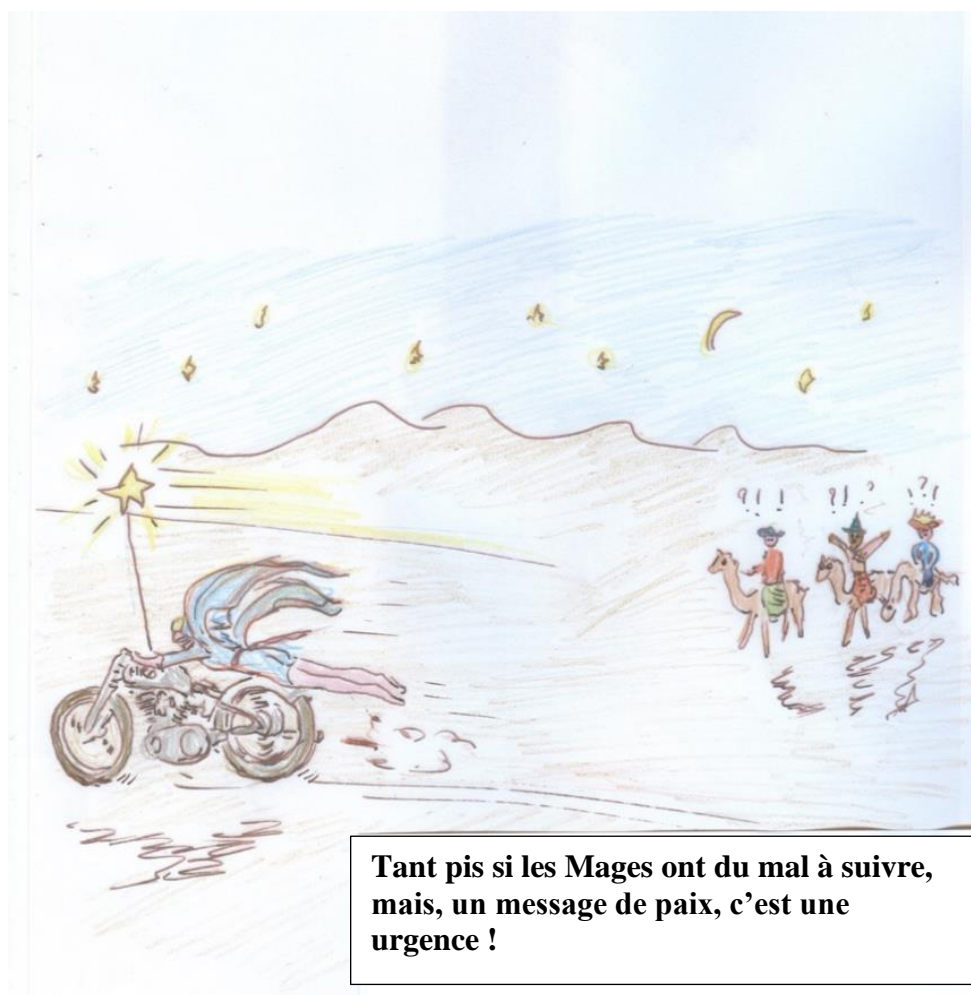


# LE LOUP-GARREAU

35

*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.

décembre 2022



## Sommaire :

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](http://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](http://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.vincentspares.co.uk](http://www.vincentspares.co.uk)).

<b>Le mot du Président</b>	<b>3</b>
<b>Quand la crainte vous fait sortir l'encrier et la plume</b>	<b>4</b>
<b>Bonjour cher Loup-Garreau</b>	<b>7</b>
<b>Le Trophée Marcel Québire arrive au 21<sup>ème</sup> siècle</b>	<b>8</b>
<b>Embrayage Twin Vincent (Trucs et astuces divers)</b>	<b>9</b>
<b>Le kilomètre lancé</b>	<b>13</b>
<b>Championnat de France side-car ancien</b>	<b>19</b>
<b>120 ans du Mont Ventoux</b>	<b>20</b>
<b>Formulaire Adhésion</b>	<b>24</b>
<b>Souscription - Dessin MO28</b>	<b>25</b>
<b>Assemblée Générale du VOCF</b>	<b>26</b>
<b>La France à Moto ancienne</b>	<b>28</b>
<b>Bienvenue aux nouveaux adhérents</b>	<b>28</b>
<b>Manifestations du Club, à venir</b>	<b>28</b>
<b>Petites Annonces</b>	<b>29</b>



Dessin offert par  
Graphik Closmik (artiste qui a  
déjà réalisé la couverture du N°33  
[graphikclosmik@gmail.com](mailto:graphikclosmik@gmail.com))

Dessin et texte de couverture  
Jean Pirot

## Le mot du Président

Chers amis sportifs, chères amies sportives

C'est la dernière ligne droite pour une adhésion à 25 Euros. Passé le 31/12, notre inflexible trésorière vous demandera 35 Euros, voire plus si vous êtes désagréables avec elle !

Récemment, j'ai lu que la moyenne d'âge au VOC (international) était de 68 ans. Catherine s'est aussitôt empressée de calculer l'âge moyen au VOFC !

Il est de 66 ans, nous sommes donc bien plus jeunes en moyenne que les Autres !

En contrepartie, question utilisation de leur motocyclette, les anglais sont bien plus gaillards car l'on voit souvent chez eux des gens d'un âge mûr traverser l'Europe autrement que moto sur la remorque !

### Anecdotes :

- le plus jeune adhérent VOFC a presque 28 ans et pour le plus âgé, faites le calcul : c'est lui qui, dans ses jeunes années, a commis son premier tag dans la grotte de Lascaux, c'est dire !
- 7 dames sont adhérentes au VOFC.



Dessin reproduit  
avec l'aimable  
autorisation  
d'Alice Leney,  
section VOC de  
Nouvelle-Zélande

Si l'on fait un bilan rapide de cette année 2022, le VOFC se porte mieux que jamais avec plus de 100 adhérents, des manifestations et des sorties de plus en plus nombreuses, une trésorerie saine. Ces points seront détaillés lors de l'AG qui se tiendra le 4 février au "Clairon", 328 rue de Belleville, 75018 Paris à 19h00. C'est l'occasion parfaite d'exprimer vos remarques, possibilités d'amélioration, mais aussi vos critiques qui seront considérées comme constructives.

Enfin, comme vous recevrez ce LGE au tout début des fêtes de fin d'année, le Bureau du VOFC formule différents vœux :

- la paix bien sûr dans ce monde incertain
  - un peu de répit sur les éléments anxiogènes divers sur lesquels nous n'avons aucune influence
  - la santé et le bonheur pour vous tous et vos proches
- et sur une note plus gaie, de belles rencontres en 2023, à Vincent bien sûr !

Dany



## Le coin des lecteurs

# Quand la crainte vous fait sortir l'encrier et la plume

*Suite de l'article de Christian Bastien vieux Vincentiste bruxellois*

*Dans l'épisode précédent, notre ami Christian nous narre le début de sa passion pour les vraies motocyclettes mais, laissons-lui la parole :*

**Le début de l'histoire :  
BSA Golden Flash A10 et  
side Steib, grands-parents  
sur la machine.**

...Deux semaines plus tard, dans une camionnette de location, madame en passagère et moi au volant, nous voguons allègrement vers la perfide Albion. Je ne m'étendrai pas sur le hoquet de stupeur de madame à la



vue de la "merveille", nous embarquons quand même la "bête" après avoir réglé le montant de la transaction, et le retour fut, comment dire, plus silencieux. Nous arrivons à Bruxelles sans encombre, c'est à partir de ce moment-là que les "joyeusetés" ont débuté !

### **1<sup>ère</sup> vision de la Vincent à Stafford !**

Après avoir scruté minutieusement l'engin, je compris que je m'étais emballé un peu vite et que le « challenge » allait être corsé : démontage complet de la machine, pas glop comme disait Pifou. Premier voyage (d'une petite série de + ou - 50) post-achat chez les Anglois à l'occasion d'un rallye Vincent, j'interroge moult personnes, demande où il est intéressant d'acheter les pièces nécessaires au remontage et on me désigne une personne qui au final allait s'avérer extraordinaire comme fournisseur, mais surtout comme conseiller, et grâce à qui je suis parvenu à terminer ce chantier, j'ai nommé Colin Jenner de Conway Motors. Je n'oublie pas Ann, sa femme, qui m'a offert quelques fois le couchage quand il se faisait tard pour reprendre la route.

Autre personne incontournable au début de mes pérégrinations dans le monde Vincent, Don Alexander qui m'a aidé quand est arrivé le moment d'attaquer le moteur ; j'ai trouvé en lui un véritable gentleman qui m'a soutenu dans les moments de découragement et de lassitude qu'un tel projet provoque indubitablement.

Et *last but not least* Patrick Godet : Après quelques 20 000 km le moteur ayant décidé de dire 'stop', ma situation financière s'étant améliorée et ayant provisoirement perdu le goût de la conduite à gauche je me décidais à tenter l'aventure Patrick. Après plusieurs contacts par fax, convaincu par les explications de Patrick, je déposai le moteur du côté de Rouen. Le Houlme, qu'il s'appelait le lieu légendaire. Charles Vandermeulen se rendant également chez Patrick pour une révision de sa Egli, je profitai de son Espace pour "caler" mon moteur dans sa voiture et...en route vers des paradis inconnus !



