loup du kick m'ont détruit la cheville droite à tout jamais, l'écrou qui serre l'ESA sur le vilebrequin avait carrément cassé un beau matin... Elle était rincée mais néanmoins, le propriétaire, pas trop fortuné me l'avait apportée de Calais par la route (il était arrivé en camionnette au Ferry mais, du fait du coût de la traversée, avait continué avec la machine jusqu'à Paris). Le brave homme avait soixante-deux ans, ce qui me paraissait un âge canonique (que j'étais jeune !). Cette machine fit donc l'aller en remorque mais le retour par la route. En effet, Christian Oliveaux qui faisait partie de l'équipe tint à la prendre au retour, pour guider une bande de joyeux drilles anglais qu'il avait invités. Las ! Au bout d'une centaine de mètres la machine refusa de fonctionner sans qu'il puisse la remettre en route. Ce brave Christian appela au secours et je vins lui ouvrir l'essence. C'est alors que, la Bretagne étant un pays vert, il se mit à pleuvoir quelques kilomètres plus loin et Christian abandonna ma machine pour se réfugier au volant de sa DS qu'il mena à un train d'enfer, dans l'espoir de retrouver « ses » Anglais, au risque de tuer ma petite amie et mon pote Paul (ce qui nous aurait privé d'Alton !). Il remonta ainsi les rues de Chartres vers la Cathédrale en sens interdit... Quant à moi, je suis quand même revenu à Vincent de ce deuxième rallye.



Démontage en juillet 97, les axes de distribution viennent tous seuls dans la main experte de Jivaro « Ce n'est plus du jeu, c'est de la triche ! », ne peut-il s'empêcher de s'exclamer...

Le temps passa. C'est au **rallye de 1997** que madame Scoumoune vint me retrouver. Ma troisième Vincent était encore plus pourrie qu'on ne puisse se l'imaginer. Le pignon du reniflard cassa à cent kilomètres de Paris, dévorant à l'occasion le pignon Céloron de la magnéto... Adieu rallye magnifiquement organisé par François près de St Malo. Le retour en train fut des plus tristes (avec casques, bottes et sacs...).

Mais, heureusement, le docteur Jivaro et madame étaient alors à Paris et nous sûmes noyer nos soucis de concert en attendant

qu'Alain, toujours aussi prêt à filer un coup de main, me rapportasse ma précieuse machine qu'il avait récupérée sur la route chez un indigène.

Retour de Morteau : Roulement éclaté, limaille partout : « Moteur mal restauré, moteur cassé », dit le dicton (je vous fais grâce du piston troué...)

Après avoir été (mal) restaurée et, malgré des années de tentatives de mise au point, celle belle série B cassa son moteur au retour du rallye de Morteau, en 2015. J'avais à peine chargé Anne (Je précise que c'est Anne pour que vous



comprenez bien qu'il n'eut pu être question de surpoids) que doublant un moyen de transport à quatre roues, j'entendis le moteur émettre un cliquetis sinistre. Mais, bon, en dépassement en côte et en virage.... On tente... Et bien, bien mal m'en a pris car, dans un bruit de détonation effrayant, un coup de chalumeau perça mon piston arrière tandis que je ressentis une terrible douleur au côté (là où je mets mon porte-monnaie) et nous fîmes les 50 derniers kilomètres sur « une patte » dans un horrible bruit de ferraille, tout en priant pour ne pas avoir à arrêter la machine... Ce rallye donc, même s'il fut une débâcle matérielle, ne m'empêcha pas de sauver l'honneur !

Il faut préciser aussi que grâce à l'aide d'Alain, Daniel, Georges et Patrick, le phénix renaquit de ses cendres et pète le feu comme jamais !

