

LE LOUP-GARREAU

49

Électronique



Attention, achtung, atenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, m f:

Cette parution est ouverte ´t tout possesseur et/ou amateur de tondeuse ´t gazon, avion-cible, scooter marin, cyclomoteur ou motocyclette des marques H.R.D., Vincent-H.R.D., Vincent ou apparentés.



Sommaire :

Reconnaissance	2
Le mot du Président	3
Petite Histoire d'une Boîte de Vitesses	4
Assemblée Générale Extraordinaire du 21 nov. 2023	9
Vincent-HRD Owners' Club Section France - Statuts	10
Circuit Électrique - Compléments	12
La Salle de Dessin	13
Lord Hesketh	14
Rallye Annuel Vincent (VOCF) 2024	15
Revue de Presse (décembre 2023)	17
The Distinguished Gentleman's Ride	18
Lac Salé de Bonneville-USA : 311,60 km/h	19
Motos Croisées n°06	22
Anniversaire	22
Surtees : Vincent et moi	23
La Revue de Pres(que)	26
Faites un peu de magasinage	27
Manifestations à venir	28
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30

**Photos de couverture : Ben Kingham, le responsable de la section *Racing* du VOC,
à Donington Park - Août 2023**

Reconnaissance

Trop modeste pour en parler lui-même, Jean Pirot a obtenu le *Phil Irving Pen award* pour sa contribution systématique et depuis très longtemps à deux rubriques dans MPH : la section française et la section Norvin. À noter qu'il y a déjà longtemps, Jean avait été félicité directement par Phil Irving lui-même pour la qualité de ses articles et la justesse de ses informations.

Jean est bien seul dans cette volonté de maintenir chaque mois ces deux rubriques dans MPH, lesquelles, faute d'informations, ne paraîtraient que sporadiquement comme c'est le cas pour d'autres sections.

Aussi toute contribution est la bienvenue pour l'aider !

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Nous sommes une petite équipe qui fait vivre ce Club.

Je n'oublie pas les adhérents pour leur soutien mais je pense surtout à tous ceux qui participent activement soit à la vie du Club, soit en organisant des sorties, soit en participant à celles-ci, soit aussi en contribuant au Loup-Garreau, lien entre les membres, soit encore en participant aux décisions de la vie du Club.

Pour moi, l'activité générée par le Club représente en moyenne 1/2 journée par jour !

Pour Catherine et pour Jean, je pense que c'est du même niveau.

Bien sûr, nous sommes bénévoles à 100%.

Nous avons donc cherché à rationaliser autant que possible notre activité.

C'est ce qui explique que par exemple, pourquoi nous avons fixé une date limite pour la réception des cotisations au 31/12 ce qui permet de bénéficier d'un tarif de 25 € au lieu des 35 € (la différence représente 5 L de carburant !).

Auparavant, les cotisations arrivaient jusqu'au mois de mai => cela engendrait beaucoup de travail supplémentaire sur plusieurs mois pour Catherine (remise en impression et envoi des cartes/gestion des fichiers, etc.).

Ainsi, maintenant tout début janvier Catherine peut lancer l'impression et l'envoi de toutes les cartes en une seule fois.

Bien sûr, il y a quelques adhésions en cours d'année de nouveaux venus et c'est un excellent signal pour nous, parfaitement logique et accepté (du coup à 25 €).

Malgré nos avertissements de ré-adhésion trois mois avant le 31/12, certains arrivent en retard, ce que je peux parfaitement comprendre.

Ce qui m'interpelle plus c'est que lorsqu'on leur demande alors le "plein tarif", certains (heureusement pas tous !) râlent et nous disent que nous n'avons pas "l'esprit Club".

Comme par hasard, eux, qui doivent donc voir "l'esprit Club", ne participent jamais à quoi que ce soit...



Là, je ne comprends pas tout : il est temps que j'aille prendre une aspirine !

Le salon de Lyon (et le dîner d'hiver) se rapprochent à grands pas et ça c'est une bonne nouvelle !

J'espère vous y rencontrer.

Et en attendant, bonne lecture !

Dany



Petite Histoire d'une Boîte de Vitesses

Sur moteur 1000 Série C

Par Jacques COLOMB & Jean BOULICOT

Par un bel après-midi d'été (Rallye Vincent les Merveilles de la Bourgogne du 17 au 24 Juin 2023), juste avant la ferme du Lionel de Bazoches-Bourg Bassot voilà la sélection des vitesses qui se bloque en troisième, sans bruit annonciateur d'une catastrophe.

Une inspection rapide nous suggère qu'il serait plus sage d'avoir recours au camion de notre ami Jean B.



Au retour, démontage du carter droit et réglage aux petits soins avec Jean B. du mécanisme de changement de vitesses. Tout revient en apparence dans l'ordre. Les vitesses passent à l'arrêt comme en roulant. À nous le prochain Rallye du VOCF et ses routes suisses.

Mais malheureusement, tout ne va pas si bien et après 20 km nouveau blocage de la boîte au Locle, peu après la frontière.

Heureusement, une concierge – motarde – suisse entreprit la discussion et elles sont aussi bavardes que les françaises...

Il va falloir ouvrir le côté gauche et, après avoir enlevé l'embrayage, accéder à l'intérieur de la boîte. Et là, on peut voir l'excroissance moulée avec le carter qui maintenait la broche G 34 du *Camplate Spindle* cassée.

La pièce en alu est entière et n'a pas été attaquée par les vilains pignons. À sa décharge, il faut convenir que c'est une fonderie ancienne de 75 ans et que le *Spindle* dévissé n'a pas été étranger à l'affaire.

Le dilemme



boîte et l'arbre de droite s'il reste en place.

Le tout passe au 1/10 de mm suite à la position du *Ratchet G39/1*.

Grâce à la dextérité de Jean qui travaillait déjà sur les Peugeot bi-cylindres de course avant la guerre de 14, on a pu y arriver.

La suite de l'assemblage reste aussi complexe. Il faut serrer avec du frein filet le fameux écrou mais même avec une clé spécialement confectionnée, il n'y a pas assez d'amplitude de manœuvre...

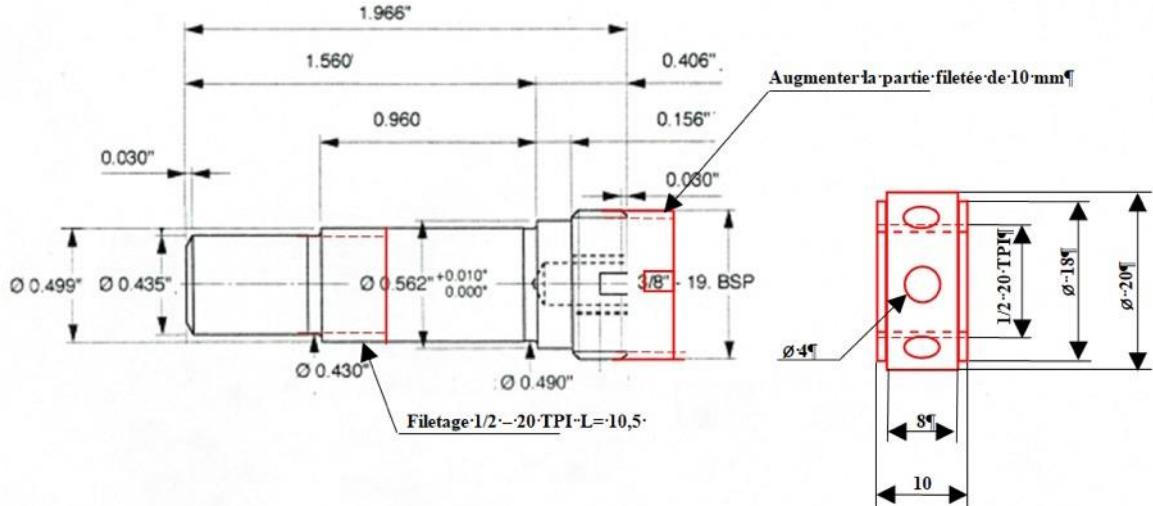
La seule solution : mettre le *Spindle* et serrer avant de mettre en place l'arbre secondaire. À ce stade, il faudra éviter les boissons excitantes et la musique moderne (nous conseillons Bob Marley, Ravi Shankar...).

