

LE LOUP-GARREAU

33

Électronique



La famille Grosset : de G. à D., François, Samuel et Alexandre.

Au milieu, le premier modèle bicylindre de la marque Vincent (2 ex. de série A twin), à droite le dernier modèle produit (Black Pince) et à gauche, la dernière évolution du twin Vincent en moto semi-moderne de type Egli-Vincent (réalisation Samuel Grosset). Rappelons aux nouveaux adhérents que François a entièrement réalisé (sauf BV, selle, jantes et freins et quelques bricoles) ces twin A de façon strictement conforme aux originales dans son (petit) atelier personnel. Le moteur et le cadre sont 100% Grosset !

Photo Jean Pirot

Attention, achtung, attenzione, 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 (VOCF). Il est totalement indépendant, ne vise aucun profit et se veut le bulletin de liaison, en français, des amateurs de véhicules Vincent HRD et dérivés.

L'adhésion au club VOCF est le soutien indispensable pour permettre son fonctionnement (assurances, hébergement du site, frais divers, aide éventuelle pour les manifestations, etc.).

En contrepartie, ses adhérents :

- ont accès au Loup-Garreau Électronique (LGE) ainsi qu'à de nombreuses informations techniques pour les aider à utiliser le plus souvent possible leur Vincent,
- peuvent visiter les pages qui leur sont réservées sur le site du Club : www.vincent-owners-club-France.com, régulièrement mis à jour,
- obtiennent les informations et accès de façon privilégiée aux diverses manifestations organisées par le Club ou par ses membres,
- profitent de réductions à la boutique du Club, visible sur le site.

Cette parution n'est pas liée au 'Vincent H.R.D. Owners' Club' (VOC) (siège social au Royaume-Uni) mais le LGE conseille à ses lecteurs l'adhésion à ce dernier (www.voc.uk.com) pour être informé de la vie des autres sections dans le monde, recevoir la revue mensuelle MPH (en anglais) et bénéficier de remises sur les pièces détachées vendues par 'The VOC Spares Company Limited' (www.vincent-spares.co.uk).

Sommaire :

Le mot du Président	3
Record du monde de vitesse à moto en 1955	4
Nougier (fin)	9
Rencontre VCF/VOCF 2022	14
Courrier des lecteurs	17
VOCF : Réunion de Bureau du 7 septembre 2022	21
Bulletin d'adhésion ou ré-adhésion 2023	23
Team Laur-Ferrieu, saison 2022	24
Plan de l'usine VINCENT	26
Bienvenue à notre Nouvel Adhérent	27
Manifestations à venir	27
Petites Annonces	28
Bonnes adresses	30



Information en provenance de Sam Lacoupe notre reporter hors pair :

réchauffement climatique.
Certains n'y croient pas et cet amateur a déjà prévu depuis longtemps d'adapter sa Vincent au prochain refroidissement climatique.

Mais la question cruciale de fond demeure : est-elle Matching Numbers ?

Contribution Paul Hamon

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Les plus observateurs auront noté que nous avons changé le cartouche de la page précédente.

Il s'agit en fait d'une simple mise à jour car le précédent cartouche n'était plus vraiment adapté : entre-temps, nous avons construit un site Internet, la lecture des Loup-Garreau électroniques récents est devenue réservée aux adhérents à jour de cotisation, le service pièces détachées du VOC a changé de nom et donc de site, etc.

Il nous a paru important aussi de signaler que l'un des objectifs premiers de notre club est de favoriser l'utilisation de ces machines extraordinaires ce qui n'était peut-être pas aussi clairement affirmé.

C'est aussi pourquoi le site regroupe dans la page « adhérents » des informations (pompeusement appelées 'Fiches Techniques') permettant à tout bricoleur d'entretenir sa machine et de la faire fonctionner au mieux, en cette période où les spécialistes deviennent rares. L'objectif n'est pas d'apprendre de la mécanique pointue par le biais de ces « fiches », mais juste de partager un petit savoir-faire appris pour beaucoup d'entre nous au fil du temps. Vous ne trouverez donc pas de recettes pour, par exemple, la réparation de roulements arrachés dans les carters principaux. Dans ces cas complexes, il est indispensable de s'adresser à un vrai mécanicien spécialisé. Ces 'Fiches Techniques' seront complétées au fil de l'eau et **vous pouvez bien entendu y contribuer.**

Enfin, et à propos de l'utilisation de nos machines, le VO CF et le VCF ont bien compris tout l'intérêt d'avoir des motards mais aussi des motardes, cela en construisant des manifestations qui peuvent plaire aux deux sexes (ou plus, de nos jours...) et pas juste centrées sur la moto avec visites systématiques de musées de la moto, par exemple, mais avec un choix bien plus large qui fait la part belle à la découverte des merveilles locales.

Pour participer occasionnellement à d'autres rallyes où la partie féminine est congrue, il est pour moi clair que l'ambiance en est différente et les discussions ne portent alors guère que sur la moto, la mécanique, etc. et c'est, de mon point de vue, plutôt restrictif, même si j'aime cela aussi !

La femme est l'avenir de l'homme !

Bonne route !

Dany



Rallye 2022 VCF/VOCF

Record du monde de vitesse à moto en 1955 sur une machine dont l'embrayage fonctionnait comme un... frein !

Par Jean Pirot

Jean-François Millet est un peintre aux multiples facettes, peintre humaniste mais aussi peintre de la nature dont le modernisme frappe, dont l'œuvre influencera Vincent Van Gogh qui ira jusqu'à « refaire » des tableaux de Millet. Toutefois, le plus grand nombre ne retiendra que « l'Angélus » comme le symbole des décorations d'intérieurs, un peu ringardes.

En 1948, Rollie Free, vieux briscard des pistes de record (il a alors 55 ans) se fait proposer de piloter une Vincent HRD sur le lac salé. C'est ainsi que de la marque Vincent, on finira par ne retenir que le pilote en maillot de bain, en oubliant que tous ces records ont été obtenus par des propriétaires de Vincent avec de faibles moyens et seulement une aide de l'usine... au mieux. C'est ainsi que sur une petite route de Nouvelle Zélande, deux particuliers vont battre en 1955 le record mondial de vitesse à moto en passant les 300 km/h (sans compresseur, cela va de soi...)

Il est difficile de réaliser aujourd'hui les difficultés auxquelles étaient confrontés ces passionnés qui se lançaient dans la chasse aux records... au-delà du simple plan moteur, se posait des questions comme la résistance des pneus à la force centrifuge ou celle de la transmission.

Pour la transmission, nos « Vincentistes » avaient moins de soucis car si les premières 1000 Vincent, conçues par le duo P. Vincent / P. Irving (les séries A sorties en 1936), arrivèrent comme une bombe stupéfiante de puissance, de tenue de route et de vitesse dans le monde de la motocyclette, les boîtes de vitesses et les embrayages de l'époque ne pouvaient simplement pas « suivre »... Il n'en a plus été de même à partir de 1946.

En effet, quand la production dut cesser pour cause de conflit mondial, nos deux Philip conçurent une machine dont le bloc-moteur renfermait une boîte de vitesses d'une très grande solidité et un embrayage conçu comme... un frein !

Un nombre incalculable d'erreurs ont été dites et retransmises sur cet embrayage, de magazine en magazine et je souhaiterais simplement expliquer, comment cet élément de transmission fonctionne vraiment.

Déjà, oublions la force centrifuge que nous laisserons aux mobylettes...

Sans partir dans les petits détails, je vous invite à vous rappeler comment fonctionne un frein à tambour : 2 segments à expansion (couramment appelés « mâchoires ») sont écartés et se collent sur un tambour, l'empêchant de tourner et, plus on appuie, plus ça colle, plus ça freine...

Revenons maintenant à l'embrayage Vincent : deux segments à expansion (etc.)... et, plus le moteur pousse, plus ça embraye ! La capacité d'adhérence de l'embrayage est proportionnelle à la puissance que dégage le moteur... ce qui est exactement l'inverse d'un embrayage traditionnel et fait le plus grand plaisir des possesseurs de Vincent attelées...

Bien sûr, me direz-vous, comment faire puisque dans le principe du frein, les mâchoires sont immobiles, ça ne peut pas aller pour embrayage !