Le quatrième rallye manqué mérite quand même d'être évoqué. C'était le deuxième rallye à Bourbon-l'Archambault. Je souffrais depuis quelques semaines d'arthrose cervicale et ne pouvait envisager de faire le trajet à moto. Très gentiment, Philippe me proposa sa camionnette en me disant : « Mets ta HRD dedans, tu pourras au moins faire les ballades sur place. » Et le matin du départ, c'est Stéphane qui, constatant que son Egli ne voulait plus fonctionner, se vit proposer ma B pour le trajet aller. Bien sûr, parmi les nombreux participants au rallye de Dominique, il y avait toute une bande d'Eglicistes qui vint lui porter secours une fois sur place (l'équipée sauvage débarque dans la cour de la ferme : tableau de genre !), tant et si bien que Stéphane put revenir du rallye sur sa machine tandis qu'à son tour Philippe se trouva immobilisé en pleine Beauce par un câble de gaz cassé (il avait le câble de secours, la gaine, le serre-câble mais pas la clé qui permettait de démonter la poignée de gaz). Cette fois encore, ma machine lui permit de rentrer tandis que sa D prenait quelque repos dans la camionnette).



45^{ème} Rallye à Bourbon-l'Archambault : dans la cour de la ferme, les Angels viennent aider Stéphane

Le cinquième, c'est moins drôle, fut celui de cette année. Magistralement organisé par Stéphane, ce rallye ne fut pour moi qu'un demi-rallye. Blessé à l'épaule j'eus néanmoins droit à un ersatz de ma HRD sous la forme d'un Lomax... Il me manqua ainsi, comme le dirait Gill, le plaisir de pouvoir piloter cette machine qui pour moi reste l'absolu en tant que motocyclette. Que

conclure de tout ça ? Oui, si j'achète une néo-rétro sous garantie, je n'aurais pas ces soucis... pardon, je ne connaîtrais pas ces passionnantes aventures !

Certains pourraient trouver ce témoignage peu encourageant et pourtant :

Pourtant, je peux affirmer qu'une machine bien remontée et bien réglée se porte bien, que mes deux seules vraies pannes furent dues à des mauvais remontages...

...et que d'aventures pour exhorter l'ennui !

Rallye de Merville : une seule Vincent vous manque et tout est dépeuplé...



Effectivement, une sorte de un-rallye imprévu

Par François Grosset

Belle virée sur la côte d'Émeraude hors circuit à touristes, de l'huile mais sans panne.
Le plus compliqué a été de trouver suffisamment de pilotes expérimentés en vraies boîtes à vitesses!

Des fausses sont dans le lot pour ceux qui veulent jouer à les déloger. Il y a des indices qui ne trompent pas.



« Des indices qui ne trompent pas ! ». Mon Dieu ! Que dire ? Comment s'y retrouver, envahi par un tel vertige ? Et bien....à toi de jouer, ami lecteur !



La première Black Shadow, 5^{ème} épisode

Par Lord Dominique

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

Depuis le 40^{ème} anniversaire de cette excursion, JRO 102 a parcouru bien plus de miles (*kilomètres si on préfère – NDLA*), participant à des évènements du Vincent Owners' Club ou aux rencontres de la branche Bedford & Anglian du Vintage MCC (Motor Cycle Club), même si Bob n'utilisa pas toujours sa Vincent en ce qui concerne ce dernier club.

Comme je l'ai découvert quand j'ai sonné chez lui, il y avait deux très vénérables engins qui pouvaient exciter l'intérêt des copains du Vintage Club :

L'un est un trois roue AC Sociable de 1914, un des derniers modèles propulsés par un gros moteur monocylindre de 750 cm³ (*les deux photos n'étant pas dans l'article*).



Et l'autre est une Ariel de 1912 avec un moteur White & Poppe de 3,5 chevaux, transmission par courroie, mono-vitesse offrant le luxe inhabituel d'un embrayage. Tous deux ont terminé plus d'un Pioneer Run (« Course » de motos et trois roues d'avant 1915)



Les motos d'époque sont une chose, mais ce qui m'a particulièrement fasciné était la collection de modèles Vincent en dehors du domaine précis de la moto. En plus de la Shadow il y a une Comet d'avant-guerre et une Rapide série A, les deux en attente d'une restauration complète, mais n'habitant pas trop loin de la ville de naissance des Vincent, Stevenage, Bob fait aussi attention à préserver pour la postérité quelque chose de l'histoire de l'usine en général.