### Saint Patrick, Saint Florent et un disciple

La lecture du devis digérée et la promesse d'un moteur terminé endéans (*NDLR : locution belge*) les 6 mois, j'envisageais l'avenir avec confiance et j'étais plein d'espoir pour la suite de l'aventure. Ce moteur déposé dans l'ancien atelier de Patrick, je le retrouvai beaucoup plus tard dans un tout nouvel atelier situé à Malaunay. Les mois puis les années

se sont succédé, les angoisses aussi, les bruits de faillites succédaient aux bruits de faillites, mais Patrick me rassurait chaque fois par courriel en m'écrivant que tout était sous contrôle et que le bout du tunnel était proche !

Patrick était, comme il aimait à le dire, « un homme d'atelier et pas un gestionnaire ». Après l'avoir beaucoup fréquenté durant ces cinq années qu'il "chérissait" mon moteur, j'ai compris que j'avais affaire à un véritable artiste. Il avait un caractère de cochon mais finalement c'est ce qui rendait le personnage attachant. Une dernière anecdote au sujet de Patrick, lorsque j'ai récupéré mon moteur cinq ans après l'avoir déposé, Patrick me donne la facture et là je lui



**Rallye du Bec-Hellouin, en bonne compagnie !  
(La Jack Ehret ! – celle du million de dollars...)**

fais remarquer que le montant de celle-ci ne correspond pas du tout au devis établi par lui 5 ans auparavant, il me rétorque que les prix du jour ne sont plus ceux d'avant et là je lui fais remarquer que je ne suis absolument pas responsable de ses délais et du retard, que si le moteur avait été révisé dans les temps de six mois initialement prévus, j'aurais bénéficié du prix initial, ce qu'il a admis immédiatement, il a immédiatement abattu le montant de ma facture de 2000 €.



Je tenais à mettre en lumière sa grande probité à mon égard. Au moment de la remise en route après la réfection du moteur ma Vincent totalisait 23 000 km, elle a aujourd'hui pas loin de 50 000 km et ronronne comme au premier jour de sa dernière révision, témoignage de la qualité du travail des ateliers Godet. À l'époque Pierre avait pris en main le remontage du moulin, j'avais réuni le moteur au cadre et, comme Patrick me l'avait demandé, la mise en route s'est effectuée à Malaunay avant l'essai routier effectué par Fred ! Aujourd'hui Patrick n'est plus mais le plaisir de rouler sur ce fabuleux engin est toujours le même, comme celui de retrouver tous ces joyeux compagnons qui vivent la même passion que moi... mais, sans Patrick, l'alchimie à un peu perdu de sa magie. Avant, arriver à un rallye, rencontrer le "Maître" et se dire "*in petto*" : « tu vois, je l'ai fait », avait une saveur, légèrement édulcorée, aujourd'hui qu'il n'est plus parmi nous.

Fin du troisième chapitre.

### Épilogue :

Pour conclure cette petite divagation sur MA, sur la Vincent, il me reste à expliquer pourquoi après trente ans je suis resté fidèle à cette fantastique machine, pourquoi malgré ses petits défauts je n'ai jamais cherché à la remplacer. Peut-être parce qu'en presque cinquante mille kilomètres, elle ne m'a jamais laissé en rade sur le bord de la route, que ne possédant ni camionnette ni remorque, je lui ai toujours fait confiance pour me ramener à la maison, mais aussi parce que chaque trajet reste un défi, que le souci mécanique reste toujours une option. Au début de notre relation, cette moto n'était pas en grande forme alors que moi je "pétais" le feu, aujourd'hui c'est tout le contraire, elle est dans une forme olympique alors que moi je vais plutôt cahin-caha, pourtant le plaisir de rouler est toujours intact même si les kilomètres ne s'additionnent plus au même rythme qu'avant.



HRD VINCENT !

Ne pas pouvoir revenir en arrière est une forme de progression, chaque fois que je chevauche ma Vincent je progresse vers ce passé, voilà qui explique ce sur-place à 200 à l'heure engendré par cette passion qui dure depuis presque trente ans ! (Oracle sibyllin)

Signature illustrée !



**NDLR : le village de Vincent se trouve dans le sud du Jura**



**Premier départ devant l'ami Antoine (Harleyiste convaincu), Jocelyn, Nortoniste depuis le berceau, et Patrick mon jeune frère qui nous a malheureusement quitté il y a 20 ans.**

J'ai fait des rencontres inoubliables en Belgique, en France et en Angleterre. Dans ce monde un peu déshumanisé, il existe une diaspora Vincent, une famille prête à vous accueillir sur les cinq continents, il suffit d'avoir la clef, et ce sésame nous l'avons, il s'appelle

## Bonjour cher Loup-Garreau

*Par Michel Halewyck*

Mon courriel du 18 septembre trouverait judicieusement sa place dans la nouvelle rubrique "Courriers des lecteurs/membres" suggérée par Christian dans le LGE d'octobre (numéro 33) :



« Cher Loup-Garreau, J'ai omis de t'informer que, suite à la rupture de la vis qui maintenait le ressort de ma Brampton, et sur ton excellent conseil, j'ai contacté François Grosset qui a été particulièrement réactif et efficace.

Il m'a proposé deux variantes de la vis FT216 et avait en stock celle qui convenait. La vis choisie a été immédiatement expédiée par François sans qu'il accepte le moindre défraiement.

Aussitôt reçue, aussitôt montée avec l'aide de mon ami Christian Bastien et ma HRD Série A est retournée sur la route pour une soixantaine de kilomètres d'essais concluants (il faisait encore beau le week-end passé).

La solidarité du VOC France est remarquable (et j'ai évidemment annulé sans problème ni débours ma commande auprès d'un autre fournisseur.

Dimanche sans voiture mais avec pluie à Bruxelles, je m'en vais bricoler dans le garage sur un carburateur fuyant.

Mais revenons à mon dernier message : Hier, c'était peut-être



l'une des dernières balades de la saison. Christian en Rapide Série B (qui démarre toujours au premier coup de kick, je suis jaloux), un ami en BMW d'après-guerre (laquelle ?) et moi en Comet Série A qui s'est permis un beau 85 miles par heure (mi/h) sur l'autoroute du retour. Malheureusement, le soleil et l'arrêt 'rafraîchissements' m'ont fait oublier de prendre des photos, aussi j'en demande à Christian (qui me lit en copie) car son ami Paul en a pris. Bien à toi. (mais... - NDLR)

Malheureusement, les photos ont été perdues mais en voici de notre balade de ce dimanche ensoleillé (peut-être le dernier de la saison). Christian est en Rapide Série B et moi en Triumph 5T, l'autre Triumph est une MécaTwin de 1996.

NDLR : nous te remercions de ton message, Michel. Je crois que nous sommes tous touchés par ton compliment, d'autant plus qu'il concerne une des raisons d'être du VOC section de France (voir les Statuts) et bravo à François pour sa réactivité !



## Le Trophée Marcel Québire arrive au 21<sup>ème</sup> siècle

*Par Jean Pirot*

### 1999 :

Georges Remillieux remonte Lady Salida – c'est Jean qui l'avait surnommée ainsi car elle venait d'Algérie : "Salida lave la salade" est une des phrases stupides des manuels de lecture. Bref, Georges remonte sa Shadow en urgence pour le rallye et se rend compte au moment de partir qu'il n'y a toujours pas de pont sur son île (celui-ci avait été interdit à la circulation, même des piétons par mesure conservatoire... il menaçait de s'écrouler).



**Trophée reçu pour l'année 1999 :** Georges Remillieux.

**Faute de photo du pont, vous pouvez remarquer sur cette photo de 1999, Georges et Catherine recevant Thomas Skillington (membre californien du VOC : vous pouvez l'apercevoir derrière l'objectif) et quelques Parisiens (d'alors), le pont n'avait pas encore été coupé.**

### Proposés pour 2000 :

6 récipiendaires potentiels sont proposés, EMG Stevens, pour un gag autour d'un mauvais article de la Moto Revue, John Webber pour avoir stoïquement corrigé pendant 20 ans les fautes d'anglais de Jean Pirot et pour avoir accepté de recopier ses vannes stupides, Fabien Ribereau\* pour ses recherches en chimie sur les additifs pour pilotes de Vincent, Michel Goin pour avoir dirigé et orchestré un concerto *con staccato*, Andy Everett pour ses assauts d'humour dans MPH. Et, enfin Michel Goin pour ses traductions localo-internationales.

*\*un complément d'explication s'impose aujourd'hui que le temps a fait son œuvre dévastatrice sur nos mémoires : Fabien le vigneron.*

Il faut rappeler qu'Andy avait écrit que le mot « organisation » n'existait pas dans la langue française et à propos de langue, Michel nous avait ravi de ses traductions à un dîner des Bretons à Quimper : « J'étais sous la machine à laver » (sic, en anglais dans le texte, Michel voulait dire 'douche') et aussi : « – Dominique, comment dit-on un canard à col vert ? – *Red bollocks duck...* » **Trophée reçu pour l'année 2000 :** C'est bien entendu **Michel Goin !**



**Dîner des Bretons 1999 :** Michel, après son long discours bilingue, s'offre un petit rafraîchissement avec la bénédiction de Saint Dominique.

