LE LOUP-GARREAU

36

Électronique

Dîner annuel au Clairon en 2014

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.

janvier 2023

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.vincentspares.co.uk).

Sommaire :

Un passionné de Vincent nous quitte.	**2**
Le mot du Président	**3**
Ah !	**4**
Une Rapide Touring pas comme les autres…	**5**
Embrayage Vincent suite et fin	**15**
Le Trophée Marcel Québire, suite des Lauréats	**19**
FERIDAX	**20**
Le secret des « Séries D »	**25**
Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents	**26**
Manifestations à venir	**26**
Formulaire Adhésion	**27**
Petites Annonces	**28**
Bonnes adresses	**30**

Un passionné de Vincent nous quitte.

Nous avons appris le décès de notre ami Guy Dano, bien connu dans le monde de la Vincent (mais pas que…).

Que dire ? Que Guy était passionné de tout un tas de choses, du pilotage d'avions à celui de trois roues Morgan lorsque son état de santé lui interdit de voler. Ses connaissances encyclopédiques liées à un solide humour faisaient le plaisir de ses interlocuteurs.
Et puis Guy était un soutien indéfectibles à Patrick pour qui il animait le club « Egli Vincent » au sein duquel il s'était également lié d'amitié avec Fritz Egli mais aussi avec tous les autres membres.

Guy laisse une place vide : A nous de la combler, ne fut-ce que par reconnaissance.

Le Loup-Garreau recueillera pour un prochain numéro les témoignages et photos que vous voudrez bien lui adresser.

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Tout d'abord, il est encore temps de vous présenter nos meilleurs vœux au nom du Bureau du VOCF !

En ce début d'année le VOCF enregistre une douzaine de nouveaux adhérents, qu'ils soient les bienvenus dans notre grande famille.

J'en profite pour rappeler à tous que notre Club est très actif et propose :

- de nombreuses sorties qui sont organisées soit par le Club, soit par des membres sur leur initiative personnelle et parfois aussi par des groupes de membres pour des projets plus ambitieux (Tour du Massif Central 2023 par exemple),
- un dîner mensuel à Paris qui concerne forcément en priorité les gens de cette région mais aussi à ceux qui se trouveraient en Région Parisienne au même moment,
- un rallye officiel annuel (et international) autour du WE du 14 juillet avec un lieu qui change chaque année,
- occasionnellement des déjeuners locaux, le bon prétexte pour une balade d'un jour,
- un bulletin de liaison électronique, mensuel : le Loup-Garreau. Celui-ci est envoyé à tous les adhérents le 25 (généralement) de chaque mois. Si vous ne le recevez pas directement pour une raison ou une autre, vous pouvez le « récupérer » sur le site du club où il y sera dès le 25. Le Loup-Garreau est réservé aux adhérents et nécessite un mot de passe pour pouvoir l'ouvrir, **ce mot de passe change chaque année et figure sur votre carte de membre de l'année en cours,**
- un site Internet mis à jour très régulièrement : https://www.vincent-owners-club-france.com/ dont certaines parties sont protégées (liste sommaire des membres, articles de maintenance des Vincent, etc.) **par ce même mot de passe.**

Enfin, le VOCF est un club ouvert qui accepte, sur demande, d'autres participants à ses rencontres (sorties etc.), qu'ils soient adhérents ou non, pour pouvoir découvrir le monde de la Vincent, sans forcément passer d'abord par la case achat d'une machine, encore assez chère, même si les prix sont nettement à la baisse actuellement.

Pour ceux qui ne le sauraient pas, toutes les pièces détachées pour Vincent sont disponibles et sont de bonne à très bonne qualité, ce qui permet de rouler sans l'appréhension d'une réparation éventuelle difficile ou très onéreuse.

J'encourage les nouveaux adhérents à participer au Loup-Garreau, par l'envoi d'un article par exemple, ce n'est pas très difficile : on peut par exemple raconter sa venue à la Vincent, son parcours de motard ou encore apporter un descriptif de sa machine et de sa remise en état. Certains l'ont bien compris et participent avec des articles fort intéressants, parfaitement dans l'esprit d'un club et nous les en remercions. La rédaction peut d'ailleurs vous aider si l'écriture n'est pas votre fort.

Au plaisir de rencontrer les nouveaux et de revoir les "anciens" lors de nos rencontres !

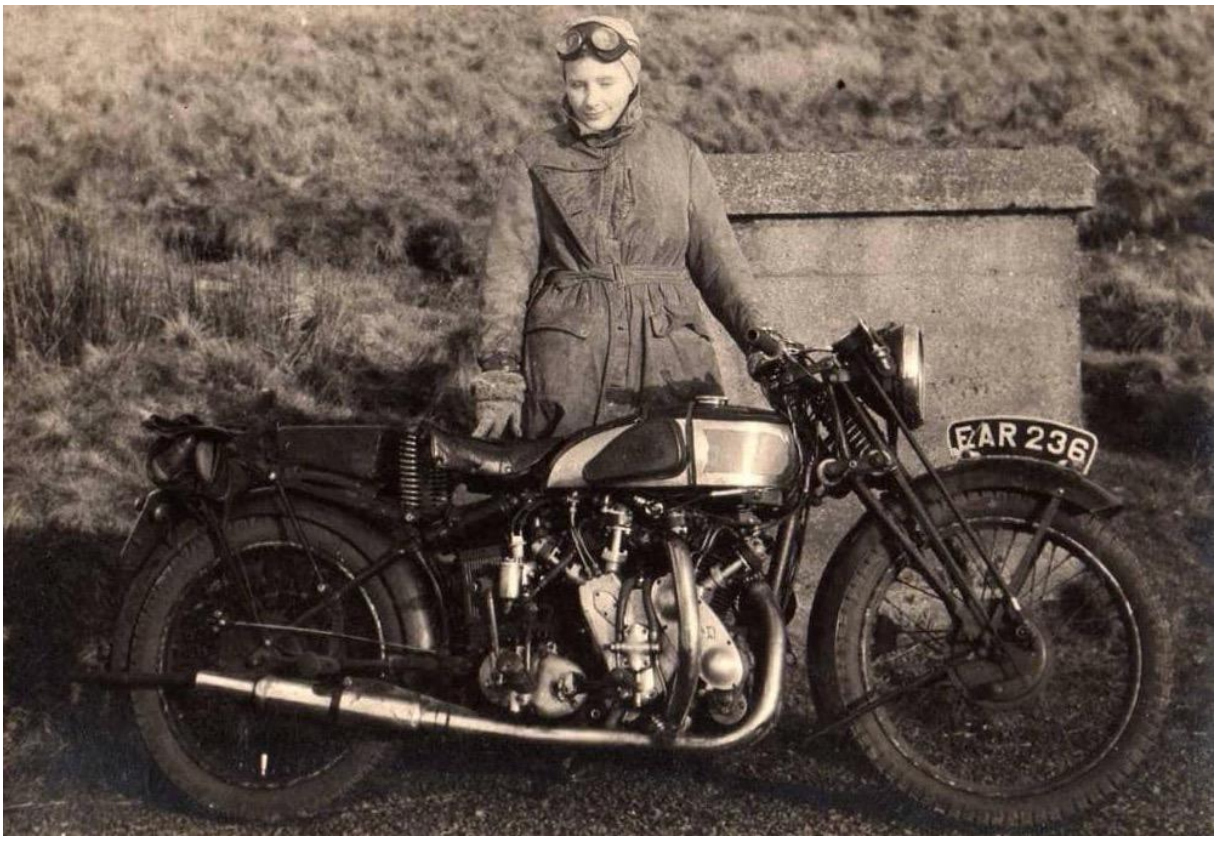
Dany

Photo de couverture :

Dîner annuel en 2014 au Clairon : Encadrant Dirk qui utilisait tous les jours sa Vincent pour aller travailler dans Paris, nous trouvons Philip Vincent junior (le petit fils du créateur) et Dominique Le Bris. Les autres convives ont préféré rester au chaud !
Le dîner de 2014 est passé mais ne manquez pas celui de 2023…dans quelques jours !

Ah !

