

LE LOUP-GARREAU

48

Électronique



Attention, achtung, attenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, méf:
Cette parution est ouverte à tout possesseur et/ou amateur de tondeuse à gazon, avion-cible, scooter marin, cyclomoteur ou motocyclette des marques H.R.D., Vincent-H.R.D., Vincent ou apparentés.

Janvier 2024



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 :

Éditorial	3
La Norvin de Didier dans le LG 11	4
Championnat de France side-car ancien	5
Traiter les fuites aux tunnels de culbuteurs	8
Les Traductions de Mamy Green	10
Bleu et rouge	12
Les copains d'abord	14
Réponse à l'article paru dans LVM n°1217	15
Contrôle technique et FFVE	17
Contrôle Technique et Gouvernement	19
Le rallye annuel VOCF 2024	20
Revue de Presse (octobre)	21
Histoires de <i>Tax Disc</i> ... Histoire de VINCENT...	24
Du Face-Book au Fesse-Bouc	26
Dîner d'hiver de la Section de France	27
Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents	27
Manifestations à venir	28
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30

Photos de couverture et ci-dessous : La Norvin de Didier (voir LG papier n°11), ici devant le magasin Terrot qui fait rêver Didier depuis des années...et nous tous chaque fois que nous voyons ces photos.



Éditorial

2024 : Allez-vous en voir de toutes les couleurs ? Dans une des excellentes chroniques qu'il rédigeait pour LVA, le regretté Jacques Potherat, bien connu du monde des véhicules anciens en général et des cyclecaristes en particulier, évoquait la couleur d'un cabriolet qu'il avait essayé des années auparavant : « Dans ma mémoire, elle était bleue... et bien, quand je l'ai revue récemment, j'ai constaté que ma mémoire avait failli : elle était rouge ! » Et M. Potherat d'enchaîner sur de sages et amusantes réflexions sur la fragilité de la mémoire humaine...

Il n'y a pas si longtemps, Dany nous a préparé un article, que vous allez pouvoir lire dans ce numéro, sur les « couleurs » des Vincent. J'étais persuadé que dans un des livres que j'avais sur le sujet, il était précisé que quelques-unes avaient été peintes en bleu avec le reste de la peinture qui avait servi à repeindre la Bristol du Patron. Je viens de retrouver l'information dans le livre de *Big Sid Biderman*, page 49 : l'anecdote est parfaitement exacte, sauf qu'il s'agit de peinture rouge... Ah ! La mémoire !

Cette petite anecdote pour vous montrer qu'on s'applique à la rédaction. Tenez, un autre sujet, le contrôle technique qui fait frémir les collectionneurs (voyez la tête de ceux qui craignent d'avoir une dizaine de machines à faire passer sous les fourches caudines d'une réglementation de république bananière !) et dont la presse spécialisée fait largement écho. Sur cette question, malgré la consultation de textes gouvernementaux, les avis restent partagés quant à l'application des dits-textes, voire quant à leur cohérence vis-à-vis du *kontrôl technik* qui est arrivé ultérieurement.

Notre seul conseil à ce sujet est d'être vigilant et de soutenir ceux qui défendent nos intérêts, c'est-à-dire le bon sens.

Conséquemment, ce LGE va peut-être vous paraître plus pauvre en articles techniques mais, rassurez-vous, ça ne va pas durer !

Mais 2024, c'est aussi l'aventure du Salon de Lyon où nous sommes chaleureusement invités par l'organisation à aménager, en bonne place, un stand Vincent, grâce à Jean Boulicot. Merci Jean, nous ne nous tenons plus d'impatience ! Notez aussi que le samedi 9 mars, durant ce salon, nous aurons notre dîner annuel (quarante ans après le premier !) à proximité du salon... ne manquez pas cette occasion de se rencontrer !

Car 2024, c'est un avenir que nous nous souhaitons meilleur (mais en encore mieux, comme dit Lord Dominique), l'occasion de rencontres joyeuses, parfois l'occasion de rencontres laborieuses, mais toujours dans cet esprit d'entre-aide et d'amitié qui fait la joie de faire partie des SDF* du VOC !

Jean



**Rallye Vincent
2015.**

**Photo :
Alan Wright**

*SDF = Section de
France

La Norvin de Didier dans le LG 11

Après avoir pu admirer la machine de Didier en couverture et page de sommaire, le Loup-Garreau vous propose de la retrouver telle que Didier l'a acquise et décrite dans le Loup-Garreau « papier » :

Presque un conte de Noël...

15

Presque un conte de Noël...

Et comme quoi la chance et les amis ça existe, même si parfois les cadeaux sont à demi empoisonnés !



Décembre 99, vingt heures quelque chose, le téléphone sonne, ... (comme d'habitude au milieu de l'assiette de soupe)

- Allô !!
- Salut Didier, c'est Jacques, comment vas-tu depuis que l'on ne s'est vu ??
- Ca va et toi ?? bla bla bla ...
- Bla bla bla ... Je suis obligé de déménager, et je dois partir à Nantes, en ville... plus de garage, plus de bricolage ... La Norvin, si tu la veux toujours, elle est à toi, tu es le seul depuis 20 ans à m'en demander régulièrement des nouvelles, je préfère te la donner, si tu dois la garder, et la remonter, que de la vendre à n'importe qui...

Février 00, je rentre juste d'expatriation, le temps d'atteler la remorque et me voilà parti de Toulouse à Nantes, pour récupérer et découvrir « ma » Norvin ...

La traversée du Sud-ouest de la France me permet de découvrir les stigmates de la tempête de décembre 99, tempête que j'avais croisée à Paris en quittant la France quelques semaines plus tôt.

Enfin les environs de Nantes, et me voilà chez Jacques, la moto est là, et je la découvre, ne l'ayant jamais vu qu'en photo, photo des années 70/72, de l'époque où elle roulait...

D'après le numéro de série, le moteur serait de 49 (moteur numéro 1700 : il semblerait selon toute vraisemblance d'un millésime 1948 - ndr.) et se serait un Rapide. Jacques l'a été acheter en 69, en Bretagne, chez un brocanteur, sur une machine Vincent accidentée !!!

Le moteur a alors été ouvert et « refait » avec des pièces achetées en Angleterre. Un pignon de distribution a été changé car « édenté », des pistons neufs par précaution, et voilà le moteur monté dans une partie cycle Norton « featherbed », agrémentée d'un beau réservoir alu « Manx », le tout roule quelques mois, non sans de nombreuses heures de bricolages, car la machine est en perpétuelle évolution.

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

15

À suivre...

Championnat de France side-car ancien

Team Laur-Ferrieu - Saison 2023

Mamy Green n'a pas manqué de rester en contact avec Hervé et Marie-Laure, les échanges ont été nombreux, via Instagram, SMS et Mamy Green est même allée les voir mécaniquer chez eux.

Nous avons quitté le Team n°8 après un week-end « douloureux » à Pau Arnos, mais avec un résultat inespéré.

Hervé savait qu'il devait physiquement récupérer et se remettre en forme, mais aussi que pas mal de travail l'attendait.



De retour à Toulouse, grosse inspection du châssis. Comme prévu des fissures au niveau des genouillères sont à réparer, quelques renforts à ajouter. Des heures de préparation et de travail, en solitaire.



Samedi 30 Septembre, tout est remonté. Il est temps de démarrer la « bête » et de faire un dernier contrôle en statique.

Gros bruit suspect coté distribution. Démontage... Boulonnerie du pignon d'allumeur au fond du carter, avec quelques morceaux de pignons. D'où viennent-ils ?



Dimanche 1^{er} Octobre, Contact avec Jérémy, le motoriste de chez Godet Motorcycles. Il descendra de Malaunay lundi, avec des pièces...

La distribution est démontée. Elle était décalée, à cause de la vis d'allumeur passée entre le pignon (fou) central et le pignon du vilebrequin. Le pignon fou est HS.

Mardi 3 Octobre, Jérémy et Hervé ont tout contrôlé et remonté, le moral revient et la finale se reprofile à l'horizon.



Mercredi matin, démarrage : ça tourne. Petit test en statique, sobre pour ne pas réveiller les voisins !!!! Il ne reste plus qu'à charger l'attelage, l'outillage, atteler la remorque au camping-car.

Rouler pour être Jeudi soir, tard, à Val de Vienne, et s'installer au mieux.

Vendredi 1^{ers} essais libres et 1^{ers} commentaires d'Hervé et Marie-Laure. *(NDLR : La sortie de piste qui a écourté les essais libres, ce ne sont pas eux, mais un autre concurrent).*





Pourtant les bons, et très bons résultats sur 3 courses, permettent à l'équipe de finir à une honorable 3^{ème} place du championnat de France Classique 2023.



