

# LE LOUP-GARREAU

37

*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.



## Sommaire :

<b>Le mot du Président</b>	<b>3</b>
<b>Une Rapide Touring pas comme les autres...</b>	<b>4</b>
<b>Team Laur-Ferrieu</b>	<b>9</b>
<b>Gunga Din</b>	<b>10</b>
<b>Réfection - Fabrication des câbles</b>	<b>15</b>
<b>Mots croisés autour de la moto = Motos croisés ?</b>	<b>20</b>
<b>Citroën, Vincent et polar : l'Homme au bigos</b>	<b>21</b>
<b>Trophée Marcel Québire, suite des Lauréats</b>	<b>24</b>
<b>Les conseils de Mamy Green</b>	<b>25</b>
<b>Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents</b>	<b>26</b>
<b>Manifestations à venir</b>	<b>26</b>
<b>Petites Annonces</b>	<b>28</b>
<b>Bonnes adresses</b>	<b>30</b>



Photo tirée de MPH 888

**La question qui taraude tout spéculateur : cette machine est-elle M..... N..... ?**

L'Authentique, trimestriel de la FFVE sera en kiosque **en mars** avec environ 8 pages sur l'histoire de la marque Vincent, la Black Prince comme modèle emblématique et une page sur le VOCF. L'ensemble a été rédigé par la rédaction du Loup-Garreau en suivant les conseils des spécialistes de la FFVE.

**Photo de couverture : Rachel le 01 janvier 2023, première sortie de l'année.**

En fond, le château de Saint-Didier (39) appartenant au 17<sup>ème</sup> (si je me rappelle bien) descendant de Jeanne d'Arc par le frère de celle-ci. Lionel-Marie d'Arc qui tient son nom de sa maman est producteur de vins du Jura. Il montre parfois à ses visiteurs un parchemin signé de Charles VII (le roi aidé par Jeanne d'Arc) lequel porte autorisation à la famille d'Arc le droit de transmettre le nom d'Arc par les femmes s'il n'y avait pas d'héritier mâle dans la lignée, afin que le nom d'Arc ne se perde pas.

## Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Bien que l'Assemblée Générale du Club ait eu lieu au début du mois, vous n'y trouverez pas le compte-rendu ce mois-ci faute de place et aussi parce que la préparation d'un Loup-Garreau nécessite pour les rédacteurs beaucoup de temps (nous ne sommes pas des professionnels).

La revue est préparée bien en avance, en moyenne un mois à l'avance.

Et puis il y a aussi les problèmes d'équilibre du contenu de la revue : difficile de ne proposer un numéro ne contenant que des articles techniques ou seulement de l'historique Vincent.

Nous essayons d'équilibrer entre bricolage/historique/anecdote/événements du Club dans chaque numéro.

Nous remercions d'ailleurs les contributeurs de leur patience car leurs papiers sont passés selon ce qui nous semble le plus pertinent, selon aussi l'actualité (relative), etc.

Pour les mêmes raisons, **la disparition de Guy Dano** sera abordée dans un prochain Loup-Garreau et je fais appel aux souvenirs de ceux qui l'ont bien connu car nous n'avons **pas à ce jour suffisamment** de témoignages pour constituer un papier à la hauteur du personnage.

Connaissant son côté truculent, si vous avez des anecdotes amusantes ou des photos, elles seront les bienvenues. Je pense que c'est le souvenir qu'il aurait aimé que l'on conserve de lui.

Bonne lecture,

Dany

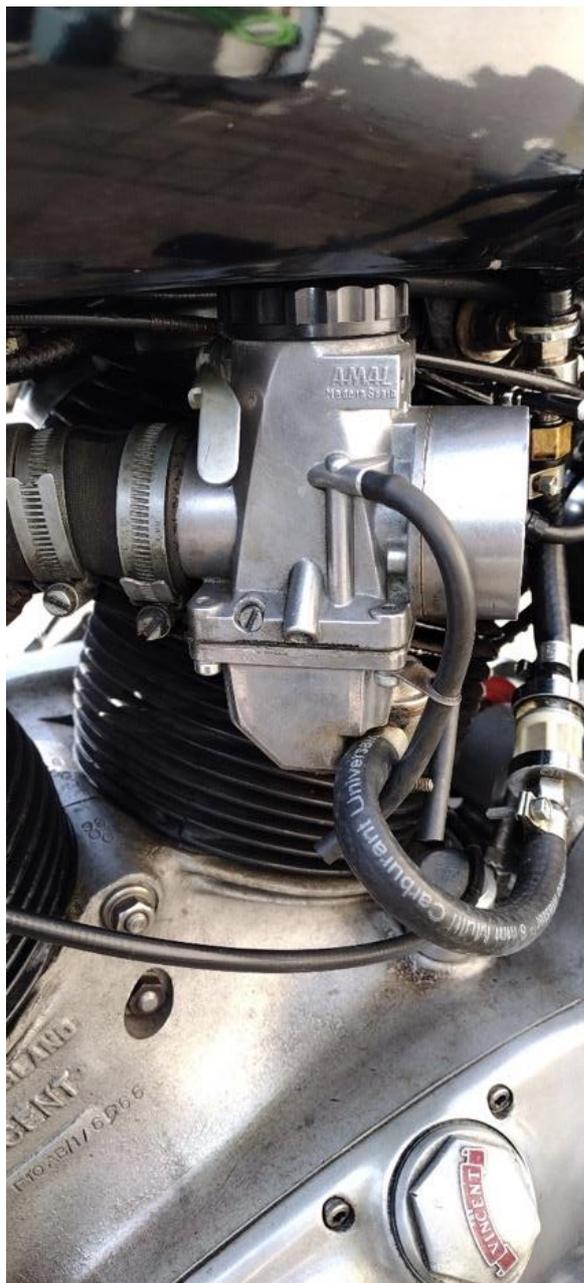


**Guy sur son attelage en 2021 à Bourbon l'Archambault**

## Une *Rapide Touring* pas comme les autres... (Suite et fin)

Par *Éric Guillot*

Côté carburation, les *Twins* sont alimentés par des AMAL MK2 2730. Les gicleurs principaux sont des 220. (Initialement, les carburateurs étaient des AMAL MK2 2627, avec des filtres camemberts).



Pas de filtre mais des entrées d'air équipées avec cône permettant la turbulence d'entrée d'air.

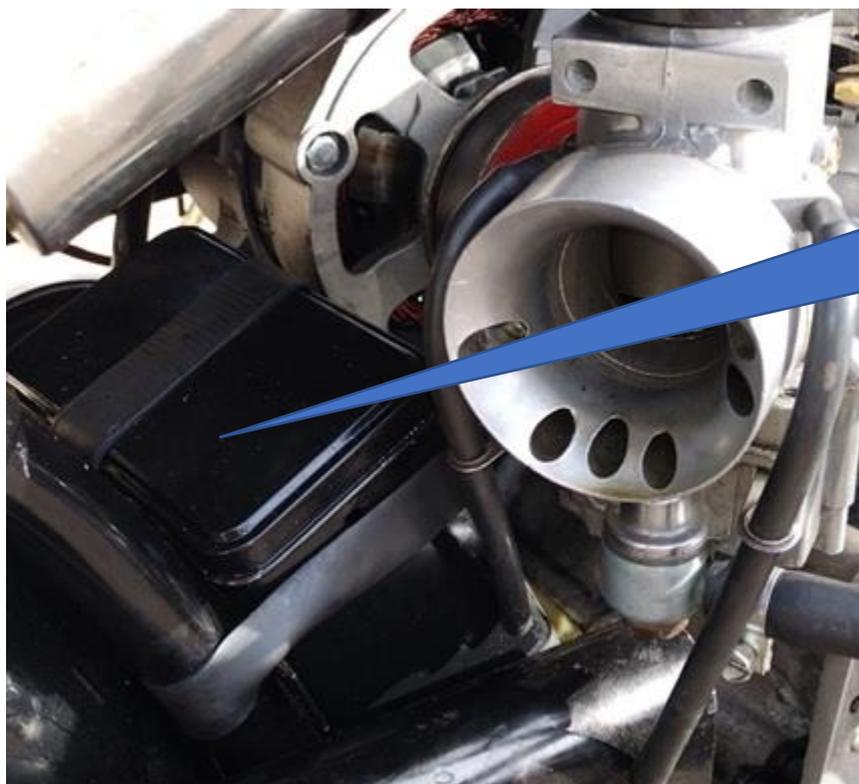
### Côté primaire :

Si j'ai aussi bien compris, il est nécessaire d'éviter une pression interne élevée au sein du moteur. Certains modèles de 1000 Vincent sont équipés, côté couvercle magnéto, d'une sortie d'huile sous forme de vapeur d'huile pour éviter cette surpression.