**(Michel est le 2<sup>ème</sup> en partant de la droite dans la rangée debout.)**



# Embrayage Twin Vincent (Trucs et astuces divers)

## *Avant-dernière partie*

*Par Dany - Remerciements à François Grosset pour son aide, au fil du temps*

Ces astuces sont surtout utiles à ceux qui roulent beaucoup. Si votre machine sert occasionnellement, il n'est nul besoin de chercher à améliorer.

### Tige de poussée

On peut soit acheter les tiges au *VOC Spares* soit les faire soi-même à partir d'acier Stub diam 1/4" (ou 6,35 mm pour nous). On trouve ce matériau au détail par exemple chez Tartraix (13 - 15 rue du pont au choux, 75003 Paris ou [www.tartraix.com](http://www.tartraix.com)).

L'acier Stub est une ancienne dénomination, la référence actuelle est acier à outil 115CrV3, assez facile à usiner avant trempage, quasi impossible après, tellement c'est dur.

Les extrémités doivent être chauffées au rouge cerise avant d'être plongées dans de l'huile pour les tremper. Vérification de la bonne qualité du trempage : un essai à la lime ne doit pas l'attaquer, mais glisser dessus.



### Levier G91

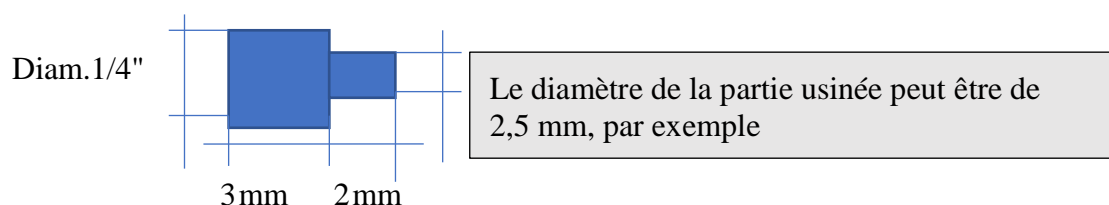


La partie en appui est normalement stellite (= ultra dure). Il me semble que la qualité de certaines pièces refabriquées soit moindre que par le passé. Et donc elles s'usent (photo ci-contre, tige creusée).

Une solution est de les "recharger".

Pour ce faire, voici, ci-dessous, un procédé donné par François Grosset.

Usiner ou faire usiner au tour un rouleau (de roulement à...rouleaux) 1/4" avec une forme telle que représentée sur le schéma ci-dessous :



Ce rouleau en acier traité extrêmement dur se trouve chez les fournisseurs de roulement à rouleaux ou dans de vieux roulements. C'est dur mais avec un outil carbure c'est usinable.



Recharger la zone à la soudure (1)

Surfacier alors soigneusement la partie du levier G71 où se fait l'appui de la tige (2).  
Percer un petit trou du diamètre de la petite "queue" usinée, à l'emplacement exact où appuie le centre de la tige d'embrayage (essai avec une goutte de peinture fraîche en bout de tige), si possible de diamètre très légèrement inférieur pour pouvoir "enquiller" à force le petit diamètre du rouleau 1/4" préalablement usiné.



Enfiler en le pressant/collant (Loctite 262 - rouge) le rouleau 1/4" usiné, puis arrondir l'extrémité non usinée avec un lapidaire ou un *backstand*.

On obtient ainsi un nouveau point très dur (idem stellitage).

Ce pourquoi il faut éviter de le braser pour ne pas détremper le rouleau.





On peut également (ce n'est pas indispensable) usiner la tige légèrement en creux (intérêt du stub non encore trempé) pour former une cuvette ou viendra s'appuyer le rouleau 1/4" préalablement arrondi.

### Tambour d'embrayage



Si ce n'est pas déjà fait, il peut être utile de percer 6 - 8 petits trous équidistants (diamètre 3 mm env.) dans l'angle du tambour, cela permet l'évacuation éventuelle d'arrivée de traces d'huile grâce à l'effet centrifuge (là, on peut le dire !). Si fuite il y a, celle-ci devrait arriver par l'axe, la centrifugation de ces traces devrait se faire presque immédiatement par glissement sur la paroi du fond puis évacuation par les petits trous, sans trop aller jusqu'aux garnitures...

Reste qu'une bonne étanchéité, c'est mieux !



À percer en biais pour être juste dans l'angle.

### Bille d'appui C42 (se trouve côté embrayage primaire)

**NDLR :** Le mécanisme général de commande d'embrayage des 1000 fait appel à une longue tige 1/4" (donc fine) qui traverse la boîte de vitesse, est en appui, côté droit, sur une petite surface du levier G91 et côté gauche, sur une seule bille 1/4", incluse dans le boulon C42.

C'est pour moi un mécanisme un peu sous-dimensionné avec des appuis disons "moyens", et peut-être le point le moins abouti de tout l'embrayage des *V-twins*. À comparaison, c'est plutôt plus robuste sur une boîte *Burman* (tige moins longue, bille plus grosse, etc.).

Et le problème n'est pas réglé lors du montage d'un embrayage multidisque. Les solutions éventuelles sont les mêmes quel que soit l'embrayage.

Sur ma Black Shadow, l'un des premiers modèles, la première est longue (on dit 90 km/h, je n'ai jamais essayé...mais on passe la deuxième vers 60 km/h environ en conduite normale, donc ça tire long...

Ça a un côté pratique sur la route ou en montagne, beaucoup moins en ville où l'embrayage est donc souvent sollicité aux petites vitesses.

J'ai donc bouffé de la tige au fil des dizaines de milliers de km.

On peut contourner ce problème de plusieurs façons :

- réduire la pression des ressorts C29 en intercalant des rondelles sous les tiges creuses C15 (ce qui correspond à rallonger ces dernières). Avec des rondelles d'environ 2 mm, on sent déjà très bien la plus grande douceur au levier quand on débraye (très agréable), les ressorts appuient beaucoup moins et (dans mon cas) le primaire ne glisse pas. Donc ça soulage bien la pression sur la tige (et aussi sur le poignet...).
- monter une butée d'embrayage C26/MOD (VOC Spares) côté droit en remplacement du système d'origine d'appui C26/C42 (boulon avec une bille 1/4" sertie).

On remplace ainsi l'appui sur une seule petite bille sur une butée à rouleaux.

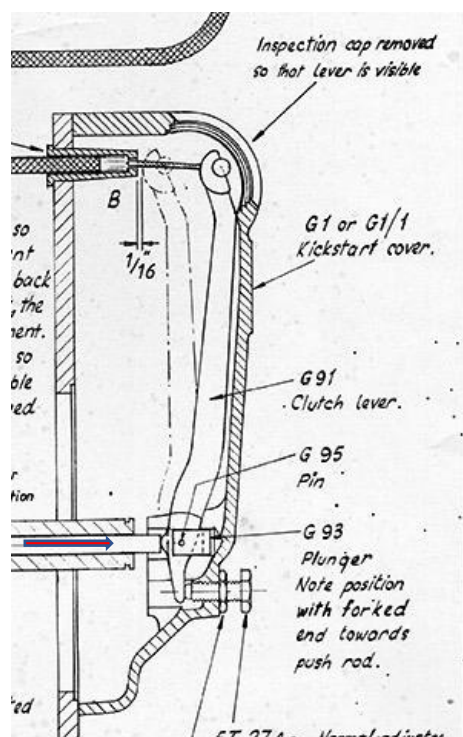
J'ai fait l'essai et ça marche très bien, la tige n'appuie plus sur une seule bille mais sur une butée à rouleau. Ce n'est pas forcément très perceptible à l'usage, mais c'est plus rassurant mécaniquement parlant.

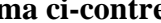
Ensemble C26/MOD 



### Carter G1 pas en ligne

Un autre problème qui peut arriver...



Le carter G1 qui porte le mécanisme de commande d'embrayage à droite n'est peut-être plus celui d'origine, ni tout à fait en ligne. Il est souhaitable que l'alignement entre tige et bille de poussée soit parfait (**comme illustré sur le schéma ci-contre : **).

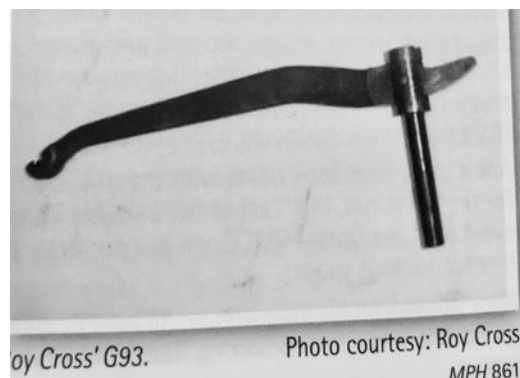
Dans ce cas, la tige peut ne plus être poussée en son plein milieu par le levier G91 comme prévu d'origine, mais légèrement de côté.



Elle tourne alors un peu comme une patate, ce qui donne une usure **illustrée sur l'image ci-contre** = plus ou moins en forme de champignon. Il y a peu à faire, sinon

réduire la pression sur la tige (voir plus haut). Après, je n'ai eu ce problème qu'après 20 ou 30000 km, ce qui n'est pas une véritable contrainte et ce type d'entretien

était une pratique normale à l'époque...