Samedi, les essais chronométrés de 11h50 et ...



teamlaurferrieu "Dommage que nous ayons eu cet incident sur le pignon d'allumage car les performances étaient au rendez-vous suite à une modification de l'avance d'allumage avant la course. C'est un axe d'amélioration pour 2024 c'est sûr. La saison est terminée à la troisième place du championnat et nous sommes très satisfaits de ce résultat. L'année prochaine on remettra le couvert avec pleins d'idées dans la tête pour améliorer nos performances.

Pour 2024 il y aura du changement dans le règlement fédéral, les airbag seront obligatoires, les normes des casques évolues et le niveau de bruit est diminué drastiquement. Tout ça fait qu'il y aura des investissements à faire alors toutes les aides seront les bienvenues 😊.

Merci à tous nos partenaires."

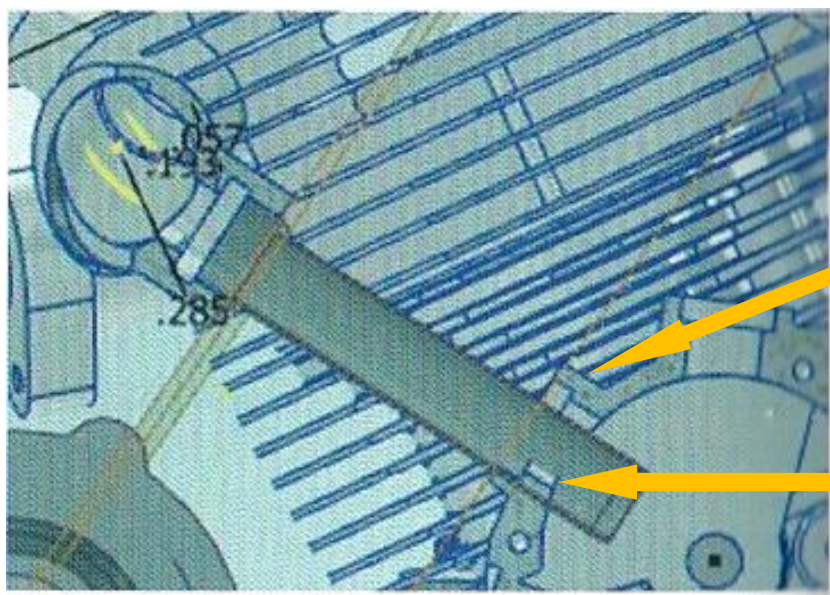
(NDLR : Mamy Green espère pouvoir vous donner des nouvelles dans les mois qui viennent sur la préparation de la saison 2024. Merci à tous ceux qui ont suivi le Team n°8. À bientôt).

Traiter les fuites aux tunnels de culbuteurs

Par Neville Higgins

Vous avez pu lire dans le LGE 47 l'excellent article d'Hervé (page 16) dans lequel il évoque entre autres, le problème de fuites sur les joints des tunnels de poussoirs. Hervé y parle de joints papier mais ce sont en fait des joints fibres en haut et des joints caoutchouc en bas. Dans cet article tiré du MPH n°898 de novembre 2023, Neville Higgins analyse ce problème et nous apporte sa solution.

Beaucoup de possesseurs de *twins* sont confrontés au problème de fuites d'huile au niveau des tunnels des tiges de culbuteurs. J'en ai découvert la raison fondamentale dans les années 70 quand, ayant fait le dessin des carters, j'ai pu les comparer par la suite avec ceux d'atelier que m'avait procurés Tony Maughan. La position des trous de ces tunnels en haut du côté distribution y étaient légèrement différents de ceux de mes dessins. En utilisant le système CADAM (conception assistée par ordinateur) pour faire mes dessins et j'avais placé un dessin exact de culasse au-dessus du carter pour effectuer la projection de ces tunnels dans les trous du carter de distribution, obtenant ainsi l'exact positionnement de ces tunnels. Dans le bon vieux temps, les dessinateurs de l'usine avaient dû faire ce travail à la planche à dessin et, si on considère la quantité de dimensions, plans et angles en présence, il n'est pas surprenant que quelques erreurs aient pu s'y glisser.



Sur ce dessin, fourni par Neville Higgins, on voit parfaitement le désaxage d'un tunnel de culbuteur.

Dans le cas présent, celui-ci est déporté vers l'arrière

(NDLR : Cette remarque de Neville semble fondamentale. On ne réalise pas aujourd'hui quand l'outil numérique apporte une extrême précision, combien pouvait être difficile le dessin de certaines pièces de moteur. C'est ainsi que lors de la création de la 7 Citroën, le styliste Flaminio Bertoni prit le parti de sculpter la carrosserie de celle-ci plutôt que de la dessiner)

Si vous examinez de près, vous pouvez voir que le joint inférieur en caoutchouc est écrasé sur l'avant et laisse un espace sur l'arrière par où l'huile peut s'échapper pour constituer une adorable couche grasse à l'arrière de votre moteur. Sur le dernier moteur que j'ai assemblé, il y a deux ans, au moment de monter les culasses, caler la distribution et de faire glisser les tunnels dans leurs logements dans les culasses, les trois premiers se sont présentés sans problème mais le tunnel d'admission arrière refusait d'entrer dans la culasse car son épaulement appuyait si fort sur l'arrière du logement qu'il était impossible de le faire entrer en force à la main. J'avais déjà rencontré ce problème bien des fois auparavant et m'en étais sorti en soulevant la culasse d'un pouce pour que le tunnel puisse s'y loger, puis en forçant la culasse vers le bas à sa position de départ.

Ceci avait pour conséquence de provoquer l'habituel écrasement du joint sur l'avant et son espace dégagé à l'arrière. Cette fois-ci, j'étais parti à la recherche de mon tube de pâte à joint quand je me suis dit : « On va quand même voir ça de plus près ». J'ai alors déposé les culasses, les joints du bas, puis remonté les tunnels et les culasses.

Bien évidemment, le tunnel d'admission arrière ne pouvait aller dans la culasse mais j'ai pu découvrir que cela était dû au fait que le tunnel était orienté par les bords du trou du carter de distribution sous le joint, qu'il était impossible de le mettre dans l'axe. Le moulage du carter est très épais dans cette zone et oriente le tunnel sans lui laisser de jeu.

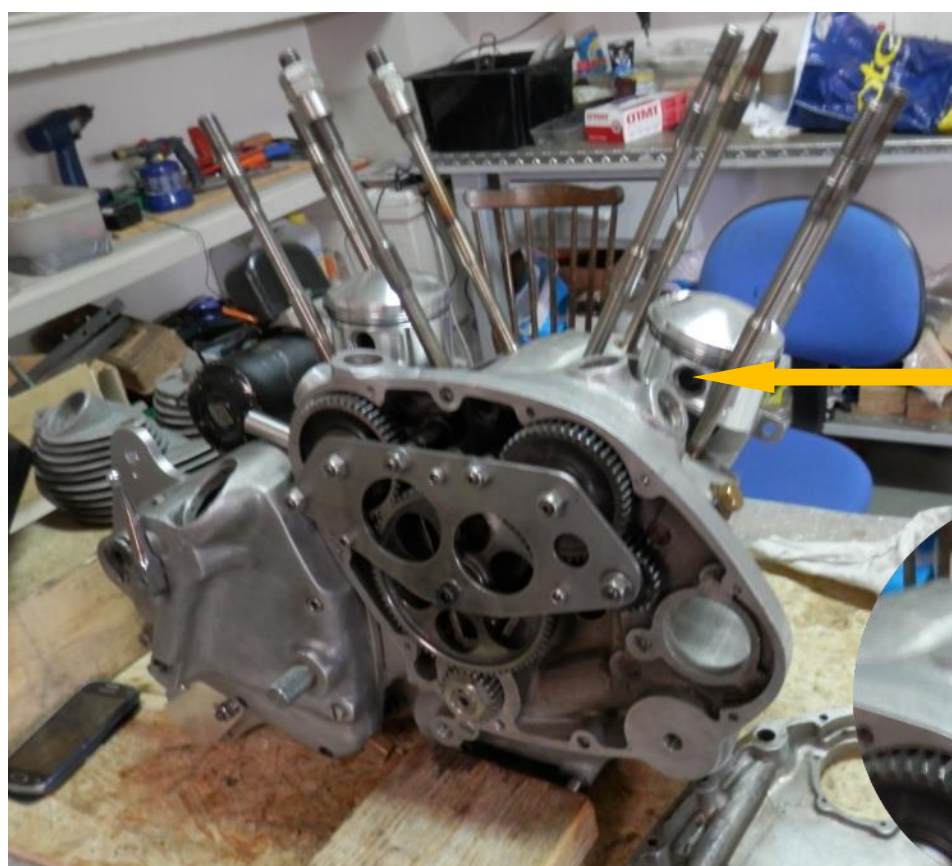
J'ai donc démonté la culasse et les poussoirs derechef, protégé la distribution, placé une meule de 15,90 mm de diamètre sur ma perceuse électrique et me suis appliqué à ouvrir les dessous des percées (sous les plans de joints inférieurs des tunnels) dans le carter, en portant une grande attention à l'angle inférieur du tunnel d'admission arrière.