Par Paul Hamon



Paul n'a pas son pareil pour dénicher d'incomparables clichés

De magnifiques photos d'avant les vestes « fluos », ou 'l'élégance à Vincent' !

Une Rapide Touring pas comme les autres…

Par Éric Guillot

C'est avec humilité que je vais vous présenter une de mes motos, une « Vincent Rapid C Touring » de 1950 que j'ai acquise il y a maintenant 4 ans.

Je ne ferai pas de long discours sur le fait qu'acquérir un Vincent pour un collectionneur de motos anciennes fait partie d'un but ultime, mais on n'en est pas loin pour moi.

PEUGEOT/GRIFFON/BSA/NORTON/VELOCETTE ont été des marques que j'ai pu restaurer et bien sûr piloter depuis maintenant près de 20 ans. Initié par mon beau-père à la restauration complète de moto, j'ai déjà restauré Velocette MAC 350, BSA B33, BSA A10 Golden Flash et Road Rocket, Norton 16H de 36, Velocette Venom de 1959.
Membre du VOC France que depuis maintenant 1 an, j'ai participé en septembre au rallye Velocette/Vincent dans le beau pays de Normandie où j'ai pu rouler avec de belles machines et rencontrer entre autres les membres du Bureau de la branche France du club Vincent.

J’en profite pour saluer Catherine, Jean, Dominique et bien sûr Dany qui m’ont accueilli à leur table lors de la soirée, comme un membre de longue date.

Revenons donc à cette machine que je commence seulement à maîtriser.
Je vous l’avoue, avant le premier kilomètre, j’ai réalisé une maintenance approfondie (vidange, nettoyage carburateur etc.).
Tout d’abord, j’ai recherché si cette machine avait un acte de naissance et j’ai donc demandé au VINCENT HRD Owners’ Club du Royaume-Uni de regarder dans leur registre si cette moto était référencée. Après contact par courriel et envoi de quelques photos à Simon Dinsdale du registre des machines, il me donne donc les informations sur la Vincent :
Le moteur F10AB/1/6666 provient d'une série standard C Rapide fabriquée le 27/04/1950 et expédiée à un concessionnaire appelé R Mays à Bourne, Lincolnshire, Royaume-Uni, qui l'a ensuite dirigée vers Freddie Frith qui avait une concession de motos à Grimsby, Lincolnshire, Royaume-Uni.
L'UFM RC4812 provient d'une série standard C Rapide fabriquée le 06/07/1950.

Les registres de l'usine Vincent ne répertorient pas le concessionnaire auquel la moto est allée, mais les lettres LLA sur son immatriculation d'origine impliquent que celle-ci vient d'un des concessionnaires Londoniens.

La moto est arrivée en France en 2016, acheté au « *VOC Spares Co* » pour le compte d'un certain D. Lloyd, lui-même pour le compte d'un français en quête de l'atteler avec un panier Wessex.
Le projet n'a pas pu voir le jour mais j'en ai profité pour l'acquérir aussi.
La moto n'a pas subi de modification et est restée dans l'état où le dernier propriétaire anglais l'avait laissée.
Un suivi minutieux et précis des évolutions de la moto est décrit dans un carnet qui commença dans les années 60, un suivi mile par mile retraçant donc les maintenances effectuées et les évolutions de la machine.
Le calepin est d'époque.

Figure 1 : Extrait de la première page

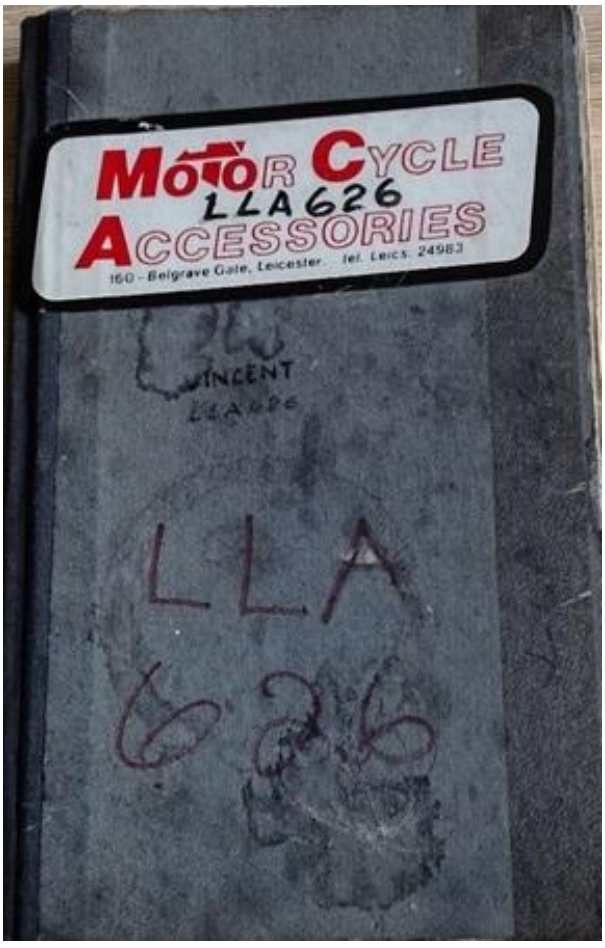
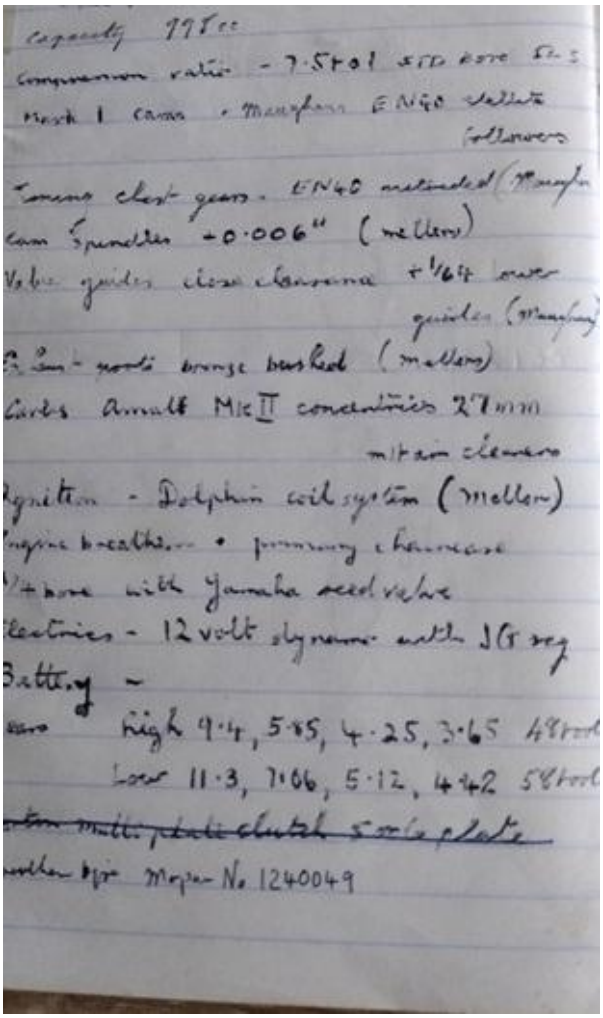


Figure 2 : Calepin



Au dire du dernier propriétaire (le Français) cette machine aurait traversé les États-Unis et l'Australie. Lorsqu'on regarde les équipements montés sur la moto, on peut penser que celle-ci était équipée pour de longs trajets, sans assistance. On le verra tout à l'heure.

Voici donc quelques photos de la machine dans la configuration où je l'ai achetée.

Configuration d'achat

Un ensemble de projecteurs supplémentaires pour bien voir dans les nuits sombres avec des clignotants bien visibles.

Face avant de la moto

Un avant trop chargé à mon goût.

Support de bagagerie

Une modification assez importante côté support de bagagerie où des « *tank*s » (réservoirs) d'essence étaient montés de chaque côté donnant une autonomie d'essence assez importante.

Comme on le verra plus tard le support permettra aussi de maintenir l'alternateur alimentant l'ensemble de l'éclairage et l'allumage.