Au remontage, on garde l'arbre de droite et on met fourchette et *Camplate* en place. Voir croquis dans le petit Manuel d'Atelier Vincent H.R.D. Motorcycles 1947 - 1955.

La démarche habituelle pour ce genre de panne est de démonter, en plus de la chaîne primaire et de l'embrayage, les culasses et cylindres ainsi que le carter gauche et souder un renfort conséquent en aluminium avec bien entendu un alignement parfait avec la *Camplate G32/3*.

Après de nombreuses réflexions et avis de personnes compétentes, j'ai décidé avec Jean B. d'employer une autre technique plus risquée en ne démontant que le primaire.

L'alu cassé étant intact, le vissage du *Spindle G34* en bon état, nous décidons de refabriquer un autre *Spindle* avec, côté boîte, un écrou spécial qui maintiendra le tout. Nous gardons le morceau d'alu raccourci qui sera fixé en position par quelques points de soudure (désignée comme spéciale carter alu...) au MIG. Bien protéger l'intérieur de la



L'arbre de gauche sera extrait et désassemblé. Attention à la fourchette qui est sur deux pignons et se sauve très vite. La positionner dans la *Camplate* dans l'espèce de trèfle.

Ensuite on remet l'arbre qui assemble les deux fourchettes.

Essai du passage des vitesses : l'encoche point mort doit être face à vous avec levier du passage manuel en position point mort ; à gauche la 1^{ère}, à droite après le point mort 2^{nde}, 3^{ème} et 4^{ème}.

Tout est donc en place, serré et aligné. Mais cette opération sans réelle soudure ne paraît possible que si le carter n'a pas subi de gros dégâts.

Précautions pour éviter d'en arriver là : vérifier occasionnellement le serrage de ce *Spindle* bien placé, sous la dynamo ou l'alternateur.

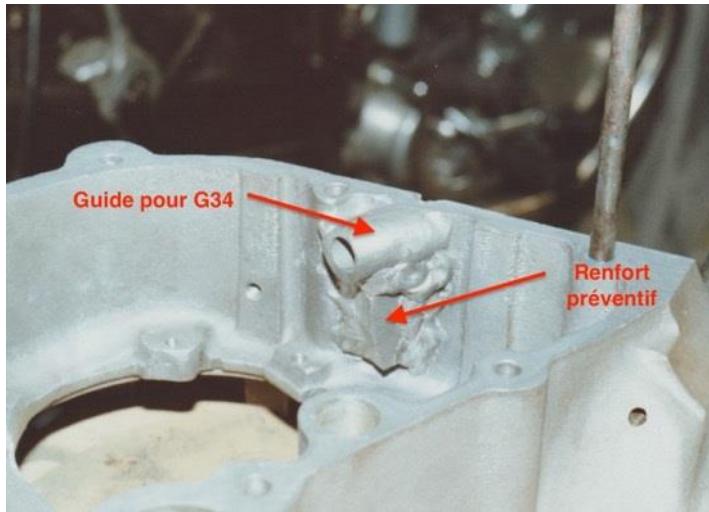


**Clé de serrage
écrou**



Ndlr : ce type de panne n'est pas très courant mais c'est sans doute l'un des points faibles des Vincent.

Le guide de l'axe (*spindle G34*) venant de fonderie est un peu fragile, surtout sur les Serie B.



Sur cette photo, on voit très bien le guide (non cassé) venu de fonderie.

Ici, un renfort a été soudé en prévention pour éviter une éventuelle casse.

Ce n'est pas forcément une soudure facile à faire car ces vieux alus sont gorgés d'huile.

Malgré le nettoyage soigneux reçu par ce carter, on voit que la soudure n'a pas été des plus faciles.

Il est prudent, lors du démontage d'un moteur en allant jusqu'à ce stade (séparation des carters), de souder (ou faire souder par un spécialiste) un renfort si cela n'a pas déjà été réalisé.

Il arrive même que la casse soit plus importante, voici des photos fournies par François Grosset, photos qu'il a intitulées "Argentina mon amour".



Sur les photos ci-dessus, il a carrément fallu fraiser le support et rapporter par soudure un cube d'alu qui sera usiné ensuite pour recréer le guide du spindle en bonne position.

Il est bien connu que la plupart des motos livrées en Argentine ont été utilisées longtemps, sans ménagement et sans pièces de rechange en provenance de l'usine suite à un conflit. La pénurie générale a conduit à utiliser ces machines jusqu'au bout avec souvent de la casse...

À noter que le renfort de ce carter peut s'effectuer en limitant le démontage : il faut enlever culasses, cylindres, embrayage et transmission primaire, pignonnerie de boîte, mais on peut garder le carter droit, le vilebrequin et la distribution pour ne sortir que le carter gauche.



Enfin, l'usine consciente de cette faiblesse, lors du passage aux carters moulés sous pression (*Serie D* et quelques dernières *Serie C*) a renforcé le support/guide du *spindle* comme on peut le voir sur la photo ci-contre.

Ci-contre, le *Spindle* est en place



**Sur cette image, on voit les 2 carters accolés, comme montés sur la moto.
Le renfort d'usine apparaît bien ici, au premier plan.**



Ndlr : Par une curieuse coïncidence, une photo est justement parue dans MPH de décembre 2023 où l'on voit également un renfort du support.

Si d'aventure, vous devez démonter votre moto, il est préférable de faire ou faire faire cette modification de façon préventive, on ne sait jamais.

Et si la soudure alu n'est pas votre fort, je pense qu'il est préférable de s'adresser à un spécialiste, soit des Vincent, soit à un soudeur qui a l'habitude de ressouder des carters alu.

Ces vieux carters sont relativement poreux, gorgés d'huile, donc il faut les purger aussi bien que possible avant soudure.

Il existe différentes techniques pour éliminer cette huile. Souvent on procède à des chauffes/nettoyages successifs dans un four (vers 150°C), ce qui fait exsuder l'huile, puis on nettoie, soit avec une solution lessivielle adaptée (Restom SDT 4060) soit avec un solvant ou encore dans un bain d'ultrasons. Cette opération est

souvent à répéter plusieurs fois.