J'ai ensuite tout nettoyé précautionneusement, puis remonté les tunnels, leurs joints et la culasse et - Hourrah ! - le tunnel arrière vint se positionner dans son logement dans la culasse, en même temps que son joint inférieur restait bien rond. La machine, une fois remontée, a déjà fait deux allers-retours vers le sud de l'Italie sans perdre une goutte d'huile par ce joint... Aussi puis-je considérer cette modification comme un succès.

Un autre examen de ce dessin de carter m'a permis de constater que le diamètre inférieur des joints caoutchouc était de 23,80 mm alors que celui de leurs logements était de 19,69 mm, ce qui donne un bon appui pour que le joint reste en place. Le trou du logement peut donc être porté à 20,32 mm pour éviter des fuites d'huile sur les carters. Même sur les carters d'origine, le non-alignement de ces logements n'est que d'une fraction de degré et les joints standards peuvent faire leur travail sans problème.

Il y a sur le marché plusieurs autres possibilités impliquant des joints spéciaux et coûteux mais aucune d'entre-elles ne corrige le problème originel, c'est pourquoi je crois, qu'en plus d'être la moins chère, ma solution est aussi la meilleure.

NDLR : Attention ! Compte tenu de nombreuses variations dans la fabrication, il se peut aussi que vos tunnels de culbuteurs soient bien alignés, comme Dany l'a noté sur ses machines.



Sur cette image, vous pouvez observer les logements des joints des tunnels de culbuteurs sur le carter



Les Traductions de Mamy Green

Retour sur le passé plus ou moins récent de MPH (Miles Per Hour), la revue mensuelle du VOC (Vincent Owners Club).

Cette page, qui est irrégulière, vous aidera peut-être à découvrir la vie du VOC International. Mamy Green y reviendra sur un article ou une revue de section de MPH et le traduira librement pour vous. Toute erreur de traduction, interprétation ne saurait lui être imputable.

(NDLR : plus d'un an que Mamy Green ne nous a traduit ou commenté MPH, en fait c'est ma passagère bien aimée, Mary, qui l'a traduit pour moi !).



Souvenez-vous, il y a un an, un appel était lancé par le VOC. Une cagnotte était ouverte pour soutenir Phil Mahood, un membre Canadien, très actif au sein du Club et de sa section. Suite à l'incendie de sa maison, de son atelier, il venait de TOUT perdre et de se retrouver, au milieu de la nuit, en pyjama, à regarder une vie partir en fumée.

MPH 899 – Décembre 2023 – Section *Letters to the Editor*. Une lettre attire mon regard, sa lecture me rappelle les faits et mon esprit réalise qu'elle est le reflet parfait du « *Club Spirit* », si cher à nos amis Anglais.

Remerciements d'un membre du Club, très reconnaissant – Phil Mahood

Au moment où ces mots paraîtront dans MPH, j'aurai atteint le 1^{er} anniversaire du feu cataclysmique où j'ai tout perdu. Quelle année ! C'est ainsi que je viens aujourd'hui remercier les douzaines de membres du Club qui se sont précipités pour m'aider. Ceci a commencé grâce à l'initiative d'amis de longue date, Rob Larmour et Tony Cording. Ils ont mis tout en œuvre pour lever des fonds et promouvoir ma cause. Ceci s'est fait, uniquement au sein du Club, la meilleure famille du monde.

Je ne sais pas trop comment faire pour remercier chacun suffisamment. Pour commencer, il y a eu 65 personnes et une Section, en tant que donateurs. Le meilleur retour que je puisse faire, c'est vous dire à quoi ont servi ces fonds et où j'en suis maintenant. Ce fut un très beau parcours avec beaucoup de hauts et de bas. J'ai habité dans quatre lieux différents pendant cette période que je qualifie de « couchsurfing » (sorte de 'cabotage'). Cela a pris des mois de bataille avec la bureaucratie pour refaire carte d'identité, passeport et permis de conduire.

Grâce à un autre ami du VOC, Colin Arthur, je me suis installé et stabilisé dans un appartement contigu à son incroyable atelier de fabrication axé sur la robotique pour l'industrie automobile. J'ai de la place pour reprendre la restauration de ma Vincent et j'ai de quoi m'occuper pendant l'hiver, sur trois projets. Je suis retourné vivre à Toronto près de ma famille et de mes amis motards. Les pertes ont été véritablement totales avec une exception importante. Ma série B Rapide de prédilection a été sévèrement endommagée, mais la base est solide. Le moteur et le cadre ont surmonté l'épreuve du feu et la brutalité du sauvetage. En plus de l'argent, les gens ont donné des pièces détachées. La restauration est en cours, j'espère pouvoir repartir sur les routes au printemps.

Au départ, vos dons ont été utilisés pour des besoins basiques tels que des vêtements, un nouvel ordinateur portable et, le plus important de tout, un moyen de transport et récemment, pour des pièces détachées, des travaux de peinture et de placage. Mon vieux camion a été détruit dans les flammes. Au Canada, un véhicule 4X4 fiable est une absolue nécessité. J'ai pu le remplacer par un Hyundai Elantra, coup de seconde main. Je l'ai utilisé pour déménager tous les morceaux de Vincent au nouvel atelier. L'ordinateur portable m'a aidé à continuer mes activités de responsable informatique au VOC. J'ai aussi noté qu'organiser le Rallye International a été un merveilleux moyen de lutter contre les périodes de déprime et de TSPT (Troubles du Stress Post-Traumatique). Cela a occupé mon esprit et m'a donné un but. Avec tout ça, qui aurait pu prédire que je participerais au rallye et que je m'y rendrais à Vincent ? En moins d'une année, j'ai expérimenté le pire et le meilleur que la vie peut offrir.

Le VOC et le « Vincentisme » ont été au centre de ma récupération physique et mentale. Les Vincentistes m'ont donné de l'espoir et m'ont encouragé dans mes heures les plus sombres.

Cela m'a donné plein d'espoir pour le futur. Je suis désormais armé pour affronter le reste de cette période compliquée.

Encore un grand MERCI les amis. Maintenant je vais pouvoir me débrouiller !



Phil Mahood

Le Loup-Garreau profite du travail de Mary pour vous communiquer cette lettre de Phil Mahood traduite par Dany :

Bonjour Dany.

Par cette lettre, je tiens à remercier la Section française pour son aimable générosité. Je crois qu'en août ou septembre, vous avez fait une collecte de fonds pour m'aider après l'incendie qui a tout détruit. Je vous prie de m'excuser d'être en retard dans cette lettre.

Le fond avait fermé et il m'a fallu quelques semaines avant de voir votre don dans PayPal. C'était une très belle surprise. J'espère que cela vous fera plaisir de savoir que votre don ira à une bonne cause – des pièces pour ma série B Rapide gravement endommagée.

Dans MPH, il y aura un grand merci à tous les membres qui m'ont aidé. Il y a une explication de la façon dont l'argent a été utilisé et à quel point il m'a aidé. Au lieu de répéter tout cela ici, pourriez-vous, s'il vous plaît, lire cette lettre lors de votre réunion ? Peut-être pourriez-vous aussi la publier dans votre *newsletter* Loup-Garreau.

Encore une fois, merci à tous mes amis en France. Si vous organisez un rallye international, je ferai de mon mieux pour vous rendre visite.

Meilleurs vœux,

Phil Mahood

Quel sens cela peut-il avoir de rouler avec nos vieux trucs ? Quelle idée que d'être des très vieux gamins* ? Eh bien, vous voyez, tandis que les uns envoient des bombes aux autres, nous profitons du génie des deux Phil pour nous associer autour de nos danseuses et faire de la camaraderie une ligne de conduite du Club. Merci à Phil de nous avoir, à son corps défendant, le pauvre, donné l'occasion de nous le rappeler.

**Very Old Children: jeu de mot anglais pour VOC.*

Bleu et rouge

Par Dany Vincent

Il y a quelques temps une Vincent s'est vendue 434 000 Dollars aux USA et je me demandais bien pourquoi. Son surnom : 434K\$ Baby.