Connexion à la pompe

Tanks d'essence

Deux réservoirs à essence sont installés. Un ingénieux système de transfert par pompage entre chaque réservoir auxiliaire et le réservoir principal permettra un ravitaillement facile…

Réservoir en aluminium

Un réservoir de 6 gallons en aluminium est mis en lieu et place du réservoir d'origine.
Ce réservoir est garni de cuir.
Très beau réservoir mais très imposant.

Le dernier propriétaire, anglais apparemment, était de grande taille et l'ensemble de la machine était configuré pour accueillir un grand homme : Selle surélevée d'une planche de 3 cm d'épaisseur, pontet de guidon en position haute, guidon surélevé.

La Vincent a donc bénéficié de multiples modifications et optimisations pour une meilleure utilisation et de meilleures performances.

Voici donc les modifications constatées :

<u>Partie cycle</u> :

Le balancier de freins avant a été changé et renforcé. Dans l'ensemble, les câbles sont de diamètre supérieur à la normale.

Côté freins avant et arrière, on retrouve des freins renforcés et frétés.

Frein avant

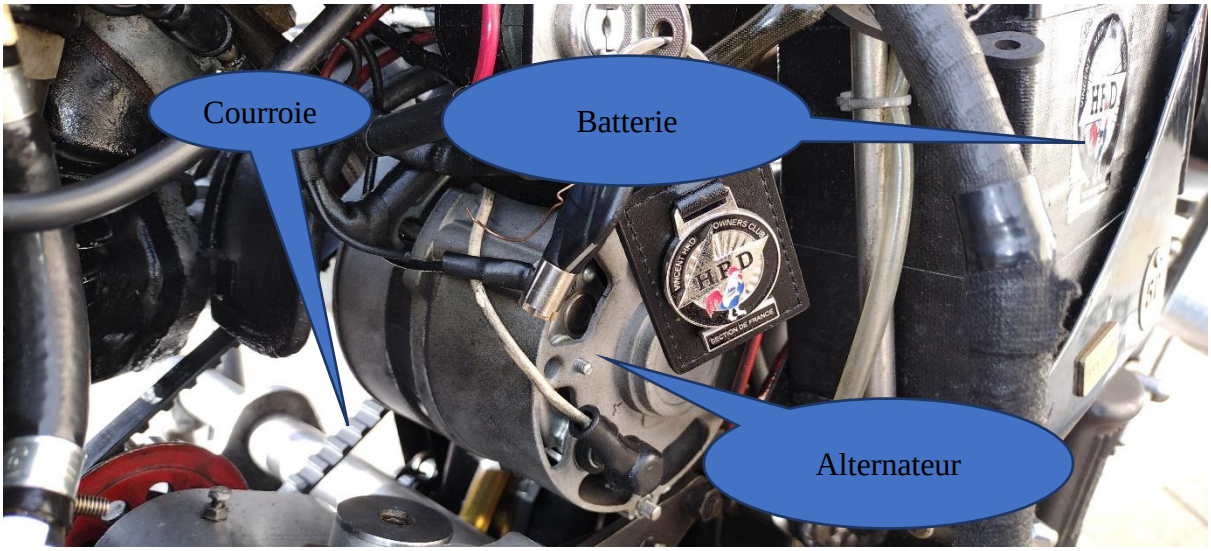
La suspension avant reste normale mais celle de l'arrière est renforcée par la présence de deux ressorts de tailles adaptées pour side-car.

Un changement d'un des deux par un ressort normal sera nécessaire pour une meilleure tenue de route (cadre sinon trop rigide à mon goût).

Frein arrière

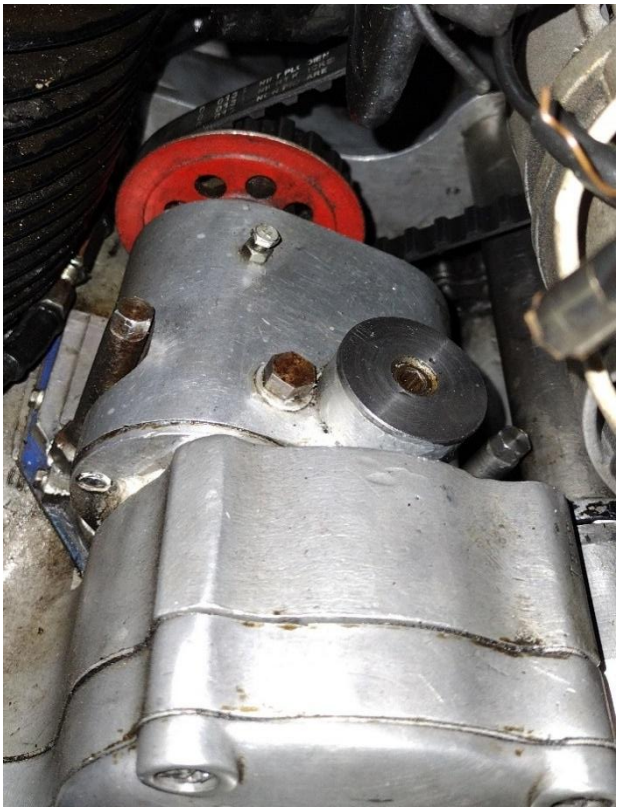
À gauche le ressort SIDE CAR, à droite un ressort de solo

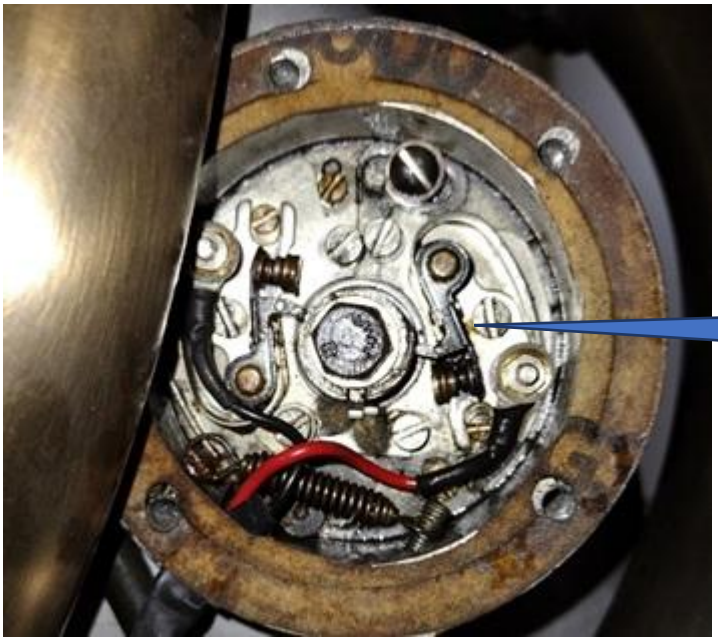
<u>Côté électrique</u> : Une grosse modification a été faite coté allumage et coté alimentation des accessoires par la mise en place d'un alternateur 12V.



L'alternateur est monté en lieu et place de la batterie et tourne grâce à un ingénieux système de renvoi par courroie mû par la chaîne primaire.

La batterie a été mise sur le côté : Seulement 2 minutes sont nécessaires pour la changer si besoin.



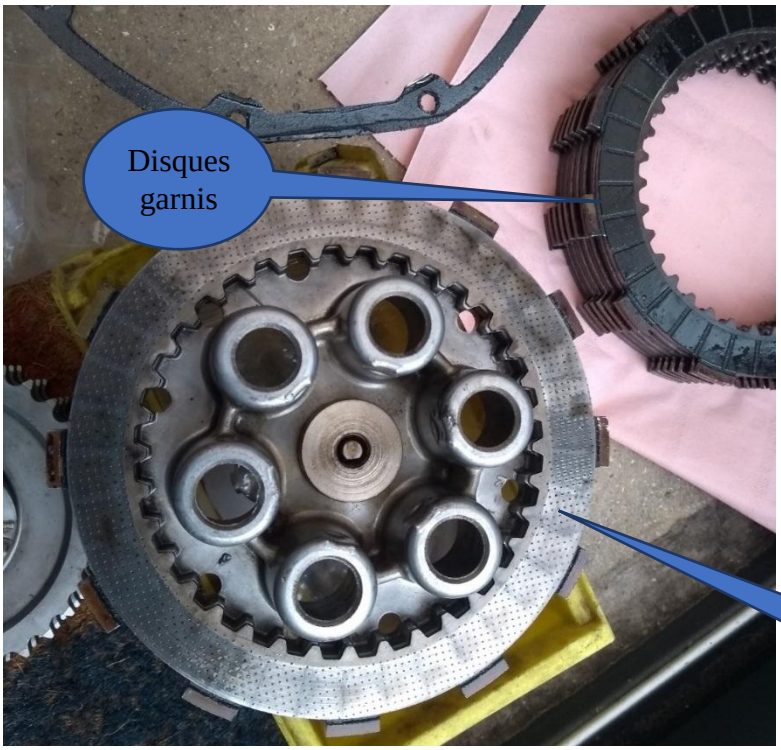


Côté allumage, on est sur des bobines 12V (1 par cylindre) et des rupteurs sur plateau venant à mon avis d'une BSA A50 ou A65.