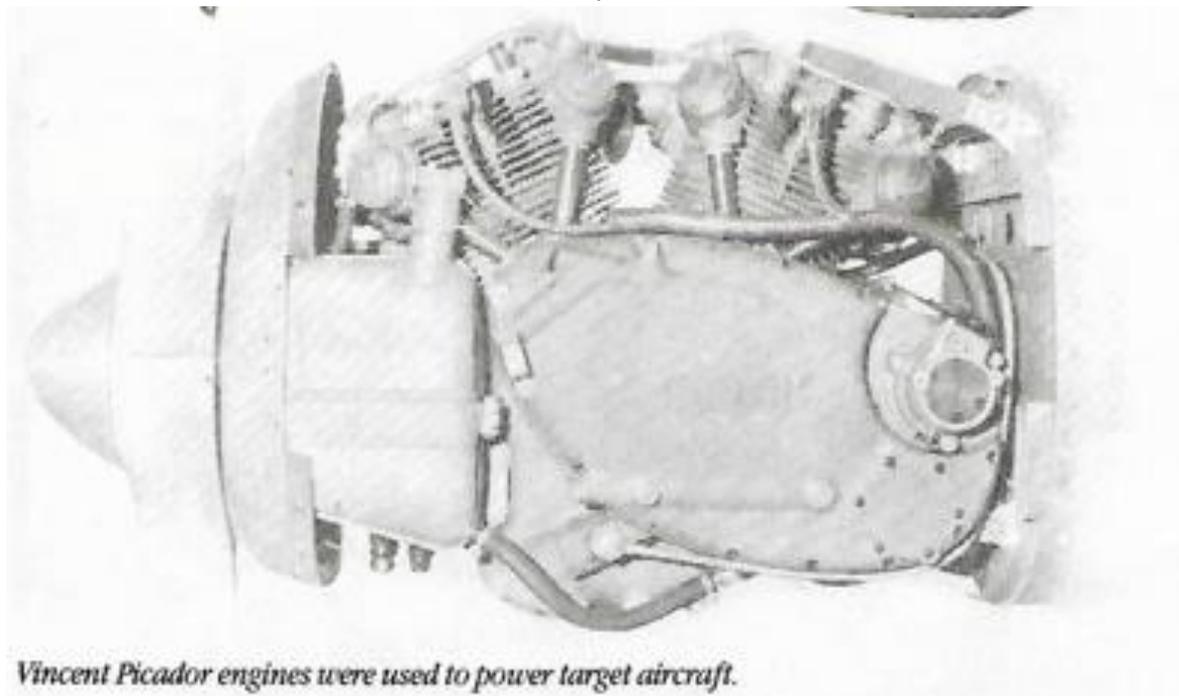
On trouve alors un Firefly pendu au plafond, dans un coin un « water scooter » (*Amanda – NDLA*) semblable à celui à bord duquel l'aspirant australien recordman du monde John Penn fut perdu en mer au large de *Southend Spier* (*la plus longue jetée au monde pour le public : 2,6 km à l'embouchure de la Tamise – NDLA photo n'étant pas dans l'article*).



Above: The Amanda, named after the main agent's daughter, was made by a Vincent factory in North Wales.

Ci-dessus l'Amanda, nommée ainsi en honneur de la fille du principal agent, était fabriquée par l'usine Vincent au Nord du Pays-de-Galles.

À côté se trouve un moteur semblable à celui des Rapide, équipant les avions cibles autonomes Picador.



Vincent Picador engines were used to power target aircraft.