Mais d'autres, pour pallier ce problème, ont modifié le levier G71, voici un exemple paru dans MPH 861, en refabriquant un plongeur (réf. Standard = G93) qui rentre directement dans le creux de l'arbre, ce qui règle le problème d'alignement puisque les deux parties de tige se rejoignent dans le creux de l'arbre pour un bon guidage (sans doute en réduisant le diamètre de la tige). Je n'ai pas essayé sur une 1000 donc je vous renvoie à l'article dans MPH, mais c'est le système similaire qui est employé sur les boîtes *Burman* (Comet) et c'est robuste.

Dans le n°36, nous reviendrons plus en détail sur les plongeurs des mâchoires pour terminer cette étude de l'embrayage



## Le kilomètre lancé

Tiré du livre de Phil Irving, *An Autobiography*, traduit par Dany  
(photos d'époque ou de François Grosset)

**Le contexte** : un amateur belge a demandé à François Grosset de remettre la moto du record du 'kilomètre lancé' 1948, en état. Il a retrouvé le side-car dans un tas de ferrailles automobiles, ne reste plus qu'à réassembler avec une moto conforme.



Cette épreuve a été courue sur la même autoroute où avait été testée en 1948 la Jaguar XK120, celle-ci était arrivée à atteindre 120 mi/h d'où son nom.

En 1947, le Moto club belge organisa un évènement appelé le 'kilomètre lancé' sur une des rares pistes d'autoroute de cette époque, entre Anvers et Bruxelles.

L'épreuve n'était ouverte qu'aux ressortissants de nationalité belge, pour une seule tentative, sans essai préalable. C'est une Rapide qui l'a gagnée, à une vitesse élevée, mais pas étonnante pour une telle machine.

Notre distributeur belge, M. Moorkens et un compatriote, René Milhous, vinrent à Stevenage après que la Black Shadow a été annoncée, pour savoir si nous serions intéressés pour faire concourir une machine, en solo et en side-car, pour l'épreuve de 1948.

Phil Irving : « un problème c'était l'argent car des restrictions strictes anglaises limitaient à 15£ l'argent qu'une personne pouvait emporter et dépenser à l'étranger (NDLR : nous sommes juste dans l'après-guerre) en *traveler cheques* ou en espèces, une trop petite somme pour couvrir les dépenses en Belgique.

Mais après que Mihiloux a testé Gunga Din sur une petite distance, celui-ci était si enthousiaste que Moorkens décida de payer tous les frais pour la machine et pour moi ».

Gunga Din était un prototype basé sur une Black Shadow, sauf la couleur qui n'avait pas été appliquée sur le moteur, un point qui n'était pas difficile à résoudre.

(NDLR : sur les photos d'époque, Gunga Din porte encore les carters marqués HRD, le changement en « Vincent » n'aura lieu qu'un peu plus tard)

Les frères Brown, qui commençaient sérieusement à s'approprier Gunga Din (NDLR : pour des épreuves sportives sur cette machine qu'ils amélioraient/développaient), désapprouvaient totalement que la machine soit envoyée à l'étranger, aussi PCV l'avait fait aussitôt enfermer dans le département de Paul Richardson. La machine a été équipée d'un compteur 5 pouces, immatriculée JRO 389, le moteur a été peint en noir et tout ce qui pouvait être poli l'a été très soigneusement. Les garnitures du frein arrière ont été changées (mais finalement ces freins ont été enlevés pour l'épreuve) et une couronne de 56 dents a été ajoutée (l'autre côté était standard : 46 dents). Vers mi-mars, je suis parti (avec les indispensables documents de douane et quelques pièces) avec la moto par la route, pensant prendre le ferry de Harwich à Ostende.

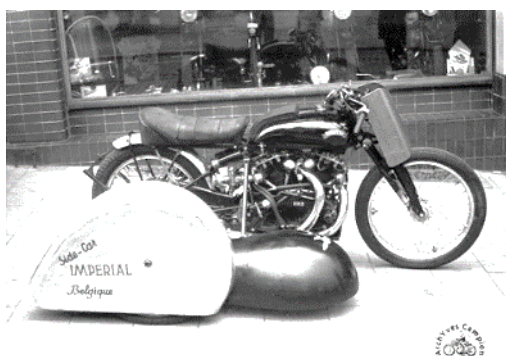
Mais, arrivé un peu trop vite à un carrefour, j'ai bloqué la roue arrière, à cause d'un freinage violent et des nouvelles garnitures, et j'ai glissé jusqu'à un muret en briques que j'ai heurté. Après une petite période d'inconscience, je me suis retrouvé avec un visage tuméfié, une main droite bien abîmée et mon pantalon et mon manteau imperméable déchirés. La roue avant de la moto était pliée ainsi que la fourche, mais le reste semblait avoir peu souffert. Je me suis dépêché de trouver un téléphone et d'appeler l'usine au secours. Je pensais alors que si je pouvais amener la machine au ferry à 6 heures du matin, la machine pourrait être réparée en Belgique le lendemain. Aussi, j'ai appelé un transporteur local qui m'a confirmé que tous les camions étaient en livraison mais qu'une camionnette était dans les parages et que le chauffeur pourrait m'emmener à Harwich, il suffisait de lui faire signe pour l'arrêter. Par quelque miracle, la camionnette arrivait d'une rue adjacente alors que je venais de poser le combiné.

Le chauffeur a accepté de me prendre, malgré mon apparence peu engageante, et même de m'aider à charger Gunga Din alors que ma main droite n'était guère utilisable. Entre-temps, du temps avait passé et j'ai vu que je ne serai pas à l'heure au port. J'ai alors appelé le capitaine du port pour lui demander s'il était la personne qui avait aidé un motocycliste dont les papiers de douane n'étaient pas arrivés à temps en 1936 et qui lui avait trouvé une chambre pour la nuit. Il m'a répondu qu'il était bien ce même homme et qu'il s'en rappelait bien. Je lui dis alors : « Vous allez avoir une deuxième chance de m'aider ! »

Après lui avoir expliqué mon problème, je lui ai demandé de trouver une grue pour charger une moto, de faire en sorte que mes papiers pour la douane (argent) soient prêts. J'ai alors demandé au chauffeur de la camionnette de foncer au plus vite qu'il pouvait (il était très intrigué) et nous sommes arrivés 4 minutes avant le départ du ferry, avons trouvé le capitaine avec sa grue de 5 tonnes et les papiers de transfert d'argent prêts, j'ai grimpé la passerelle en essayant de tenir de ma main valide mes lambeaux de vêtements, devant des centaines de passagers médusés, pendant que la grue soulevait la moto. Finalement, les passagers étaient très aimables et m'ont aidé à retirer mes bottes de moto, m'ont réparé mes vêtements avec des épingles de nourrice. Quelqu'un a trouvé une écharpe pour ma main et de la pommade pour mon visage.

À l'arrivée à Ostende, l'expression de bienvenue sur le visage de René Milhoux s'est rapidement changée en étonnement quand il a vu arriver un Irving bien amoché descendre la passerelle et en consternation quand il a vu la moto en cours de déchargement. Je l'ai rapidement rassuré en lui expliquant que ce n'était pas beau, mais pas si difficile à réparer.

Nous allions demander à Moorkens de prendre toute la partie avant d'une Rapide en stock chez lui et la transférer temporairement sur Gunga Din. Moorkens était si impressionné par ma volonté d'atteindre Anvers qu'il fût immédiatement d'accord et il a trouvé un mécanicien pour travailler avec nous toute la nuit, s'il le fallait. Moorkens m'a aussi emmené chez un médecin, mais celui-ci m'a dit que ma main était si enflée qu'il ne pourrait rien faire avant un jour ou deux. René Milhoux m'a prêté un pantalon et madame Milhoux a réparé aussi bien que possible mon imperméable. Changer les pièces a été assez facile compte-tenu de la conception modulaire des Vincent. Mais, du fait de ma main blessée, ma contribution a été faible, à part quelques conseils.