Et c'est là qu'intervient encore le génie de nos deux Philip : La commande des mâchoires s'exécute par un excentrique qui tourne **autour de l'axe** de la boîte de vitesses lorsqu'il est entraîné par un embrayage traditionnel à simple disque.

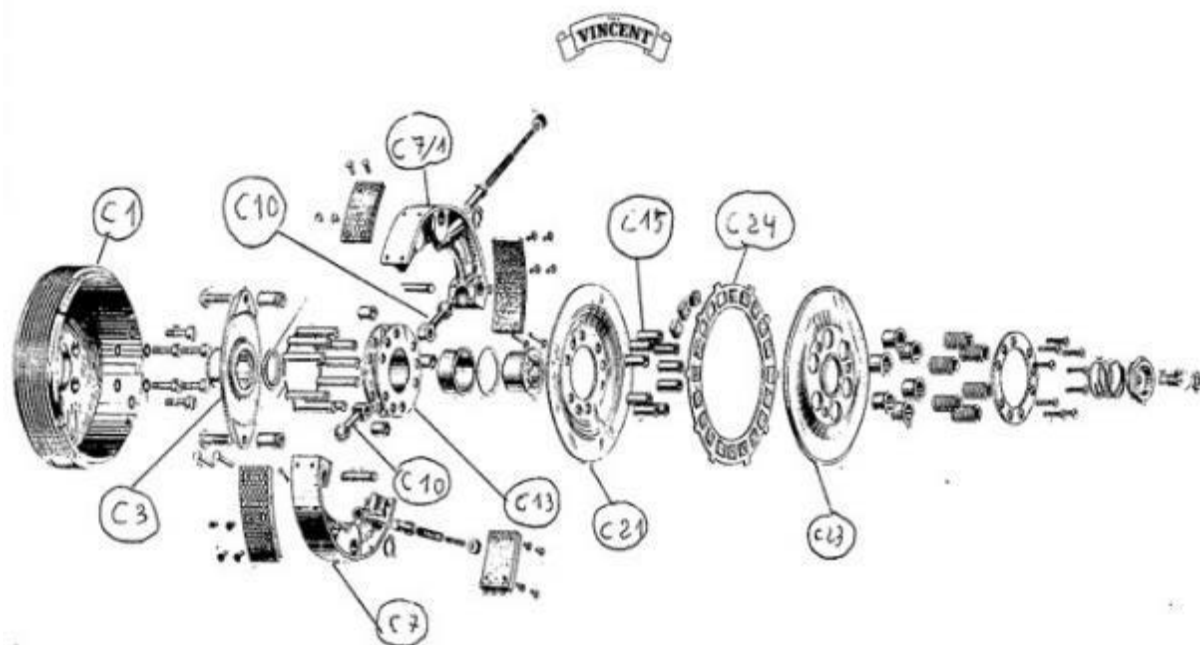
Et oui, un tout petit embrayage permet de piloter ce mécanisme et offre, de plus, la particularité de pouvoir être manœuvré du bout d'un doigt !

Bon, bien sûr, messieurs Vincent et Irving n'avaient pas prévu que, travaillant dans l'huile, les segments à expansion, recouverts des Ferrodo d'époque, allaient patiner (tout individu ayant connu une fuite de cylindre de frein dans un système à tambour voit ce que je veux dire : au mieux, ça ne freine plus, au pire – sur quatre roues – c'est l'embarquée et la sueur froide). Pour pallier ce problème, la solution fut d'isoler l'embrayage dans un compartiment étanchéifié par des joints « spi ». Tout alla aussitôt très bien mais les articulations du mécanisme, travaillant « à sec », demandent à être surveillées. Un embrayage Vincent est excellent s'il est bien entretenu... mais, bon, dans la motocyclette ancienne, le mot « entretien » n'a rien d'incongru...

Et, comme un petit croquis vaut mieux qu'un long discours...

Nous allons essayer de voir ensemble comment tout cela se passe. Gardez bien sous la main la page du catalogue de pièces Vincent (seules sont nommées les pièces principales pour simplifier l'approche de l'embrayage Vincent) :

Voici pour ceux qui n'ont pas la bonne idée de posséder le catalogue de pièces détachées Vincent H.R.D. (catalogue non exhaustif), la page qui est consacrée au mécanisme d'embrayage. Ici, tout y est, jusqu'au dernier petit rivet.



C'est pourquoi le Loup Garreau a jugé préférable de supprimer les références des pièces secondaires (c'est façon de dire car un rivet manquant et, comme disait Bourvil, 'il marchera beaucoup moins bien maintenant !').

Les pièces nommées sont les pièces principales auxquelles l'article ci-autour fait référence.

Normalement, tout va être simple.

Schéma de l'embrayage : (catalogue de pièces détachées disponible au club). Vous avez le droit de l'agrandir sur écran ou de prendre une loupe pour une version « papier »

Ce qu'il faut repérer : les disques C21, C23, C24 constituent l'embrayage primaire qui entraîne le mécanisme (constitué des pièces sur la gauche du dessin) : C24 est solidaire du tambour entraîné par la chaîne primaire, C21 est solidarisé au mécanisme principal par les tiges C15.

Sur le mécanisme, il faut repérer la pièce centrale C13 : C'est elle qui, entraînée par l'embrayage primaire, écarte par l'intermédiaire des biellettes C10 les mâchoires C7 contre le tambour C1 (les mâchoires s'articulant sur la pièce C3 qui, elle, est solidarisée par cannelures à l'axe primaire de la boîte.) (Un esprit facétieux fera remarquer qu'il y a presque autant de pièces dans un embrayage Vincent que dans un moteur de D45 complet...)



La pièce (C13) entraînée par l'embrayage primaire tourne libre (bague) sur l'axe de boîte et écarte les segments par la poussée des biellettes (C10)



Les segments sont fixés sur une pièce en forme de fuseau (C3) solidaire de l'axe de boîte (cannelures)



Le plateau récepteur du disque d'embrayage est solidarisé à la pièce C13 qu'il entraînera en rotation



Le plateau de poussée plaque le disque d'embrayage primaire sur le plateau récepteur de la photo précédente (on voit émerger de l'assemblage les « créneaux » du disque racing.



L'embrayage principal dans son tambour.



L'embrayage primaire qui va entrainer l'embrayage principal.



Encore une fois, seules sont présentées ici les pièces principales du mécanisme



Les ressorts, cuvettes, petites pièces d'assemblage ou de réglage ne sont pas présents sur la photo.



Une pièce C3 d'origine et une re-fabrication du Voc Spares Ltd

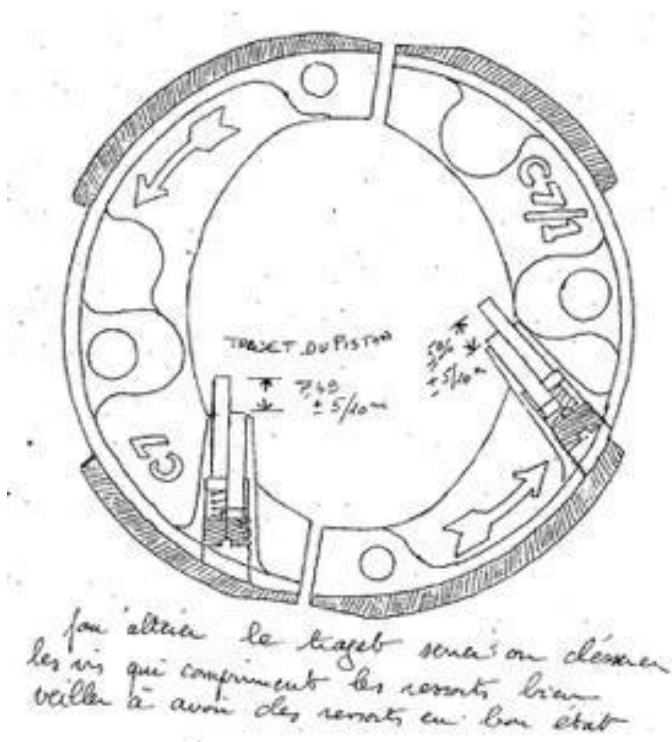
Photos de Patrick à Malaunay (photos Sandra Gillard) :



Sur cette photo, l'embrayage primaire est déposé et on voit le mécanisme encore engagé dans le tambour.