Sur un banc d'essai il y a des tours et d'autres machines-outils portant la marque Vincent. Et il y a un fouillis de machines industrielles Vincent à deux temps, de 75 cc et 100 cc à trois transferts avec un vilebrequin en surplomb et un cylindre et un carter en alliage léger moulé sous pression en une pièce. On trouve même un modèle d'un *twin* de 200 cm³, deux 100 cm³ accouplés, autant que de différentes machines... Outils polyvalents, tondeuse à gazon Rapier, le Sexton à coupe étroite qui avait été conçu pour entretenir les bordures entre les tombes, tous mus par ces moteurs.

Il y a un moteur complet avec un arbre et une hélice pour la marine, et sous l'un des bancs, se tient un spécimen de l'animal de compagnie de Phil Vincent (? - *nldr*).

Puis, un moteur à deux temps à pistons très peu orthodoxe (trois cylindres sur chaque rangée, mais si je me souviens bien, un seul de chaque côté peut exploser). Il a été conçu comme un moteur pour une embarcation légère destinée aux troupes aéroportées. Il a fait l'objet de nombreux développements mais finalement, le ministère de la Défense n'en a jamais commandé – en raison, je suppose, de la fin de la guerre.

Phil Vincent en a gardé un en marche pendant des années, pour un test de destruction probablement, et les visiteurs de l'usine, qui revenaient chancelants du "Cromwell" après un déjeuner largement arrosé, étaient amenés à le voir, ronronnant sans fin et presque silencieusement.

Absolument aucune vibration, Phil aurait dit que l'on peut faire tenir en équilibre une demi-couronne sur le bord sur cette machine.

Il pouvait le faire. Je ne pouvais pas. Clink ! Et voilà ma demi-couronne tombée hors de vue sous le banc.

Cela a dû arriver à d'autres comme à moi et je pense que Phil savait exactement où les pièces allaient se cacher. Je parie qu'il avait l'habitude de les ramasser à la pelle, après les heures de travail, pour financer la prochaine tournée d'ouverture à l'heure du déjeuner.

L'embrayage de la 1000 Vincent (partie 1)

Par Jean Pirot

Lors du rallye d'Ax-les-Thermes, j'ai eu l'occasion de discuter assez longuement avec Éric Gallardo car je voulais présenter sa machine dans la rubrique Norvin du magazine du club Vincent international (M.P.H.).

Éric m'avait montré des trouvailles plus qu'intéressantes (je pense au système de graissage de la chaîne secondaire, à l'astuce évitant de scier sur le moteur le pivot du RFM, etc.). Sur une Norvin, la question shakespearienne est de savoir ce que l'on garde de Vincent et ce qu'on supprime. Éric était attaché à deux particularités 100 %, à savoir le compteur de cinq pouces et... l'embrayage.

En effet, l'embrayage Vincent, quoique objet de controverses plus passionnelles que rationnelles, compte au nombre des innovations typiques de cette marque anticonformiste. Pour ma part, je dirais qu'il est emblématique de la marque. Et pourtant, que d'erreurs ont été dites, écrites, véhiculées dans la presse spécialisée, souvent par des Vincentistes eux-mêmes au sujet de cet organe !

C'est pourquoi le Loup-Garreau (numéro 4 – automne 1998) fit paraître un article reprenant l'ensemble des « bêtises » qui avaient été écrites sur ce sujet (le Loup-Garreau 4 est sur le site du club).

Nous pouvons y comptabiliser notamment :

12

Le pilori. L'embrayage Vincent ou quand les journalistes patinent.

DANS le brillant article qui suit, monsieur Québire (Marcel, qui habite au 40 du boulevard de la Mission Marchand à Dunkerque, est un fidèle lecteur de notre revue depuis son premier numéro) nous livre une analyse aussi pertinente qu'exhaustive sur cet organe controversé qu'est l'embrayage des 1000 Vincent séries B, C et D.

Tel un serpent de mer, l'embrayage de la Vincent réapparaît dans la presse spécialisée motocycliste francophone au cours des ans... mais, au fil de ces apparitions, la description qui en est faite change sensiblement. C'est en compulsant un nombre considérable de revues traitant de nos bien aimées Vincent, que j'ai pu dégager trois grandes écoles que les extraits suivants vont vous aider à mieux comprendre :

1 ère école : Une débauche d'explications techniques pour embrouiller le lecteur.