Il est placé à son emplacement normal.

Les bobines étaient de chaque coté de la moto, j'ai préféré les déplacer sous la selle avec les condensateurs. Suffisamment ventilées, elles sont à l'abri et accessibles.

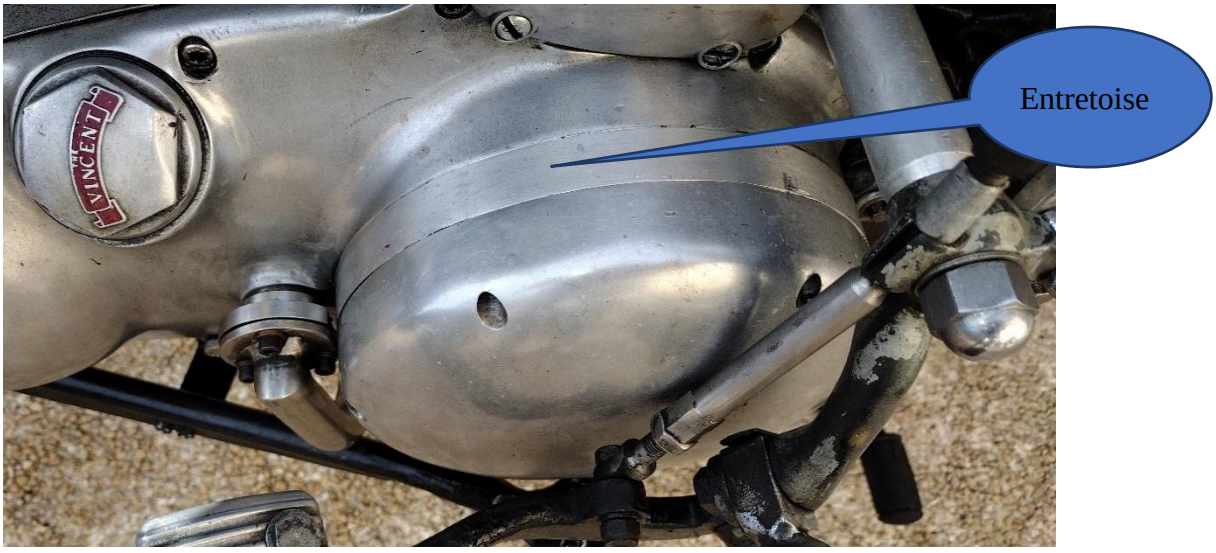
Côté embrayage, comme j'ai pu le lire, certains puristes de la Vincent considèrent que l'embrayage d'origine reste l'un des éléments les plus emblématiques de la machine.
Tant pis donc pour moi mais l'embrayage a été modifié par un ensemble de la marque SUZUKI.



Une entretoise supplémentaire est ajoutée pour permettre de refermer l'ensemble de l'embrayage SUZUKI dans le carter primaire.

Malheureusement, je n'ai pas pu encore identifier l'origine de la SUZUKI. Les numéros de série ne sont plus visibles.

Si quelqu'un connaissait ce type de modification, je suis preneur de cette info.



Embrayage Vincent suite et fin

Le réglage fin des mâchoires - Méthode de l'usine

Par François Grosset et Dany Vincent

NDLR : cela va paraître compliqué à certains, mais le *VOC Spares*, Maughan, Conway et d'autres professionnels peuvent vous le réaliser. L'idée est plus d'expliquer la technique. Ne soyez pas non plus effrayés, un embrayage bien réglé, c'est pour **très très longtemps**. Et si ça marche, ne changez rien !

Revenons sur le dessin de Patrick Godet du LGE-33 page 8 et du LGE-34 page 15.

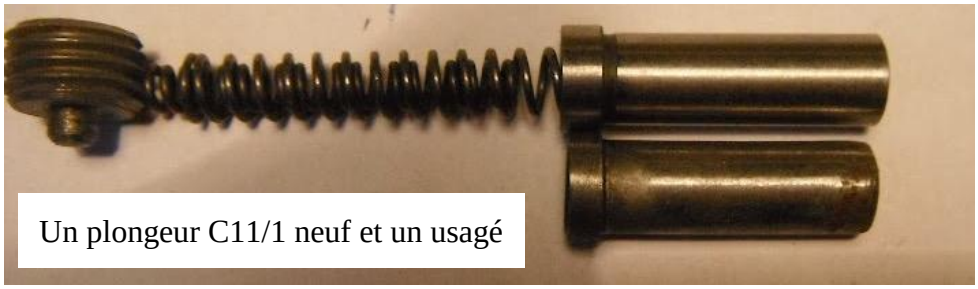
Le débattement des plongeurs C11/1 est donc conseillé selon : "entre 7 et 8 mm à gauche" et "entre 5,5 à 6,5 mm à droite".
C'est ainsi que sont réglés d'origine le débattement des plongeurs des mâchoires pour un fonctionnement optimal.

Or, si on observe cette pile de mâchoires usagées ci-dessus, on s'aperçoit vite que la partie "émergée" des plongeurs C11/1 est différente d'une mâchoire à l'autre. Cela conduit à un fonctionnement plus ou moins brutal lorsque "l'embrayage primaire" (ben, les disques, quoi !) commande les mâchoires pour les plaquer contre le tambour.

C12 **OP 11** **PD27** **C11/1**

D'origine, le dimensionnement du plongeur et la profondeur de filetage donnent quasiment le réglage quand la vis C12 est presque vissée à fond.

Au fil de l'usure, le trou dans lequel se loge le plongeur a pu se tasser, s'ovaliser (on parle de motos ayant quand même 70 ans !), l'extrémité du plongeur s'user et/ou la collerette du plongeur s'avachir. Donc la sortie du plongeur C11/1 peut être trop longue ou trop courte.

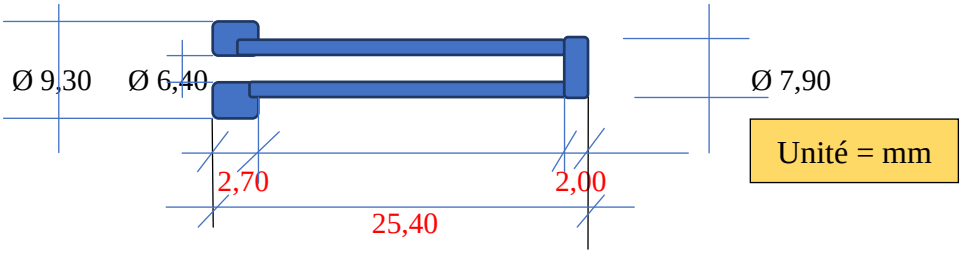


Un plongeur C11/1 neuf et un usagé

Une solution consiste à commander des plongeurs neufs, ou à en re-fabriquer au tour, en acier.