Sur cette photo, on voit le disque C21 de l'embrayage primaire et l'ancrage du disque C24 (absent sur cette photo) sur le tambour



Le Loup-Garreau a le plaisir de vous livrer ici un document longtemps resté « Top Secret » : les réglages des butées de retour des segments à expansion... À vous de jouer... mais attendez quand même les bons conseils de Dany qui vont arriver sous peu !

Sur cette dernière photo, on constate que les pièces « HS » ont une deuxième vie : Ce tambour d'embrayage supporte le trophée du Tiggre (précédemment « Trophée Marcel Québire ») qui est attribué chaque année au membre du club ayant eu la plus délirante aventure à Vincent.

Savez-vous qui l'a obtenu en 2020 ? en 2021 ?

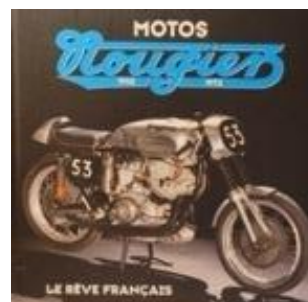


Nougier (fin)

Texte : Didier Camp, Georges Remillieux.

Photos : Mary Camp, Georges et Didier.

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



Quatrième partie (qui est en fait, la suite de la troisième, et certainement la dernière !), il ne vous reste plus qu'à lire cet épisode, pour le découvrir)

Nous avons eu la chance de pouvoir visiter l'ancien atelier Nougier, atelier qui à l'origine était consacré à l'entretien et à la transformation de matériel agricole. Jean en a longtemps occupé une partie, avant de l'occuper entièrement, à l'approche de la retraite. Retraite qu'il passera à restaurer et redémarrer ses créations, à soigner et peaufiner les Amilcar et les Darmont, et à restaurer quelques motos emblématiques, Jonghi de records, ou Peugeot de GP.

De premier abord, malgré un vaste espace et un bel éclairage naturel, le lieu donne une impression de capharnaüm. Le sorcier, lui, y était chez lui et de fait, on se rend vite compte, que toute chose a sa place et que chaque place a sa chose. Là se trouvent les dessins, les moules, les ébauches, les stocks de pièces et surtout les outils, l'outillage et les machines-outils.

Il ne faut pas oublier que les Nougier, même si simples autodidactes, maîtrisaient parfaitement le dessin industriel, la résistance des matériaux et savaient se servir de leur vieux tour, fraiseuse et autres machines récupérées au fil des ans.

Partons donc à la découverte de ce lieu, de ceux qui le font encore vivre et surtout de ce que les Nougier y faisaient. Attention quelques passages peuvent être techniques et sembler rébarbatifs.

Claude, ingénieur en aéronautique à Istres, côtoie les frères Nougier depuis sa jeunesse et connaît tous les secrets de ces motos. Des Nougier il a appris beaucoup et, aujourd'hui, c'est surtout lui qui officie dans l'atelier pour bichonner les machines qui sont encore en état et restaurer celles qui étaient un peu à l'abandon au fond de l'atelier, ou ressusciter celles trouvées en pièces, dans des caisses.

Lors de notre visite, occupé sur la 500 quatre-cylindres, il venait de refaire la couronne AR en alliage d'aluminium série 7000.



**Claude Caucal et André Nougier nous présentent
la restauration en cours de la 4 cylindres.**

– Les frères Nougier réalisaient eux-mêmes leurs arbres à cames. Ils les usinaient grâce à un astucieux montage sur leur unique fraiseuse : le longitudinal est rendu flottant en le désolidarisant de la vis d'entraînement. Il reçoit par ailleurs un plateau tournant sur l'axe duquel sont fixés une came-mère (réalisée et ajustée par les frères Nougier) et l'arbre à came à usiner. La came mère que nous montre André vient en butée sur un roulement solidaire de la tête de fraisage grâce à des ressorts. En faisant tourner le plateau, l'arbre à came s'éloigne ou se rapproche de la tête de fraisage de la quantité dictée par la came-mère. Voilà un exemple de l'ingéniosité déployée par les frères Nougier pour réaliser de façon autonome la plupart des constituants de leurs motos sans pour cela disposer d'un parc machine extraordinaire.



L'unique fraiseuse des frères Nougier.

Ici, elle est montée en mortaiseuse pour tout ce qui est rainurage. On aperçoit également l'outillage maison qui permet d'incliner les pièces à fraiser aux bons angles, comme pour les culasses.



Ce diviseur paraît banal ? Eh bien non, car celui-ci a été réalisé par les frères Nougier eux-mêmes !

Qui plus est, c'est à l'aide de cet unique diviseur qu'ont été usinés sur la fraiseuse avec des « fraises module », les centaines de pignons qui équipent leurs motos.



**La très vieille rectifieuse
« inter/exter » qui permet aussi de
rectifier conique car le plateau est
orientable sur le plan horizontal
(comme c'est le cas sur la photo)**



**Le tableau est rempli d'outils
spéciaux réalisés par les frères
Nougier**

**Et, comme on peut le voir ci-
dessous, l'atelier est vaste et
naturellement bien éclairé.**



**Des rayonnages couvrent les murs.
Des tiroirs où tout est rangé, soigneusement répertorié,
prêt à être ré-utilisé. De la pièce d'origine Terrot Magnat-
Debon neuve, encore emballée... et certainement bien
d'autres trésors.**

Et là, on touche un des points fort des Nougier. Tout,
absolument tout, était étiqueté, rangé, annoté...

Voir ci-après l'histoire du moteur 175cc Piazza de 1933-1934.

En 2013, Claude Causal exhume une caisse de pièces, les restes du moteur Piazza, ressoudées de partout, nettoyage, auscultation de la Patiente, quelques recherches dans les archives de Jean, et quelques semaines plus tard, le voilà, ce noble moteur remonté et ressuscité (voir 'le moteur', à l'épisode 2).



Dans un coin de l'atelier un grand bac avec tous les plans des pièces réalisées par les frères Nougier : c'est du sérieux pour des réalisations artisanales !

Beaucoup de ces dessins ont été réalisés par ses enfants, le soir, à partir des croquis paternels, au retour de l'école technique où ils faisaient leurs études. Retourner ces plans, c'est découvrir des cartes aéronautiques, provenant de la base d'Istres. Rien ne se perdait, tout était réutilisable.



Mais Jean, pour ses déplacements journaliers roulait à Terrot, une bonne 175 cc Rallye, tout simplement anonyme.

Mais que doit cacher ses entrailles ? Le « Sorcier d'Andiol » n'aurait-il pas apporté son grain de sel à cette mécanique ?

Un side 500R SSE Magnat-Debon, bien modifié, faisait aussi partie de sa flotte personnelle.

Nous n'évoquerons pas toutes les autres passions et réalisations, les motos de moto-ball (1950-1971), les motos de records, les restaurations de 2, 3, 4 roues (Jonghi, Peugeot, Amilcar, Darmont).



**Elle est là, la Terrot, dans un coin de l'atelier.
Jacques Caucal, de temps à autre,
l'emmène faire un tour...**

Nous tenons à remercier Éric Nougier, pour sa disponibilité, André Nougier qui nous a passionnément raconté tant d'anecdotes et Claude Caucal à l'éternel sourire, un puits de compétences techniques, heureux de partager ses souvenirs, anecdotes et connaissances. Leur accueil a été au-delà de nos espérances...

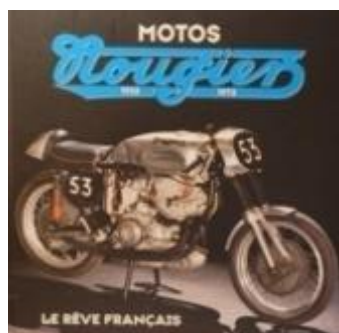


Même nos épouses ont été bluffées par cette journée, tant de choses humaines se cachant derrière ces mécaniques et ces « jouets » pour « vieux enfants ».