Pour ma part, lorsque j'ai démonté le carter primaire, j'ai remarqué que celui-ci était en communication grâce à des lumières faites dans le carter moteur. La pression d'huile est donc répartie dans le carter primaire d'où la présence d'une modification interne qui se trouve dans le carter primaire. À l'intérieur de celui-ci se trouve une boîte rectangulaire constituée de différentes chicanes et plaques trouées formant une boîte type "tranquilliseuse" reliée à une tuyauterie passant par le bouchon de passage de l'axe de kick, côté gauche.

Cette tuyauterie sortante est reliée à son extrémité à un récupérateur d'huile que j'ai mis à l'intérieur du cadre (plus discret que celui qui était monté initialement) .



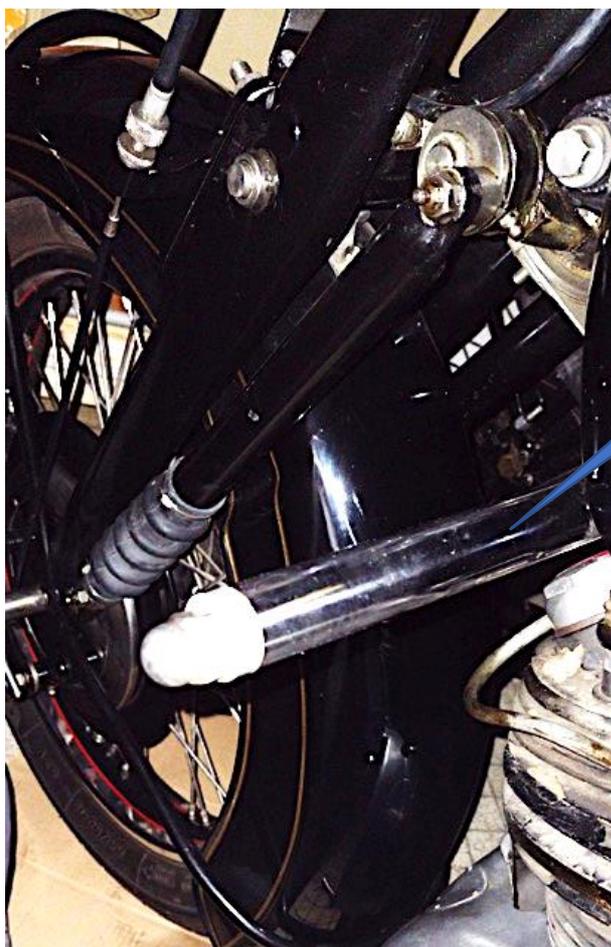


Récupérateur de la vapeur d'huile en lieu et place de la batterie d'origine.



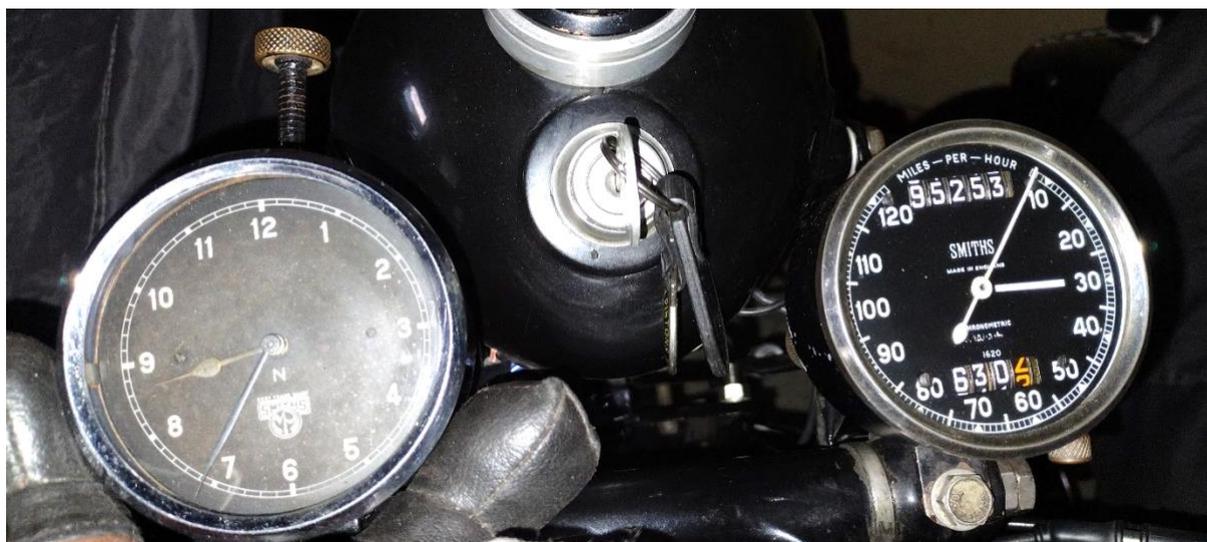
Bidon initialement monté pour la récupération des vapeurs d'huile, installé dans le support de bagageries.

Quelques accessoires sur la moto, une *crash bar* installée sur le cadre au niveau des attaches du side-car (n'étant pas très grand, la chute à l'arrêt est ma hantise).



Crash bar

Une horloge "8 days" que j'ai installée pour équilibrer le tableau de bord.  
Le compteur Smiths lui a été refait en 1998 en remettant les 62 938 miles d'origine (indication dans le carnet de suivi).



Quelques photos de la Vincent avec moi lors de la manifestation Moto Légende à Dijon-Prenois.

### Pause lors du concours de look en 2019



### En action dans un des nombreux virages lors de l'édition 2019



On peut remarquer les bobines d'allumage qui étaient initialement installées sur le côté de la machine.

Dernièrement, j'ai pu aussi acquérir une COMET de 1951 dont, si vous le voulez bien, je partagerai avec vous quelques modifications qui ont été faites sur cette machine.



**Première balade sur le bord de la Manche du côté du Val de Saire, proche de Cherbourg, pour un essai sur route**



## Team Laur-Ferrieu

La saison débutera officiellement les 21/23 avril 2023 au circuit d'Alès, dans le Gard, le même week-end que le championnat de vitesse motos anciennes VMA où Jérémy et Bruno de l'équipe GODET participeront. Avant ce premier week-end de courses nous irons au circuit de Val de Vienne les 23 et 24 mars 2023. C'est un entraînement organisé par des allemands, ECKART TRAINING, où la majorité des teams side-car du mondial et du championnat anglais sont présents. **Accès gratuit.**

Concernant les travaux d'hiver, la principale modification sera le remplacement du carénage par un modèle plus léger. Il est installé sur le châssis, les découpes et des entrées d'air sont en cours de création. Nous testerons un petit ventilateur piloté par un thermocontact placé sur la culasse qui viendra en secours à partir de 100°C, il agira surtout sur les phases où l'air forcé est insuffisant, essentiellement dans les phases lentes type départ, tour de chauffe, pré grille. Puis nous testerons une résistance de préchauffage sur le réservoir d'huile avant la mise en route du moteur, elle sera utilisée au mois de mars et avril, après, je pense qu'elle sera inutile. Enfin une nouvelle ligne d'échappement devrait voir le jour, on espère avant le début de la saison, mais



c'est une pièce que nous ne réalisons pas, donc ça dépend surtout de la disponibilité du fabricant.