**L'originale prise devant le magasin Moorkens**



**Le side-car originel en cours d'assemblage sur une Rapide par François Grosset**



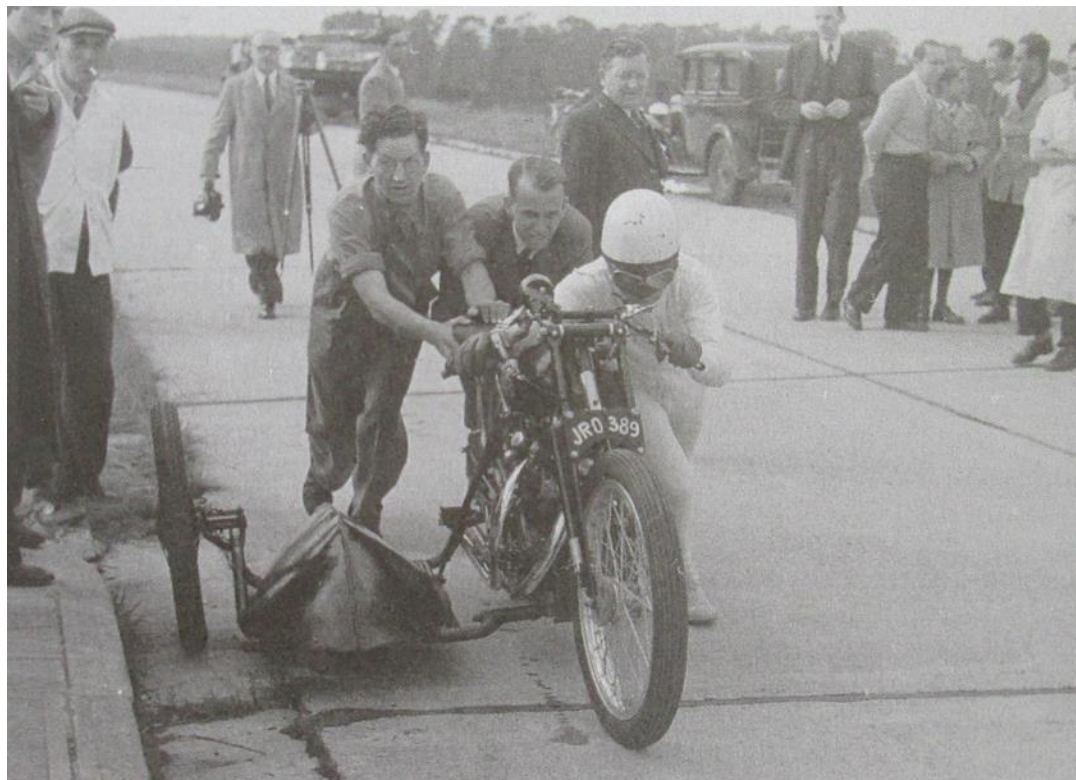
René Milhoux avait un side-car spécial *Belgian* avec 4 attaches rapides et une carrosserie minimaliste mais en accord avec les règles FIM pour les records de vitesse side-car.

La réglementation FIM stipulait aussi que l'on devait transporter un minimum de 60 kg, qui furent ajoutés sous forme de lingots de plomb. À minuit, le travail était fini.

Le jour suivant, nous découvrons que le 'kilomètre lancé' n'en était pas vraiment un, car la zone de lancement n'était que de 200 mètres et en plus il y avait une montée perceptible à l'approche de la ligne d'arrivée !

Le nombre important de concurrents et le fait que l'autoroute n'était fermée que quelques heures expliquaient l'absence d'essais préalables et l'unique essai autorisé par compétiteur.

Notre projet était d'arriver au moins à 120 mi/h en solo et avec un peu de chance 100 mi/h en side-car.



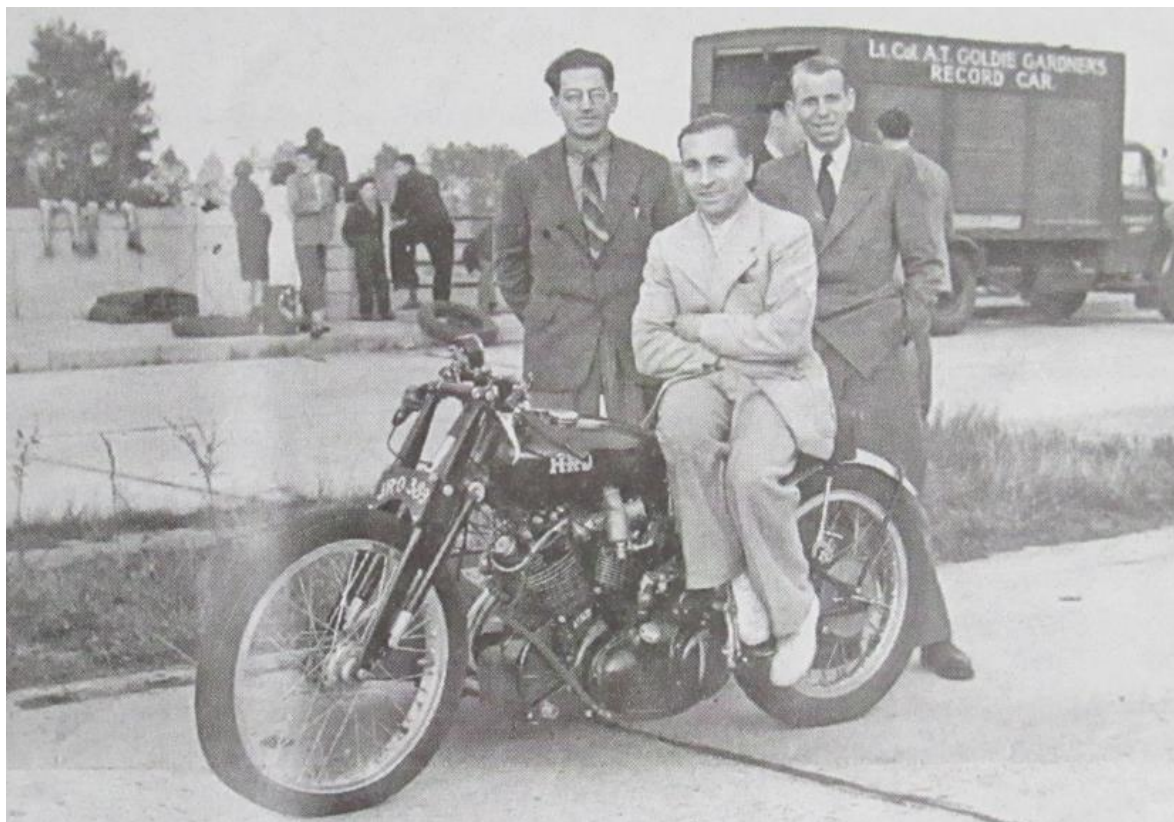
**De gauche à droite, Irving (curieusement sans bandage visible à la main - la photo correspond peut-être à l'année suivante, voir la fin de l'article), M. Moorkens et René Milhoux, poussant la moto vers le départ (le garde-boue de la roue du side a été enlevé)**

Ces vitesses étaient obtenues à 5700 tr/min et nous avons estimé que la démultiplication que nous avions était adéquate.

Milhoux était un quasi-héros dans ces milieux motocyclistes et après un *run* impeccable en solo, il a été chronométré à 193 km/h soit 120,5 mi/h par un contrôleur hystérique car le temps suivant n'était qu'à 104 mi/h par une Norton entièrement grée pour la course.

Adjoindre le side-car et retourner la roue arrière pour réduire la démultiplication a été rapidement exécuté mais René n'a pu accomplir que 93,5 mi/h, qui, bien qu'en dessous de nos espoirs, restait une très belle performance qui place l'attelage à la quatrième place au scratch, ce qui reste assez incroyable. En raison de la courte longueur de lancement et de la légère montée, les vitesses atteintes restent en-dessous du potentiel et, en fait, l'attelage a déjà dû dépasser plus de 100 mi/h sur une partie du parcours pour obtenir cette vitesse de 93,5 mi/h, vu le faible élan imposé par la trop courte zone de lancement.

Les deux performances ont placé la Black Shadow à un très haut niveau d'appréciation en Belgique et Moorkens était très satisfait de son investissement, encore qu'il n'ait pas été bien grand car j'étais logé chez les Milhoux.



**De gauche à droite : Phil Irving, René Milhoux, M. Moorkens**

Le lundi le docteur m'a placé une attelle et des pansements pour maintenir les os cassés dans ma main, mais j'étais incapable d'écrire et j'ai eu les plus grandes difficultés pour valider mes *travellers cheques* pour mon voyage de retour. Mon visage ne ressemblait plus non plus à la photo sur mon passeport mais Moorkens a persuadé le banquier que j'étais bien Phil Irving et de me donner les 10£ réclamées en échange de mon chèque.

J'ai aussi envoyé un télégramme à l'usine pour les prévenir des bons résultats et aussi pour dire que j'aurais un ou deux jours de retard.

Nous avons procédé au démontage de la fourche de Gunga Din puis remis les pièces défectueuses pour retourner en Angleterre en redressant ce qui pouvait l'être pour qu'on puisse la pousser. Ce qui fut fait le mardi où Milhoux m'a aidé à aller à Ostende et la moto a été chargée avec l'aide de porteurs sur le ferry puis sur un train jusqu'à Stevenage.

Quand les frères Brown m'ont vu arriver, on ne peut pas dire qu'ils étaient ravis de l'état de la machine, machine sur laquelle ils allaient devoir travailler rapidement pour les prochaines courses du WE à venir...

**NDLR** : le record a été porté à 126 mi/h en 1949 en side-car par René Milhoux toujours avec une Vincent, comme l'indique le document ci-après (agrandir l'image pour voir la date).