Vous pouvez retrouver l'histoire des Nougier, artisans indépendants et passionnés, en tête pendant presque quarante ans, qui, avec leurs faibles moyens ont fait briller la moto de course française, dans un très beau livre (nous ne touchons aucune royalties !) dont les bénéfices de la vente contribuent à la sauvegarde de l'œuvre du « Sorcier ».

Et ne ratez pas l'occasion de leur rendre visite, si vous passez du côté de Saint-Andiol.



Rencontre VCF/VOCF 2022

Par Dany

C'est loin d'être la première de ces rencontres, mais pour moi c'est la première fois que je m'y rends.

À dire vrai, c'est d'abord la perspective du voyage qui m'intéresse, plus de 1500 km aller-retour à Vincent et par les petites routes, c'est plus qu'alléchant !

Et puis revoir les amis, c'est super sympa !

Et enfin, les Velocette, j'adore. Je possède depuis longtemps une Venom. C'est une excellente moto, très vive (plus qu'une Comet) et plutôt plus nerveuse que sa consœur de Vincent.

Et si l'on y regarde de près, il y a des modèles assez fabuleux notamment avant-guerre dont certaines avec ACT. Des motos très ténues mais qui filent à toute vitesse ! On sent bien l'influence de la compétition très présente dans la conception : rien de trop, juste le nécessaire sur ces motos même si on les retrouve sur la route.

La recherche du gain de poids est clairement affichée : si l'on a eu l'occasion de travailler sur une Comet et sur une Velocette, on note tout de suite par exemple que la boulonnerie est au moins d'une taille en dessous, pour des zones comparables.

Pour le voyage, ma Black Prince et moi sommes accompagnés de Lord Dominique et de sa Black Shadow B ; nous a aussi rejoint l'ami Philippe Wagner, à plus ou moins mi-parcours. Philippe empile consciencieusement les rallyes comme d'autres jadis, les mauvaises notes à l'école... Philippe est en *van* et transporte deux motos (il faut dire qu'il roule tellement qu'il lui faut de la recharge...), une Velocette MSS (on sent l'envie de faire plaisir au VCF) et une Triumph Speed Twin (de 1947 hein ! pas une néo-rétro, ce qui serait incongru !).



Les Grosset ont fait très fort avec :

- 2 série A twin reconstruites par François, dont l'une conduite par Alexandre, l'autre par Papa,
- 1 Egli Replica (1300) entièrement fabriquée par Samuel : elle pète le feu !

Arrivée le vendredi fin d'après-midi, beaucoup de nouvelles têtes pour moi chez les Velocettistes, même si quelques-unes me sont connues et reconnues. Chez les Vincentistes, on retrouve les habitués locaux, les Pirot, les Remillieux, Philippe Guijarro, les Grosset Père et fils (x 2), Lord Dominique et Philippe W. mais aussi un membre assez récent du club : Éric Guillot venu en voisin, de la Manche, avec une twin C, dont l'histoire est assez originale et dont on devrait avoir l'occasion de parler prochainement.

Tous les repas seront excellents et l'on sent le soin porté par Hervé Sévenier, le maître d'œuvre de ce rallye à pourvoir ses "invités" en nourriture saine.

Je le cite : pas du Bio, mais du Naturel et du Local. Je comprends que Bio signifie pour lui juste "commercial", opinion que je partage...

Le samedi, c'est le grand jour de la rencontre : balade d'une centaine de km sur la journée (c'est suffisant) par les petits chemins creux et le bocage du pays d'Auge qui me rappellent un peu l'Irlande. Ici, pas de cultures intensives, pas de champs à perte de vue, on comprend mieux le concept du "Naturel" d'Hervé !

Petite visite en cours de route au château de Fervaques, repas à Livarot où Miss France posera à côté d'Éric Guillot sur sa moto (photo ci-dessous), puis un superbe manoir (privé, pas de visite intérieure) entouré d'eau, toujours habité et resté dans son jus.

Puis retour au camp de base : le Lycée Agricole Privé de Tourville-sur-Pont-Audemer.

Cette formule d'utiliser un Lycée privé pour le WE permet de réduire les coûts avec toutefois un côté plus "colonie de vacances" qu'un gîte de groupe, mais tout le monde est ensemble (comme à Merville) et c'est très sympa...



Ah, Ah, je suis sûr que vous avez tous remarqué le bel alignement de motos :

- Rapide C Touring d'Éric le quel pose dessus
- Rapide A twin Grosset
- Egli-Vincent-Grosset (EVGr ?)

Et que vous n'aviez même pas remarqué la (locale) Miss France 2021 !

La soirée a été animée par un orchestre dans lequel joue Patrick Valchera (Président du VCF).



Le manoir authentique !

Le dimanche matin, beaucoup repartent avant le repas, certains sont même déjà partis la veille. Il faut dire que la moyenne d'âge est sensiblement plus basse au VCF qu'au VOFC (10 à 15 ans peut-être) et donc que beaucoup doivent encore travailler parmi les Velocettistes... Je pense que le prix des motos est une partie de l'explication...

On pouvait compter environ 80 machines au total (dont une dizaine de Vincent), une bonne vingtaine de dames dont 5 pilotaient avec classe des Velocette.



Château de Fervaques, on voit environ la moitié des motos présentes



Les dames à moto (moins une, disparue ?)

Un pin's au premier qui trouve la moto intruse ! (indice : le réservoir est étrangement d'une autre couleur que noire)

Courrier des lecteurs

Cette rubrique informelle peut devenir la vôtre, Christian Bastien trouve qu'elle manquait au LGE (voir ci-dessous, le 2^{ème} courrier des lecteurs).



Comment (ne pas) assister au Rallye Vincent Français (envoi de Richard Cordy)

Chapitre 1 : La Vincent

Serrant avec impatience le MPH 878, j'ai appelé Marjorie : « Le Rallye de France est de retour et ce n'est pas trop loin cette fois ». Nous avons décidé que nous aimerions y aller et comme l'attelage Prince s'est très bien comporté ces derniers temps, nous avons décidé de prendre deux semaines et d'aller à Merville depuis Bristol via Plymouth, Roscoff et la Côte Sauvage. De cette manière, ce n'est que quatre ou cinq jours de route facile jusqu'à Merville. Tout d'abord, il y a le *Severn Rally* local auquel nous assistons, la remorque bourrée de notre matériel de camping et nous sommes encouragés par le prix du Meilleur side-car. Apparemment, l'homme avec une poubelle à roulettes, attachée à un *Firefly* avec des élastiques, pour bagages ne pouvait pas venir. (Ce n'était peut-être pas un *Firefly*, mais je ne pense pas non plus que ce soit un *Black Lightning* ; la poubelle à roulettes, cependant, est un artefact historiquement confirmé). Cet abus extrême d'une moto âgée a causé un patinage de l'embrayage mais cela a été beaucoup amélioré par une attention particulière au réglage.

Alors, bien sûr, nous avons contacté Catherine et confié nos euros au cyberspace. La préparation du Rallye de France a consisté en une amélioration des freins à disque arrière et side-car, de nouvelles bougies, un contrôle du rupteur et un de rechange acheté, de nouveaux ensembles de câbles d'embrayage et d'accélérateur non standard, fabriqués et lubrifiés, une vidange d'huile et une dépose de l'embrayage pour contrôle. Cela a révélé que le patinage était dû à l'embrayage pilote en raison d'un assemblage incorrect antérieur qui était peut-être dû à moi, ou peut-être pas, mais je ne m'en souviens pas. Enfin, les poussoirs ont été ajustés, les contre-écrous serrés et un ensemble de kit de camping beaucoup plus réduit, chargé sans utiliser la remorque.