**Ci-contre, Marie-Laure et Hervé avec Stuart Wood, le Président du VOC pour la remise de l'Avon Trophy.**

Le seul autre français à avoir obtenu cette distinction est Patrick Godet

## Gunga Din

*Par Dany- compilation de différents articles dont Classic Bike n°514*

Dans l'histoire de la moto, très peu d'entre elles sont restées dans les mémoires par leur seul surnom. On peut citer :

- *Slippery Sam*, la Triumph Trident fuyant l'huile (au Bol d'or 70, où elle a gagné son nom) et vainqueur notamment 5 fois consécutives du TT classe 750 en 71, 72, 73, 74 et 75,
- la Ducati *Old Blue*, gagnante à Daytona en 1977, contre des machines qui paraissaient plus modernes,
- *Gunga Din*, le racer de l'usine Vincent aux multiples victoires et records en solo et side-car sur presque une décennie.

L'histoire dit que c'est le journaliste Charlie Markham de *Motor Cycling* qui l'a ainsi baptisée selon un poème de Rudyard Kipling où un indien du nom de Gunga Din aurait sauvé son supérieur militaire britannique.

### George Brown

C'est l'homme qui est à l'origine de cette moto. En 1934, sa rencontre avec Philip Conrad Vincent (PCV) lui a donné la chance d'entrer au département expérimental de la toute jeune société. Jusque-là, George avait couru sur Velocette. Son nouvel emploi chez Vincent lui permettait de passer du temps à améliorer les HRD série A monos puis *twins*.

Avec son passé, Brown était à la fois le préparateur et le pilote qui pouvait juger des améliorations apportées. Il a donc beaucoup couru sur les petits circuits (*short tracks*) anglais et est allé à la chasse aux records avec, par exemple, un record du tour plus de 100 Mi/h avec le *twin* série A à Brooklands, ce qui, à l'époque, octroyait une récompense appelée "*Gold Star*" (d'où le nom de la fameuse *BSA Gold Star*). Mais pour cela, il fallait être membre du *British Motor Cycle Racing Club* et Brown ne l'était pas...

### Gunga din

L'association Brown/Gunga Din a commencé en 1947.

La moto de l'après-guerre de Vincent a été la Rapide série B de 988 cc, conçue selon le modeste Phil Edward Irving (PEI) presque entièrement par lui-même...

Irving voulait une moto légère et, du fait du manque de tube acier, aurait décidé de s'en passer et d'utiliser une sorte de boîte en tôle pliée pour servir d'ossature supérieure, servant de support de colonne de direction, de réservoir d'huile et d'ancrage de suspension arrière auquel serait suspendu le moteur, de sorte qu'on n'ait pas besoin de cadre. ([ndlr : à ce sujet, les versions différent, parfois c'est PCV qui a eu l'idée, parfois PEI, parfois les 2...](#))

Tout le reste était plus ou moins accroché à cette ossature. Le moteur avait été redessiné pour être beaucoup plus rigide que la série A, avoir la boîte de vitesse intégrée, et l'ensemble utilisé comme partie intégrante du "cadre".

À l'avant, on trouvait une fourche Brampton et à l'arrière la solution typique et brevetée des Vincent, avec un bras oscillant fortement triangulé et une suspension de type Cantilever.

La nouvelle machine brillait par ses innovations, avec son embrayage particulier, sa roue arrière réversible pour changer la démultiplication finale et surtout son poids très contenu et sa grande compacité pour une 1000 cc, un gros moteur pour l'époque. Annoncée pour 45 CV et 120 Mi/h, il était clair que son potentiel était bien au-delà. Dès le départ, PEI avait conçu le moteur avec l'idée qu'il serait poussé plus loin et prévu pour encaisser au moins 100 CV. Aussi, un jour, une Rapide B est arrivée à l'atelier de Brown pour améliorations.

Dans cette machine, quelqu'un avait mis par inadvertance du kérosène dans le réservoir d'huile, ce qui selon ce qui se raconte aurait rendu le moteur très bruyant, donc impropre à la vente.

Avec peu de modifications, des conduits d'admission/échappement élargis, de plus gros carburateurs, un taux de compression augmenté, ce "mulet" aurait alors facilement

atteint 55 CV, créant les caractéristiques moteur qui sont devenues *grosso modo* celles de la *Black Shadow*.

C'est la moto qu'a testée Charlie Markham en 1948, qui est devenue ensuite connue sous le nom de Gunga Din et qui allait subir de nombreuses améliorations au fil du temps.

### La course

Cette année-là, George Brown est allé au TT avec cette moto et il était de très loin en tête après 3 tours du circuit de 60 km lorsqu'il est tombé en panne sèche et a dû terminer en poussant les 10 derniers kilomètres. Toutefois, il a battu le record du tour avec un tour à 86,25 Mi/h soit environ 138 km/h. Les nombreuses autres courses disputées en 48 et 49 ont permis d'attribuer un grand nombre de records dans tous les domaines : courses de côte, circuits, courses d'accélération et notamment une victoire en classe illimitée dans la première course internationale d'après-guerre à Silverstone.

Gunga Din a été utilisée comme moto expérimentale pour tester les améliorations destinées à ce qui deviendra ensuite la *Black Lightning*.

En fait, c'est presque toujours avec George Brown en selle que Gunga Din a établi tous ses records et victoires, y compris lors des records de Montlhéry où George était l'un des pilotes.

En 1953, Gunga Din a pulvérisé un record sur route ouverte (!) en Irlande à 143 Mi/h (230 km/h).

En 1953 toujours, George Brown quitte Vincent pour ouvrir son propre magasin tout en continuant à courir, en se créant une incroyable réputation avec son sprinter "Nero" destiné aux courses d'accélération.

Cette moto a ensuite été victime d'un incendie. (ndlr : restaurée, la moto est au [National Motorcycle Museum -NMM-](#) à Birmingham).

Ensuite, équipée d'un compresseur Shorrock et rebaptisée "Super Nero", Brown a conquis encore 24 records de vitesse mondiaux en solo et en side-car.

### Gunga Din - La redécouverte

"Big Sid" Biberman, le gourou américain des Vincent, alors au service militaire en 1953 en Europe, a rendu une visite à l'usine Vincent. Lors de cette visite, un rallye Vincent était justement organisé et Gunga Din était fièrement exposée à l'usine. Elle avait toujours son gros réservoir et autres modifications pour les records de Montlhéry.

À cette époque, PCV était déjà bien moins focalisé sur les motos, mais sur plusieurs autres sujets dont le moteur Picador (un *twin* Vincent adapté pour propulser de petits avions cibles pour l'armée), le Firefly (un petit cyclomoteur), un moteur 2 temps pour la marine et aussi l'Amanda une sorte de jet ski avant l'heure.

Malheureusement aucun de ces projets du milieu des années 50 n'a réellement abouti, la société Vincent était alors financièrement exsangue, plus aucune activité de compétition n'était menée et George Brown parti, Gunga Din sommeillait dans un hangar jusqu'à la vente de la société Vincent à *Harper Engines* en 1956.

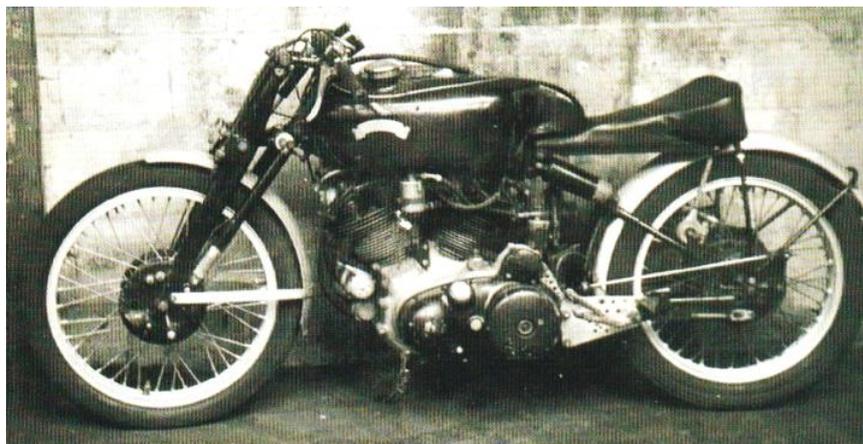
Gunga Din était toujours là en 1960 quand Peter Gerrish qui était alors le *public relation* du VOC l'a découverte, abandonnée sous des sacs, dans un local extérieur à l'usine dont Harper avait laissé l'usage au VOC pour tout ce qui n'avait pas de valeur à ses yeux.