Pour savoir si on est allé assez loin :

- il ne doit plus exsuder d'huile visuellement après une chauffe,
- il faut effectuer un dernier rinçage avec un solvant léger (s'évaporant rapidement et non gras) comme l'essence F (droguerie). Quelques gouttes de solvant de ce dernier rinçage (ou supposé comme tel), posées sur un papier parfaitement blanc ne doivent laisser aucune auréole après séchage. Sinon, il faut reprendre le nettoyage.

Assemblée Générale Extraordinaire du 21 nov. 2023

Présents : Jean Boulicot, Jacques Colomb, Philippe Guijarro, Jean-Claude Larrieu, Dominique Malcor, Stéphane Membré, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent, Serge Vollard.

Soit neuf présents.

Excusé : Alain Grare.

Nombre de votes par correspondance et de pouvoirs : 20

Préalable : Cette assemblée se tient en téléréunion

Objet : Modification de la date de l'Assemblée Générale Annuelle

Traditionnellement, sauf pour l'année de la Covid (2020), cette Assemblée Générale avait lieu juste avant le dîner annuel, appelé originellement dîner d'hiver du *Vincent Owners' Club – Section de France*.

Afin d'attirer plus de participants, il a été proposé de faire ce rassemblement lors de manifestations de véhicules anciens à Paris (Moto-Légende, Rétromobile...)

Le succès de cette formule a été inégal suivant les années (en gros d'une petite vingtaine à une grosse cinquantaine de présents) aussi, afin de s'assurer d'une participation plus régulière et numériquement plus importante des membres, il est proposé de déplacer cette réunion au rallye annuel.

Un tel changement ne peut être effectué sans une modification des Statuts, c'est le but de cette Assemblée Générale Extraordinaire.

VOTES

Résolu-tion	Article	Ancienne version	Version nouvelle ou modifiée	Pour	Contre	Abs-tention
1.	Modific ation de l'article 14. Point d)	L'Assemblée Générale annuelle se tiendra en fin d'année et au plus tard dans le trimestre suivant l'année écoulée.	<i>L'assemblée Générale annuelle se tiendra durant le rallye annuel suivant l'année d'exercice.</i>	29	0	0

La modification est donc adoptée.

Vincent-HRD Owners' Club Section France - Statuts

ARTICLE 1 (constitution-dénomination)

Il est fondé entre les adhérents aux présents statuts une association dénommée VINCENT-HRD OWNERS' CLUB SECTION FRANCE.

ARTICLE 2 (membres fondateurs)

Les membres fondateurs de cette association sont messieurs : Michel Goin, Paul Hamon, Dominique Le Bris, Jean Pirot. Le titre de membre fondateur ne confère aucun droit.

ARTICLE 3 (objet)

La présente association a pour objet notamment :

- (1) Toutes activités dans l'intérêt du motocyclisme en général et en particulier des marques HRD, VINCENT-HRD et VINCENT.
- (2) La perpétuité des marques HRD, VINCENT-HRD et VINCENT en Encourageant et aidant l'utilisation de ces motocyclettes.
- (3) L'encouragement et l'aide à l'utilisation des tondeuses à gazon, des "scooters-marins", des avions-cibles, et en règle générale, tout engin ou machine dans lequel est utilisé un organe des marques précitées.

ARTICLE 4 (durée)

La durée de l'association est indéterminée.

ARTICLE 5 (siège)

Le siège de l'association est fixé au 91 Rue des Brethenières 71580 Sacy. Il peut être fixé ailleurs en France sur décision du Bureau de l'association.

ARTICLE 6 (membres)

Ne peuvent devenir membres de l'association que les personnes physiques et morales adhérentes du VINCENT HRD OWNERS CLUB, agréées par le bureau, et qui s'engagent à mettre en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leur activité dans le but décrit Article 3 des statuts :

- a) Tout propriétaire de motocyclette de marque HRD, VINCENT-HRD, VINCENT.
- b) Tout propriétaire de tondeuse à gazon, de "scooters-marin", d'avion-cible, tout véhicule, engin ou machine utilisant un organe des marques HRD, VINCENT-HRD, VINCENT.
- c) Tout ancien propriétaire de motocyclette de marque HRD, VINCENT-HRD, VINCENT et tout ancien propriétaire de véhicule propulsé par un moteur de marque HRD, VINCENT-HRD, VINCENT.
- d) Tout propriétaire ou gérant d'une société engagée dans la fabrication ou la distribution de pièces de motocyclette de marque HRD, VINCENT-HRD, VINCENT.
- e) Toute personne qui, de l'avis du Bureau de l'association, a rendu ou rend service à l'association, et qui mérite d'être admis comme membre.
- f) Toute personne intéressée dans les objectifs de l'association résultants de l'article 3 des statuts.
- g) Le nom et l'adresse de tout nouveau membre seront publiés dans la revue de l'association sauf demande de l'intéressé lors de l'inscription ; dans ce cas, seuls les prénom et nom seront publiés.

ARTICLE 6 bis (membres associés)

Puissent devenir "membres associés" tous ceux qui souscrivent à l'article 6, mais qui ne sont pas adhérents au VINCENT HRD OWNERS CLUB ; de ce fait ils ne peuvent en aucune façon intervenir et sur quoique ce soit sur ce qui intéresse le VINCENT HRD OWNERS CLUB.

ARTICLE 7 (membres temporaires)

L'association peut permettre à un "non membre" lors d'un évènement spécifique, le titre de "membre temporaire". Le Bureau de l'association peut seul conférer ce titre. Ce "membre temporaire" pourra être redévalable d'une cotisation qui sera fixée par le bureau de l'association. Ce titre ne pourra pas lui permettre de jouir d'un quelconque droit accordé à un membre.

ARTICLE 8

L'association pourra décerner des récompenses honorifiques diverses et variées en fonction des circonstances (rallye...), à l'initiative des membres présents lors d'un rassemblement, par exemple, et après approbation du Bureau.

ARTICLE 9 (perte de qualité de membre ou de membre associé)

La qualité de membre ou de membre associé se perd :

- (a) Par démission adressée au Président de l'association.
- (b) Pour une personne physique, par décès ou pour déchéance de ses droits civiques.
- (c) Par la radiation prononcée par le Bureau de l'association, pour manquement grave, l'intéressé ayant été invité à se présenter devant ce bureau pour fournir des explications.
- (d) Par perte des qualités spécifiques requises à l'article 6 des statuts.

ARTICLE 10 (ressources)

Les ressources de l'association sont toutes celles qui ne sont pas interdites par les lois et les règlements en vigueur.

Il est décidé de percevoir une cotisation, son montant est fixé par le bureau de l'association ; elle ne peut être redimée par les membres et les membres associés de l'association. Elle sera due au 1^{er} janvier.

Tout membre selon les articles 6 et 6 bis des statuts doit s'acquitter de sa cotisation.

Tout membre selon les articles 6 et 6 bis des statuts peut être soumis à cotisation réduite selon la décision du Bureau de l'association.

Tout membre selon les articles 6 et 6 bis des statuts, ayant cotisé pendant 10 ans à l'association, peut voir sa cotisation réduite selon la décision du Bureau de l'association.