TO

THE MOTOR CYCLE

SEPTEMBER 20TH 1949

THE VINCENT  
**H.R.D.**

**SETS UP NEW WORLD RECORD!**

*Riding a Vincent H.R.D. Black Lightning with sidecar, René Milhoux achieved the following record on Sept. 15th on the Jabbeke Road near Ostend*

**World's unlimited c.c. sidecar record  
over flying kilometre**

*with a mean speed of*

**126 m.p.h.**

(Subject to Official Confirmation)

*on*

**AVON  
TYRES**

*Vincent H.R.D. select Avon Tyres as Standard Equipment*

SEE THE AVON RANGE ON STAND 95, CYCLE & MOTOR CYCLE EXHIBITION, EARLS COURT

G 2

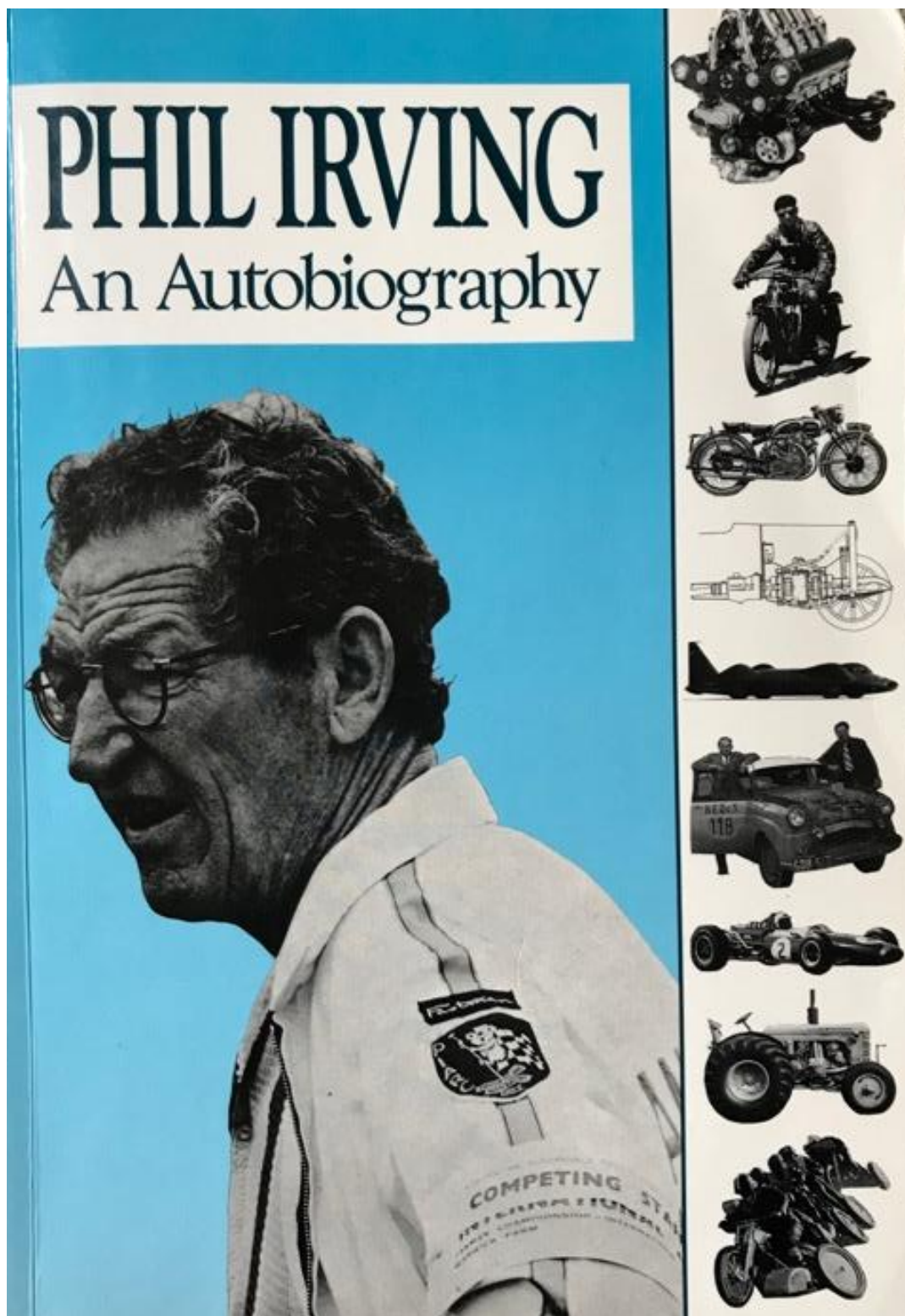
Enfin, dans l'autobiographie de Phil Irving, ce mécanicien de génie où, entre autres, une de ses machines a gagné le championnat du monde Formule 1 en 1966 et qui a contribué aux vitesses de record pur (Blue Bird de Donald Campbell - 648 km/h en 1964) notons ces derniers mots lorsqu'il est interviewé par un journaliste, peu de temps avant son décès :

« *Je suppose que je serais devenu fermier si tous ces évènements qui m'ont permis de devenir mécanicien n'étaient pas arrivés. Ce n'est pas facile de dire ce qui, de mes projets, a été le plus satisfaisant, mais, à la réflexion je dirais la Black Shadow. Pour moi, c'était vraiment une grande satisfaction par l'ampleur de toutes ses réussites, car la Black Shadow a obtenu quasiment tous les records de vitesse dans pratiquement tous les pays du monde, c'étaient également de très bonnes machines de tourisme capables de très longues distances.*

*J'ai eu beaucoup de satisfaction aussi avec le moteur Repco Brabham V8. J'étais le seul concepteur de ce moteur qui a gagné le championnat du monde de Formule 1 en 1966, malgré les doutes d'autres experts !*

*Je crois que je peux dire que je suis le seul australien, voire le seul type au monde qui a été capable de concevoir une moto battant tous les records du monde, et une automobile qui soit devenue championne du monde de F1.*

*C'est toujours difficile de faire un bilan, comment savoir qu'on est arrivé au bout ? »*





## Championnat de France side-car ancien

*Team Laur-Ferrieu, saison 2022 finie - Regards sur les projets 2023*

*Par Mamy Green*

Tout d'abord, c'est avec un immense plaisir que le VOCF félicite le Team Laur-Ferrieu pour le « AVON Trophy », décerné par le VOC pour : « la meilleure performance à Vincent, sur un événement sportif non-VOC ».

Belle reconnaissance du VOC, à une équipe discrète, qui porte haut les couleurs de notre marque préférée.

Pour ceux qui ne les connaissent pas, sachez que Marie-Laure et Hervé seront présents à l'AG, et au dîner annuel du VOCF, au Clairon (Paris) le 4 Février 2023. Une belle occasion de les féliciter et de les encourager. Venez nombreux !

***Mi-novembre, Mamy Green a pu passer quelques instants avec Marie-Laure et Hervé et le side !***

Il y a quelques semaines, on vous avait promis quelques nouvelles sur le devenir du Team.

Hervé a posté un long résumé de leurs dernières courses, sur sa page :

<http://teamlaurferrieu.com/>

Ne manquez pas d'y aller la visiter.

Vous y trouverez aussi le programme 2023

Je laisserai la parole à Hervé :

*« Pour conclure la saison 2022, podiums à toutes les épreuves du championnat, sauf à Croix-en-Ternois où nous ne nous sommes pas rendus, à cause du COVID.*

*La saison avait mal débuté mais au final la fiabilité est au rendez-vous. Nous pouvons désormais rouler l'esprit tranquille et enfin nous consacrer aux réglages divers qui permettraient peut-être de gratter des places.*

*Pour la saison prochaine nous travaillons déjà à des évolutions. Un nouveau carénage est à l'étude et à la conception, pour encore améliorer le refroidissement du moteur. Une nouvelle ligne d'échappement, pour gagner de l'allonge et anticiper les nouvelles normes relatives aux décibels à compter de 2024, sera préparée. De nouveaux disques de frein et bien d'autres détails.*

*Merci à tous nos partenaires, Godet Motorcycles, Colas, Fournales suspensions, Trimax, qui croient en nous dans cette aventure "décalée", encore plus de nos jours.*

*Merci au Club VINCENT section de FRANCE (VOCF) pour les encouragements et au VOC pour cet Avon Trophy qui est une belle surprise et un bel encouragement...*

*À bientôt, restez au chaud, mais n'oubliez pas, faites les rouler, elles le méritent. »*



**Texte de Mamy Green — Photos : FaceBook / FSCC / VOC**



## 120 ans du Mont Ventoux

*Le géant de Provence et les courses de côte des 1<sup>er</sup> et 2 octobre 2022*

*Par Jean BOULICOT*

Le Mont Ventoux est situé dans le Vaucluse où il culmine à près de 1910 m.

Depuis Bédoin et en passant par le col des Tempêtes, il y a une vingtaine de kilomètres avec un dénivelé de 1600 m, la route n'a été goudronnée que depuis 1934.

Des courses de côte s'y déroulèrent dès 1902, la dernière course ayant eu lieu en 1976. S'y affrontèrent tant les autos que les motos ou side-cars.

Le premier vainqueur DERNY utilisait une motocyclette Clément, le dernier en 1976 était CHOMAT sur une Kawazaki.

Une équipe de passionnés, avec le concours de la mairie de BEDOIN situé au pied du Mont Ventoux a décidé de réaliser un meeting sur un week-end, pour commémorer les 120 ans de courses de côte.

Cette organisation comprendra la pose d'une plaque commémorative à l'emplacement de l'ancienne ligne de départ et une exposition de voitures et de motos de course ou de sport. De plus, des balades auront lieu le samedi et le dimanche pour permettre d'admirer tous ces véhicules sous un angle un peu plus "ronflant" et dynamique.



La participation des motos de la marque HRD VINCENT à la course de côte du Mont Ventoux a été, il faut le dire, assez discrète. C'est vrai que STEVENAGE est situé à plus de 1200 km de là et ça ne facilite pas les choses ; l'Île de Man, c'était plus près.