Gerrish se rappelle que Gunga Din était dans un sale état avec les aluminiums bien corrodés et que la roue avant manquait. Mais une roue avant standard de *Black Shadow* était là aussi et il a été facile de réassembler les éléments pour envisager une revente.

Malgré la pénombre, Gerrish a pu se rendre compte que les carters étaient ceux de série D (donc plus tardifs) et ne possédaient aucune frappe de numéro moteur. On lui a dit que le moteur avait été démonté/remonté car il était très bruyant, les gros roulements de vilebrequin ayant tourné dans leurs cages. Le système de sélection était aussi cassé.

Ces réparations n'étaient pas difficiles à réaliser, des pièces neuves étant en stock.

Le plus important était que la magnéto Lucas compétition, les carbus Amal TT, les garde-boue racing et les gros tuyaux d'échappement (2 ") sans silencieux soient toujours là.



Gunga Din en 1960 telle que trouvée par Gerrish, dans la vieille usine Vincent et après un bon nettoyage. Sur la photo, les freins semblent les bons, ce ne sont pas ceux de *Black Shadow* (selon le texte) alors que les roues sont en alu, donc conformes à celles de Gunga Din... Mystères...

Gerrish pense que la moto a été alors proposée à 550 Livres, une somme plutôt peu élevée pour une machine avec un tel pedigree, mais aucun acheteur ne s'est présenté.

Finalement, un américain, Tom Pekley, l'a achetée. Il dit l'avoir essayée une fois sur une piste d'un aéroport abandonné puis s'est décidé à la revendre en pièces détachées...

Ça aurait pu être la fin de l'histoire, sauf pour quatre fanatiques de Vincent, Somer Hooker, un spécialiste américain des Vincent, Richard Garrett, Paul Pflugfelder et Keith Hazelton.

### **Gunga Din – La restauration**

Pekley a listé les pièces détachées en vente à la fin des années 70, Garrett a commencé à les acheter bien que peu fortuné, en vérifiant soigneusement que les pièces qu'il achetait étaient bien les bonnes, avec les bons numéros de série. Pas mal d'entre elles étaient d'ailleurs estampées EX pour *Experimental*.

Finalement, Garrett a réussi à retrouver une grande partie de Gunga Din. Sans ressources techniques ni financières pour reconstituer la machine, Garrett a décidé de vendre ce qu'il avait rassemblé de Gunga Din en un seul lot vers 1975.

C'est là que Keith Hazelton, un collectionneur de Vincent, entre en scène et rachète la totalité du lot à Garrett. Mais, selon Somer Hooker, Hazelton a juste essayé de la compléter sans jamais la reconstruire. Il a ainsi pu retrouver le compte-tours, les roues et surtout la fourche avant, qui était un prototype réalisé à un seul exemplaire.

Hazelton a cherché encore pendant 3 ans et finalement n'a pas remonté la machine non plus. Il a alors cédé le lot à Paul Pflugfelder.

Selon Somer Hooker, en avril 2009 la machine était toujours en pièces.

Mais, pour le concours d'élégance de *Pebble Beach*\* d'août 2009 elle avait été parfaitement restaurée par *Precision AR* situé à Newburyport dans le Massachusetts, un restaurateur connu pour son excellent travail, surtout sur des Ferrari ou des Porsche. C'était sa première restauration de moto !

Entièrement repeinte, avec beaucoup de polissage Gunga Din est maintenant magnifique, probablement plus belle que lorsqu'elle était encore utilisée.

Elle possède encore sur le réservoir les bosses réalisées à l'arrière du réservoir, à Montlhéry.

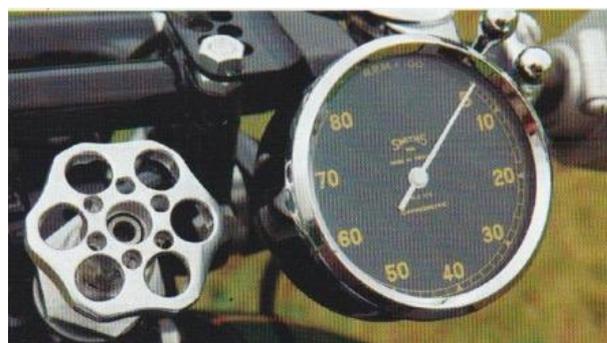
\**Pebble Beach*, en Californie, est un concours d'élégance d'autos-motos, où sont présentés sans doute les véhicules les plus rares et les plus chers au monde. Ce concours se double d'une vente et d'une récolte au profit d'une association de charité, comme souvent aux US.



**En 1953, photo Sid Biberman, à l'usine**



**2009 à Pebble Beach**



**Le fameux compte-tours à marquage jaune**



**Les repose-pieds originaux**

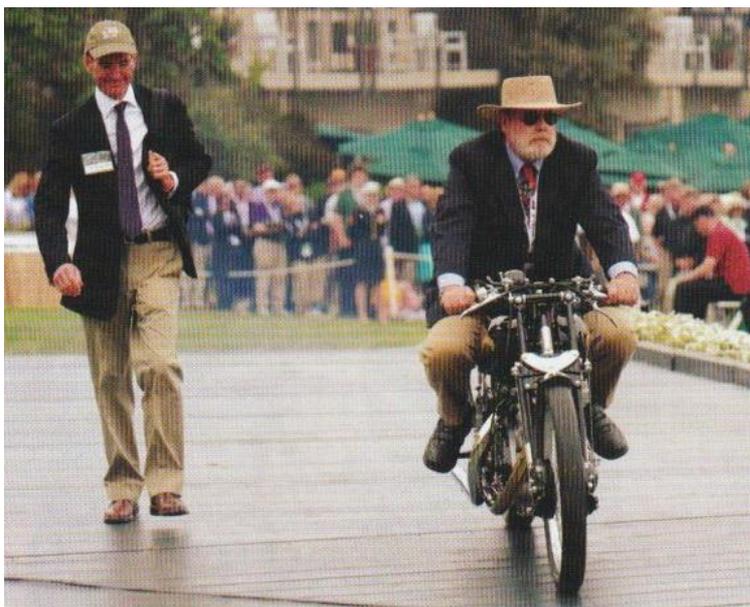


**Carbus Amal TT**

À *Pebble Beach*, les machines doivent être démarrées et doivent rouler devant les juges et c'est Somer Hooker qui a eu ce privilège !

Une chose dont Hooker est certain c'est que Gunga Din a bien toujours son "cadre" d'origine. Ce qu'il a vérifié, en excellent connaisseur des marquages Vincent, taille de caractères et police. Il dit d'ailleurs avoir comparé avec deux numéros de "cadres" voisins, avant et après, pour être certain que la frappe soit bien la même, ce qui est le cas. Il y a aussi d'autres indices, par exemple : la fourche est bien un prototype, même si pour le non-entraîné, la différence n'est pas flagrante.

Hooker a eu aussi l'occasion de voir le moteur démonté lors de son réassemblage. « Il y un grand nombre de petites astuces dans ce moteur ! Si l'enveloppe du moteur Vincent semble ordinaire, dessous ça fourmille de trucs qui sont bien spéciaux ! »



**Présentation à *Pebble Beach*.  
Paul Pflugfelder marche à  
côté de Gunga Din  
menée par Somer Hooker**

Paul Pflugfelder le propriétaire actuel de Gunga Din reste modeste et dit qu'il n'en est que le propriétaire actuel, mais que c'est surtout Richard Garrett qui a sauvé la glorieuse machine et a permis de la sauvegarder pour longtemps. Aux dernières nouvelles, elle serait la propriété d'un canadien : Bar Hodgson

**Tirée de MPH n°867 : Peter Gerrish,  
l'un des piliers du VOC à cette époque,  
est à gauche de cette photo prise en 2003**



## Réfection - Fabrication des câbles

*Par Dany*

Au Tour de France (France à Motos Anciennes), j'ai cassé un câble de gaz, Philippe et Laurent aussi.