ARTICLE 11 (trésorerie)

- a) Les comptes auront pour intitulé : VINCENT-HRD OWNERS' CLUB SECTION FRANCE.
- b) Le trésorier, responsable de la tenue de la comptabilité, devra présenter à chaque Assemblée Générale Annuelle les comptes de l'année écoulée (1^{er} janvier au 31 décembre). Il devra pouvoir justifier chaque écriture.
- c) Un vérificateur aux comptes pourra être nommé par les présents lors de l'Assemblée Générale annuelle ; le vote d'accréditation se fera à la majorité des votants.
- d) Les comptes seront à la disposition de tout membre sur simple demande écrite. Les coûts de photocopies, PTT, enveloppes seront à la charge du demandeur.

ARTICLE 12 (rallye et dîner annuel)

Le rallye et le dîner annuels seront tenus chaque année, mais pas obligatoirement à la même date.

ARTICLE 13 (Assemblée Générale Annuelle, composition et pouvoirs)

L'Assemblée Générale Annuelle se compose de tous les membres de l'association, selon les articles 6 et 6 bis des statuts, à jour de leur cotisation à la date de la convocation de ladite Assemblée et conformément au paragraphe (b) de l'article 14.

Elle est seule compétente pour :

- nommer, renouveler et révoquer le Bureau.
- prononcer la dissolution de l'association.
- Contrôler la gestion du Bureau
- Approuver les comptes présentés par le trésorier.

ARTICLE 14 (fonctionnement de l'Assemblée Générale Annuelle)

La date de l'Assemblée Générale Annuelle sera fixée par le Président de l'association. Il peut la discuter avec le Secrétaire Général et le Trésorier de l'association. Si possible, ils peuvent en discuter les modalités avec le Bureau. Cette Assemblée Générale Annuelle peut être réunie également sur convocation soit des 50% des membres du Bureau, soit des 2/3 des membres de l'association.

- a) Un compte rendu de cette Assemblée Générale devra être publié.
- b) Seuls les membres définis aux articles 6 et 6 bis, sont habilités à voter lors de l'Assemblée Générale Annuelle.
- c) Un quorum de 8 membres tels que définis aux articles 6 et 6 bis s'impose.
- d) L'Assemblée Générale Annuelle de l'année écoulée se tiendra l'année suivante lors du Rallye Annuel.
- e) Le rapport moral et le rapport financier seront présentés ce jour de l'Assemblée Générale Annuelle.
- f) L'Assemblée Générale Annuelle délibère à la majorité simple des membres votants présents ou représentés.
- g) En envoyant un pouvoir en blanc, tout membre de l'association émet un vote favorable à l'adoption des projets de résolution mis à l'ordre du jour par l'auteur de la convocation de l'Assemblée et un vote défavorable à l'adoption de tous autres projets.
Tout membre ne peut être porteur que d'un pouvoir.
- h) Toute question devant être à l'ordre du jour doit être fournie au Secrétaire 6 semaines, au moins, avant la date de l'Assemblée Générale annuelle.
- i) Les convocations à l'Assemblée Générale doivent être chez les membres 4 semaines au moins, avant la date de l'Assemblée Générale Annuelle.

ARTICLE 15 (modification des statuts)

La modification de ces Statuts ne peut se faire que lors d'une Assemblée Générale Annuelle ou Extraordinaire ; elle devra être inscrite à l'ordre du jour et devra figurer sur les convocations à cette Assemblée Générale Extraordinaire. Cette modification ne peut être adoptée que si 2/3, ou plus, des votants présents ou représentés acceptent cette modification.

ARTICLE 16 (Assemblée Générale Extraordinaire)

- a) Le Président de l'association a tout pouvoir pour convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire.
- b) Le Bureau peut convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire s'il obtient l'accord des 2/3 des membres de ce Bureau.
- c) Les membres de l'Association peuvent convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire s'ils obtiennent l'accord des 2/3 des membres de l'Association.

ARTICLE 17 (règlement intérieur)

Un règlement intérieur peut être établi et librement modifié par le Bureau pour fixer les modalités d'exécution des présents statuts, sans avoir à être approuvé par l'Assemblée Générale des membres de l'association. Ce règlement intérieur doit être voté et accepté par les 2/3 des membres du Bureau. En cas de litige ultérieurement, il doit être revu. Ce règlement intérieur s'impose à tous les membres de l'association.

ARTICLE 18 (Bureau)

L'association est dirigée par un Bureau composé de 6 membres élus par l'Assemblée Générale Annuelle parmi les membres de l'association remplissant les conditions suivantes : être majeur, ne pas être privé de ses droits civiques, ne pas être placé sous sauvegarde de justice ou mise en tutelle ou en curatelle.

ARTICLE 19 (renouvellement des membres du Bureau)

Le Bureau est renouvelé par moitié tous les ans par l'Assemblée Générale Annuelle des membres de l'association. Les membres sortants sont rééligibles. Pour le premier renouvellement, les membres sortants seront tirés au sort.

En cas de vacance, le Bureau pourvoit provisoirement au remplacement de ses membres. Il est procédé à leur remplacement définitif par le plus prochaine Assemblée Générale. Les pouvoirs des membres ainsi élus prennent fin à l'époque où devait expirer le mandat des membres remplacés.

En cas de vacance de la totalité des postes du Bureau, une Assemblée Générale Extraordinaire est convoquée par un membre de l'association avec pour seul ordre du jour, soit l'élection de nouveaux membres du Bureau, soit la dissolution de l'association.

ARTICLE 20 (pouvoirs du Bureau)

Le Bureau est investi des pouvoirs les plus étendus pour prendre toutes les décisions qui ne sont pas réservées à l'Assemblée Générale des membres.

Il peut déléguer telle ou telle de ses attributions à l'un des membres de l'association.

Il peut coopter un ou plusieurs membres dans le Bureau.

Il rend compte de sa gestion à l'Assemblée Générale Annuelle des membres.

ARTICLE 21 (fonctionnement du Bureau)

Le Bureau se réunit au moins une fois par an, et chaque fois qu'il est convoqué par son Président, ou par la moitié de ses membres (du Bureau). Il délibère à la majorité simple des membres présents ou représentés. En cas d'égalité du nombre de voix pour ou contre une décision, le Président peut imposer sa décision.

ARTICLE 22 (Président, pouvoirs du Président)

Le Bureau élit en son sein un président pour 1 an.

Le Président est rééligible.

Le Président est doté du pouvoir de représenter l'association dans tous les actes de la vie civile. Il a, notamment, qualité pour ester en justice au nom de l'association.

Il peut, pour un acte précis, déléguer ce pouvoir à un autre membre du Bureau. En cas de représentation en justice, il ne peut être remplacé que par un mandataire agissant en vertu d'une procuration spéciale.

ARTICLE 23 (journal du club)

Il s'intitulera le LOUP-GARREAU.

ARTICLE 24 (secrétaire, trésorier, vice-président)

Le Bureau élit en son sein un secrétaire, un trésorier, un vice-président et un directeur de publication pour un an. Ils sont rééligibles. Le Président définit pour chacun de ces postes la mission leur incombe.

ARTICLE 25 (du vote)

Le vote par correspondance est du domaine du règlement intérieur.