Photos beaucoup plus grandes sur le site *Bonhams* (merci à Paul pour le lien) :

<https://cars.bonhams.com/auction/23131/lot/135/rare-one-of-one-black-shadow-variant-in-chinese-red-confirmed-by-the-vincent-owners-club1951-vincent-series-c-red-white-shadowupper-and-rear-frame-no-rc8047a-engine-no-f101a6147/>



Cette moto rouge, si elle est très bien répertoriée, a quand même été restaurée avec force modifications. Pour les plus visibles : béquille centrale Hills, compte-tours, carburateurs récents, freins Lightning (cette dernière option est peut-être d'usine), roue de 19" à l'avant et peut-être 18" à l'arrière, etc.

Ok, c'est une moto rouge et je sais qu'il y en a eu peu mais quand même ! Et cela m'a fait penser à : combien avait-il été produit de Vincent en rouge et bleu ? Les deux seules autres couleurs connues autre que le noir pour les *twins*, les *Grey Flash* grises étant à part.

Je pose donc la question du nombre de motos non noires produites, ainsi que celle du prix extraordinaire de cette moto au *Machine Registrar*, Simon Dinsdale. Voici sa réponse :

« Ayant tous les registres de l'usine, qui en plus ont été entièrement recopiés dans un tableur, le tri est extrêmement facile : seules 125 motos ont été produites en rouge, principalement des machines en version *Touring* pour les US (gros garde-boue tôle, roues 19" et 18"). Certaines étaient entièrement peintes en rouge, d'autres avaient le réservoir et les garde-boue tôles peints en rouge, mais le reste du "cadre" était noir.

Et, il y a eu une seule *White Shadow* peinte en rouge. Une *White Shadow* est une *Black Shadow* dont le moteur est resté aluminium ([NDLR : une quinzaine répertoriées dans les registres de l'usine](#)). Habituellement les Vincent peintes en rouge et dûment répertoriées se vendent environ 15% plus cher.

Mais c'est cette combinaison unique (Rouge + *White Shadow*) parfaitement répertoriée qui en fait ce prix très élevé.

Quant aux Vincent Bleues, il y a une histoire comme quoi il y avait une *Rapide* bleue sur le stand *Indian* ([NDLR : distributeur des Vincent aux USA](#)) en 1950 à New York mais ni moi, ni mes prédécesseurs Gordon Powel, Vince Farrel et plus loin encore John Marshall n'avons jamais trouvé une *Rapide* peinte en bleu dans les registres de l'usine.

Une fois, un membre américain bien connu (du VOC) m'a donné des numéros moteur et cadre pour une moto bleue, mais les registres indiquent clairement que cette moto est partie peinte en noir de l'usine.

Je pense que si une moto bleue existe, il s'agit d'une moto repeinte par l'Indian Sales Corp. après son importation ».



Voici deux exemples de Vincent Bleues (photos fournies par Didier Camp et prises lors d'un rassemblement en Australie). A priori des Rapide, en tous cas en version Touring. On voit que les 2 couleurs sont bien différentes, ce qui accrédite la personnalisation, l'une entièrement bleue, l'autre avec "cadre" noir.

Nous avons déjà passé des photos de Vincent jaune, peut-être pourrions-nous ouvrir une rubrique "Vincent non noires" ?

Les copains d'abord

Par Colin Manning

Premièrement Meilleurs vœux à tous pour une nouvelle année sereine !



Norman et sa femme Margaret, en tenue de soirée lors du mariage de leur fils Roger, Mai 2011

Norman "Stumpy" Lord,
12 Août 1939 - 13 Décembre 2023.

J'ai la tristesse de vous annoncer le décès de mon ami Norman Lord.

Norman, souvent avec ses fils Roger et Ian, visitait fréquemment les rallyes sur le Continent et Norman aimait particulièrement le Rallye Français.

Wendy et moi roulions souvent avec eux. Dans les années 1980 Norman conduisait habituellement sa *Vincent twin* très modifiée, connue sous le nom de "Gertie". (Je n'expliquerai pas pourquoi on l'appelle ainsi car le nom est une blague Anglaise compliquée ! (NDLR : Il faudra un jour faire un article sur tous les noms de nos machines)).

Plus tard, il conduisit des motos plus modernes et, même s'il parlait peu Français, il appréciait toujours beaucoup d'être en France. Il campait toujours dans sa tente, sans jamais séjourner dans des hôtels.

Norman assistait aux "*Brit Bike Rallys*" à Florensac et continuait à rester avec nous et Richard Phillipson, notre Anglais-Français, pour notre petit rallye près de Faugères.

Il a été mon ami pendant de nombreuses années, nous avons parcouru de nombreux kilomètres ensemble et il va beaucoup me manquer.

Repose en paix mon ami.

Colin Manning, Le Rosbif !

Désolé, mon ordinateur n'a pas les accents Français.

Merci Colin pour ton texte. En ce qui concerne les accents, les ordinateurs se sont arrangés entre eux. Pour ceux qui n'ont pas la mémoire des noms, Colin a adressé au Loup-Garreau la photo ci-dessus. Ainsi, les habitués des rallyes de la section de France reconnaîtront sans peine cette vieille connaissance. Beaucoup de membres de notre « famille » nous ont quittés ces temps derniers et c'est malheureusement un moment de tristesse de voir que leur place est vide quand nous nous retrouvons. Comme aurait pu chanter Georges Brassens : « Jamais leur trou dans la Castrol 50 se refermait... ».

Réponse à l'article paru dans LVM n°1217 du 9 novembre 2023

Par James Gaillard

Cette réponse, extrêmement bien argumentée et construite a été envoyée par James le 16 novembre dernier. Elle est restée sans suite de la part de LVM.

Dans la mesure où nous sommes tous impliqués dans la situation évoquée par James, le Loup-Garreau vous la communique ci-après.

J'ai lu avec attention, comme beaucoup certainement, l'article sur le CT des 2 et 3 roues dans LVM du 9 novembre 2023.

L'interview du représentant de la FFVE y précise (sans référence de texte) notamment :

- Seules les voitures d'avant 1960 sont exonérées de CT et donc pas les motos !
- Et à condition que lesdites voitures soient immatriculées avec un titre de circulation (CG) portant la mention « véhicule de collection » (délivrée avec le concours de la FFVE... CQFD!)

Le résumé de fin d'article précise qu'aucune dérogation n'est prévue pour les motos anciennes mais que la FFVE cherche à en obtenir une pour les motos d'avant 1980 en carte grise collection... (En page 39 du même numéro de LVM figure une publicité de la FFVE qui invite opportunément à passer en carte grise de collection...)

Cet article me semble contraire aux textes applicables (accessibles à tous sur LEGIFRANCE), en effet :

- L'article **R 311-1 du Code de la Route** définit un véhicule de collection comme suit :
« 6.3. Véhicule présentant un intérêt historique (véhicule dit de collection) : véhicule qui remplit l'ensemble des conditions suivantes :
- il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans ;
- son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union européenne ou nationale, n'est plus produit ;
- il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux. »

Cette définition est conforme aux autres définitions nationales et internationales.

- L'article **R 323-3 du Code de la Route** précise :
« Les dispositions du présent chapitre (Chapitre III : Contrôle Technique) ne sont pas applicables :
....
3°/ Aux véhicules de collection dont le poids total en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et dont la mise en circulation est antérieure au 1^{er} janvier 1960. »

Le décret du 23 octobre 2023 instituant le CT pour les 2 et 3 roues ajoute au surplus à cet article un nouveau cas (5°) d'exonération avec les motos de compétition, cross...

Pour ce que j'en comprends donc :

- TOUS les véhicules d'avant 1960 sont exonérés de CT et pas seulement les voitures (ce qui reviendrait à réduire la portée du texte ! voire changer le sens de l'initiale V dans FFVE !)
- Un véhicule de collection n'a pas l'obligation d'être immatriculé avec mention d'usage « véhicule de collection » pour être dit de collection (Cette condition d'immatriculation NE figure PAS dans les trois conditions retenues à l'article R 311-1 pour définir un véhicule de collection !... sauf à ajouter au texte !)... Il lui suffit de présenter un intérêt historique !