Il est vrai que les pannes sur nos motos se résument quasi uniquement à des ruptures de câble ou des problèmes électriques. Dans un précédent Loup-Garreau, nous avons déjà vu comment s'assurer d'avoir un circuit électrique de qualité. Reprenons celui des câbles, car en avoir d'avance est très simple et résout le problème de façon quasi-immédiate.

En discutant avec Philippe, j'ai aussi découvert que cela pouvait être une source importante d'économies car, par exemple, un câble d'embrayage au *VOC Spares* coûte £35 (env. 40 €) + Douane + Taxes on arrive à un total de 70 €, donc ça fait cher le câble. Problème qui ne m'a jamais effleuré car je les fais ou refais avec un coût faible : environ 15 € pour le faire complètement et plus ou moins 5 € pour le refaire !

En urgence, on peut aussi se débrouiller avec des embouts de câble vissés, mais ça hérisse tout mécanicien débutant et ne peut être qu'un système de dépannage de courte durée : le câble est déjà +/- coupé par la vis de serrage : alors...

Pour fabriquer un câble, il faut de la gaine, des embouts du câble et un petit peu de matériel.

On peut tout trouver au niveau câble et accessoires chez Venhill : <https://www.venhill.co.uk/>. Il y a sans doute d'autres fournisseurs...

**Le câble** : il y a 2 familles qui ont un intérêt pour la moto :

- le *wire strand* = câble en forme de corde avec brins assez gros, le plus solide et à extension très faible, raide
  - ⇒ Embrayage, freins, décompresseur
  - Je n'utilise qu'un diamètre : 2 mm, réf. : P19/2
- le *wire rope* = câble tressé avec un très grand nombre de brins fins, un peu moins solide, mais beaucoup plus souple
  - ⇒ Câble de gaz
  - Je n'utilise qu'un diamètre : 1,25 mm, réf. : R77/0



**Coût moyen +/- 4 € le mètre**

En général, je prends 10 mètres de chaque, ce qui me permet de faire une dizaine de câbles.

Il faudrait éventuellement du câble et de la gaine plus gros pour le frein AR : je n'ai jamais eu à en changer en 30 ans d'utilisation plutôt intensive.

**Les embouts** : voici ce qui convient pour les Vincent (origine)



**Les tailles respectives des embouts sont à peu près équilibrées sur cette série de photos**

Réf. : EE5 - Embout câble de gaz côté carburateur

Réf. : BN642 - Embout câble de gaz côté poignée (ou autre réf. selon poignée)

Réf. : BN813L + TN 24 - Embout embrayage (et décompresseur) côté poignée

Réf. : BN610 - Embout embrayage côté levier dans carter *twin* et décompresseur (câble 100% identique avec celui d'embrayage pour les *twins*)

Réf. : TN24 - Embout embrayage côté levier dans carter Comet

Réf. : TN24 + Cylindre bronze diam. 6,35 mm (1/4") x L 9,7 mm (3/8") - à faire au tour (pas trouvé dans la gamme Venhill) - Embout câble frein côté tambour



**Coût moyen +/- 0,3 € l'embout**

Pour l'embout côté frein, on voit mieux le montage [ici](#), avant étamage



## La gaine

Il faut la choisir en fonction du diamètre du fil et avec téflon à l'intérieur.

Réf. : LB3TS pour câble diamètre 2 mm (embrayage, décompresseur, freins)

Réf. : LB2TS pour diamètre 1,25 mm (gaz)

**Coût moyen +/- 6 € le mètre**

## Les viroles (*ferrules* en anglais)

Ce sont les petits embouts qu'on place à l'extrémité d'un câble pour éviter le flottement de la gaine et assurer une bonne connexion.

Réf. : F100, F102, F9, F101 pour gaine LB3TS

Réf. : F35, F89 et F89B pour gaine LB2TS

Il est bon de prendre de plusieurs types de viroles car souvent les diamètres extérieurs des réservations des composants comme les poignées de gaz ou les raccords de milieu de gaine sont variables d'une marque à l'autre.



**Coût moyen +/- 0,4 € pièce**

## Autres accessoires

Réf. : RB8M6 - Embout qui se place sur certains carbus (Monobloc) - ou réf. Amal 6/132A

Réf. : A61B - Tendeur de mi-gaine LB2TS (gaz) +/- 4 €

Réf. : M5931 - Cache poussière - caoutchouc de protection +/- 0,6 €

Réf. : FB22W et autres – Éventuellement, selon configuration (coude pour placer à la sortie du carbu ou de la poignée de gaz)

Éventuellement un dédoubleur pour ceux qui ont encore ce montage (*junction box*) réf. 244.



Coût de revient pour un câble d'embrayage entièrement fabriqué à partir de composants et strictement identique à celui livré par le *VOC Spares* = **15 € max.**

Si on récupère : gaine, caoutchoucs, tendeur, viroles = 1 m de câble plus 2 embouts = **5 à 6 € maximum**

Ces accessoires sont souvent utiles surtout si on fabrique le câble, sinon on peut aussi juste récupérer ceux dont le câble est cassé. C'est très intéressant surtout pour les viroles qui sont déjà adaptées aux accessoires que vous avez (poignée gaz, levier si pas d'origine, tendeur mi-gaine, etc.).



Enfin, je vous recommande chaudement le petit kit à former les "champignons" : c'est un peu cher mais très vite récupéré et quelle tranquillité !

Réf. : VT13

- 3 rainures pour 3 tailles de câbles *grosso modo* 1, 2 et 3 mm
- 3 poinçons pour former des champignons +/- gros, en fonction du diamètre du câble

Pour le brasage du "champignon", on peut essayer de déposer une goutte de fil d'étain (qualité étain pour plomberie, pas pour connexion électrique) avec un petit fer à souder + décapant, mais le top du top et de loin **le plus sûr**, c'est de plonger le "champignon" et son embout dans un bain d'étain fondu.



Cela peut se réaliser, soit dans une petite boîte métallique posé sur une plaque électrique contenant l'étain fondu, soit carrément dans un pot à souder spécialement fait pour cela. À environ 18 euros chez AliExpress (port souvent gratuit: il faut chercher les offres), il ne faut pas s'en priver !

⇒ *Mini tin soldier pot* : [www.aliexpress.com](http://www.aliexpress.com)

## La réalisation

Elle est à la portée de tout un chacun.

L'idéal est de mesurer le câble dont on dispose et d'en faire une copie conforme ou de le réparer de façon à ce qu'il soit identique, une fois fini.

Bien noter ces valeurs et éventuellement les garder dans son atelier :

- 1 - longueur de gaine
- 2 - longueur du câble (dont partie dépassant)
- 3 - examiner les embouts utilisés (ou relire cette page)

- Couper la gaine à longueur, si tendeur de mi-gaine = la couper en deux parties comme sur le câble à reproduire
- Couper le câble adéquat un peu plus long que la valeur mesurée (+/- 10/15 cm)
- Braser l'un des embouts
- Enfiler tous les composants un à un (virole, cache-poussière-gaine, cache-poussière-tendeur mi-gaine, etc.) jusqu'à compléter le câble
- Vérifier soigneusement la longueur dépassant, tendeur de mi-gaine au 3/4 vissé
- Braser le deuxième embout
- Vérifier l'absence de brin fou ou qui ne serait pas parfaitement bien roulé avec le reste des brins près des embouts : ennuis assurés à terme (blocage gaine, effilochage) : **à refaire**.
- C'est terminé !