Les plongeurs C11/1

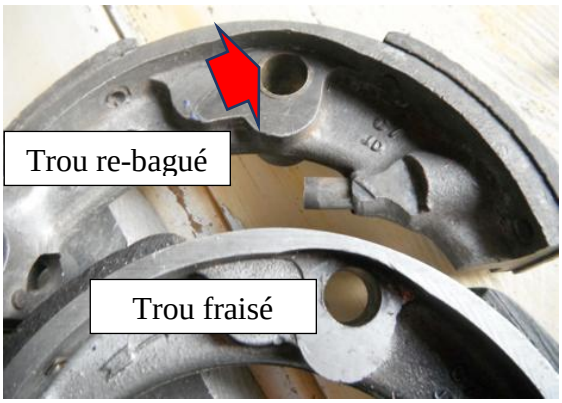
Voici les cotes d'un plongeur C11/1 neuf, cela permet de vérifier ce que l'on possède en cas de problème :



1- Les ressorts :

Ils doivent avoir les caractéristiques suivantes :
Ressort extérieur OP11 : Ø 6 mm, Ø fil 0,75 mm, longueur 44,50 mm
Ressort intérieur PD27 : Ø 4,30 mm, Ø fil 0,90 mm, longueur 31,40 mm

Si trop de différence, les changer. Il n'est pas rare non plus qu'ils soient cassés.
Astuce : Les ressorts PD27 sont les mêmes que les ressorts extérieurs de l'amortisseur de transmission en bout de vilebrequin (ESA), comme il arrive que certains soient cassés sur l'ESA, en avoir d'avance peut dépanner.



2- Les mâchoires

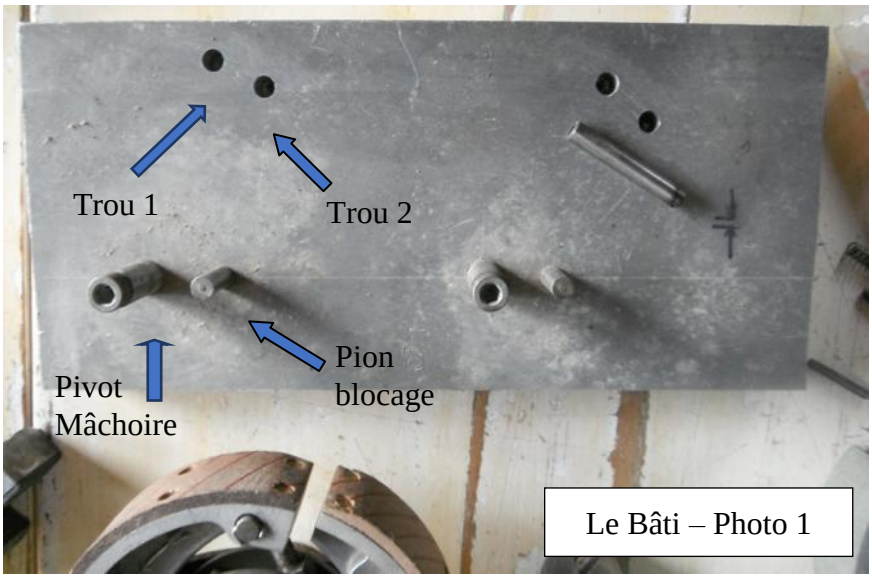
Le trou où pivotent les mâchoires a pu se tasser ou s'ovaliser (=> mâchoires mal tenues).
Il peut être reconstitué par une bague bronze tournée (flèche rouge), après un fraisage du trou comme on le voit sur cette photo avant et après.

Laisser un jeu assez faible pour que la mâchoire pivote mais reste guidée sans brinqueballer.

3- Le réglage débattement des plongeurs C11/1.

Voici comment on procédait à l'usine ou encore chez les pros de la Vincent ou comme le *VOC Spares*, ce qui explique le coût plus élevé de reconditionnement que le simple changement de garnitures.

Il faut avoir le bâti *ad hoc* ce qui permet de vérifier la bonne sortie des plongeurs et la force à exercer (donc les ressorts et le libre fonctionnement des plongeurs C11/1) lorsque les mâchoires sont montées dans leur support.



Le Bâti – Photo 1

Ce bâti cherche à reproduire ce qui se passe lorsque l'embrayage est monté sur la machine.
À l'usine, il servait à régler les mâchoires à la chaîne (si l'on peut parler de chaîne chez Vincent !)

Mâchoire fixée sur le pivot (vis BTR)

Photo 2

Mâchoire dans trou 1

Photo 3

Photo 2 : cela donne la longueur du plongeur au repos (il doit juste toucher le pion vertical du bâti) lorsque le pion mobile est planté dans le premier trou (avec le seul ressort PD27 et C12 vissée à fond moins 1 tour environ). Si trop long ou trop court essayer de comprendre et régler le problème, éventuellement tricher un peu quelque part (limer un peu le bout du plongeur C11/1, rondelle sous la collerette, etc.)

Photo 3 : en poussant on force la mâchoire à pivoter jusqu'au trou 2, cela donne la longueur comprimée (à faire avec le seul petit ressort PD27 et la vis C12 vissée à fond moins 1 tour environ). **La différence entre les deux mesures donne le débattement** recommandé dans le LGE-34 soit entre 7 et 8 mm à gauche et entre 5,5 à 6,5 mm à droite.

4- Réglage précontrainte ressorts

À l'origine, c'était fait avant la pose des garnitures, donc il n'y a pas de trou dans les garnitures.
Vérification de la bonne tension des ressorts, il faut utiliser un peson et obtenir une traction d'environ 3 à 4 kg (avec les 2 ressorts) pour arriver au deuxième trou (photo 3 page précédente), cela conditionne la douceur de l'engagement au moment du contact mâchoires/tambour.

Photo 4

Photo 4 : un peu difficile à lire, mais la valeur de 3,4 kg s'affiche sur l'écran.
Bien sûr, il faut tirer de façon parallèle au plan du bâti, en ligne avec le mouvement de rotation de la mâchoire.

Ce réglage s'obtient en serrant plus ou moins les vis C12 ce qui joue aussi sur le débattement en butée.
Il s'agit donc d'un compromis tension/débattement. Le réglage obtenu, il est prudent de mettre un peu de Loctite Bleu (force moyenne), ou Restom 7243 Bleu, pour éviter un desserrage, même si la pression des ressorts assure un certain anti-desserrement.

Très souvent, par la suite, comme me l'a fait remarquer Georges, les garnitures ont été percées pour avoir un accès direct à ces vis C12 et à ce qui est dessous (ressorts et plongeur), comme on le voit sur la photo ci-contre.

Bien que la surface de frottement soit un peu réduite, cela ne change pas la capacité d'adhérence des mâchoires qui ont été prévues pour encaisser une puissance élevée.

5- La Portée des garnitures

En dehors de l'état de la garniture qui a été évoqué dans le LGE-35, il est important de vérifier qu'elle porte bien de toute sa surface sur le tambour autant que possible (essai avec embrayage et sur route), c'est la raison des traits rouges que l'on aperçoit sur les garnitures de la mâchoire que l'on voit sur la photo 1 page 17.

6- Les disques de "l'embrayage primaire"

Enfin, il faut vérifier la planéité des disques de "l'embrayage primaire", ils ne doivent pas être voilés.

Pour faire cela on utilise une pâte colorée (souvent bleue, ex. Restom Méca Bleu 9600) que l'on enduit sur une surface parfaitement lisse (marbre, une plaque de verre à vitre peut suffire). En frottant légèrement chacun des disques sur la plaque ainsi enduite, on voit s'il y a du bleu partout.
- si c'est le cas : les disques sont bons pour le service
- si ce n'est pas le cas : on peut demander à un rectifieur de les rectifier ou plus simplement acheter des disques neufs.

Le Trophée Marcel Québire, suite des Lauréats

Par Jean Pirot

Proposés pour 2001 :

1 Hervé Hamon qui après s'être cassé la jambe en essayant de faire démarrer sa Vincent, a laissé quelqu'un d'autre se casser la jambe à son tour, en faisant la même chose.
2 Guy Dano pour être venu au 25ème rallye en France sans motocyclette mais avec un Foxley Mobile Starter.
3 Glen Shriver pour sa responsabilité totale et indéniable dans la création du Loup-Garreau dont il est le père spirituel.

Trophée reçu pour l'année 2001 : Glen Shriver.

(Glenn Shriver a été, Durant des années, animateur de la section de Chicago)

Glenn a restauré une magnifique tondeuse à Gazon à moteur Vincent. Celle-ci, dérobée dans une exposition, lui fut restituée récemment grâce à la vigilance de membres du VOC.