Ainsi, un mardi matin ensoleillé de début juillet nous nous sommes trouvés en route pour Plymouth. La Prince roulait doucement et nous naviguions à 80 ou 90 km/h avec une légère accélération jusqu'à ce que nous arrivions à Exeter. À la station-service nous avons constaté qu'il y avait 30 minutes de retard sur la route de Plymouth mais nous avons tout le temps ; c'est jusqu'à ce que nous ayons atteint la file d'attente. C'était la plupart du temps à l'arrêt mais cela demandait beaucoup de patinage de l'embrayage qui surchauffait et glissait de plus en plus. Les 30 minutes sont devenues une heure et demie avant que nous n'en ayons terminé. Ensuite, les quelques temps de libre circulation ont donné un peu de récupération à l'embrayage mais il glissait toujours. À deux reprises, des camionneurs compréhensifs nous ont aidés à monter de légères pentes et finalement nous étions de retour sur la route à deux voies A38 avec 30 minutes pour attraper le bateau. Les choses s'améliorèrent et nous pouvions tenir environ 70 km/h sans patinage d'embrayage, autour de 2500 tr/min. Ensuite, il y a eu un bruit sourd sous le carénage et nous avons fonctionné sur un seul cylindre. Je me suis arrêté sur le bord de la route et j'ai vérifié ; les deux prises sont OK et connectées, nous avons donc décidé de continuer sur un seul cylindre dans le but de rattraper le bateau. Aucun problème pour un moteur Vincent pour faire face à cela. Ensuite, le son de l'échappement est devenu étouffé et la puissance a presque disparu. Nous nous sommes arrêtés dans une aire de repos pratique et une vérification par le kick a révélé qu'il n'y avait aucune compression du tout. Encore 10 minutes avant le départ du bateau mais nous n'allions pas y arriver. J'ai dit à Marjorie que je n'essaierais plus jamais d'emmener cette moto ***** à l'étranger. Dommage vraiment puisque je l'ai conduite en Grèce et retour, avec très peu de problèmes.

C'est l'un des mystères de la vie que, peu importe le nombre de fois que cette moto tombe en panne, l'AA se présente joyeusement et nous ramène à la maison, et me permet toujours de renouveler mon adhésion. Nous étions donc à la maison à 2h30 mercredi. Après avoir souscrit une assurance pour notre Volvo S60 et modifié diverses réservations, nous étions prêts à repartir mercredi après-midi et, comme nous avions maintenant un bateau le jeudi, j'ai eu un peu de temps pour regarder la Prince. Il y avait maintenant une compression donc j'ai vérifié les réglages des poussoirs. Les arrières étaient parfaits, l'entrée avant était parfaite, mais la tige de poussée d'échappement était disloquée du culbuteur et s'était coincée entre le culbuteur et la culasse, pliée et coinçant la soupape d'échappement ouverte, et oui, le contre-écrou était toujours serré. J'ai attribué la perte de compression arrière à un siège de soupape baladeur. Ce n'est pas la première fois que je vis cela et heureusement il n'y a pas eu de dégâts ultérieurs. Je soupçonne que j'ai besoin de nouveaux ressorts de soupape !

Chapitre 2 : La Volvo

Jeudi nous a retrouvés sur la route vers Plymouth dans le confort climatisé de la S60 et nous nous demandions pourquoi nous avons toujours voulu prendre la Vincent de toute façon. Le soleil brillait et j'avais mis les stores ; difficile de lire les instruments du tableau de bord mais j'utilise les *pings* (*ndlr : alertes*) sur la navigation par satellite pour me tenir au courant des limites de vitesse. Nous sommes donc presque à la station-service d'Exeter (encore !) Et Marjorie dit : « Qu'est-ce que *Coolant Low* signifie ? ». J'enlève les stores et ça y est, manque de liquide de refroidissement, arrêtez dès que possible en toute sécurité. Je décide de continuer dans les contrôles et je constate que le vase d'expansion est vide mais qu'il n'y a aucune trace d'huile dedans. Nous avons pris un café pendant qu'il refroidissait, puis j'ai acheté deux litres de liquide de refroidissement. Il a fallu tout cela, alors j'en ai acheté deux autres pour la route. Dix kilomètres plus tard, il en réclamait plus, mais la jauge de température affichait toujours une valeur excessive. J'ai décidé de continuer tant que ça restait nominal, car je ne voulais pas rater un autre bateau. Vendredi matin nous avons débarqué à Roscoff où j'ai mis les deux derniers litres et je suis parti pour notre camping près de la Côte Sauvage où nous y sommes arrivés sans encombre. Il a fallu exactement deux litres d'eau pour le remplir à nouveau. J'étais maintenant sûr que nous avions une fuite en haut du moteur mais je ne pouvais pas la trouver. Samedi, il faisait très chaud et nous sommes allés faire du shopping. La jauge de température dépassait largement la valeur nominale et les ventilateurs hurlaient. J'ai appelé le numéro de l'assurance dépannage et j'ai reçu un message enregistré indiquant que le service était fermé pour le week-end, réessayez lundi. La petite ville la plus proche se composait d'un café, d'une boulangerie, d'une charcuterie, d'un marché composé de deux places réservées dans le parking le vendredi, d'une énorme église et d'une immense pharmacie. Il y avait aussi un grand garage mais celui-ci était fermé pendant tout le week-end, donc, lundi j'ai appelé pour me faire dire qu'il s'agissait d'une ligne d'accident et que les pannes étaient couvertes par le RAC. Nous avons été mis en contact avec le RAC et une heure plus tard, un mécanicien est arrivé, a accepté mon diagnostic et l'a enlevé pour réparation. Le RAC nous a dit que nous devrions avoir la voiture le lendemain matin, mais cela ne s'est pas produit, finalement il s'est avéré qu'ils ne feraient pas de réparations tant que je n'aurais pas garanti de payer le coût, ce problème a été réglé par le RAC. C'était maintenant mardi, une semaine après le début de nos vacances, et nous avions pour objectif d'être à Merville le jeudi. Pendant ce temps, au ranch, Marjorie avait découvert que la pharmacie de la maison avait fait une erreur dans ses ordonnances et qu'elle n'avait pas assez d'un médicament critique. Toujours pas de voiture alors je pars marcher jusqu'à la pharmacie. Une demi-heure plus tard, sous une chaleur torride, le RAC m'a appelé pour me dire que ma voiture était prête à être récupérée, mais il fallait que ce soit très bientôt et qu'un taxi viendrait me chercher au camping. J'ai expliqué ma situation et le fait qu'il me faudrait plus d'une demi-heure pour retourner au camping. Le RAC a réglé cela aussi et le taxi devait venir me chercher à la pharmacie. J'ai marché jusqu'à la pharmacie, elle était fermée pour le déjeuner. Cependant, le taxi est arrivé et, environ deux heures plus tard, j'étais de retour,

en possession de ma voiture réparée avec le tuyau défectueux. Je suis immédiatement retourné à la pharmacie et une dame très serviable m'a dit qu'il n'y avait pas de problème et a trié la documentation nécessaire. « Nous n'avons qu'un seul paquet en stock » a-t-elle déclaré en le donnant. Puis : « Oh mon Dieu, il est périmé, vous ne pouvez pas l'avoir, mais nous vous en aurons un demain matin ». Il était convenu que les médicaments seraient là à 8h30 le mercredi et je les ai payés.

Chapitre 3 : Le 14 juillet

De retour au camp j'ai dit à Marjorie qu'il fallait se coucher tôt puis se lever aux premières lueurs du jour pour pouvoir être à la pharmacie à 8h30 le lendemain matin. Eh bien, la première partie de notre programme a fonctionné mais il était 10h30 lors notre arrivée à la pharmacie et il y avait une énorme file d'attente. Cependant, la dame serviable était encore plus serviable et quand elle m'a vu, elle nous a apporté les médicaments. Il était 11h00 avant de quitter la pharmacie, il nous restait environ 650 km à faire pour arriver à Merville et, bien sûr, c'était le 14 juillet. Pour des raisons médicales, Marjorie a besoin de manger régulièrement et la dernière fois que nous avons voyagé en France le 14 juillet, tout le pays était fermé. Eh bien, nous avons trouvé à la fois de la nourriture et du carburant sur le chemin, et j'ai décidé que nous ne penserions même pas au camping et que nous ne chercherions pas de logement avant d'être au nord de la Seine. À 20h30, on était encore 40 ou 50 km au sud de la Seine et on s'est mis à chercher des B&B. Marjorie n'a pas aimé le premier et le second était complet donc, ne voulant pas passer par Le Havre ou Rouen j'ai mis le GPS pour le Pont de Tancarville. Vers 21h00, la navigation par satellite nous a emmenés dans une rue à sens unique qui était une file d'attente de ferry et, avec d'autres voitures qui nous suivaient, nous ne pouvions pas nous échapper. Heureusement, nous étions proches du début de la file d'attente et nous étions effectivement à 2 m au nord de la Seine à 21h20. La navigation par satellite s'est rachetée en trouvant un hôtel à environ 4 km du ferry où nous sommes arrivés à 21h30 et oui, ils étaient ouverts, et oui ils avaient une chambre disponible mais la salle à manger était fermée. Nous sommes sortis et avons trouvé un café qui ne vendait que de l'alcool et qui était un peu bruyant à mon goût, mais nous avons également trouvé un excellent 'magasin de kebab' à proximité.