## Le brasage

### Quel que soit l'embout, le brasage s'effectue toujours de la même façon

- 1 - Former le champignon (photos 1 et 2 ci-dessous)

C'est là que l'outil VT13 est extrêmement intéressant car ça rend le champignon très facile à faire et d'une grande solidité : même sans brasure l'embout est impossible à extraire en tirant « à mort » sur le câble. Donc avec brasure en plus, au niveau sécurité et tranquillité, ça vaut largement la dépense. Sans cet outil, on peut faire le champignon en écrasant l'extrémité du câble au marteau - C'est très très loin d'être aussi bien !

Nota : les anglais parlent de nid d'oiseau (*bird cage*) plutôt que de champignon.

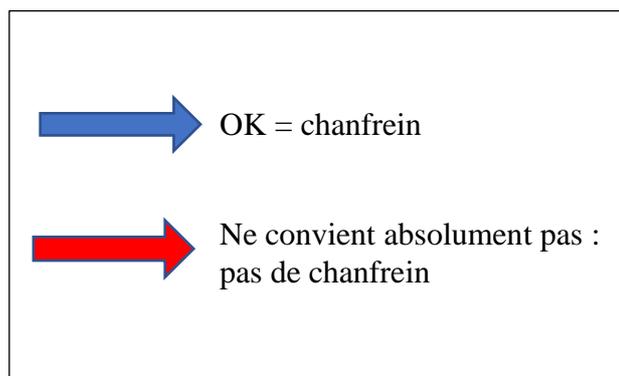
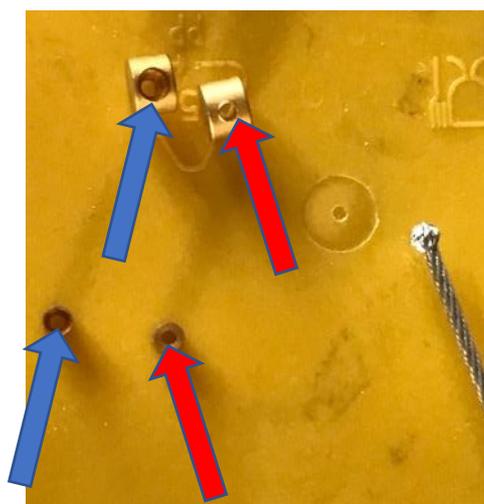
Sinon, une vidéo sur YouTube montre parfaitement l'emploi de l'appareil :

<https://www.youtube.com/watch?v=I2IXNXIO3Qw&t=108s>



- 1 : utilisation outil VT13 pour former le champignon
- 2 : le champignon réalisé
- 3 : exemple d'eau à souder
- 4 : plongée de l'embout et du champignon dans le bain d'étain fondu

- 2 - Le champignon doit absolument se trouver **inséré du côté chanfreiné** de l'embout pour assurer un coincement solide



- 3 - Plonger l'ensemble champignon/ embout dans un décapant adapté (Restom Primetam 9420 par exemple, ou trouver l'équivalent en plomberie) (photo 3)
- 4 - Puis plonger l'ensemble dans un bain d'étain fondu (étain à 33% - comme le Restom Ref 122901X1) (photo 4)
- 5 - Il arrive que l'étain fasse une goutte, la limer pour éviter que la boule ne se coince, dans un logement par exemple.



Ainsi réalisés, les câbles sont parfaitement identiques aux meilleurs du commerce et sont extrêmement solides.



### Astuces diverses

- Quand on achète un **câble tout fait**, il n'est pas certain qu'il s'adapte à la moto (carbu différent, guidon plus large, etc.). Par exemple, la partie de câble dépassant de la gaine varie beaucoup entre un *concentric* et un *pré-monobloc*, donc ce n'est pas interchangeable. Et au bord de la route...
- Toujours avoir un jeu de câbles d'avance, avec soi. Donc en faire 2 identiques à chaque fois.
- Ne prendre que des embouts à braser en laiton brut. Il en existe en laiton chromé, je ne suis pas arrivé à obtenir de l'adhérence pour la brasure.
- Parfois on voit des câbles d'avance montés en parallèle du câble en service (tenus avec de petits colliers) ce qui libère de la place dans la boîte à outils. J'ai essayé, mais au fil du temps, la gaine du câble non utilisé s'est plus ou moins remplie de poussière et du coup s'était grippé...

- Toujours avoir de quoi démonter la poignée ou levier correspondant sinon avoir le câble d'avance n'est pas utile.
- Les câbles d'embrayage et de gaz (les plus sollicités) cassent presque toujours juste après la boule dans le levier à main : graisser la boule pour qu'elle tourne bien dans le logement du levier (ou de la poignée) et aussi les premiers centimètres de câble après la boule, au cas où il y aurait un frottement quelque part. À surveiller de temps en temps.
- On peut souvent se débrouiller avec du câble motoculture qui a des embouts "juste comme il faut" au niveau levier à main et fait environ 2 mm de diamètre (embrayage-décompresseur).
- Le câble vélo est trop fin et a tendance à couper la gaine téflon intérieure. Ou alors prendre la gaine qui va avec mais même pour du gaz, c'est très fin => problème de virole inadaptée à nos logements (levier, raccords, etc.) or c'est important car mieux le câble est tenu, plus la synchro des carbus par exemple est stable : quand tout brinqueballe...
- Pour les *twins*, les câbles d'embrayage et de décompresseur sont strictement identiques, pratique en cas d'urgence. Par contre, sur une Comet, ce ne sont pas les mêmes et donc l'un ne remplace pas l'autre...
- On voit parfois des câbles de frein avant, de plus gros diamètre, sensés limiter l'extension du câble et donc assurer un freinage moins spongieux : les composants se trouvent chez le même marchand.

\*\*\*\*\*

## Mots croisés autour de la moto = Motos croisés ?

Par Philippe Abonyi

- I . Vincent Comet et Grey Flash, entre autres.  
 II . Il est courant de s'habiller en bleu pour se mettre à sa table.  
 III . Usa avec modération. Proche de *Brough-Superior* dernière Coventry.  
 IV . Méthode de Japonais. Dans un sens, en principe peu sensible à la crise de foi.  
 V . Abris de bergers. Article pour Zündapp ou partie en Ardie.  
 VI . Mélange d'azote. Seul en 74, mais devant Chatillon en 91.  
 VII . Chaton sans pattes ou en a beaucoup plus. Siège à la turque.  
 VIII . Au cœur du désir. Charrie.  
 IX . Comme des motos prêtes pour un concours d'élégance.  
 X . A perdu son droit. Patron de Renault assassiné en 86.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
I											I
II											II
III					■						III
IV						■					IV
V							■				V
VI						■					VI
VII					■					■	VII
VIII				■							VIII
IX											IX
X					■						X
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

VOCF / 01

- 1 . Ancien fabricant Lyonnais de métiers à tisser reconverti dans la moto.  
 2 . Les études de Moto Revue l'étaient souvent.  
 3 . Apporta de quoi soigner.  
 4 . Un modèle de fiabilité chez Scott, bien avant la moto. Plus amical que vous !  
 5 . Donne le ton. Le cœur du poète. Le premier à aller à la mer.  
 6 . Invite les brebis à la transhumance. Idéal pour être décollété.  
 7 . Handicap au jeu. Pas mien.  
 8 . Certains cadres mériteraient de l'être.  
 9 . Très appréciés la nuit, de préférence avec beaucoup de jus.  
 10 . Colin entre amis, Condor seulement pour quelques-uns. Termine réalésé.