De plus, les courses n'ont pas eu lieu durant la période des "belles" années pour la marque qui nous intéresse ; de 1937 à 1946, rien. Reprise de 1947 à 1950.

Ensuite, annulation en 1951, reprise en 52 puis de nouveau annulation de 1953 à 1955. Les courses ne reprendront qu'en 1956... mais seulement pour les autos, les éventuels concurrents moto étant à cette époque bien peu nombreux.

Il faudra attendre 1963 pour pouvoir assister de nouveau, aux montées des motos.

En 1949, on retrouve l'inscription en catégorie 1000 cm<sup>3</sup> d'un coureur nommé MANNING et décrit comme "chef de file de la firme HRD Vincent" avec une 1000 HRD Vincent Black Shadow. Malheureusement, des problèmes de boîte de vitesse ne lui permirent pas de se classer.

(NDLR : Colin Manning l'un de nos membres VOCF en UK, questionné, n'a aucun lien de parenté avec ce Manning)





En 1950, Roger BESSE sur une HRD Vincent "Grey Flash" se classe 6ème en 500 cc, derrière des pilotes comme BEHRA ou COLLOT.

Enfin le plus remarquable, Aimé DESPLAND en 1947 sur un attelage HRD Vincent 1000 cm<sup>3</sup> bat le record de la catégorie side-car. Celui-ci était détenu depuis 1934 par René AMORT sur Gnome & Rhône. Il était le seul participant de sa catégorie, les temps étaient difficiles à cette époque-là.



**Deux vues de la Rapide side-car de Jacky Iuri, adhérent VOCF**



**Pose de la plaque commémorative FFVE pour les 120 ans au droit de la ligne de départ**



**Balade du samedi avec visite d'une cave, apéro et repas "pâtes aux truffes"**



**Cyclecar MORGAN avec un moteur JAP ; le rapport poids/puissance est très favorable**



**Une toute belle TERROT RCP usine quatre paliers de 1934**





**AMILCAR C6 de 1927; 6 cylindres, double arbre, plus un compresseur**



**Porsche 908 de la fin des années 60, huit cylindres à plat. Au niveau du poste de pilotage, un volant, un compte tours et quelques interrupteurs. Le contrôle technique ne doit pas être facile à passer**



**L'expo motos : le coin des anciennes**



**Une DKW grand prix d'avant-guerre, deux temps avec piston pompe, neuve**



**Dans les années 70, voici le genre de mécanique qui montait le Ventoux**



**Depuis le sommet et par beau temps, la vue est imprenable**



En conclusion de cet excellent week-end :

- un lieu très agréable, une région magnifique ,
- des machines, tant auto que motos exceptionnelles... et qui roulent.

Malheureusement, depuis déjà quelques temps les courses mythiques du Mont VENTOUX sont terminées, même ce genre de manifestation sera de plus en plus rare.  
Resteront les souvenirs...



**Christiane et Claude Caucau,**  
**l'homme qui entretient les Nougier (voir les précédents LGE),**  
**au sommet du Mont Ventoux, avec la Velocette : même pas essoufflés !**

## Formulaire Adhésion



### VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

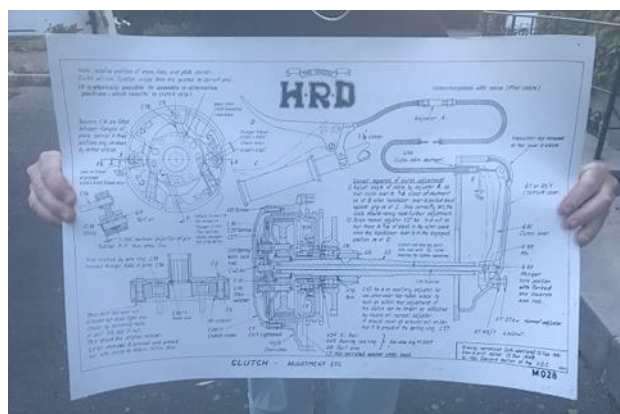
#### Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) 2023

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

<p>1. Données personnelles (n° d'adhérent : ..... ) – Date : ..... / ..... / .....</p> <p>NOM : .....</p> <p>Prénom : .....</p> <p style="text-align: center;"><i>Es-tu adhérent au VOC International ?      <input type="checkbox"/> OUI      <input type="checkbox"/> NON</i></p>
<p>2. Données personnelles réservées au fonctionnement de l'Association <i>(à ne remplir que si changées ou non encore divulguées)</i></p> <p>Adresse postale : .....</p> <p>complément d'adresse : .....</p> <p>code postal : ..... ville : ..... pays : .....</p> <p>tél. mobile : ..... tél. fixe : .....</p> <p>date naissance: ..... courriel : .....</p> <p>Moto(s) (facultatif) : .....</p>
<p>3. Pour la « Liste des membres », accessible aux adhérents, avec un mot de passe, dans la rubrique « coins adhérents » du site <a href="http://www.vincent-owners-club-france.com">www.vincent-owners-club-france.com</a>, seuls <b>département, nom, prénom, téléphone mobile ou fixe, courriel</b> paraissent.</p> <p><input type="checkbox"/> À cocher si <b>vous ne désirez pas paraître</b> dans la « Liste des membres »</p>
<p>4. Adhésion 2023 (du 01/01 au 31/12)</p> <p style="text-align: center;">À régler      <input type="checkbox"/> 25€ avant le 31/12/2022      <input type="checkbox"/> 35€ après</p> <p style="text-align: center;"><i>La date du courrier postal (ou du virement) fait foi pour la somme à payer</i></p> <p>Veillez renvoyer cette fiche complétée, au choix :</p> <p><input type="checkbox"/> par poste, avec ton <b>règlement par chèque bancaire</b> au nom de VOCF, à : C. Remillieux-Rast, 23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine (France)</p> <p><input type="checkbox"/> par courriel à <a href="mailto:vocfbureau@gmail.com">vocfbureau@gmail.com</a>, avec ton <b>récépissé de règlement par virement bancaire</b> sur le compte 'ASSOCIATION VOCF' à la BNP de Meulan (78) IBAN :   FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667 BIC (Bank Identification Code) :   BNPAFRPPMNT</p> <p><input type="checkbox"/> par courriel à <a href="mailto:vocfbureau@gmail.com">vocfbureau@gmail.com</a>, avec ton <b>récépissé de règlement par PayPal</b> sur le compte 'VOCF' avec le type de paiement : "pour vos proches"</p>

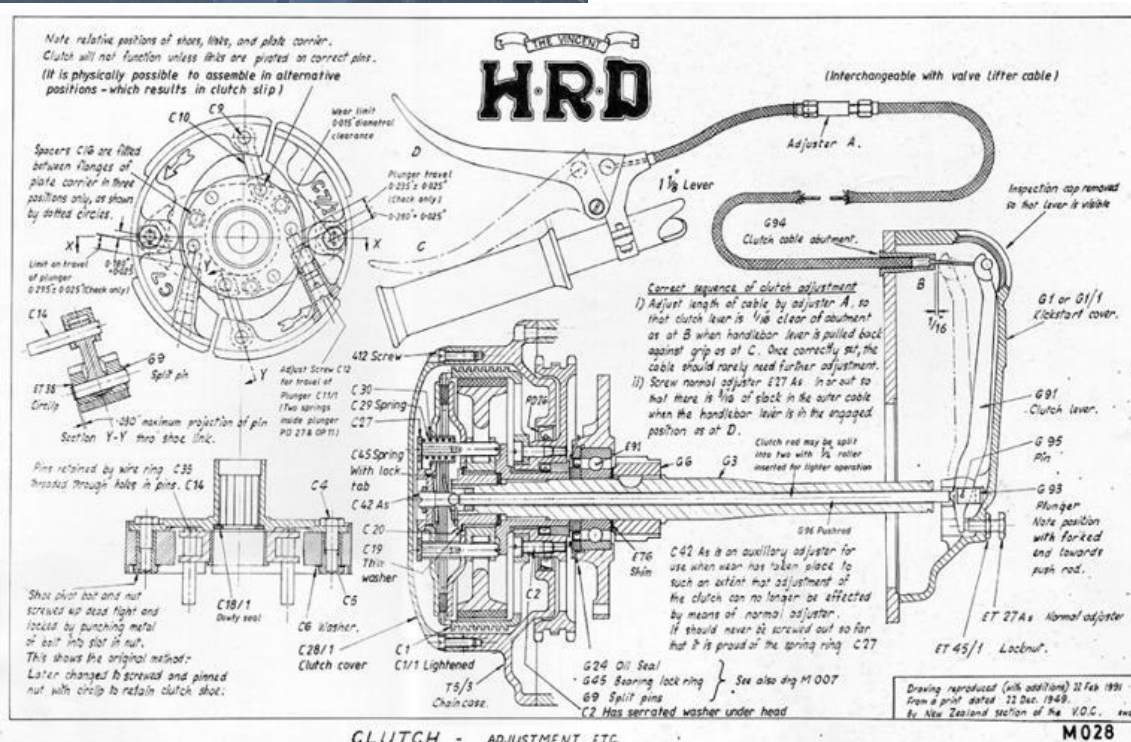


## Souscription - Dessin MO28



Ce dessin ne fait pas partie de la *Parts list*.