"L'embrayage comporte un dispositif autoserreur, un disque servant à assurer la pression des segments sur le tambour en fonte spéciale, muni d'ailettes." H.P. Borestroke, Moto Revue n° 925 du 3 septembre 1948.

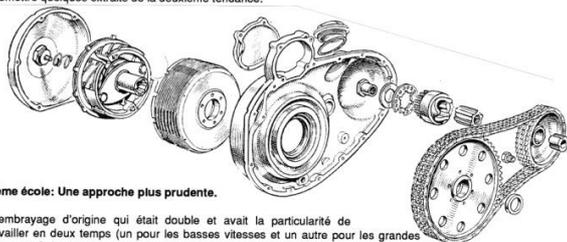
Ce premier exemple nous présente l'embrayage Vincent comme un dispositif extrêmement révolutionnaire et est accompagné d'une description précise. Description précise aussi dans les extraits suivants :

"Il fonctionne sur le même principe qu'un frein à tambour, avec un embrayage conventionnel monodisque en plus. Pour décoller et jusqu'à 60 M/H, c'est le conventionnel qui joue, puis le système à sabots vient créer une jonction parfaite à plus haute vitesse." Motomag de mars 1984.

"L'embrayage est un "servo embrayage" composé comme suit : un premier embrayage très doux monodisque entraîne une pièce de forme fuselée. Aux extrémités de ce fuseau, sont articulées deux biellettes. Celles-ci tendent à pousser des segments à expansion (mâchoires) sur un tambour et à les y coller plus que solidement (la force d'adhérence étant proportionnelle au couple transmis par le moteur)... L'aspect de cet ensemble pourrait évoquer un dispositif à force centrifuge mais, en fait, il n'en est presque rien, puisque celle-ci n'intervient qu'au dessus de 5000 tr/min (110 MPH - 176 KM/H en 4 ème)." J. Pirot, Le Fanatique de l'Automobile n°190 du juillet 1984.

"... à chaque fois que j'ai pu lire quelque chose écrit en français à propos des 1000 Vincent, il était dit que ce moteur est équipé d'un embrayage centrifuge. La 1000 Vincent n'étant ni une "2cv Citroën", ni une "Mobylette", cet accessoire n'a rien à faire sur une moto de cette puissance." M. Besse, Motocyclisme n° 35 d'avril 1972.

Dans cette dernière citation, Nous voyons un monsieur Besse polémiste, voire sarcastique. Pourquoi ? Nous comprendrons plus avant la teneur du propos de monsieur Besse, Mais au préalable, nous allons vous soumettre quelques extraits de la deuxième tendance :



2 ème école : Une approche plus prudente.

"L'embrayage d'origine qui était double et avait la particularité de travailler en deux temps (un pour les basses vitesses et un autre pour les grandes vitesses." C. Lacombe, Champion n° 53 du 15 mai au 15 juin 1970.

"L'embrayage est autoserreur." Patrick Negro, La moto n° 2 du 15 mars au 15 avril 1970.

"... servo - débrayage, dont l'efficacité est fonction du régime moteur." Motocycle n°14 du 31 août 1948.

"L'embrayage "assisté"..." Motocyclisme n° 23 de 1971.

"Un embrayage d'un nouveau type." Auto Moto Rétro.

"L'embrayage "brevet Vincent"..." A. Guirao, Chroniques Moto n°65 de janvier et février 1995.

Ici, nous nous éloignons progressivement d'une explication riche en détails et nous trouvons des descriptions de plus en plus succinctes au sein desquelles le laconisme le plus prudent est de mise.

12

Le Loup-Garreau, périodique de liaison de la section de France du Vincent-H.R.D. owners club

Des explications techniques aussi complexes que possible :

Moto-Revue n°925 (09/1948), Motomag (03/1984), le Fanoto n°190 de juillet 1984.