Chapitre 4 : La dernière étape

Nous prenons un excellent petit déjeuner à l'Hôtel de France et repartons pour Merville. Après une petite erreur de navigation qui a failli nous ramener au sud de la Seine par le pont de Tancarville, tout va enfin bien et nous sommes arrivés à Merville en milieu d'après-midi. Bien sûr, je n'ai pas trouvé le lieu mais le recours au 'téléphone intelligent' et à la navigation par satellite a prouvé que le grand bâtiment en briques rouges où nous nous étions garés était bien celui-là. Nous avons poussé la porte d'entrée où nous avons été accueillis par une grande dame que je n'ai jamais revue, avons écrit nos noms sur une liste et on nous a remis les clés de notre chambre. Nous étions arrivés, non seulement à temps mais en fait un peu en avance. Nous avons déchargé suffisamment de choses pour nettoyer les sièges arrière de la voiture et pendant que Marjorie déballait, je suis tombé sur une demi-douzaine de premiers arrivés se relaxant au soleil et admirant divers exemples de machines à moteur Vincent. Ils m'ont présenté le bar. Excellent.

Chapitre 5 : Le rallye

Ce voyage valait-il tous les efforts ? Absolument. Les rallyes de France sont toujours bons mais celui-ci était exceptionnel. L'hébergement et les repas fournis sur place étaient d'un niveau très acceptable et chaque jour, il y avait une sortie (où, dans notre cas, et pour d'autres, une sortie en voiture) à travers la belle campagne. Nous avons raté l'excursion en bateau dans les marais le vendredi midi en raison de contrainte personnelle, mais le déjeuner fourni était exceptionnel, tout comme ceux des autres jours, tous inclus dans les frais du rallye. Samedi, nous avons été initiés à un sport de tir à l'arc français qui semblait consister à tirer une flèche verticalement vers le haut, puis à plisser les yeux à travers la lumière du soleil pour voir où elle pourrait se trouver avant de se mettre à l'abri. Il s'est avéré que le but était de tirer des bouchons d'un

pylône hissé au-dessus des participants. C'est maintenant un sport international et l'un des hommes se rendait au Canada pour représenter la France.

Les soirées ont été passées à se détendre dans le verger derrière la salle avec de vieux amis et de nouveaux, à admirer les machines et les spectacles de danse impromptus accompagnés d'un accordéon (*What else?*).

La balade du dimanche s'est terminée par un déjeuner près de Calais où nous avons fait nos adieux à ceux qui embarquaient pour l'Angleterre pendant que nous retournions à Merville pour une dernière soirée agréable.

Épilogue

Marjorie et moi sommes rentrés chez nous via Dieppe où nous avons l'intention de camper pendant deux nuits à Martigny sur un site qui nous avait été présenté lors d'un précédent Rallye Français, mais à la place, nous avons réservé dans un hôtel en bord de mer, une fin appropriée à un fabuleux rallye. Nos sincères remerciements et félicitations vont à l'équipe du rallye qui n'a ménagé aucun effort dans la planification et la réalisation de cet événement brillant.

Richard Cordy, Bristol and Wessex



Un deuxième courrier des lecteurs (envoi de Christian BASTIEN, adhérent belge)

Bonjour Jean,

Afin de resserrer encore plus les liens unissant les possesseurs (francophones !!!) de Vincent, ne serait-il pas judicieux, souhaitable, utile...ou pas, d'ajouter une rubrique style "courrier des lecteurs" dans la revue mensuelle, cela aurait l'avantage d'ajouter du rédactionnel (demandé par notre président Dany) et surtout soulager les rédacteurs historiques (toujours !!! souvent les mêmes !!!) de cette excellente revue. Chaque membre aurait ainsi l'occasion de tester ses qualités d'écrivain 'en herbe', de partager sa ou ses dernières 'mes' aventures, trouvailles, pannes, solutions, angoisses mécaniques ou tout autre sujet pouvant intéresser les 'roule toujours' que sont en majorité les possesseurs de Vincent. J'ai parfois l'impression, au travers de la revue, que le VOF est composé d'une minorité de membres, ce sont souvent les mêmes personnes qui font vivre la revue, les mêmes rédacteurs qui reviennent chaque mois par manque à l'évidence d'aspirants écrivains. Cette rubrique permettrait d'élargir notre horizon en donnant l'occasion à des membres plus timides, ou moins motivés à l'écriture de textes fouillés, de s'impliquer dans la vie du Club et de diversifier les points de vue, d'apporter des idées neuves et aussi des réponses aux interrogations d'autres utilisateurs de ces fabuleuses machines ! L'idée d'ajouter cette rubrique, qui existe dans de nombreuses associations, m'est venue après lecture du récit d'un possesseur de Vincent qui a été victime d'un bris de chaîne primaire et de la ruine quasi totale de son moteur, et qu'aucune réponse satisfaisante n'était apportée à ses interrogations, excepté qu'il aurait dû changer la chaîne avant sa rupture !!! Depuis j'ai cette vision de carter explosé qui ne quitte plus mon esprit et je n'arrive plus à 'essorer' ma poignée de gaz avec la même vigueur que par le passé ! N'ayant personne dans mon entourage proche à qui confier mon anxiété, et après avoir consulté plusieurs marabouts africains sans résultats, seule me reste la thérapie de groupe et quel meilleur endroit que le Club pour me guérir de mes angoisses ! Autre titre pour cette rubrique 'Questions & réponses' ou... . En revanche, si ce sujet a déjà été abordé par le Comité et n'a pas été retenu, c'est qu'il n'a pas lieu d'être et tu peux sans vergogne envoyer ce mail à la  .

À vous deux, amicalement, Christian.

PS : et pourquoi pas une deuxième rubrique genre 'Questions et astuces' dans la prochaine revue avec comme première question : « Comment ne pas se faire 'truander' par DHL », à vos plumes, et récompense pour la meilleure réponse...une boîte de délicieux chocolats belges !!!

VOCF : Réunion de Bureau du 7 septembre 2022

(Compte rendu établi par le secrétariat et validé par le Bureau)

Présents : Didier Camp, Jacques Colomb, Alain Grare, Dominique Malcor,
Stéphane Membré, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent.

Excusé : Serge Volland (en train de représenter la Section de France à l'Île de Man)

Ordre du jour

– Bilan du Rallye 2022 à Merville :

Catherine : Phynancier : Le rallye est bénéficiaire, ce qui va permettre au VOCF plus de « solidité » pour préparer les prochains événements.

Stéphane : Le rallye s'est bien passé. Une quinzaine de polos ont été recommandés, en partie pour remercier des personnes qui ont aidé. Dans le cas de Fritz Egli et Sandra Gillard qui eussent aimé venir, il est également proposé de leur donner gracieusement.

Les autres seront vendus pour la somme de 20 € + éventuellement 10 € de port.

L'équipe de Merville a été très sensible à une enveloppe apportée par Stéphane.

Dany trouve que la formule « Forfait » est sympathique et pratique. Le Bureau approuve.

Visiblement, les participants étaient très contents de la formule.

Stéphane note que beaucoup ont apprécié le petit-déjeuner en commun.

Il serait bon de donner plus d'informations sur le déroulement des activités en début de journée.

Stéphane fait remarquer que, en règle générale, le montage phynancier peut être difficile en fonction des désistements et inscriptions de dernière minute (la maison diocésaine de Merville a été très souple et ce ne sera pas toujours le cas).