Dessin : Paul Hamon

Proposés pour 2002 :

1. Serge Raspoutine Vollard nominé par Dominique II Malcor pour avoir acheté un corbillard « *Murphys* » pour transporter son Egli,
2. Dominique II Malcor nominé par Guy TT Dano pour, s'étant cassé une dent à Magny-Cours, avoir tenté de la recoller à la cyanolite bien qu'étant marié à une personne dont le savoir médical est la base de la profession.
3. Tigger Adlus pour avoir monté, sur sa Montlhéry Shadow, un authentique réservoir grande capacité de la session de 1952 et être néanmoins arrivé à tomber en panne d'essence entre Calais et Paris.

Trophée reçu pour l'année 2002 : Tigger Adlus (North London Section).

Tigger (ici à Montlhéry) avec une des authentiques Shadow de la session de 1952 qu'il avait récupérée auprès de la veuve de son ancien propriétaire, John Wright (1941-2002). Attention toutefois, l'immatriculation NRO 365 est un authentique faux. Si cette machine était bien à Montlhéry en 1952, elle n'est pas pour autant NRO 365 (NRO 365 apparaît sur toutes les photos officielles).

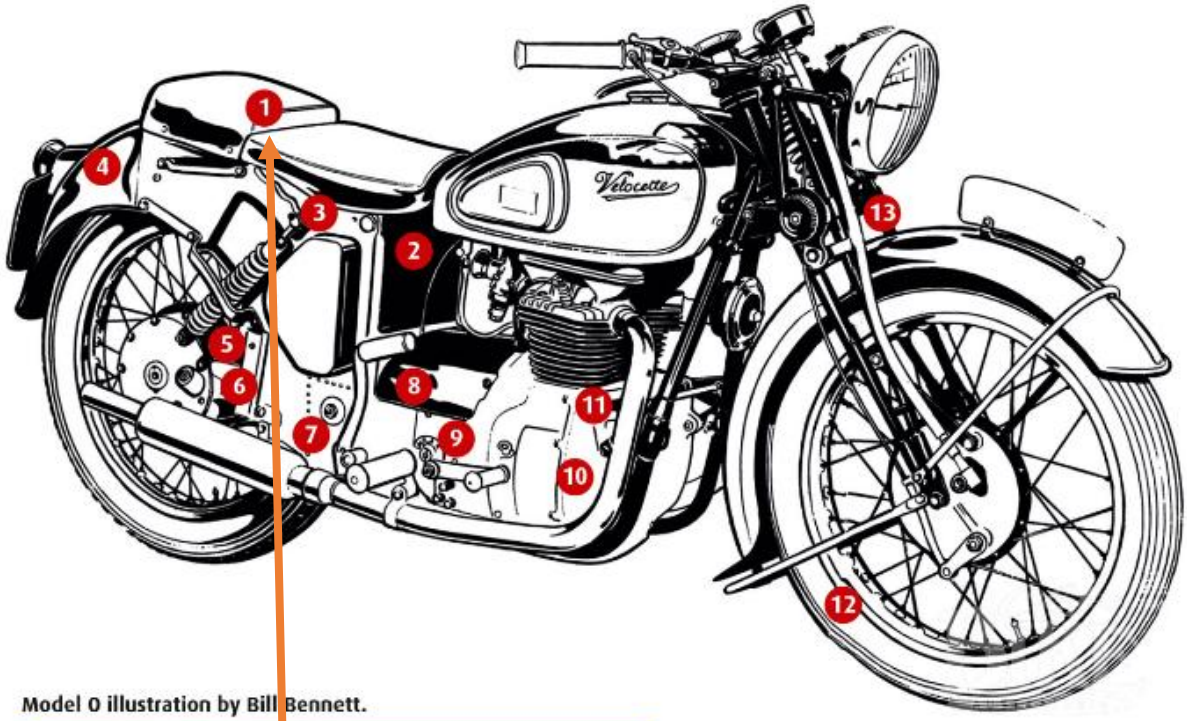
FERIDAX

Par Lord Dominique Malcor

Comme tous les Vincentistes le savent (ou presque tous), l'accessoire indispensable permettant de recevoir nos augustes fessiers sur les machines d'après-guerre (série B et suivantes) est une selle de marque FERIDAX. C'est une selle double (« *a dual seat* »).
Lorsque mon ami Andy Davenport est arrivé avec un merveilleux cadeau pour mon anniversaire (encore mille mercis à lui) en l'objet d'une selle pour série B et en plus une histoire à propos de FERIDAX, il fallait bien en faire profiter de Loup-Garreau…
C'est une selle double et donc la première montée en série sur une moto de tourisme. On peut cependant citer une Velocette avec un prototype de selle double qui lui serait antérieure, mais jamais montée en série… On n'oubliera pas que Phil Irving fut ingénieur chez Velocette de 1930 à 1931 puis de 1936 à 1942.
Ainsi, en 1938, on peut voir arriver un prototype très intéressant mais jamais produit en série, le « modèle O » un bicylindre de 500 cc qui est dessiné pour la route, sous la responsabilité de Phil Irving, à partir d'un modèle de course ayant été confié à Stanley Woods pour courir au TT, la selle est jointe à une autre qui se situe juste à l'arrière d'elle, donc pas vraiment une selle double.

Ci-dessus, la machine évoquée par Lord Dominique

Ce modèle préfigure en partie la LE d'après-guerre… Est-ce le prototype dont m'aurait parlé Andy ? Peut-être pas, mais il est certain que le concepteur de nos motos favorites a dû voir le prototype avec le « *dual seat* » et on notera que sur le dessin de la page suivante le n°1, est mentionné « *dual seat* » ("*Forerunner of dual seat*") (*photo « the Vintagent »*).



Model O illustration by Bill Bennett.

Key to illustration: 1: Forerunner of dual seat. 2: Battery beneath seat in monocoque. 3: Adjustable load variations. 4: Monocoque rear assembly with detachable rear mudguard. 5: Swinging arm rear suspension. 6: Shaft drive. 7: Rear pivot. 8: Dynamo & distributor etc beneath cover. 9: Gear change indicator. 10: Geared contra rotating crankshafts in line with frame. 11: Rubber-mounted engine. 12: QD wheels are interchangeable. 13: Duplex forward frame.

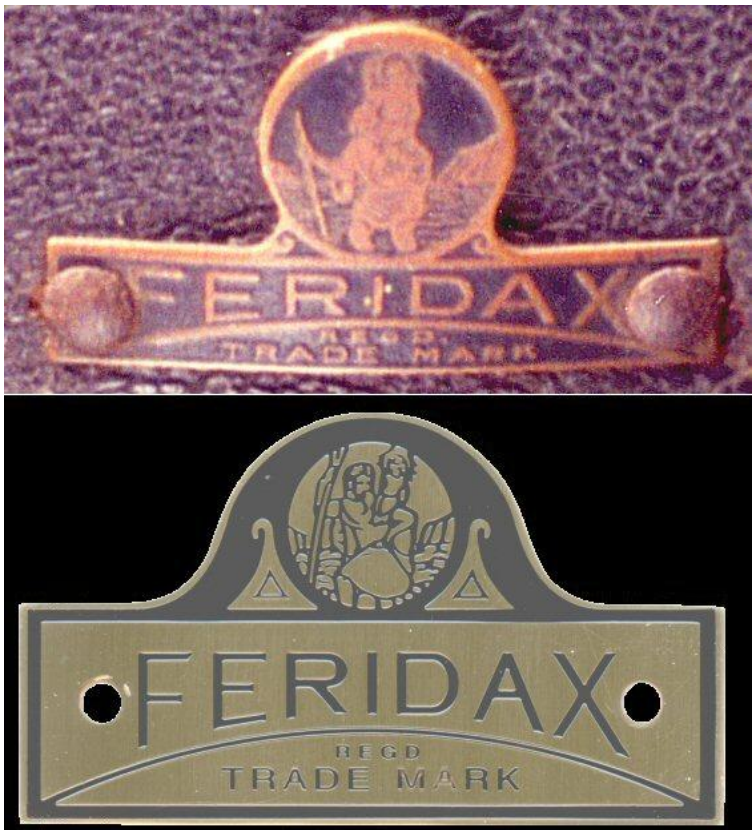
Forerunner of dual seat : 1 *Dessin Classic Bike*

Sur les premières selles, rembourrées en Dunlopillo, qui furent livrées et montées, on peut remarquer à l'arrière le logo de la marque et son libellé, celui-ci ne sera qu'estampé, donc sur les séries B nous rencontrerons ce type de couverture de selle marquée à l'arrière par FERIDAX. En argent sur fond noir. **Ce n'est donc pas une « plaque » rivetée mais un logo écrit et estampé**.