Ces articles ne comprennent pas d'erreurs mais... sont durs à comprendre sans schéma ni photo.

Des explications laconiques :

Motocycle n°14 (08/1948), Motocyclisme n°23 (1971), Champion n°53 (5/1970), La Moto n°2 (03/1970), Auto Moto Retro, Chroniques Moto n°65 (01/1995).

Ces explications, très prudentes, de fait n'expliquent... rien

Mais, parallèlement à ces articles, d'autres parurent qui reçurent l'ire de monsieur Besse, Norviniste des années 60 :

« ... à chaque fois que j'ai pu, lire quelque chose écrit en français à propos des 1000 Vincent, il était dit que ce moteur était équipé d'un embrayage centrifuge. La 1000 Vincent n'étant ni une 2 CV Citroën, ni une « Mobylette », cet accessoire n'a rien à faire sur une moto de cette puissance. » (Motocyclisme n°35, 04/1972).

Des explications hautement fantaisistes

Là, je ne peux résister au plaisir de vous en redire quelques-unes :

« ... Il s'agit de relâcher doucement l'embrayage. Philip Vincent l'avait voulu très doux sur ces machines où le levier actionne un centrifuge qui commande lui-même un traditionnel »

(Rétrovisseur 02/1990)

« ... par l'intermédiaire d'un embrayage inhabituel « servo-assisté de façon centrifuge »

(Moto d'Époques et d'Exception 04/1998)

Mais cette fameuse force centrifuge est déjà annoncée dans les Moto-Revue n°1270 (12/1955) et n°1478 (02/1960).

Et on la retrouve dans Chroniques Moto (10/1990), dans La Moto n°2 (03/1970), dans l'encyclopédie « La Moto » de Juran Porazik...

Un philosophe disait qu'à force de répéter un mensonge, cela devient une vérité... Nous ne nous moquerons donc pas des malheureux qui sont tombés dans le 'poteau rose' mais, en contrepartie, le Loup-Garreau vous propose à tous :

Une présentation théorique de votre embrayage Vincent pour vous permettre de comprendre comment il fonctionne et éventuellement de remettre les pendules à leur place.

Une approche pratico-technique très détaillée pour vous permettre d'effectuer pratiquement toute la maintenance de cet organe hors du commun.

À suivre ...

Pour se tirer d'une situation délicate, rien ne vaut un bon embrayage !

(Lord Dominique)



1

Ici, Jean Pirot, à sa 6^{ème} sortie d'opération, en 2005

Car, et nous voici au cœur du problème avec la troisième série d'exemples, il existe une autre description de l'embrayage Vincent:

3^{ème} école: L'oeuf de Colombes (Haut de Seine)

Ainsi, dans le numéro 18 de février 1990 de la revue Rétrovisseur, monsieur Ducloux, grand spécialiste de la marque de Stevenage s'attelle à un de ses sujets de prédilection (p. 82):
 "... il s'agit de relâcher doucement l'embrayage. Philip Vincent l'avait voulu très doux sur ces machines où le levier actionne un centrifuge qui commande lui-même un traditionnel."

La très belle revue transalpine "Moto d'Époque et d'Exception" dans un article de son numéro 10 d'avril 1998 (p. 41) nous donne une définition voisine:
 "... par l'intermédiaire d'un embrayage inhabituel "servo-assisté de façon centrifuge".

Toutefois, les exemples suivants nous montrent que dès 1955, la Moto Revue avait rallié cette école:

"Un classique embrayage monodisque assure la pression nécessaire pour entraîner un deuxième embrayage à deux mâchoires, celles-ci étant plaquées lors de la rotation par la force centrifuge."
 MR n° 1270: 31 décembre 1955.

"L'embrayage Vincent: un disque et deux masselottes centrifuges." MR n° 1478 du 13/2/60.

"C'est un embrayage à sec composé d'une part d'un classique embrayage monodisque qui, à son tour, entraîne un embrayage centrifuge à deux mâchoires solidaires de la grande couronne de transmission primaire" Yann Dufour, Chroniques Moto n° 22 d'octobre 1990.