Il faut également penser aux *aficionados* du camping. Certaines années (Morteau, Vernon, les deux formules ont coexisté).

Dany propose à Stéphane de rester dans le Bureau. Stéphane accepte.

– Rallye 2023 :

Il aura lieu près de Pontarlier à **Villers-le-Lac**, dans le **Doubs (25130)**, et sera organisé par Jacques Colomb et Jean Boulicot. Le Bureau peut-il proposer à Jean Boulicot de le rejoindre à cette occasion ? Tout le monde est d'accord et Jean, appelé par la suite, accepte avec plaisir cette invitation.

Jacques a trouvé un chalet. La capacité d'accueil devrait être de 70 personnes avec possibilité de camping-cars ou de camping municipal (à vérifier).

Prix du chalet : 132 € couchage, petit-déjeuner, dîner des 15 et 16. La question des autres repas est à affiner (BBQ le dimanche midi ?).

Faut-il faire un repas le vendredi midi ? Stéphane prévient que cela va obliger à « gérer » le jeudi soir : Un tarif complémentaire pour un jour supplémentaire serait alors à étudier.

L'assurance annulation est de 4 % du montant global (360 € sur une base de 8000 €). 30 % à la réservation (avant la fin du mois de septembre... pourra-t-on négocier des arrhes moins élevées ?), le solde 30 jours avant.

Nécessité de faire payer à l'avance chaque participation au rallye.

Afin de faciliter les paiements, créer un compte (PayPal et/ou Revolut). (La possession d'un compte Revolut est indispensable pour pouvoir verser de l'argent à partir d'un autre compte Revolut, ce type de compte, fonctionnant sans aucun frais, est utilisé par bien des étrangers).

Il faut demander au chalet si une formule de demi-pension est possible ce qui permettrait de faire fonctionner deux formules : couchage chalet ou extérieur.

Problème des désistements. En 2022, les cas de force majeure ont été remboursés (décès de proche, panne, Covid).

Toutes ces questions sont à négocier avec le chalet.

Les annonces : annoncer à MPH le rallye assez rapidement car de nombreux étrangers organisent leur tournée VOC longtemps à l'avance.

La première annonce proposera du vendredi 14 (soir) au dimanche 16 (midi) avec compléments d'informations AVQP.

– L'AG :

Où la fait-on ? soit à Lyon au salon du 2 roues, soit à Paris à Rétromobile, a priori février 2023.

L'idée qui est retenue est celle d'une alternance Lyon / Paris.

Ce sera Paris cette année (2023), l'AG et le dîner se dérouleront le samedi soir au Clairon.

Rétromobile aura lieu du 1^{er} au 5 février 2023 : donc le **Dîner / AG le samedi 4**.

– Montant de la cotisation :

Le nombre d'adhérents est autour de 95 actuellement, tous les efforts (LGE, site, multiplication des rencontres...) ont apporté leur contribution à cette spectaculaire croissance, mais peut-être aussi la réduction du montant de l'adhésion...

D'ailleurs le VOC s'oriente lui aussi vers une réduction de son adhésion...

Le montant actuel de cotisation est retenu pour 2023 : 25 € (et 35 € pour les retardataires).

Quelle date butoir ? : le 31 décembre 2022.

Le montant de la cotisation pour 2024 doit être débattu à l'AG 2023.

– MO28 :

C'est sous ce nom qu'Alan nous a confié le dessin d'usine du mécanisme embrayage portant la méthode de réglage. MO28 (ne fait pas partie de la *spares-list*).

Ce dessin est d'un assez grand format : 48 x 36 cm.

On a la possibilité de le faire imprimer sur papier conforme à l'origine (blanc 300 g/m² – on s'approche du carton). C'est un bel objet.

Il a été envisagé de l'offrir comme cadeau annuel, mais ça fait cher pour une cotisation à 25 €.

Le Bureau opte pour l'imprimer **sous souscription** : Le prix de vente sera de 15 € pour les adhérents, 20 € pour les non-adhérents + port éventuel de 10 € pièce.

Ce dessin sera présenté dans le LGE 34

– Trophée du Tigre, plume du loup et Grand Timonier :

Ces trois trophées récompensent pour l'année écoulée :

- Tigre : l'aventure la plus amusante ou insolite au sujet de la Vincent et/ou des membres du VOCF
- Plume : une contribution remarquable au magazine du VOCF.
- Timonier : un investissement particulier dans la vie du Club.

Les propositions sont à envoyer au bureau via le secrétariat : pirot.jean@orange.fr.

Bulletin d'adhésion ou ré-adhésion 2023



VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) 2023

Veuillez compléter le document ci-dessous, **en majuscules**, et cocher les cases (☐) choisies.

1. Données personnelles (n° d'adhérent :) — Date : / /

NOM :

Prénom :

Es-tu adhérent au VOC International ? ☐ OUI ☐ NON

2. Données personnelles réservées au fonctionnement de l'Association

(à ne remplir que si changées ou non encore divulguées)

Adresse postale :

complément d'adresse :

code postal : ville : pays :

tél. mobile : tél. fixe :

date naissance : courriel :

Moto(s) (facultatif) :

3. Pour la « Liste des membres », accessible aux adhérents, avec un mot de passe, dans la rubrique « coins adhérents » du site www.vincent-owners-club-france.com, seuls **département**, **nom**, **prénom**, **téléphone mobile ou fixe**, **courriel** paraissent.

☐ À cocher si **vous ne désirez pas paraître** dans la « Liste des membres »

4. Adhésion 2023 (du 01/01 au 31/12)

À régler ☐ 25€ avant le 31/12/2022 ☐ 35€ après

La date du courrier postal (ou du virement) fait foi pour la somme à payer

Veuillez renvoyer cette fiche complétée, au choix :

☐ par poste, avec ton **règlement par chèque bancaire** au nom de VO CF, à :

C. Remillieux-Rast, 23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine (France)

☐ par courriel à crrperso@yahoo.fr, avec ton **récépissé de règlement par virement bancaire** sur le compte 'ASSOCIATION VO CF' à la BNP de Meulan (78250)

IBAN : FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667

BIC (Bank Identification Code) : BNPAFRPPMNT

☐ par courriel à crrperso@yahoo.fr, avec ton **récépissé de règlement par PayPal** sur le compte 'VO CF' avec le type de paiement : "pour vos proches"

Team Laur-Ferrieu, saison 2022

Résumé par Mamy Green, d'un trop court dimanche passé à Pau-Arnos, avec Marie-Laure, Hervé et Amélie

Le roulage à NOGARO, début août, aux journées COYOTE, a permis à l'équipe, dans une ambiance détendue, de continuer à valider des modifications, surtout côté refroidissement moteur.

Amélie, la fille de Marie-Laure et Hervé, a aussi pu effectuer ses débuts de « singe », et les confidences qu'elle a faites à « Mamy Green », laissent croire qu'elle a plus que « kiffé » et ne demande qu'à recommencer.

À quand un équipage féminin, roulant à Vincent, sur ce championnat ?

Une fois de plus, comme bien souvent en cette année, la cuvette du circuit Pau-Arnos était une fournaise ce week-end de mi-septembre. Pourtant la conviviale bande des side-caristes du Championnat de France Classique étaient là, joyeuse d'en découdre.



C'est avec plaisir, après une balade matinale de 200 km à travers le Gers, que j'ai retrouvé notre équipe Vincentiste, le

Dimanche, en fin de matinée, un peu avant le départ de leur 2^{ème} course.

Quel plaisir, après s'être « dégourdi » les bielles, de prendre un peu de repos à côté d'un si bel attelage.

Seriez-vous tenté de prendre la place d'Hervé ?

Les essais du Samedi s'étaient bien passés avec un 3^{ème} temps, suivi par une belle confirmation lors de la première course, une 3^{ème} place. Beau résultat, sur ce circuit rapide, aux enchaînements difficiles, pour l'équipe qui se bat contre des sides motorisés Honda, BMW, plus récents et plus évolués techniquement.



Que dire de la course... intense et trop courte à mon goût, bien assez longue à cause de la chaleur, pour les mécaniques et les équipages.