ARTICLE 26 (dissolution de l'association)

En cas de dissolution de l'association, l'Assemblée Générale des membres :

- Nomme un ou plusieurs liquidateurs
- Prend toute décision relative à la dévolution de l'actif net subsistant sans pouvoir attribuer aux membres de l'association autre chose que leurs apports.

ARTICLE 27

Monsieur Dany VINCENT Né le 29/10/1957 à 71 Louhans et demeurant 91 Rue des Brethenières 71580 Sagy est chargé de remplir les formalités de déclaration et de publicité requises par les lois et règlements en vigueur pour la présente association.

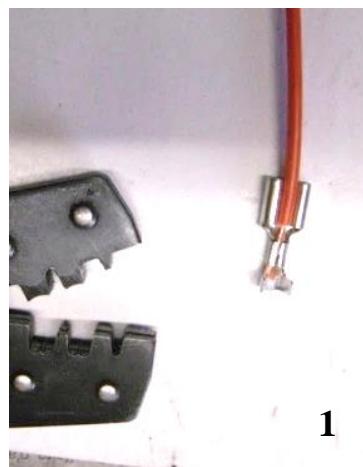
Sagy, le 13 novembre 2023 (Enregistré par la sous-préfecture de Louhans -71- le 08/01/2024)

Circuit Électrique - Compléments

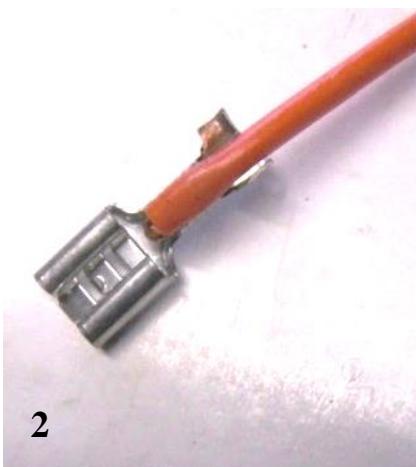
Par François Grosset

Quelques améliorations suite à un article dans le LGE-47 :

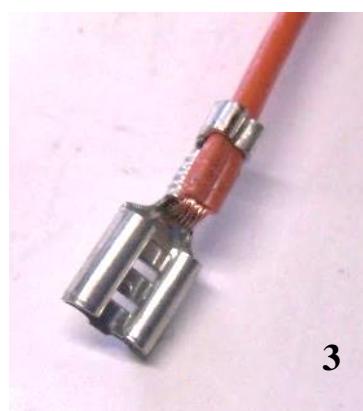
- Alimentation du démarreur : le fil doit être au minimum de 10 mm^2 et doit être le plus court possible. Ce fil supporte une forte intensité de courant et un fil plus petit peut fondre avec les problèmes faciles à imaginer. Idem s'il est plus long (résistance augmentée).
- Sertissage des cosses. Cette solution aurait une origine aviation (sécurité améliorée) :



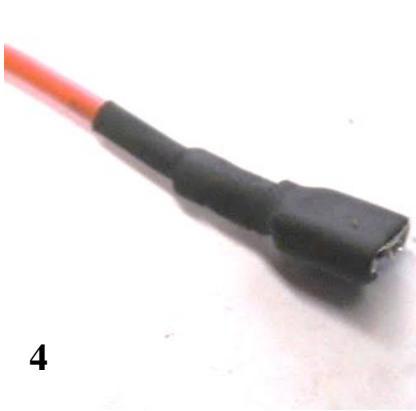
1



2



3



4

1- Sertissage à "l'envers"

2- Repli de la partie isolée sur la partie non isolée, déjà sertie.

3- Sertissage de la partie isolée.

4- Encapsulation par de la gaine thermo-rétrécutable.
Cette méthode renforce encore la liaison cosse/fil car l'arrachage est rendu encore plus difficile.

La Salle de Dessin

Article MPH 891, article de Martin Wilkie

Traduction par Dany

Reconnu pour ses qualités de dessinateur industriel John Edwards témoigne de son travail à l'usine.

Il travaillait alors sur le projet Picador, un avion cible radiocommandé destiné à la RAF (*Royal Air Force*).

La RAF avait choisi le moteur Vincent pour son rapport puissance/poids le plus favorable parmi les moteurs anglais disponibles.

Mais, conçu initialement pour une moto, ce moteur nécessitait pas mal d'adaptations pour, entre autres, sortir une transmission à 90°.

John : « Selon les époques, jusqu'à 6 personnes travaillaient en même temps au bureau de dessin.



La salle de dessin



John Edwards

Le travail qui m'avait été assigné était le dessin de la transmission à l'hélice. Le service du dessin était installé un peu au milieu de tout : dans le même lieu il y avait celui des tests, de la réparation et de l'envoi des machines neuves.

Les revendeurs venaient chercher leurs machines dans la cour juste à l'extérieur ; J'ai ainsi vu Surtees senior, Hailwood senior, etc. Si une machine de course était démarrée dans la cour, le bureau des dessins se vidait en un instant pour aller voir. De nombreux pilotes venaient pour des essais, quel que soit le temps. La Grande Route du Nord passait juste devant la sortie de l'usine et il n'existeait à cette époque aucune limitation de vitesse...

Le chef des essais, un type originaire d'Autriche, Jim Sugg, venait souvent dans le local de test pour voir comment les premiers Picador fonctionnaient. »

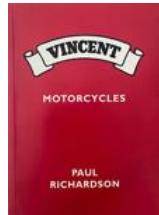
John travaillait sous la direction du chef mécanicien Alex Mitchell qui avait succédé à Phil Irving.

« Je me rappelle un problème sur les premiers moteurs Picador où la chaîne primaire cassait régulièrement. Philip Vincent pensait qu'une chaîne multiple résoudrait le problème et il insistait pour monter une chaîne quadruple. Mitchell n'était pas d'accord avec PCV car il pensait que les forces engendrées par l'entraînement d'une hélice n'avaient rien à voir avec celles nécessaires pour propulser une moto. C'est lui qui avait raison et une autre solution a été trouvée (Ndt : il n'est pas indiqué laquelle). Souvent Mitchell marmonnait dans sa barbe à propos de PCV et de son caractère. »

Un jour, John était au bord de la mer avec sa moto et il a vu voler l'avion à moteur Picador. Il volait très bien, mais le système de radio-contrôle était défaillant et le projet a été arrêté par l'armée. Toutefois le travail habituel sur les motos continuait à Stevenage.

« Les clients apportaient leurs motos pour réparation ou entretien (Ndt : l'usine avait développé ce service pour faire rentrer un peu d'argent)...

Paul Richardson ([Ndt : celui du livre "Vincent" plus que recommandé par la rédaction](#)) était responsable de ce service. Paul était un homme affublé d'un bégaiement inimitable et avait toujours une pipe coincée entre ses dents. Il vivait dans une très petite maison juste en face l'entrée de l'usine. Il était d'origine hollandaise et parlait un très bon anglais. Il avait un grand sens de l'humour comme d'ailleurs la plupart des employés. »



Dans notre monde moderne, il est facile d'oublier l'incroyable avance qu'avait la conception des Vincent et cela avait été bien compris par certains employés :

« Il y avait pas mal de revente de pièces chapardées dans l'usine. Quand la nouvelle fourche Girdraulic est arrivée, il y avait un ou deux gars qui quittaient l'usine avec des pièces dans le pantalon, y compris des bras de fourche ! Quelque temps après, leur propre BSA ou Velocette étaient équipées de fourches *made in Stevenage*. »

John était assez proche de la direction de l'usine dont de PCV.