"Il n'y a pas un mais deux embrayages: le premier conventionnel qui vous propulse pendant les premiers mètres, et le second à masselottes qui termine la tâche." P. Carrière, La moto n° 2 du 15 mars au 15 avril 1970.

"Pour amplifier l'effet de l'embrayage, on exploitait la force centrifuge." Juran Porazik, Les Motos.

Alors, que penser de tout ceci ? Pourquoi, un embrayage présenté d'abord comme spécifique (avec une foule de détails pour mieux endormir la confiance du lecteur motocycliste) devient progressivement un embrayage centrifuge (malgré les vaines protestations de monsieur Besse et les propos nébuleux de Jean Pirot) ?

La réponse est simple: Malgré une campagne de désinformation lancée par la presse britannique et les responsables de la marque de Stevenage, gigantesque farce dont les principaux dindons seront de crédules anglophiles (monsieur Pirot est l'archétype de ces doux riats), la vérité s'impose petit à petit comme l'oiseau fait son nid -nid de plumes, comme préciseraient les "Norvinistes": Oui ! L'embrayage de la Vincent est un embrayage centrifuge !

Et pour nous apporter l'explication supplémentaire qui nous manquait, la preuve qui vient couronner l'édifice de cette enquête que j'ai voulu aussi impartiale que rigoureuse, je soumettrai à votre lecture l'extrait de cette lettre d'un sympathique jeune "Sudiste", monsieur Ghislain Basilelet d'Amiens, membre éminent du Velosectaire Club de France:

"Cher monsieur Québère,

Fouillant plus avant dans les archives de mon oncle, contremaître chez René Gillet, j'ai découvert une lettre que lui adressait monsieur Jaulmes, ingénieur bien connu de la Motobécane. Sans rentrer dans les détails de cette lettre passionnante (M. Jaulmes y livre à mon oncle la recette du brochet au beurre blanc), je dois vous dire que mention est faite d'un certain Bill Clarke, aide comptable venu en France pour perfectionner son français. Or, ce Bill Clarke n'est autre que le fils du capitaine G. Clarke qui très tôt joua un rôle stratégique important chez Vincent HRD. En effet, c'est le capitaine Clarke qui avait réservé, comme l'atteste une contre-marque de réservation retrouvée, une place pour son fils sur la "Malle", bateau qui faisait alors la liaison entre la côte anglaise et Boulogne sur Mer.

Comment ne pas comprendre qu'une fois de plus, notre génie national était pillé par la perfidie insulaire ! (...)"

Errare humanum est perseverare diabolicum !

Le Loup-Garreau, périodique de liaison de la section de France du Vincent-HRD. owners club

Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents

Marc BRANDAZZI (20)
Michel DECHAUME (01),
Stéphane JACQ (29)

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

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



4 FÉVRIER 2023 :

Assemblée générale et dîner annuel au Clairon (Paris). Informations complémentaires à venir.

JUILLET 2023 - 14 AU 16 :

Rallye Annuel à **Villers-le-Lac, Doubs (25130)**. Informations complémentaires à venir.

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.

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



- **LORD DOMINIQUE INFORME :**

de l'ouverture de son **cabinet conseil en dorure sur bois précieux** (méthode à la colle de peau de lièvre (*Lepus Europaeus*) seulement suivi d'un polissage à la pierre d'agate. Attention, toute autre méthode ne sera pas enseignée car trop vulgaire).

Les amateurs (très motivés uniquement) sont priés de le contacter via le Loup-Garreau qui transmettra.



- **HERVÉ 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-bagages 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



**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, Rachel Theuraud,
Didier Camp, Claude Caucau, Éric Gallardo, François Grosset, Michel Halewyck,
Thomas Herrmann, Hervé Laur, Dominique Malcor, André et Éric Nougier, Jean Pirot,
Georges Remillieux, Dany Vincent, Alan Wright.

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