Après le stress que l'on devine lors de l'échauffement et de la pré-grille. Le lâcher du départ et le rugissement des moteurs fait tout oublier.



Croyez-moi, le vrombissement rauque du V2 Godet, au milieu de la meute de 4 cylindres japonais et des flat teutons, « prend aux tripes » !

Belle course, à courir malheureusement après les éternels 2 premiers, sur des machines à motorisation plus récentes. Mais le plaisir est tout de même là ! ...couronné par une belle 3^{ème} place.

Et vous pensez que le side-car de compétition est un sport de « vieux » ?



Moi, Mamy Green, je vous dis, « ils tiennent la forme » et s'entraînent dur.

Parce qu'une course de 12 tours et 30 mn, à Pau-Arnos, quand il fait 38°C (à l'ombre), on a fini « vidé », mais heureux.

Bravo les artistes !!!

Les vacances sont finies, mais n'hésitez pas à aller les voir en 2023 : les petits « coucous » dans les stands, les encouragements du bord de la piste...ils aiment !

Nous publierons le programme 2023 dès qu'il sera disponible.

*Texte de Mamy Green & Photos : Didier C.,
Facebook / FSCC*



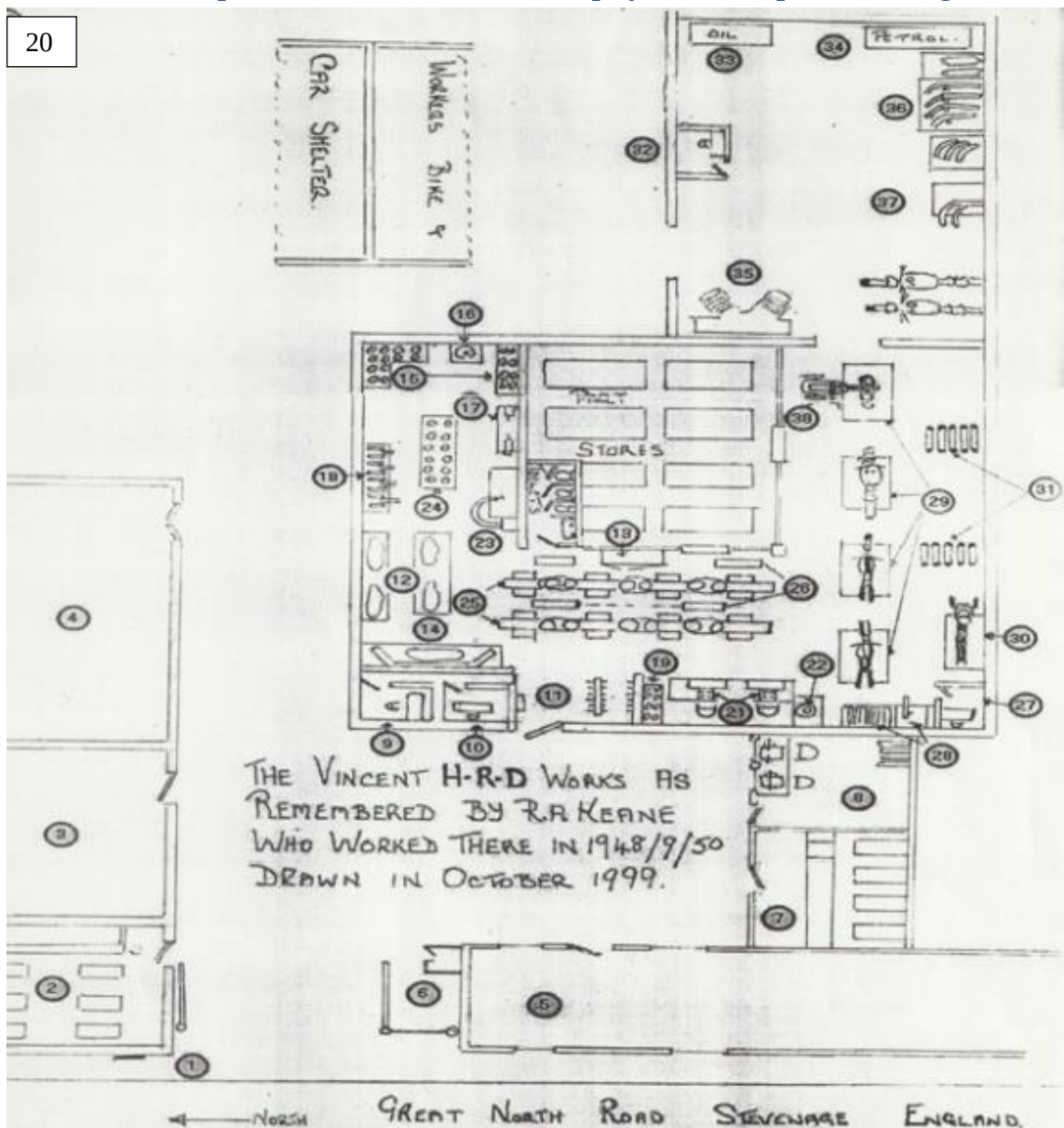
Voici quel était le programme 2022, il y avait beaucoup de courses, donc la possibilité de s'y rendre localement assez facilement :

- | | |
|---|----------------------------|
| • 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 les retrouver et les suivre sur <http://teamlaurferrieu.com/> et sur **Facebook**.

Plan de l'usine VINCENT

Dessin de mémoire par Paul Keane, un ancien employé - Fourni par Alan Wright



Légendes

1- Plaque Vincent 2- Cantine 3- Atelier formage des tubes d'échappement 4- Atelier de chromage 5- Bureaux Phil Vincent, Phil Irving, paye, etc. 6- Coin sécurité 7- Stockage pièces détachées (bâtiment en bois) 8- Atelier de construction des roues (bâtiment en bois) 9- Bureau de Jack Williams (Directeur) 10- Bureau de Denis Minett (contremaître construction moteur) 11- Pointeuse et vestiaires 12- Stockage carter gauches et droits 13- Four de chauffage des carters en attente insertion roulements 14- Atelier d'assemblage des carters avec roulements 15- Volants moteur en attente assemblage 16- Bâti d'assemblage des volants moteur, bielles, etc. 17- Bâti d'alignement des volants moteur 18- Embiellages finis en attente montage 19- Culasses et cylindres en attente de montage 20- Vers atelier d'essai où seules quelques personnes avaient accès 21- Deux bâtis d'assemblage des culasses et rodage soupapes 22- Bâti tournant pour rodage portée cylindre/culasse 23- Kérosène pour nettoyage des résidus d'abrasifs (rodage soupapes/cylindres) 25- Assemblage moteur et ajout des autres éléments (dynamos, magnétos, etc.) 26- Racks de stockage boulonnerie, joints, chaînes primaires, embrayage, etc. 27- Bureau de Ted Hampshire (contremaître montage motos) 28- Atelier graissage et mise en pré-tension des câbles 29- Banc de montage des motos 30- Assemblage de la fourche avant 31- Roues finies 32- Bureau de Jim Sugg (contremaître des essais) 33- Citerne huile 34- Citerne carburant 35- Compresseur d'air 36- Silencieux d'échappements neufs 37- Tubes d'échappements fixes pour essai 38- Palan pour lever les moteurs.

Bienvenue à notre Nouvel Adhérent

Pierre LALOY (59)

Manifestations à venir

TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 19H30 : dîner entre membres et amis, au Clairon.

328 rue de Belleville - 75020 Paris

20 NOVEMBRE 2022 :

Déjeuner des Normands, à la Roque (27700), Route de Muids = D313 (le long de la Seine)

Contact, Jean : pirot.jean@orange.fr – 06 81 53 09 86

4 FÉVRIER 2023 :

À l'occasion de Rétromobile, **Assemblée générale et dîner annuel** au Clairon (Paris).
Informations complémentaires à venir.

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. Nombre de places très limité.

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



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).



- **THIERRY GIRARD vend :**
 Fourche Gyrdraulic bon état bagues neuves
 4000€.
 Contact, Thierry : 06 18 92 27 75



- **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,
Christian Bastien, Richard Cordy, Didier Camp, Claude Caucal, Paul Hamon,
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*