John trouvait PCV plutôt froid, distant avec jamais plus d'un *"Good Morning"* en traversant le bureau de dessin. C'était dans les années 1950 et la stricte séparation sociale était toujours la norme.

Lord Hesketh

Par Dany

Cet aristocrate fortuné avait décidé de lancer une nouvelle « Vincent » modernisée dans les années 80, un peu à l'image de PCV. Hesketh a participé à 6 reprises avec sa propre écurie au championnat du monde de Formule 1 de 73 à 78 avec quelques podiums, avant de se lancer dans la moto.

La nouvelle Hesketh se voulait une Vincent moderne : nouveau moteur bi-cylindre en V de 1000 cc, plus ouvert, 2ACT, 5 soupapes par cylindre et look modernisé.

Une de ces 130 motos produites (180 au total avec au moins 3 modèles) sera sur notre stand Vincent au salon du 2 roues cette année grâce à l'un de nos membres qui en possède une.

La production a été abandonnée assez rapidement (après 3 à 4 années) mais différents soubresauts ont eu lieu et l'aventure perdure plus ou moins.



**Le modèle le plus produit avec 130 exemplaires environ :
la V1000 de 1982**

Pourquoi un mot sur ces motos ? Parce que dans Classic Bike de décembre 2023, il y a une photo assez étonnante de Lord Hesketh passant son permis moto (dans les années 80 au vu du modèle utilisé). Il était alors un nouveau venu à la moto bien que constructeur !

Noter les bottes de pêche...

Rallye Annuel Vincent (VOCF) 2024

Chers amis,

Le **48^{ème} Rallye annuel** 2024 se déroulera du vendredi 12 juillet après-midi (accueil) au dimanche 14 après-midi à Saint-Ours, dans le Puy-de-Dôme.

Le couchage et tous les repas, sauf celui du samedi midi, seront pris aux « **Lodges de Lemptégy** » à Saint-Ours (63230), 31 route des Puys.

De ce fait, les frais de rallye sont "**tout compris**", ci-après vous trouverez tous les détails.

Le VOF a donc réservé 72 couchages (36 chambres de 2 lits, **par logements de 2 ou 4 personnes**) pour vous accueillir.



Les chambres sont à 2 lits par chambre (draps et linges de toilette fournis), **pas de possibilité de chambre seule**. L'attribution des chambres se fera selon date de réception des règlements au VOF. Le paiement du rallye vaut acceptation de ces conditions de logement.

Pas d'animaux.

Pour le couchage **sous tente** ou **en camping-car** vous réserver au camping « Bel Air » à 9 km, à Saint-Ours, tél. 04 73 88 72 14 (**non-compris dans le forfait**).

Toutes les informations de coût/activités sont détaillées ci-dessous.

Les réservations et le règlement du forfait doivent être faits **au plus tard le 31 mai** auprès de Catherine.

Réservation / Règlement : Catherine – 06 81 27 09 11 – crrperso@yahoo.fr

Questions sur le rallye : Jean – 06 81 53 09 86 – pirot.jean@orange.fr

<p>- forfait 'NORMAL' :</p> <p style="color: red;">270€/personne</p> <p>(du vendredi soir au dimanche midi inclus)</p>	<p>- forfait 'Sans hébergement' :</p> <p style="color: red;">200€/personne</p> <p>(= forfait 'Camping-car/Tente') = <i>idem</i> 'NORMAL', sans couchage</p>
<p>comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ repas vendredi soir ➔ couchage vendredi soir ➔ petit-déjeuner samedi matin ➔ balade samedi matin ➔ pique-nique samedi midi ➔ balade samedi après-midi ➔ repas officiel samedi soir ➔ couchage samedi soir ➔ petit-déjeuner dimanche matin ➔ visite dimanche matin option (+ 14€50) ➔ repas dimanche midi ➔ souvenir du Rallye 	<p>comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ repas vendredi soir ➔ petit-déjeuner samedi matin ➔ balade samedi matin ➔ pique-nique samedi midi ➔ balade samedi après-midi ➔ repas officiel samedi soir ➔ petit-déjeuner dimanche matin ➔ visite dimanche matin option (+ 14€50) ➔ repas dimanche midi ➔ souvenir du Rallye

Rallye Vincent France (VOCF) 2024 (suite)

Date limite d'inscription et de paiement :

31 mai 2024

Attribution des chambres (2 personnes par chambre, obligatoire) **selon date de réception des règlements**

INSCRIPTIONS

(Page à renvoyer remplie à **Catherine** : crrperso@yahoo.fr en même temps que le règlement)

	Choix et Tarifs :	270 €/pers.	200 €/pers.	
Nombre	NOMS / PRÉNOMS	forfait 'NORMAL' (oui / non)	OU forfait 'Sans Hébergement' (oui / non)	TOTAL (en euros)
1^{er}				
2^{ème}				
3^{ème}				
TOTAL DE LA FAMILLE=				

PAIEMENT

- par chèque bancaire** au nom de **VOCF**, à envoyer à :
C. Remillieux-Rast, 23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine (France)
- par virement bancaire** sur le compte '**ASSOCIATION VOCF**'
à la BNP, 1 rue Gambetta, 78250 Meulan-en-Yvelines
IBAN : **FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667**
BIC (*Bank Identification Code*) : **BNPAFRPPMNT**
- par PayPal** sur le compte '**VOCF**' (ou '**vocfbureau@gmail.com**' ou '**@AssociationVOCF**')
avec le type de paiement : "*entre amis*"

Revue de Presse (décembre 2023)

Une rubrique qui, si vous le voulez, restera irrégulièrement mensuelle

Par Didier



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, des publications trouvées dans la presse, depuis... ???, les débuts des HRD, et il la divulguait occasionnellement.

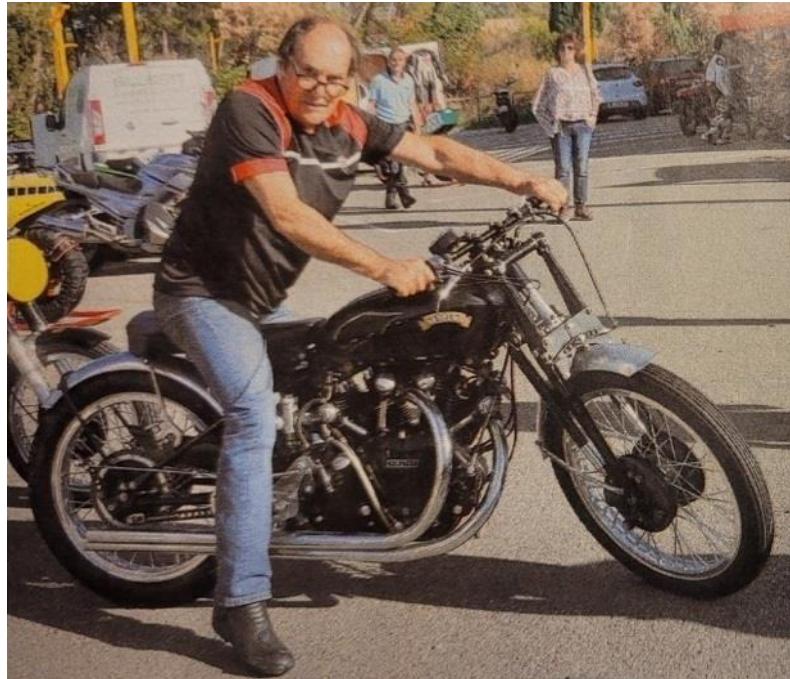
Vous trouvez quelque chose, n'hésitez pas, faites-le moi savoir :
didier.camp31@gmail.com, je passerai le message à notre journal favori.