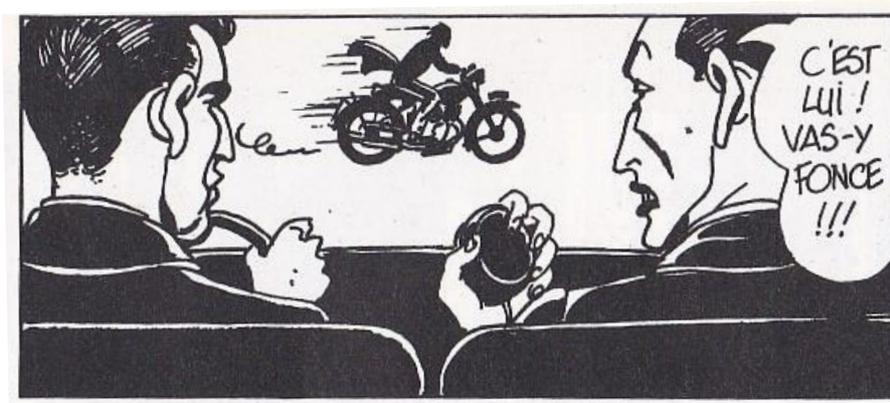
La solution sera dans le LGE N°38.

## Citroën, Vincent et polar : l'Homme au bigos

*Par Jean Pirot*

Depuis quelques temps, j'ai le plaisir d'alimenter une rubrique dans le magazine de la Traction Universelle : 'Traction et bande dessinée', chaque article étant consacré à une œuvre différente.

La bande dessinée, dont il est question ici, met en scène une Vincent. De mémoire, aucune Vincent n'apparaît dans la bande dessinée française non spécialisée. Nous pouvons en apercevoir une que Paul Hamon m'avait jadis signalée dans le dessin animé « Les triplettes de Belleville » mais, en « BD », point de Vincent, d'où le fait que je vous propose cet article.



Cette bande dessinée paraît l'été 1980 dans le très sérieux périodique Télérama. Elle sera ensuite publiée en album chez les Humanoïdes Associés.



Nous sommes à la charnière entre les années 70 et 80. Le monde de la BD « École Belge », très représenté en France, est renversé par les nouveaux courants de BD que portent les jeunes publications « À Suivre », « Circus », « Métal Hurlant », entre autres. Les auteurs mis en valeur ne sont pas forcément des débutants (Hugo Pratt par exemple), les scénarios s'orientent plus vers un public adulte et le dessin s'émancipe complètement de la ligne claire.



C'est dans ce climat que Rodolphe (scénariste né en 1948) et Ferrandez (dessinateur né en 1955) produisent ce roman dont l'action se situe dans les années cinquante. Les règles du roman policier sont respectées. Les décors (urbains ou d'intérieurs), les ambiances (oniriques ou nocturnes) sont bien rendues, les planches sont en noir et blanc, le dessin est tendu, stylisé, ses traits sont secs, sans arrondis notoires. Si nous reconnaissons bien les « 11 », les élégantes courbes sculptées par Flaminio Bertoni manquent à l'appel. Quant à la Vincent, bien qu'elle soit on ne peut plus minimaliste, nul ne peut nier que c'en est une (il n'y a qu'à voir comment elle « envoie »...)

Un point important pour moi : si les automobiles des années cinquante (et particulièrement la Traction) foisonnent dans la bande dessinée, les motocyclettes sont rarissimes et

introuvables, surtout les Vincent. Pour ceux qui l'ignorent, les Vincent furent construites de 1927 à 1955 à Stevenage (Angleterre) par Philip Vincent et des collaborateurs dont le prestigieux Phil Irving qui a également une grande place dans le monde de l'automobile de course.



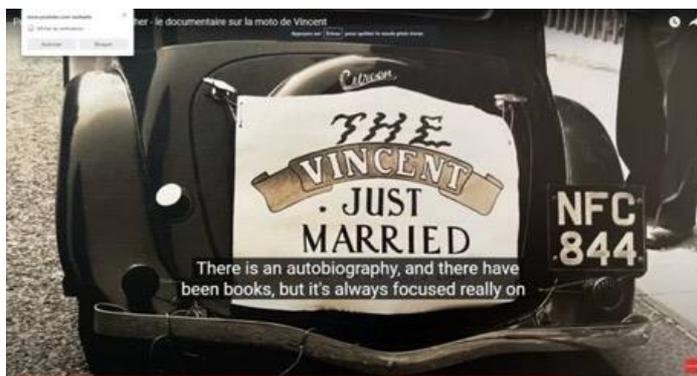
Sous la couverture de l'ouvrage, nos deux artistes posent à côté d'une 11 bl (?) en « état d'usage » dont les essuie-glaces sont atteints de strabisme.

Ce qui caractérise avant tout l'œuvre de Philip Vincent, c'est que, toute sa carrière, il tourna le dos aux idées communément admises et construisit des machines pour le moins innovantes. Certaines de ses trouvailles sont redécouvertes aujourd'hui par des constructeurs asiatiques entre-autres.

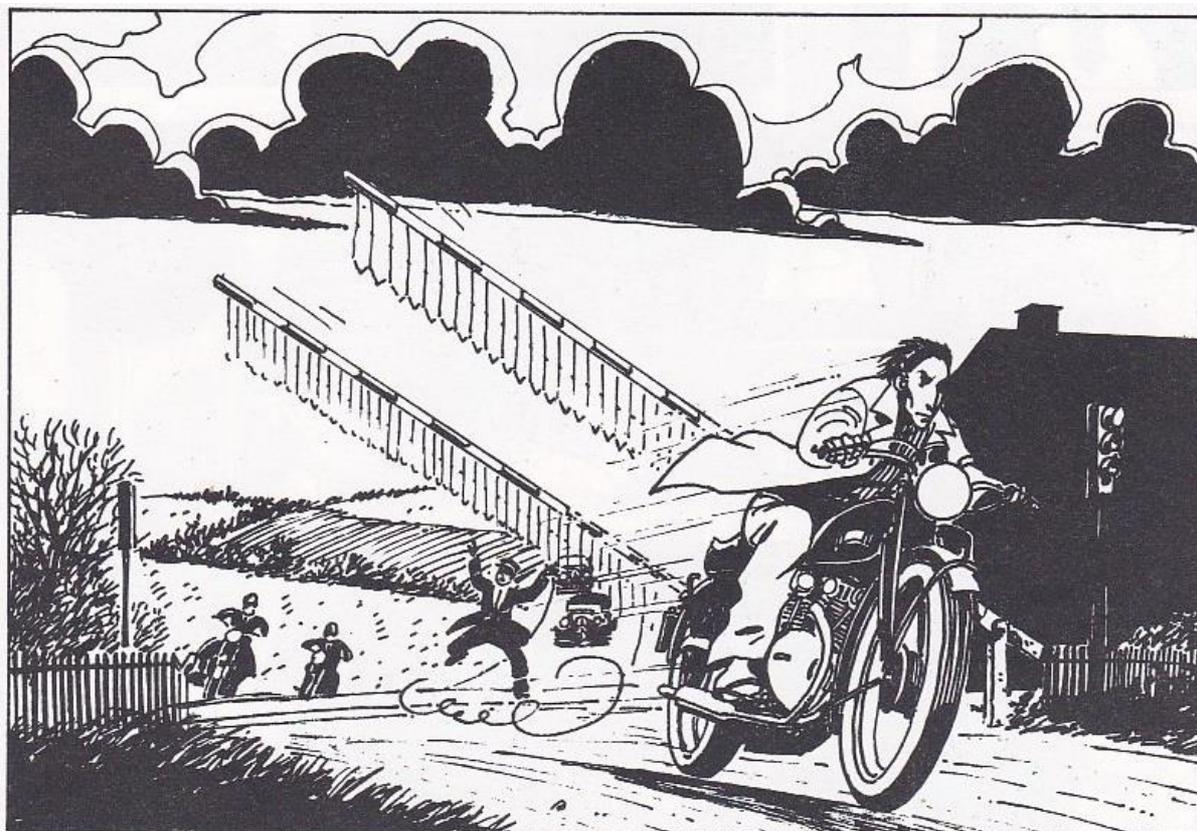
En bref, il y a beaucoup de similarités entre ces deux hommes. Un exemple ? : en 1934, André Citroën lance pour la première fois, en grande production, une automobile dépourvue de châssis... en 1946, Philip Vincent sort la première motocyclette construite sans cadre !