Pour mémoire tout de même :

- Le certificat d'immatriculation, appelé « carte grise » n'est ni un titre de propriété ni un titre de circulation mais un titre d'identification du véhicule (Cf : Arrêt du Conseil d'État n°66363 du 03.11.1989).
- Historiquement le recours à la carte grise portant mention d'usage « véhicule de collection » était réservé aux véhicules dépourvus de carte grise et donc en quête d'une nouvelle identification... avec donc toutes les réserves sur leur authenticité, leur conformité et leur valeur, aux yeux d'amateurs rigoureux et attentifs à l'état d'origine justement... car ils n'ont fait l'objet d'aucun examen physique ou de recherches historiques par la FFVE au contraire de tout véhicule immatriculé normalement... C'est d'ailleurs pourquoi ils ont été soumis à des restrictions de circulation géographiques jusqu'en 2009 et qu'ils restent encore réservés à un usage strictement privé excluant tout usage professionnel, au contraire de tous les autres véhicules immatriculés.
- La mention d'usage « véhicule de collection » sur ces cartes grises ainsi *ré-tablies* ne permet en aucun cas de considérer que seuls les véhicules ainsi immatriculés sont de collection ! C'est pourtant là, la confusion entretenue et reprise en votre article, en contradiction avec les termes de l'article R 311-1 !
- Les objectifs de sécurité routière et de protection de l'environnement, poursuivis par la directive européenne 2014/45/UE du 3 avril 2014 (qui sera donc appliquée en France après dix ans !) sont aussi étrangers à une mention d'usage, qui plus est, spécifiquement française (!), sur un certificat d'immatriculation ! (C'est le véhicule qui roule... pas sa CG !)
- Comment raisonnablement imaginer, sans discrimination, que deux véhicules de collection identiques de 1962, l'un en CGN, l'autre en CGC par exemples, puisse être traités différemment, qui plus est, pour l'application d'une directive européenne, selon une mention administrative délivrée finalement, qui plus est, avec le concours d'une Fédération française dont le but est la défense de TOUS les véhicules anciens justement visés à l'article R 311-1 ?
- Les deux roues ont toujours été dans l'histoire de la locomotion le parent pauvre (et déjà durablement taxé si l'on se souvient des plaques de taxe sur les vélocipèdes de 1893 à 1958 !) en ce que leurs usagers équilibristes n'avaient souvent pas les moyens d'acquérir une automobile offrant déjà une assise bien plus stable et prospère... le CT des 2 et 3 roues conduira à augmenter cette fracture sociale, car même à 50 € le contrôle, hors déplacements pour s'y rendre et le temps passé, il pourra représenter un dixième de la valeur de petites cylindrées modestes... tout comme d'ailleurs un passage par la FFVE pour une carte grise avec usage « véhicule de collection »... quant aux deux dépenses cumulées chacun appréciera !!!

Peut-être que d'autres références de textes m'échappent et en ce cas je suis preneur dans le cadre d'échanges constructifs et libres entre amateurs !

En l'état, l'idée à partager d'urgence ne serait-elle pas de modifier simplement l'article R 323-3 en son 3°/ pour dispenser de CT les véhicules de collection visés à l'article R 311-1 ?

À suivre ensemble !

Roulez vieillesse !

James GAILLARD
NIORT (Deux-Sèvres) »

Contrôle technique et FFVE

Communication de Jean-Louis Blanc, président de la F.F.V.E.



Boulogne, le 06 septembre 2023

Le Président de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque

à

Monsieur Nicolas Osouf-Sourzat
Sous Directeur de la sécurité et des émissions des véhicules
Madame Catherine Blot
Département du contrôle technique et des affaires transversales
Direction générale de l'énergie et du climat
Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

Objet : mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur

Le projet de décret modifiant des dispositions du code de la route et du décret du 9 août 2021, relatives à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, appelle de la part de la FFVE les observations suivantes, qui rassemblent celles de ses nombreux adhérents concernés par le projet.

La FFVE regroupe en effet 73 clubs motocyclistes et 733 clubs « multimarques », dont de nombreux adhérents sont également possesseurs de motocyclettes de collection. De plus, les principales entreprises de contrôle technique des véhicules sont adhérentes à la FFVE.

La FFVE attache une importance particulière à la sécurité et à l'état de fonctionnement et de préservation de tous les véhicules de collection. Il convient de rappeler que l'accidentologie des motocyclettes immatriculées en collection est très faible, et les cas d'accident liés à une défaillance mécanique insignifiants.

Par analogie avec l'exonération dont bénéficient les véhicules légers à quatre roues antérieurs à 1960, **nous demandons que les véhicules à deux roues antérieurs à 1980 immatriculés en collection soient exonérés de contrôle technique**, et pour les mêmes raisons. C'est en effet à cette date plus tardive que les technologies employées par les constructeurs de motocyclettes se normalisent, rendant plus aisément réalisables les contrôles techniques.

La quasi-totalité des deux roues motorisés postérieurs à 1980 disposent des équipements suivants :

- Démarreur électrique facilitant le démarrage par un contrôleur technique
- Frappes à froid et plaques constructeur accessibles
- Clignotants de série et obligation de rouler avec le feu de croisement
- Freins à disque facilitant le contrôle visuel et dynamique
- Commande de frein au pied et normalisée à droite
- Abandon des moteurs à carburateurs
- Abandon du refroidissement des moteurs à air



- Pneus sans chambre à air
- Pots d'échappement chromés à double enveloppe

Les motocyclettes antérieures à 1980 disposent de caractéristiques techniques beaucoup plus variées, rendant les contrôles plus difficiles et parfois irréalisables sans démontage de certaines pièces. En voici quelques exemples :

- N° d'identification (frappe à froid) placé sous le réservoir d'essence et nécessitant le démontage par un contrôleur
- Divers systèmes de freinage : freins à tambours, à disques, à patins
- Diverses commandes de freinage : inversées, à câbles, hydrauliques
- Divers systèmes de suspension : suspensions coulissantes, véhicules sans suspension, véhicules avec combinés ressort / amortisseur
- Diverses positions et types de commandes de boîte de vitesses
- Commandes d'avance à l'allumage
- Décompresseur sur certains véhicules
- Fourches inversées

Rappelons de plus que les véhicules à deux roues motorisés immatriculés en collection circulent très peu sur les voies publiques : une enquête récente menée à l'initiative de la FIVA estime leur kilométrage moyen annuel à 617 km, très inférieur à celui des motocyclettes d'enduro ou de trial utilisées dans le cadre d'une pratique sportive, et qui eux sont exclus du champ d'application du projet de décret précité.

Soulignons enfin que la dérogation demandée entrerait pleinement dans les règles posées par la directive 2045/UE du 3 avril 2014, qui prévoit que les Etats membres peuvent exclure de son application les véhicules présentant un intérêt historique. Cette définition communautaire est déclinée en France par le certificat d'immatriculation de collection.

Je sollicite à cet égard vos éventuelles observations.

Je suis bien sûr à votre entière disposition pour toute précision complémentaire et un entretien.

Jean-Louis Blanc
Président de la FFVE

Contrôle Technique et Gouvernement

Le fruit des recherches de Paul Hamon

« En fouillant un peu... » nous écrit Paul, dont la saine curiosité gouverne les fouilles.
Et d'ajouter : « Ça colle avec vos infos ? »

Contrôle technique d'un véhicule de collection : quelles sont les règles ?

Vérifié le 14 décembre 2023 - Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)

Un véhicule de collection : Véhicule construit ou immatriculé pour la 1^{ère} fois il y a au moins 30 ans, dont le type n'est plus produit et qui n'a subi aucune modification essentielle des caractéristiques techniques de ses composants.

est un véhicule de 30 ans ou plus, qui n'est plus produit et dont les caractéristiques techniques n'ont pas été modifiées.

En 2024, un véhicule immatriculé pour la 1^{ère} fois en 1994 ou avant peut être [immatriculé en véhicule de collection sous conditions](#).

Les règles concernant le contrôle technique varient selon le type de véhicule.

Moto, quad... : **Véhicule mis en circulation avant 1960**

Un véhicule de collection : Véhicule construit ou immatriculé pour la 1^{ère} fois il y a au moins 30 ans, dont le type n'est plus produit et qui n'a subi aucune modification essentielle des caractéristiques techniques de ses composants mis en circulation **avant 1960** est **dispensé** de **contrôle technique**.

Bon, nous direz-vous, à quoi ça nous avance, ce petit machin récupéré par Paul ?

Eh bien, de fait, c'est assez simple et curieux (Ah ! Les fouilles !), Paul a simplement ouvert le lien ci-dessous :

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F328>

Eh bien oui, vous avez bien lu « Service Public ». Ça vient du Gouvernement, tout simplement. Attention, il faut porter attention au fait que ce texte édicte le principe mais ne donne aucune instruction sur l'application. Par exemple, la seule présentation d'une carte grise avec la mention 1^{ère} mise en circulation antérieure à 1960 est-elle suffisante pour un assureur ou pour les forces de l'ordre ? Le texte ne le dit pas...



Le rallye annuel VOCF 2024

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sans jamais oser le demander...



**Le docteur Jivaro au rallye d'Auvergne qu'il a organisé en 2005.
Les deux larrons à ses côtés sont Michel Goin et Jean Pirot.**

Qui : Notre bien aimé Daniel Meurine, alias Jivaro, avait organisé le rallye de 2005 de main de maître et c'est lui qui met en place celui de l'été prochain, dans cette même région : le Puy-de-Dôme.