À l'heure où vous lirez ces lignes, 2024 sera déjà bien avancé, il est un peu tard pour les vœux, pourtant la rédaction de la revue de presse se permet de vous dire : « *L'année est arrivée à sa fin, je vous en prie prenez soin de vous et évitez les accidents parce que, contrairement aux Vincent, les pièces détachées pour les vieux modèles comme vous et moi, ne sont plus en stock.* »

La Vie de la Moto, n°1223 du 28 déc. 2023 :

Page 10 : 44^{ème} Salon ÉPOQU'AUTO à Chassieu – Lyon. La vente aux enchères a été réussie avec 80% de machines vendues (une cinquantaine), malgré des frais s'élevant à 20% pour l'acheteur. La Vincent Black Prince d'origine Belge a vu ses enchères monter à 87000 € mais le prix de réserve de 90000€ n'a pas été atteint. La machine avait été estimée 90 à 120000 €.

Page 20 : Le Barjo Team au Luc-en-Provence. L'ancien pilote de vitesse Jean-François Baldé teste la valeur de son travail et peaufine les réglages de sa 500 Norton Manx et de sa 1000 Vincent. (Ndlr : peut-être devrait-il adhérer au VOCF et participer aux « week-end de mécanique ». Ce n'est pas Baldé sur la photo, mais c'est sa machine.)



La Vie de l'Auto, n° 2108 du 28 décembre 2023 :

Page 37 : on apprend qu'une Vincent HRD Black Shadow de 1948 sera à vendre aux enchères à Gstaad en Suisse pendant le festival de fin d'année. (Ndlr : qui se sera offert la belle pour Noël ?)

Moto Revue Classic, n°131 de janv. - fév. 2024 :

Page 10 : Salon du 2 roues de Lyon du 7 au 10 mars 2024 : Les organisateurs présentent le salon et annoncent haut et fort ‘exposition « Vincent » organisée par le VOCF. (Ndlr : Les établissements Godet Motorcycles devraient être les voisins de stand du VOCF, avec quelques-unes de leur dernières réalisations et restaurations.)

TRANCHE DE VIE

Raspoutine :
140 000 km
en Egli-Vincent

S'il ne fallait garder qu'une moto, ce serait une Vincent-Egli !
Serge "Raspoutine" va donc chez Godet un beau jour...

SALON DU 2 ROUES DE LYON DU 7 AU 10 MARS 2024 !



Dans la capitale des Gaules, vous pourrez admirer cette Yamaha TZ 750 sortie de la collection d'Eric Seynes.

Si vous pensiez que l'équipe d'organisation du Salon de Lyon se reposait sur ses lauriers, vous vous mettiez le doigt dans l'œil. En 2024, la fête continue avec encore plus d'expositions consacrées aux motos anciennes. Commençons par "Trajectoires" qui est tout simplement le prolongement du livre "Légendaires" dont on vous parle dans ce numéro. En effet, Eric de Seynes, Président de Yamaha Motor Europe, va dévoiler dans la capitale des Gaules

une partie de sa collection personnelle. Passons aux motos anglaises avec "Speed is expensive" qui mettra en scène une vingtaine de Vincent. Une exposition montée avec l'aide du Vincent Owner's Club qui fera la part belle aux gros V-twins créé par Phil Vincent. Les amateurs de tout-terrain ne seront pas oubliés puisque Nicolas Jarreau propose cette année de célébrer l'anniversaire des Yamaha YZ : un demi-siècle, ça se fête ! Quant à Philippe Vassard, sa mission est

de rendre hommage à Cyril Neveu, quintuple vainqueur du Paris-Dakar. Pour ce faire, Fifi a réuni ses motos emblématiques. Citons encore pèle-mêle des hommages à Jean-Louis Gullou et Dominique Méliand, Des Moto Guzzi de course, le Moto Tour, des Youngtimers, etc, etc. Sans oublier, bien sûr la vente aux enchères qui proposera 300 motos sur trois jours. Début mars, vous savez ce qu'il vous reste à faire ! www.salondu2roues.com

Moto Légende, n°362 de janv. 2024 :

Page 83 : dans le prochain N°, la section « Tranche de Vie » doit présenter Raspoutine et ses 140 000 km à Egli-Vincent.

The Distinguished Gentleman's Ride

19 MAI 2024

Journée mondiale, libre, bénévole, à but caritatif. 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 2023, 150 pays étaient concernés, plus de 900 villes à travers le monde, dont une cinquantaine en France.

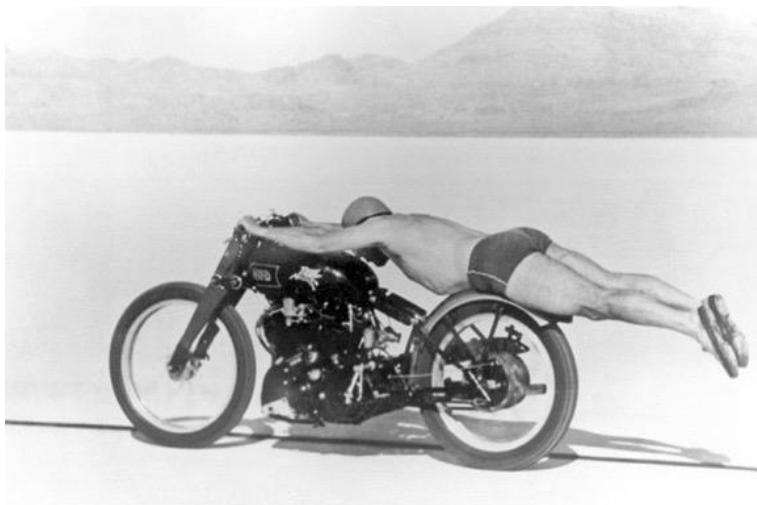
Renseignez-vous et participez avec votre Vincent ou assimilée. Faites-la rouler pour une bonne cause et partagez un moment inoubliable avec d'autre motards passionnés de belles machines et d'autrui.

Pour plus d'infos : <https://www.gentlemansride.com>, ou contactez Didier : [\(didier.camp31@gmail.com\)](mailto:didier.camp31@gmail.com) (06 52 89 84 57)

Lac Salé de Bonneville-USA : 311,60 km/h

Avec un moteur vieux de 75 ans, sans carénage, sans compresseur, sans injection

Par Dany



vitesse avec une 1000 Vincent à la vitesse de 311,60 km/h.