Taille réelle 36 cm x 46 cm



Le VOFC lance une souscription qui se terminera le **15 janvier 2023** pour l'impression de ce dessin sur papier identique à l'original (300 g/m<sup>2</sup>).

- **Pour les adhérents VOFC** le prix a été fixé à **15 € l'unité**. Port éventuel (roulé dans un tube carton) : **10 €**.

La date du 15 janvier a été fixée pour une livraison éventuelle à l'Assemblée Générale le 4 février (voir sur le site du club : [www.vincent-owners-club-france.com](http://www.vincent-owners-club-france.com)).

- **Pour les Non-adhérents** : 20 € l'exemplaire. Port dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Toute commande est à passer auprès de Catherine : [crrperso@yahoo.fr](mailto:crrperso@yahoo.fr) ou 06 81 27 09 11 accompagnée de son règlement.

MÊME MOYENS DE PAIEMENTS QUE L'ADHÉSION

**Il n'est pas prévu de réimpression ultérieure**

## Assemblée Générale du VOCF

**L'Assemblée Générale** du Vincent Owners' Club, section de France, aura lieu le samedi 4 février 2023 **à 18 heures** au Clairon

Cette année, nous aurons le plaisir d'accueillir les membres de l'"Executive Committee" du Vincent Owners' Club international (VOC) qui ont choisi de faire leur réunion également le 4 février au Clairon afin de nous faire profiter de leur présence au dîner. Nous allons retrouver quelques têtes bien connues et vues aux rallyes français !



**Cher ami, trouve les officiels cachés parmi les rallye-istes...**

Et nous accueillerons également Hervé Laur et Marie-Laure Ferrieu dont les performances en side-car « classique » cette année ont été dignes des éloges les plus enthousiastes !



**Le binôme Laur-Ferrieu en train de semer la terreur sur le circuit du Val-de-Vienne.**

*Val de Vienne - 8 et 9/10/22 - AR*

**Ne manquons pas cette occasion de nous retrouver et d'accueillir ces hôtes de marque !**



### Pour notre AG (18h00) :

Tous les membres qui souhaiteraient poser leur candidature comme membre du Bureau de l'Association sont priés d'en informer Jean Pirot au plus vite.

Tout membre du VOC F qui souhaite voir porter un point particulier à l'ordre du jour de l'Assemblée Générale est prié d'en informer Jean Pirot au plus vite.

Merci de confirmer auprès de Jean Pirot votre venue à l'Assemblée Générale ; tout membre du VOC F qui ne pourrait venir à l'AG et qui souhaite envoyer son pouvoir est prié de joindre Jean Pirot pour savoir qui sera présent et pourra bénéficier de ce pouvoir.

Pour l'année 2022/2023, nous devons désigner les lauréats du Trophée du Tiggre et de la Plume du Loup parmi toutes vos propositions que vous pouvez d'ores et déjà nous faire parvenir.

### Et pour le dîner (20h00) :

**31<sup>ème</sup> Dîner annuel le samedi 4 Février 2023.**

**Apéritif à 20 heures**

**Peuvent participer au dîner les membres et tous ceux qui le souhaitent, il n'est pas nécessaire d'être adhérent :  
une bonne occasion de faire des rencontres !**

**Menu :**

**Charcuteries du Clairon**

**Choucroute**

**Sorbet Poire arrosé de Poire**

**Café**

**le tout arrosé de bière ou de vin blanc**

- malgré Vladimir (mini-prix mais il fait le maximum), le prix du repas s'élèvera seulement à **35 euros**.

- il y a peu de places au dîner, aussi est-il impératif de réserver **avant et assez tôt**, auprès de :

*Jean Pirot - la Boissière, 26 rue de Seine, 27700 le Thuit.*

*tel 02 32 64 45 86 (+ répondeur)*

*Portable : +33 6 81 53 09 86 (+ répondeur)*

*courriel : [pirot.jean@orange.fr](mailto:pirot.jean@orange.fr)*

*Il est préférable de payer en chèque à l'avance, le chèque ne sera pas encaissé en cas d'empêchement, si vous avez prévenu suffisamment tôt.*

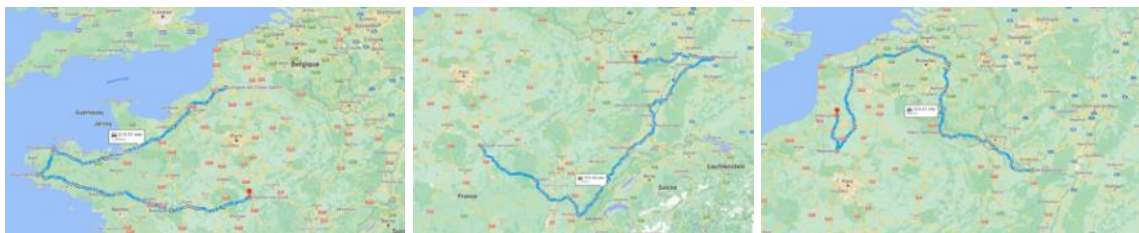
**Le Clairon, 328, rue de Belleville, 75020 Paris.**

**Tel. 01 43 64 66 84 (métro : Porte des Lilas).**

**Venez nombreux !**

## La France à Moto ancienne

Voici le parcours et les dates pour ceux qui voudraient suivre sur un jour par exemple, il y a de nombreuses Vincent.



Du 20/08/23 au 10/08/23. Infos à venir sur [gavapmoto.fr](http://gavapmoto.fr)

## Bienvenue aux nouveaux adhérents

(Exceptionnellement, ce mois-ci, il n'y a personne)

## Manifestations du Club, à venir (ou organisées par un membre du club)

**TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 19 H 30** : dîner entre membres et amis, au Clairon.  
328, Rue de Belleville -75020 Paris – **Attention** prochain dîner le 9 janvier (au lieu du 2).

### **4 FEVRIER 2023 :**

**Assemblée générale et dîner annuel** au Clairon (Paris) à l'occasion de Rétromobile.  
Informations complémentaires pages 26 et 27

### **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](mailto: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](mailto:crrperso@yahoo.fr)



- **CHARLES VANDERMEULEN vend :**

sa **Black Prince**, machine entièrement restaurée par Patrick Godet.

Contact, Charles : [charlesvandermeulen@gmail.com](mailto:charlesvandermeulen@gmail.com)

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



- **ALLAN FRANCIS VEND :**

Ancien *Novin Section Organiser* au *Vincent Owners Club*, Allan vend un casque « Ogrï » (un cousin anglais du Joe Bar Team) dont, l'âge aidant, il n'a pas l'usage. Le casque est neuf.

Pour tous renseignements : [allan101percentart@icloud.com](mailto:allan101percentart@icloud.com)



- **ÉRIC HOLUBENNY :**

Possède depuis presque 10 ans une 1000 Vincent Rapide qui date du 02 05 1951, RC8370, F10 AB1 6470. Elle est en superbe état d'origine et nécessite un redémarrage. Elle possède un carnet que le premier propriétaire Anglais a tenu à jour avec toutes les révisions.

Il souhaite la vendre car il a d'autres projets. Prix : 70 000 €



Contact, Éric : 06 66 95 41 37, [eric.holubenny@wanadoo.fr](mailto:eric.holubenny@wanadoo.fr)

- **JEAN-CHRISTIAN ROGOZ VEND :**

Une Egli-Vincent John Mossey.

Contact, Jean-Christian :

[jecho@club-internet.fr](mailto:jecho@club-internet.fr)



- **ALAIN GRARE ACHETE :**

Une Velocette 200 LE MK II en bon état de présentation et de fonctionnement.

Contact, Alain :

Tél. / Fax : +33 1 34 37 23 84





- **MICHEL HALEWICK DE HEUSCH VEND :**

*Il y avait cinq motos dans mon garage alors que trois seulement roulaient régulièrement. J'envisage de me séparer de ma **Grey-Flash version route (Godet replica) et de ma Comet Serie C de 1950** (restauration Meurine et Godet),*



**POUR LES REMPLACER PAR :**

*une **Rapide Serie B (matching number)** "civilisée" avec un démarreur électrique et une béquille centrale (car on ne rajeunit pas).*









*Un échange est aussi une option, et je privilégierais une transaction avec un membre du club VOC.*

Contact, Michel : [halewyck.michel@gmail.com](mailto:halewyck.michel@gmail.com)

- **Francis Blin** recherche une 1000 Vincent, si possible à restaurer, avec CG et historique limpide. [francisblin@hotmail.fr](mailto:francisblin@hotmail.fr) 06 64 28 30 99

**Vous avez vendu votre bien ?  
Merci de le signaler aux rédacteurs, cela leur évitera d'aller  
chercher l'info...  
[loupgarreau@gmail.com](mailto:loupgarreau@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](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](http://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](http://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](mailto: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](http://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](http://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](mailto:cyrille@pmx-racing.com), 02 32 42 12 27 – 27310 Bourg-Achard



### Ont contribué à ce numéro :

Christian Bastien, Jean Boulicot, Didier Camp, François Grosset, Michel Halewyck,  
Hervé Laur, Jean Pirot, Georges Remillieux, Catherine Remillieux-Rast,  
Dany Vincent, Alan Wright.

*S'il y a des personnes oubliées, c'est bien involontaire et dans ce cas :*



*nos mille (Vincent) excuses*