Il semblerait que l'Auvergne exerce une réelle attractivité sur les Vincentistes de France, puisque Jivaro avait été suivi par David Markham en 2012, Jacques Colomb en 2019 et, sur les contreforts auvergnats, Lord Dominique en 2020 et 2021...

Quand : Du vendredi 12 au dimanche 14 juillet 2024.

Où : Aux Lodges de Lemptégy, à Saint-Ours, dans le Puy-de-Dôme.

Comment dort-on ? Des bungalows confortables pour deux ou quatre personnes seront mis à votre disposition, le linge de toilette est fourni. Attention, il n'y a que des chambres pour deux personnes, il est donc **impossible** d'être seul dans une chambre.

Pour les *aficionados* de la tente ou du camping-car, il y a un camping tout proche (10 minutes de trajet pour une Panhard-Levassor avec quatre passagers.). Dans ce cas, il vous faut réserver vous-même au camping du Bel Air (nous vous communiquerons très prochainement le lien pour le joindre).

Quand est-ce qu'on mange ? Tous les repas seront pris sur ce site sauf le samedi midi (balade).

Comment s'inscrire ? La capacité d'accueil des Lodges est de 72 personnes, l'inscription comprend les repas, le logement, le cadeau souvenir et la bière à disposition au bar VOCF.

Le prix est forfaitaire comme les années précédentes, à savoir 270 € pour ceux qui sont logés en bungalows (200 € pour ceux qui choisissent camping-car ou camping). Les réservations et règlement du forfait doivent être faits au plus tard le 31 mai auprès de Catherine.

Attention ! Les réservations pour le rallye ne se prennent pas aux Lodges, il est impératif de réserver auprès de Catherine !

Préprogramme :

- Vendredi soir: repas
- Samedi matin: petit-déjeuner
- Départ en matinée pour la vallée de la Sioule
- Repas du midi: sur place
- Fin de ballade dans l'après-midi
- Samedi soir: Repas 'de gala' et concert
- Dimanche matin: petit-déjeuner
- Dimanche midi: repas froid ou *barbefesse* si possible.

Notez bien que : Les places (72) seront données dans l'ordre des réservations (ne tardez pas). Les réservations sont à effectuer auprès de Catherine Remillieux-Rast : crrperso@yahoo.fr (06 81 27 09 11). Les réservations seront effectives une fois le paiement effectué.

Revue de Presse (octobre)

Une rubrique qui si vous le voulez restera irrégulièrement mensuelle

Par Didier Camp



La presse spécialisée occasionnellement parle de nos  et de ses dérivés. Certains d'entre nous sont friands de ces histoires, anecdotes, essais. Il est pourtant difficile d'être au courant de tout, de tout lire, tout acheter, dans l'espoir de trouver, la photo, l'anecdote, le commentaire. Il y a pas mal d'années notre regretté Président, Michel Goin tenait à jour une longue liste initiée par Jean, des publications trouvées dans la presse, depuis... ???, les débuts des HRD, et il la divulguait occasionnellement.

Vous trouvez quelque chose, n'hésitez pas, faites-le moi savoir :

didier.camp31@gmail.com, je passerai le message à notre journal favori.



Dans la dernière Revue de Presse (LGE-47), je crois vous avoir mentionné le **Classic Bike** n°524 de sept. 2023.

50 greatest things in the Classic-Bike world

(les 50 plus grandes choses dans le monde de la moto classique) . *(NDLR : Merci à Dany V. qui m'a passé cet exemplaire où j'ai découvert et rafraîchi dans ma mémoire beaucoup de choses).*

Malgré l'écueil de la langue, beaucoup d'entre vous connaissent cette très bonne revue, présentant des essais pertinents, des machines parfois hors du commun et ayant des rubriques techniques fort instructives, souvent sous l'égide de Rick Parkinson.

Je ne peux résister au plaisir de vous faire découvrir quelques passages de ce numéro spécial qui donne un classement des 50 meilleures choses dans le monde de la moto classique, hommes, motos, outils.

Déjà, dès la page 3, Hugo Wilson, l'éditeur, nous annonce qu'à son goût, le « Vincent Speedo Smith » est une belle

chose rattachée à une grande chose... c'est son joker pour la 51^{ème} position...



Mes coups de cœur, parmi ceux de *Classic Bike*.

- en 48^{ème} position, la magnéto. Pas de câblage, pas de batterie, pas d'interrupteur. Refaite avec des isolants et composants modernes, elle dure et l'étincelle est encore meilleure quand elle tourne vite. Simple et efficace, toujours utilisées en aéronautique, pourquoi plus sur les motos ??



- en 46^{ème} position, le téléphone portable. Bien utile pour vous géolocaliser quand vous vous êtes perdu, ou quand une panne inopportune vous surprend par une nuit hivernale pluvieuse.

- en 40^{ème} position, l'allumage électronique. Vous voulez une combustion propre, efficace, des réglages stables et fiables, c'est l'option à prendre. (NDLR : souvent l'option choisie comparée au coût de réparation de l'équipement cité en 48^{ème} position).
- en 35^{ème} position, la Vélocette KTT MkVIII de 1948, une des motos les plus belles.
- en 29^{ème} position, la Triumph X-75 Hurricane. Rider une Hurricane par une journée ensoleillée, ne peut que vous faire sentir bien.



- en 28^{ème} position, le *bike lift bench*, ou pont élévateur. Un investissement, oui, mais, vos genoux, votre dos, vous le rendront bien, chaque fois que vous n'aurez pas à ramper autour de votre machine.

- en 21^{ème} position, le *shed* (la grange), le garage, l'atelier. Au fond du jardin, sous la maison, à l'autre bout du village. Ce qui se passe, se dit, s'entend dans votre garage, reste dans le garage, excepté vos montures qui ne demandent qu'à prendre l'air.

- en 20^{ème} position, et en relation avec la 21^{ème}... une (un) partenaire tolérant(e). À vous de savoir l'être tout autant !

- en 19^{ème}... l'Europe !!! Eh Oui, pour nos amis *Britons*, enfermés sur leur île, l'Europe est un magnifique et immense terrain de jeu. Il l'est aussi pour quelques-uns d'entre nous.
- en 18^{ème}, les héros héroïques du passé. Nous avons tous nos propres héros, et leurs grands moments qui restent dans nos têtes, et nous font rêver.
- en 14^{ème}, la clé Anglaise. Une de très grande qualité, est l'outil indispensable, qui vous rendra toujours service.



- en 11^{ème}, la Kawasaki 750, 2 temps, 3 cylindres. Fumante, bruyante, soiffarde, comme quelques-uns d'entre-nous, il y a quelques temps.

Nous voilà entrant dans le Top 10 :

- en 8^{ème}, *Classic Bike Magazine*. Depuis 1978, le magazine bouge et évolue, toujours au top. Un beau cadeau pour votre

anniversaire, allez voir sur Internet à l'adresse suivante : greatmagazines.co.uk/classicbike. (NDLR : ...et laissez-vous guider pour l'abonnement).

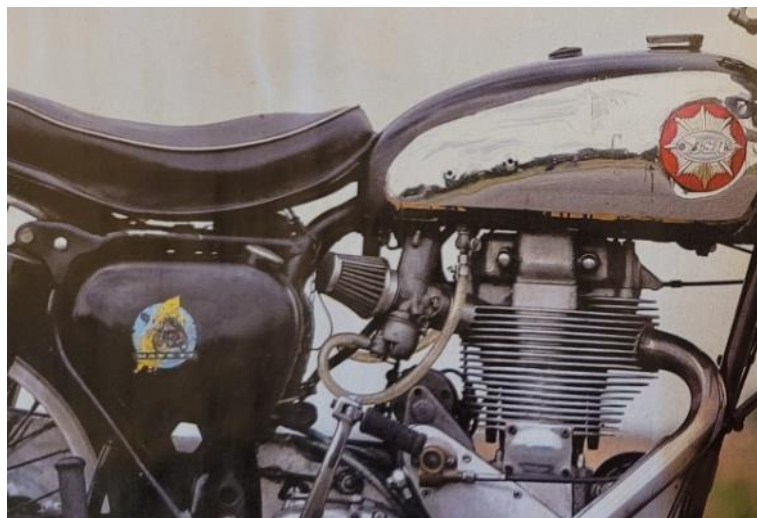


- en 7^{ème}, Restaurez Votre moto. Plus d'effort vous mettrez dans le projet, plus vous en retirerez de plaisir.
- en 6^{ème}, (*NDLR : j'en connais qui vont frétiller de joie*). Le cadre Featherbed (*NDLR : ne manquez pas de relire les articles de Dominique M. dans les LGE précédents*). Le cadre qui a été beaucoup copié, qui a reçu de nombreuses motorisations et qui a su mener leurs propriétaires à l'extase motocycliste.
- en 5^{ème} position, taratata, sonnez trompettes et hautbois, le Moteur VINCENT. La technicité venue d'esprits inventifs, sinon explosifs. Certainement le plus beau moteur jamais construit. Juste en regarder un, peut vous mettre en transe. Il y a tout un tas d'hyperbole autour du Vincent



V-twin, et on est content de constater que la plupart sont véridiques. Ce sont des machines extraordinaires. La dernière (vraie) a été fabriquée à Stevenage en 1955. Ses performances en 2023 sont impressionnantes, potentiellement, la seule moto de cette époque qui peut s'insérer dans la circulation du 21^{ème} siècle. Le moteur est une audacieuse pièce technique et une chose d'une beauté sculpturale. Le réel génie est la quasi-absence de châssis.