Détail amusant : Philip Vincent s'est marié dans une Traction (de *Slough, of course*)... Voir Philip Vincent marié dans une Light 15 et voir une ses machines, associée à la Traction dans cette BD est plein de sens pour moi.

Et maintenant à vous de découvrir cet album recommandé aux amateurs de Tardi et Léo Malet !



Jean Pirot



## Trophée Marcel Québire, suite des Lauréats

*Par Jean Pirot*

### Proposés pour 2003 :

1 - Jean Pirot, proposé par Daniel Meurine, pour avoir cassé sa boîte de vitesses en allant au rallye annuel et avoir réussi à faire tomber la moto de Georges HYSTF Remillieux dont il était passager, en revenant.

2 Jack Barker, qui a démonté son genou plutôt que d'aller se vautrer, comme de nombreux autres, au rallye annuel du Pont du Jura.

### **Trophée reçu pour l'année 2003 :**

**Jack Barker**

**Ci-contre :  
Jack Barker, ici au  
2<sup>ème</sup> rallye de  
Bordeaux et, comme**

**toujours, entouré de jolies filles... Jack n'a quasiment jamais manqué un rallye Vincent français aussi longtemps que sa santé lui a permis de traverser le Channel avant et après son opération du genou.**



### Proposés pour 2004 :

1 - Je propose (*Dany Vincent dixit*) Dom2 pour le trophée car :

- utiliser sa Vincent pour la chasse au chevreuil ne manque pas de classe ni d'allure, voire même apporte un petit côté chevaleresque à cette pratique rendue barbare par les engins à feu qui évitent tout contact direct avec l'animal et l'éloignent donc de toute prise en considération d'y celui.
- la constance avec laquelle il fait tout pour tomber en panne d'allumage avec *Lady Blue Note* entretient bien le mythe de la moto pour hommes et valorise incontestablement le fait qu'il s'agit d'une moto pour initiés : « curieux passe ton chemin, laisse faire ceux qui savent... »

2 - Claude Maréchal pour, après être tombé en panne avec sa Comet au tour de Bretagne, être passé devant chez Michel, la Comet sur un plateau et cherchant un point où l'héberger... oubliant seulement que Michel habitait là.

3 - John Davies qui, après avoir oublié son écharpe au Clairon lors du 11<sup>ème</sup> (environ) dîner d'hiver, pense à la récupérer un an moins deux jours après (ouf !) au 12<sup>ème</sup> dîner d'hiver (environ).

4 - Rachel Theureaud pour, avec l'extrême élégance de l'amateur, s'être proposée dans la folle aventure qu'est la poursuite du Loup-Garreau.

### **Trophée reçu pour l'année 2004 : Dominique Malcor**

## Les conseils de Mamy Green

*Par Mamy Green*

L'hiver est passé, votre **maître** adoré a pris soin de vous, que vous soyez à 2 ou 3 roues. Il vous a offert de beaux pneus neufs, fait une bonne vidange et n'a pas oublié le filtre qui va avec. Il a cru bon de nettoyer et régler les freins, mis des bougies neuves... au cas où. L'allumage bien calé, les carbus synchronisés et la chaîne, tendue juste ce qu'il faut, est grasse à souhait.

Que le retour des beaux jours est bon ! Il va être agréable de profiter des routes fraîchement gravillonnées, des chauffeurs de camping-cars inattentifs, des radars camouflés, des camions enfumeurs, tout semble prêt pour les kilomètres estivaux et les aventures inoubliables.

Êtes-vous sûr que tout est bon ? N'a-t-il rien oublié ?

Première belle sortie de la saison, mon maître nous a concocté une petite virée, les contreforts Pyrénéens feront l'affaire. Un peu de Haute-Garonne, un chouia de Hautes-Pyrénées, pour finir en Pyrénées-Atlantiques, que des nationales, départementales, mes préférées...



450 km, une petite journée pour moi, juste une journée plus éprouvante pour lui qui est rentré les fesses « tannées », la main droite endolorie, mais heureux d'avoir pris l'air et de m'avoir chevauchée dans une atmosphère orageuse, sous un ciel sombre, au milieu de la campagne odorante des foins coupés, mais au détriment de moucheron peu précautionneux.



Non, il n'avait rien oublié, à ma surprise, une de nos haltes était spirituelle.

Ses pensées ont été pour nos Vincent, et tous ceux qui les chevauchent. Du coup, je me suis associée à lui, pour nous placer sous la protection de... **Saint Vincent**.



Où que vous soyez, toute occasion est opportune et bonne pour nous sortir, nous faire rouler, en sécurité, avec, très certainement la bénédiction de notre créateur.

Bonne route.

À bientôt.

## Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents

**ABADIE** Jean-André (64)

**DALBART** Gilles (33)

## 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



### 23-26 FEVRIER 2023

Salon du 2 roues Lyon-Eurexpo.  
Le VOCF exposera quelques machines sur le stand des motos anglaises.

### 13-14 MAI 2023 :

**Week-end et déjeuner Occitan**, à Lectoure (Gers, 32700) et ses environs.  
Lectoure est à mi-chemin entre Auch et Agen, pour s'y retrouver et y faire connaissance.

Camping, Hotels, Gites, Chambre d'hôtes, Restaurants.

Lectoure, son patrimoine historique et religieux ; son village d'antiquité brocante ; sa gastronomie à découvrir.

Chevaucher nos fringants destriers pour découvrir :

- *La Romieu*, son église collégiale, les jardins de Coursiana,
- *Flaran* son Abbaye Cistercienne,
- *Larressingle* son village fortifié,
- *Condom* ses dégustations à la cave,
- *Lavardens* son château, ses élevages et dégustation de porc noir.

**Intéressés ?**

alors, ne manquez pas de contacter Didier : [didier.camp31@gmail.com](mailto:didier.camp31@gmail.com) – 06 52 39 84 57



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



### *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'autres motards passionnés de belles machines et d'autrui.

Pour plus d'infos : <https://www.gentlemansride.com>

**Ou contactez Didier : [didier.camp31@gmail.com](mailto:didier.camp31@gmail.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 !

Gîte de groupe déjà réservé. COMPLET.

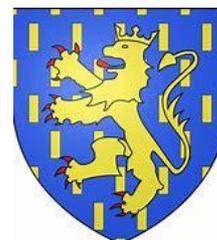
Contact, Dany : [dany.vincent@wanadoo.fr](mailto:dany.vincent@wanadoo.fr) – 06 07 85 93 33



**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. Complet mais liste d'attente.

Contact : [dany.vincent@wanadoo.fr](mailto:dany.vincent@wanadoo.fr) – 06 07 85 93 33



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

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

## Petites Annonces

Les petites annonces des adhérents du VOCF sont diffusées durant **trois numéros** (sauf s'ils demandent à les retirer).

Passé ce délai, ils devront redemander à diffuser leurs annonces.

Les adhérents au VOC international peuvent profiter des mêmes conditions que les adhérents du VOCF. La photo de leur carte d'adhérent peut leur être demandée pour vérifier cette appartenance.

Les non-adhérents peuvent faire passer une petite annonce concernant les Vincent uniquement, elle ne sera diffusée que sur un seul numéro.

- **LE LOUP-GARREAU N°36, papier,**

**exclusivement dédié à Patrick Godet** est composé essentiellement de témoignages.

C'est un collector de 52 pages (tiré sur papier glacé de 115 g).

Il est disponible au prix de :

- 15 euros port compris (France) **pour les MEMBRES du VOCF.**
- 20 euros port compris (France) pour les NON-MEMBRES.

Catherine, tél. : 06 81 27 09 11, [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).



- **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](mailto: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](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)



**NOUVEAU**

Comme décidé à l'Assemblée Générale 2023,  
le 'mot de passe' 2023 autorise l'accès aux Loup-Garreau de moins d'un an.  
Les Loup-Garreau plus anciens sont en lecture libre.

## 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 Houleme, 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 :

Philippe Abonyi, Didier Camp, Mamy Green, Éric Guillot, Hervé Laur, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent.

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