J'ai aussi trouvé celle-ci-dessous, estampée en or, mais sans la mention « *trade mark* »

Par la suite, comme pour le « *Shadow Clock* », la maison a désiré rendre le logo de la selle plus en rapport avec le côté luxueux des machines qui se vendaient d'ailleurs plutôt cher et en améliorer le dessin et la présentation.

Donc FERIDAX présenta des dessins différents et surtout un support plus « glamour » que la plupart d'entre nous ont sur leurs selles, bien entendu cela arriva avec les améliorations que l'on rencontrera sur les séries C et certaines suivantes. On remarquera par ailleurs l'apparition d'un Saint-Christophe, patron des voyageurs, censé protéger les motocyclistes des ravages de la *Black Widow* (Veuve Noire).



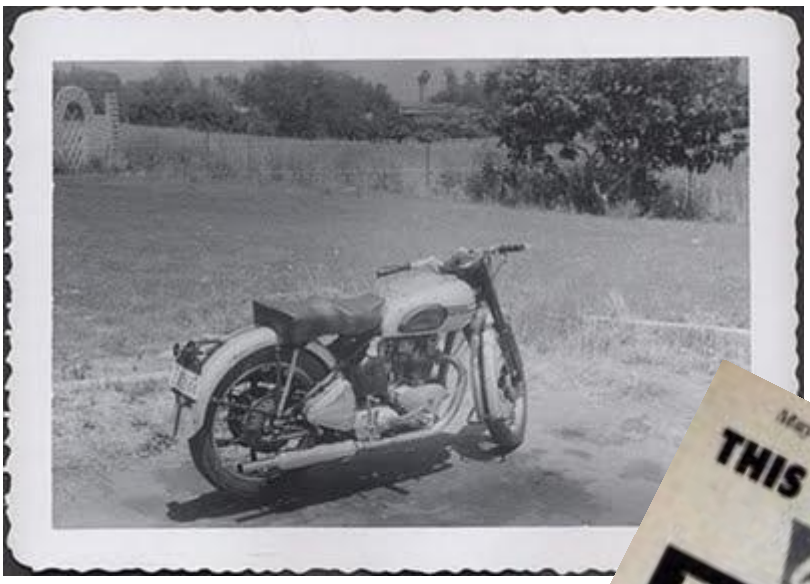
Ici deux petites plaques à riveter, celle du dessus est plus ancienne

Selle telle que nous pouvons la rencontrer le plus fréquemment

Bien entendu on a pu voir des publicités de la part de la marque de Birmingham qui fournissait Vincent, afin de vendre leur selle à adapter sur d'autres motos…

Publicité de 1949 ventant le confort, la solidité et la douceur de leur selle double nommée « HAMMOCK » (hamac)

La marque fut vendue en 1957 et là c'est une toute autre vie depuis cette date (la suite plus tard).



Ci-dessus : Une Triumph à moyeu suspendu que le propriétaire a équipée d'une selle FERIDAX (photo trouvée par Paul Hamon)

Ci-contre : Trois modèles qui diffèrent selon le même principe

Suite au prochain numéro…

Le secret des « Séries D »

Par monsieur Marcel Québire

Il y a quelques jours, un rédacteur du Loup-Garreau recevait ce message de M. Québire, notre correspondant dunkerquois :

« Messieurs, alors que j'étais la semaine dernière chez mon coiffeur, j'ai voulu, pour adoucir mon attente, feuilleter le périodique « Valeurs Actuelles » auquel je suis attaché, mais, malheureusement, je n'ai pu trouver que la « Gazette de Drouot ». J'y lisais avec intérêt qu'en traversant la vallée de l'Epte, monsieur Pissarro pouvait rendre visite à son ami monsieur Monet en un quart d'heure de marche. Sachant que 43 km séparent leurs deux demeures, je me souvins que, effectivement, au XIX^{e} siècle, les gens marchaient plus et mieux qu'aujourd'hui. J'en étais là de mes réflexions quand je découvris, au détour d'une page, un article consacré à la vente de motocyclettes (dont 3 Vincent à une vente aux enchères à Chartres).

Vincent HRD 998cc. Rapide série B de 1949, moteur bicylindre en «V» à quatre temps, à soupapes culbutées de 998 cm³, quatre vitesses. Adjugé : 46 200 €

Un tour de piste *so british*

…es Vincent aux Augusta, les …notocyclettes « vintage », de route, …le piste ou même de cross, …onnaissent aujourd'hui un …ngouement sans précédent.

…u cœur de cette dispersion qui a enregistré …n résultat de 316 320 €, les Anglaises bénéfi… …ient d'une incroyable cote d'amour… …à Chartres, elles étaient surtout représentées …ar trois modèles de la mythique marque Vin… …ent (voir *Gazette* n° 13, page 124), la pre… …mière étant la HRD 998 cc Rapide série B ; …ortie des ateliers de Stevenage le 24 mars …949, notre mécanique est donc équipée d'un …oteur bicylindre en «V», à quatre temps et …soupapes culbutées de 998 cm³. Portant le …uméro de cadre «R3759», l'engin peut …tteindre les 176 km/h en vitesse de pointe, …a qui lui a conféré en son temps le titre …de moto de série la plus rapide du monde. Ce samedi, elle reprenait la route pour 46 200 €. Dans sa roue, on découvrait la Vincent 1000 Rapide série C, plus récente puisque sortie en 1952 (numéro de cadre «RC10337/C») ; équipé d'un moteur monocylindre à quatre temps, à soupapes culbutées de 998 cm³, de quatre vitesses et surtout d'une nouvelle fourche à parallélogramme «Girdraulic», ce bel exemplaire aux équipements touring, partait à 37 200 €. Quant à la Vincent 1000 Black Knight série D de 1955 (numéro de cadre «RD12815») admirée dans la *Gazette* n° 13 page 124, elle était adjugée 36 000 €. Rappelons que celle qu'on a qualifiée de «moto du Gentleman», est également dotée d'un moteur monocylindre 4-temps à soupapes culbutées de 998 cc. Du côté des Italiennes, c'est la …quatre cylindres en ligne à quatre temps de 750 cc et seize soupapes, développant 126 ch à 12 500 tr/mn, qui remportait la première place avec 27 840 €. Ce bolide affiche seulement 1 550 km au compteur, dont un certain nombre effectué sur l'île de Man par Giacomo Agostini… Enfin, les engins de motocross vintage ont eux aussi brillé, particulièrement une Husqvarna 400 CR de 1972 (numéro de cadre «MI 1907») avec moteur monocylindre à deux temps de 396 cc à quatre rapports, acheté 11 280 € ; l'acteur Steve McQueen fit d'ailleurs la promotion de cette machine à travers le documentaire de Bruce Brown, *On Any Sunday* (1971), la plaçant au rang d'icône des années 1970.

CHARTRES, SAMEDI 9 AVRIL, IVOIRE – GALERIE DE CHARTRES OVV

Cet article attira mon intention car, à l'instar de celui sur Pissarro, il me fit découvrir des réalités longtemps tues sur la Vincent.

Par exemple, saviez-vous que la Rapide peut atteindre 176 km/h en vitesse de pointe ? Tout possesseur de Rapide annonçant un meilleur « score » peut donc être considéré comme un affabulateur ! Mais il y a mieux !

J'ai fait également cette découverte :

tait à 37 200 €. Quant à la Vincent 1000 Black Knight série D de 1955 (numéro de cadre «RD12815») admirée dans la *Gazette* n° 13 page 124, elle était adjugée 36 000 €. Rappelons que celle qu'on a qualifiée de «moto du Gentleman», est également dotée d'un moteur monocylindre 4-temps à soupapes culbutées de 998 cc. Du côté des Italiennes, c'est la

Et oui, vous avez bien lu !