- en 4^{ème} position, la meilleure santé mentale masculine. Avoir du plaisir avec des motos anciennes, c'est crucial pour notre santé mentale et le moral de la nation. Cela devrait être remboursé par la Sécurité sociale.
- en 3^{ème}, nos routes secondaires, sortez et allez les parcourir, la plupart sont belles et libres de tout trafic, idéales pour nos machines anciennes.
- en 2^{ème}, la BSA Gold Star. (*NDLR : Voilà qui change et ravira certains de nos lecteurs*). Une moto Classique qui est juste fabuleuse.



Nous voilà arrivé au bout du bout de ce classement hétéroclite.

Le seul,
l'unique gagnant,
et l'unique 1^{er},
c'est : **VOUS**.

(*NDLR : Oui, Vous, là, assis confortablement, en train de me lire*).

C'est vrai, croyez-moi, vous rencontrez les meilleures, les plus sympathiques, les plus intéressantes, les plus intelligentes des personnes dans le monde de la moto Classique. Saluez-vous, vous tous.



Histoires de *Tax Disc*... Histoire de VINCENT... Histoire de Club... Histoires étranges et si improbables.

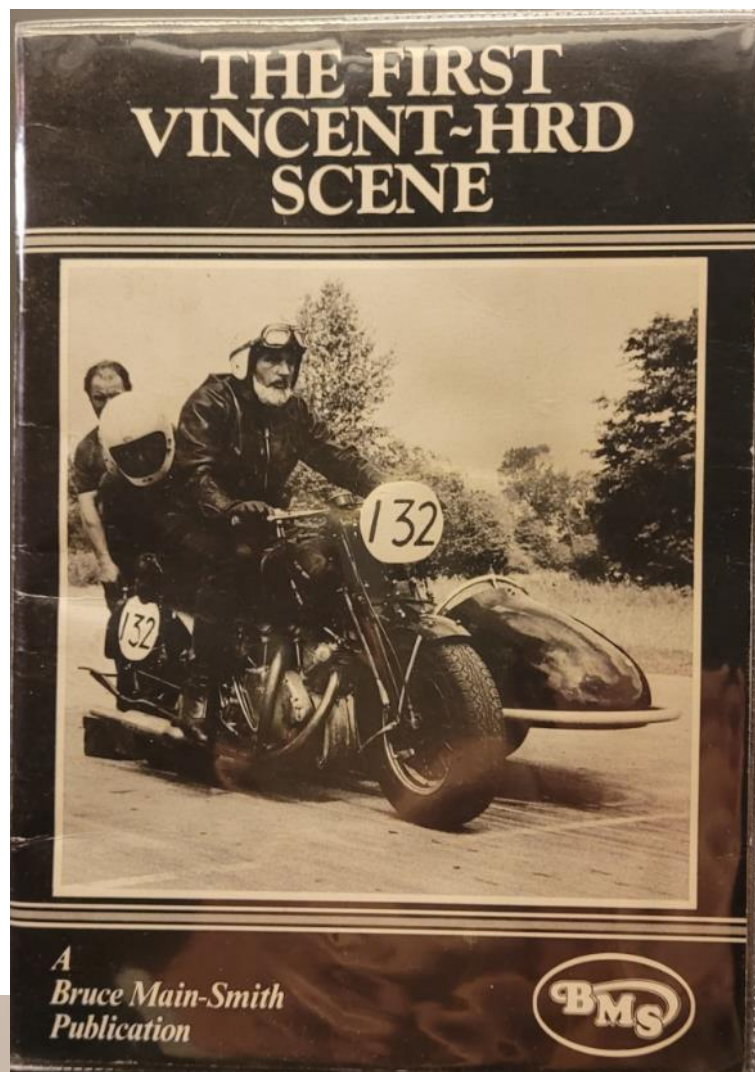
Par Didier Camp

Fin 2005, j'achète chez AMC (Auvergne Moto Classique) une Comet (*non matching number* = en français : dont les numéros ne concordent pas), en carte grise collection. La moto est complète, mais fatiguée... Quelques travaux lui redonneront vie et me permettront de participer à quelques rallyes du VOCF.

En 2017, sur une bourse d'échange à Gaillac, je trouve une petite publication « *The First Vincent-HRD scene* », imprimée en 1977, une publication « Bruce Main-Smith » et préfacée par Bryan Phillip.

Le livre est en très bel état, soigneusement protégé par une couverture plastifiée : 65 pages de photos de Vincent en course et de « *figures* » du VOC. Prix modique, petit marchandage et le voilà glissé dans la sacoche.

De retour à la maison, je découvre que 3 *Tax Disc* anglais de 2001, 2002, 2003 sont glissés dans la couverture. Ils sont pour une Vincent, classée en Véhicule historique et immatriculée GSU 732... Je les oublie...



Quelques années passent. Début 2023, j'envoie un message (cette moto existe-t-elle toujours ? et qui la possède ?) et quelques photos à Peter Appleton, l'éditeur de MPH (la revue en anglais du VOC). Mon petit laiùs paraît dans MPH en Mars 2023.

Quelques jours plus tard, je reçois un message de Simon Dinsdale, le *VOC Machine Register* (celui qui tient le registre des Vincent aujourd'hui répertoriées) :

- SD : « *Do you still own the Comet engine number F5AB/2A/xxxx ??* » (= Possédez-vous toujours la Comet numéro moteur F5AB/2A/xxxx ?).
- Moi : « *Yes, I do* » (= Oui, je l'ai).
- SD : « *The tax discs belong to your bike* » (= Les tax discs appartiennent à votre moto).
- Moi : « Sglupps ». Comment et par quel hasard et chemin, les tax discs et la moto se trouvent-ils à nouveau réunis. Seul Saint-Vincent peut avoir organisé ça !!!!

C'est le plaisir et la chance d'appartenir à un grand Club avec une grosse poignée de bénévoles qui s'activent dans le presque anonymat, pour sublimer notre plaisir.

C'est le plaisir et la chance d'appartenir à un grand Club dont les archives vous donnent accès à de belles histoires.

C'est le plaisir et la chance de découvrir l'introuvable.

C'est le plaisir et la chance d'y côtoyer des gens ordinaires et si extraordinaires.

L'été 2023 n'était pas encore là, que je reçois à nouveau un message de Simon Dinsdale, le *VOC Machine Register* :

- SD : « *Do you still own the serie D, engine number F10AB/2/xxxxx ?* » (= Possédez-vous toujours la série D numéro moteur F10AB/2/xxxxx ?)
- Moi : « *Yes, I do* » (= Oui, je l'ai)
- SD : « *A VOC member found at an autojumble a 1957 tax disc belonging to a VINCENT registered TXN 156. As per the Club records, this registration, and the tax disc was belonging to your bike* » (= Un membre du VOC a trouvé dans une bourse d'échange, un tax disc de 1957 appartenant à une VINCENT immatriculée TXN 156. D'après les archives du Club, ce numéro d'immatriculation et le tax disc appartiennent à votre moto).
- Moi : « Sglupps ».
- SD : « *If you agree I will give your contact number to the VOC member* » (= Si vous acceptez, je donnerai vos coordonnées à ce membre du VOC)

Vous vous doutez de ma réponse.

Quelques journées plus tard, le tax disc était sur mon bureau. 66 ans plus tard, la copie plastifiée du tax disc va retrouver son pare-brise.

Il ne me reste plus qu'à aller offrir « *a cup of tea* » (= une tasse de thé) (NDLR : personnellement, j'aurais plutôt proposé un bon ouisqui ou une pinte de London Pride) à ce nouvel ami et à y aller, avec la VINCENT.



Refrain : La morale de cette histoire : Les VINCENT, ce sont de belles histoires.

C'est le plaisir et la chance de découvrir l'introuvable.

C'est le plaisir et la chance d'y côtoyer des gens ordinaires et si extraordinaires.

C'est le plaisir et la chance d'appartenir à un grand Club avec une grosse poignée de bénévoles qui s'activent dans le presque anonymat, pour sublimer notre plaisir

C'est le plaisir et la chance d'appartenir à un grand Club dont les archives vous donnent accès à de belles histoires.

Et je ne manquerai pas de remercier, Simon, Peter et... Richard.

Texte et Photos : Didier C.

Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

Par Paul Hamon qui, du boubier de fesse-bouc, nous sort quelques pépites



Il était temps ! Reconnaisant l'œuvre extraordinaire de madame Anne 'Medrano' pour sauver maman la planète qui est si bonne, le VOCF a décidé de lui apporter un coup de main afin de promouvoir le vélo dans Paris : escorte, protection contre la pluie, rien ne sera négligé pour venir en aide à ce vertueux cycliste !



Très impressionné par cette photo, notre Charles Trenet national eut l'idée d'une chanson : « Un jour le diable fit une Vincent... » !

Cependant, le directeur artistique de chez Pathé Emi (où justement monsieur Trenet enregistrerait) fit valoir au Fou Chantant que la Vincent était peu connue des amateurs français de variété française...

C'est pourquoi, afin de ne pas décevoir son public, Charles Trenet reprit les paroles de sa chanson qu'il transforma en « Un jour le diable, fit une Jawa ».

Vous la trouverez en copiant/collant le lien ci-dessous.

[Charles Trenet, « La java du diable » \(youtube.com\)](#)

Question : Sachant que cette chanson date de 1955, année où cesse la production des motocyclettes Vincent, faut-il en conclure qu'une part de la responsabilité de cet arrêt incombe à M. Trenet ?

Dîner d'hiver de la Section de France

Cette année, 40^{ème} anniversaire de notre premier dîner d'hiver (ou « *dinner annuel* » comme c'était écrit sur la carte souvenir), nous nous retrouverons juste à côté de Lyon !

Eh oui, Dany nous a trouvé LE restaurant pour que ce dîner prenne la suite d'un pot officiel sur le stand du *Vincent Owners' Club*, section de France au **Salon du deux roues de Lyon** !



Les convives auront à désigner celui qui sera le lauréat du Trophée du Tigre pour l'année 2023 et la rédaction du Loup-Garreau attribuera à un heureux récipiendaire, la Plume du Loup pour cette même année.

Le dîner aura lieu précisément à :

L'Aéro Restaurant
Aéroport de Bron-Lyon
Avenue Louis Mouillard
69500 Bron

Le coût du dîner est de 40 euros. Inscriptions auprès de Catherine Remilleux-Rast (crrperso@yahoo.fr). Ne manquez pas cet événement joyeux dans la vie de notre club !



Photos ci-dessus : Un dîner annuel à Lyon (2022)

Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents

Jean-Philippe LACHAMP (63)

Frans VERMEIRSEN (Pays-Bas), David WOODIWISS (Australie occidentale)

David Woodiwiss nous écrit : « Je suis né à Coventry en Angleterre, puis j'ai déménagé à Broadstone dans le Dorset. Enfin, j'ai émigré en Australie il y a quarante ans. Depuis, je vis dans l'Ouest à Boulder. Je profite de l'occasion pour vous souhaiter une bonne année ! »

Phil Mahood vient d'adresser ce message:

« Je vous remercie pour les futurs envois de courriels. De fait, je lis le français avec pas mal d'aisance et possède suffisamment de vocabulaire pour soutenir une conversation en français (Ces deux derniers mots en français dans le texte). J'apprécierai beaucoup votre magazine et les informations concernant des événements internationaux du club. »

Manifestations à venir

Remarques générales

Rallye Officiel (autour du 14 juillet).

Il est organisé par l'un des membres et ouvert à tous, les membres VOCF/VOC étant prioritaires en cas de limitation de places. Une solide aide tant d'organisation que financière est apportée par le club à qui prend l'initiative d'organiser un Rallye Officiel.

Sorties, d'une semaine ou d'un long week-end, organisées par un membre.

Cette formule se construit avec un nombre limité de participants afin de permettre l'ambiance la plus conviviale possible. Il va sans dire que ces manifestations sont destinées à des membres du VOCF ou du Velocette Club de France. L'organisateur est libre de ses choix mais il semble naturel que les membres qui organisent d'autres manifestations soient prioritaires. De même, la participation par couple est vivement recommandée (on ne laisse pas Jules ou Julie à la maison !). L'organisateur peut accueillir un « non-membre » des clubs précités, soit parce que celui-ci aura un rôle à jouer dans le déroulement de la manifestation (guide culturel, apport technique voire culinaire etc.) mais, à défaut de Vincent, il faut qu'il puisse se déplacer sur une machine contemporaine des Vincent et capable de soutenir leur rythme de roulage.

CHAQUE PREMIER LUNDI DU MOIS (NON FÉRIÉ) VERS 19 H 30 :

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



LES 17/18 FÉVRIER 2024 - WEEK-END ATELIER BRICOLAGE VINCENT

Orange (84) - Gratuit – Sujet : embrayage Vincent et transmission primaire. Possibilité de loger plusieurs personnes, également possibilité de camping ou camping-car. Gratuit. Limité à 14 personnes. Reste 8 places. Animations pour les dames accompagnatrices par Cathy. Contact : yvon@motoadventure.fr Tel 06 13 61 90 90



7 AU 10 MARS 2024 – SALON DU 2 ROUES LYON EUREXPO

Jean Boulicot prépare un super stand exclusivement dédié aux Vincent. Selon nos infos actuelles, ce sera le record par le nombre de Vincent présentées sur un salon. Merci à ceux qui ont déjà répondu et on attend les autres ! Envie de l'aider, de participer, de visiter ? Contact Jean : eliane.boulicot@wanadoo.fr



9 MARS 2024 – DÎNER D'HIVER DU 40^{ÈME} ANNIVERSAIRE À LYON

Un événement à ne pas manquer. Contact Jean Pirot 06 81 53 09 86 ou pirot.jean@orange.fr Inscriptions, Catherine : crrperso@yahoo.fr – 06 81 27 09 11



16 au 21 Juin 2024- MOTO-CULTURE DANS LE HAUT-JURA.

Le gîte comporte 8 chambres pour 2 chacune avec WC et douches privatifs + 3 chambres à plusieurs lits, aussi avec WC et douches. Nature – gastronomie – mode – micromécanique. Inscriptions limitées à 20 personnes. Restent quelques places. Contact : dany.vincent@wanadoo.fr 06 07 85 93 33



12/13/14 JUILLET 2024 – 48^{ÈME} RALLYE ANNUEL FRANCE 2024

Il aura lieu au nord-ouest de Clermont-Ferrand. Voir page 20. Informations, Jean : pirot.jean@orange.fr – 06 81 53 09 86 Inscriptions, Catherine : crrperso@yahoo.fr – 06 81 27 09 11



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.

- **JACQUES COLOMB VEND :**

Velocette 500 Thruxton Veeline du 10/1970, une des rares importées par Leconte. CGN. VMT 977. Expertisée. Environ 45 000 km. Prix : **25 000€**
colomb.j@wanadoo.fr – 06 75 28 77 47



- **DANY VINCENT RECHERCHE :**

Comet ou éventuellement gros morceaux pour en construire une (j'ai un moteur et une BV) + Sacoques de type Craven.

dany.vincent@wanadoo.fr ou 06 07 85 93 33

- **JEAN PIROT VEND :**

Un jeu de disques d'embrayage neuf, modèle spécifique pour *twin* (Ron Kemp, VOC spares...), embrayage multidisque vendu par *Only British Austria*. Prix : **100 €**.

pirot.jean@orange.fr ou 06 81 53 09 86



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 dont Comet – 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 VOF 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 VOF et de bien d'autres...
328 rue de Belleville, 75018 Paris – Facebook : [leclairon.free.fr](https://www.facebook.com/leclairon)



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/> **ATTENTION LIQUIDATION DU STOCK**



PMX-Racing.com : Tous travaux sur moteur (orienté moto) – Rectification – BV – soudure cadres. Guillaume Payan, membre VOF, travaille là-bas.
Contact : cyrille@pmx-racing.com, 02 32 42 12 27 – 27310 Bourg-Achard



Only British Austria (Autriche) : Nombreuses pièces Vincent (envoi très rapide)
[Home | BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH \(vintage-motorcycle.com\)](http://Home|BRITISHOnlyAustriaFahrzeughandelGmbH(vintage-motorcycle.com))



Ont contribué à ce numéro :

Jean Boulicot, Didier Camp, James Gaillard, Paul Hamon, Neville Higgins, Phil Mahood,
Colin Manning, 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 !!*