Les célèbres « Chevalier noir » et « Prince noir » sont des monocylindres !

Nous pouvons admirer au passage l'énergie que doit déployer le possesseur d'un telle machine pour la faire démarrer avec le lanceur au pied (en anglais, « *kick-starter* »).

Mais nous pouvons également nous interroger sur la réelle motivation de l'usine Vincent qui, simplifiant sa production (un seul frein arrière, un seul cylindre…), aurait voulu masquer d'un carénage ce qui aurait pu passer pour de la pingrerie ! »

Dunkerque, le 28 décembre 2022

Une «Black Prince » réparée en pleine nuit pour cacher le fait que c'est en fait, une monocylindre !

Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents

ARDISSON Jean-Charles (06)
ARPAJOU Frédéric (64)
BIARD Denis (18)
BLIN Francis (69)
ESCRIVA Gérard (75)
HAMON Paul (29)
DAVENPORT Andy (Royaume-Uni)
HARPER Philip (91)
HARQUEVAUX Denis (06)
HOLUBENNY-LANNES Éric (32)
LIVET Alain (42)
MALCOR Régis (18)
MAUBERT Sophie (63)

Manifestations à venir

TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 19 H 30 :

Dîner entre membres et amis, au Clairon, 328 rue de Belleville, 75020 Paris

4 FEVRIER 2023 :

Assemblée générale (18h) et dîner annuel (20h)
au Clairon (328 rue de Belleville, Paris 20ème) à l'occasion de Rétromobile.
Voir toutes les informations dans le LGE-35.

NOUVEAU

13-14 MAI 2023 :

Week-end et Déjeuner Occitan, à Lectoure (Gers) 32700 et ses environs.
Plus de détails à venir.
Intéressés ? alors, ne manquez pas de contacter Didier : didier.camp31@gmail.com – 06 52 39 84 57

21 MAI 2023 : Journée mondiale, libre, bénévole, à but caritatif :

NOUVEAU

The Distinguished Gentleman's Ride

Défilé de motards en costumes classiques sur des motos « classiques et vintages ».
Le mouvement vise à changer l'image des motards et à collecter des fonds pour la recherche sur le cancer de la prostate et la santé mentale des hommes.
En 2022, 150 pays étaient concernés, plus de 900 villes à travers le monde, dont une cinquantaine en France.
Renseignez vous, et participez avec votre Vincent. Faites la rouler pour une bonne cause, et partagez un moment inoubliable avec d'autre motards passionnés de belles machines, et d'autrui.
Pour plus d'infos : https://www.gentlemansride.com

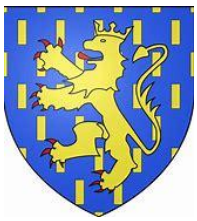
Ou contactez Didier : didier.camp31mail.com, 06 52 89 84 57

17 au 24 Juin 2023 :

Semaine à Vincent **– Les Merveilles de Bourgogne du nord**.
Un mélange de moto et de visites pour tous les goûts !
Gite de groupe déjà réservé. Nombres de places très limitées.
Contact, Dany : dany.vincent@wanadoo.fr – 06 07 85 93 33

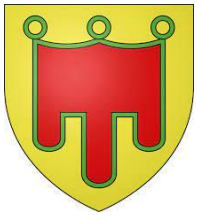
14 au 16 Juillet 2023 :

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



23-30 septembre 2023 :

Tour du Massif Central à Vincent, en itinérance, organisé par collectif VOCF.
Contact : dany.vincent@wanadoo.fr – 06 07 85 93 33



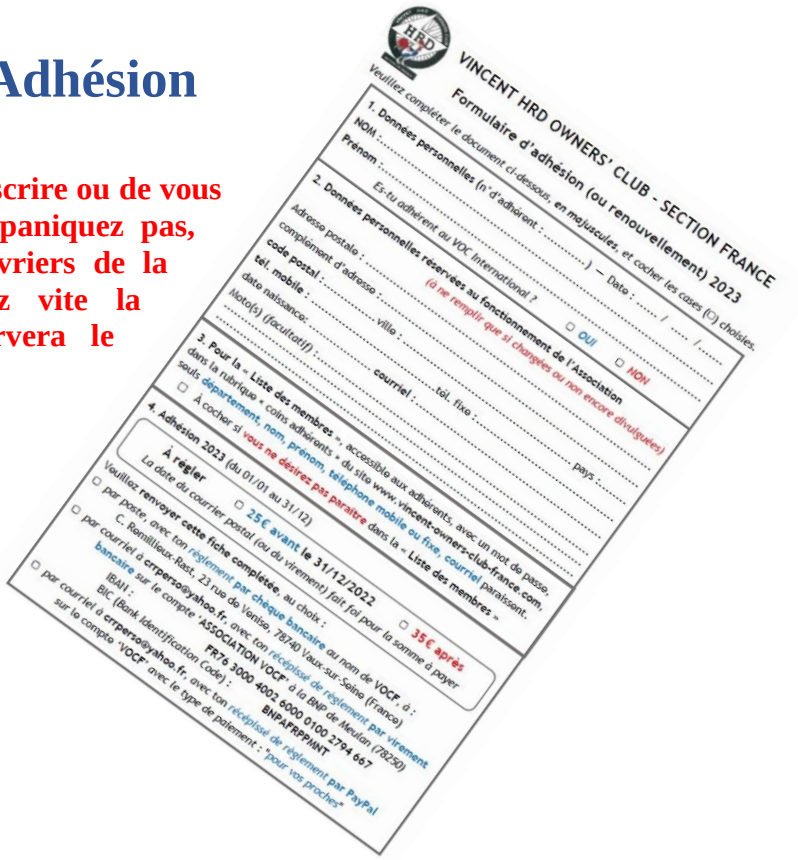
N'oubliez pas de visiter notre site,
la mise à jour est plus fréquente que la parution du Loup-Garreau :

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

Formulaire Adhésion

Vous avez oublié de vous inscrire ou de vous réinscrire au VOCF ? Ne paniquez pas, relisez la Parabole des ouvriers de la onzième heure et joignez vite la Trésorière qui vous réservera le meilleur accueil !

Catherine Remillieux-Rast :
crrperso@yahoo.fr
ou +33 6 81 27 09 11


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 : ..... ville : .....
code postal : ..... pays : .....
tél. mobile : ..... tél. fixe : .....
date naissance : .....
Moto(s) (facultatif) : .....
courriel : .....
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
La date du courrier postal (ou du virement) fait foi pour la somme à payer.
□ 25 € avant le 31/12/2022 □ 35 € après
Veuillez renvoyer cette fiche complétée, au choix :
□ par poste, avec ton règlement par chèque bancaire au nom de VOCF, à :
C. Remillieux-Rast, 23 rue du Vanlay, 78730 Vaux-sur-Seine (France)
□ par courriel à crrperso@yahoo.fr, avec ton récépissé de règlement par virement bancaire sur le compte "ASSOCIATION VOCF" à la BNP de Meulan (78250)
IBAN : FR76 3000 4003 6000 0100 2794 667
BIC (Bank Identification Code) : BNPAFRPPHNT
□ par courriel à crrperso@yahoo.fr, avec ton récépissé de règlement par PayPal sur le compte "VOCF" avec le type de paiement : "pour vos proches"

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).

- **JACQUES COLOMB VEND :**

  Velocette 500 Thruxton Veeline du 10/1970

  Une des rares importées par Leconte.
  Carte grise normale.
  VMT 977. Expertisée.
  Environ 45 000 km
  28 000 €
  Tel. 06 75 28 77 47
  colomb.j@wanadoo.fr Région Est

- **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

- **JEAN-CHRISTIAN ROGOZ VEND :**

  Une **Egli-Vincent John Mossey**.
  Contact, Jean-Christian : jechro@club-internet.fr

- **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 privilégierai une transaction avec un membre du club VOC.

  Contact, Michel : halewyck.michel@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 Houlme, 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 :

Éric Guillot, François Grosset, Paul Hamon, Dominique Malcor, Jean Pirot, Marcel Québire, Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent.

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