L'évènement se passait bien entendu sur le lac salé de Bonneville, un vaste plateau d'un ancien lac salé asséché, ce qui garantit une surface parfaitement plane. Et très corrosive...

C'est le lieu des records de vitesse absolue, que l'on voit par exemple dans le film *Burt Monroe*. Alp est un habitué des records de vitesse. Il en détient actuellement 16 dans différentes catégories.

Il existe de nombreuses catégories pour ces records entre le nombre de roues, les cadres, les motorisations, les carburants, avec ou sans carénage, etc.

On y trouve donc un peu de tout ! Par exemple moteurs fonctionnant au nitrométhane, machines propulsées par des réacteurs, constructions avec cadre d'origine ou spéciaux, cigares de vitesse, etc.

Une des astuces consiste aussi (en partie) à trouver une catégorie accessible, surtout si l'on a de relativement faibles moyens (cas des Triplettes de Bonneville qui concourent avec des engins de très faible cylindrée - autour de 50 cm³) ou encore trouver un record ancien oublié (cas de l'*Indian* dans le film *Burt Monroe*), même s'il y en a de moins en moins depuis le temps que certains cherchent à pulvériser un record de vitesse.

La majorité des records détenus par Alp Racing est à base de moteur Triumph 650 *pre-unit*, avec cadre d'origine ou cadres conçus par sa société. Le pilote étant lui-même ou également d'autres amateurs de la catégorie sur ses machines.

Le plus marquant est sans doute le record de 281 km/h obtenu avec une 650 Triumph alimentée à l'essence, sans carénage, et avec un moteur à culbuteurs sans compresseur et logé dans un cadre Alp Design.

Voir ci-après la photo de cet engin.

Après le record de vitesse pour une Vincent par Rollie Free à 242 km/h en 1948, d'autres l'on amélioré progressivement comme Jack Ehret et bien d'autres !

Mais un autre record a été battu dernièrement à Vincent, plutôt discrètement.

Passé encore plus inaperçu en France sauf pour ceux qui lisent MPH, en 2020 Alp Sungurtekin avec sa société *Alp Racing Design* a obtenu le record de



Mais Alp détient aussi des records avec des machines plus standard comme celle ci-dessous



Ou bien plus modifiée toujours sur base Triumph comme sur cette photo à gauche.

Toutes les photos de cet article ont été tirées du site : <https://www.alpracingdesign.com/>

Il y a bien d'autres informations sur ce site.

Et on peut voir les *runs* sur You Tube.

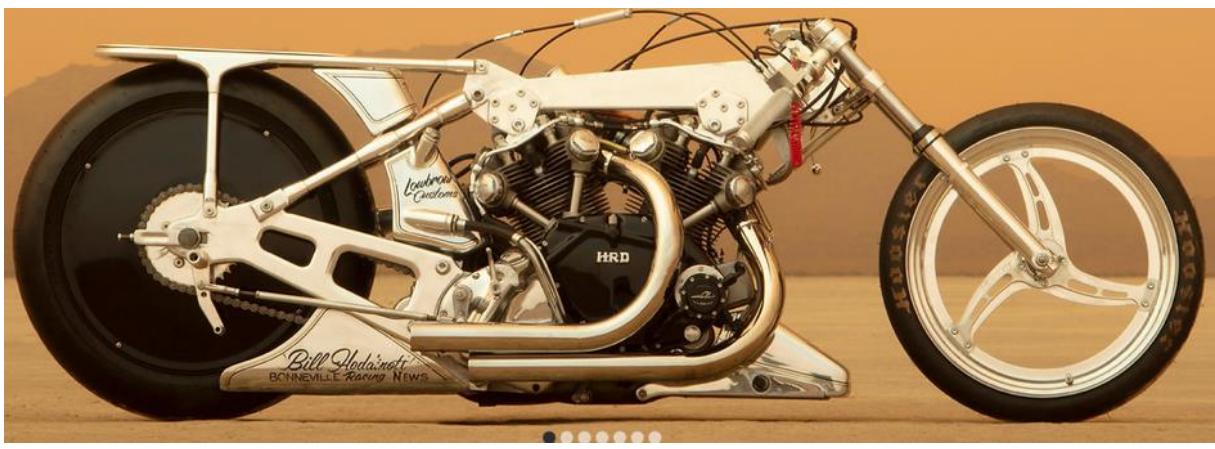
Alp s'est lancé dans son dernier record actuel avec un moteur de HRD Rapide de 1948 (n° moteur F10AB/1/666).



L'engin que vous pouvez voir sur ces photos est minimaliste. Cadre rigide.

On voit très bien les carbus, le réservoir d'huile auxiliaire. La poutre doit probablement servir de réservoir à carburant (mélange nitrométhane/essence).

À noter la roue AV , c'est la même que celle de la Triumph des 281 km/h



Alp a été soutenu en partie par le VOC qui avait d'ailleurs lancé une souscription auprès de ses adhérents. Je pense que la participation financière française a été bien faible sinon nulle, ce type de record est quand même plutôt très... nord-américain.

Motos Croisées n°06

Par Philippe Abonyi

Philippe nous présente ses meilleurs vœux et sa désormais habituelle grille de Motos croisées.

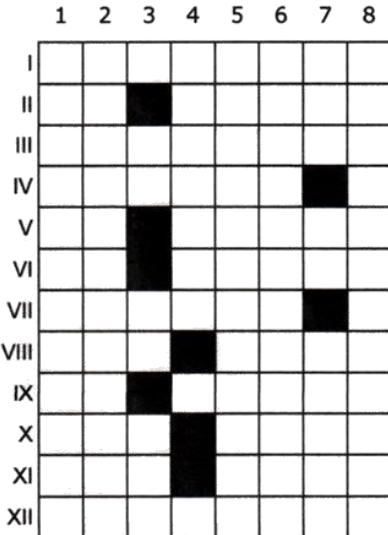
MOTOS CROISÉES - VOCF 06

HORIZONTALEMENT

I : Mono ou twin, n'a pas sa place ici. II : En Vincent, comme en Black-Prince mais aussi en anglais. Plus jeune que Fabio (Taglioni), a aussi participé à faire de belles distributions. III : Opposés aux phénomènes. IV : A la dent dure et toujours prêt à s'accrocher. V : Terre mythe bien retournée. Jaunir en terre. VI : A poil ! Nuancerions juste en couleurs pour un poète. VII : Masses du bâtiment. VIII : Nid de taupes. Entreprises confédérées. IX : Jouent en club et drôles au centre. Agent de refroidissement. X : Ont-elles finalement été libérées ? On peut y visiter la cathédrale Notre-Dame. XI : Cri de gauche venant de la droite. La première partie de la question. XII : Emportent un minimum d'outils.

VERTICALEMENT

1 : Malgré son nom, cette moto ne part pas en poussières ! (2 mots). 2 : Augmenter le volume des chevilles ? (S') 3 : Deux cinquièmes du quart. Dior lui était associé pour fabriquer des motos pendant plus de 50 ans. Donne à manger ou à usiner. 4 : Peut se faire frapper s'il ne freine pas. 5 : Sont en fin de grêle et juste après. 6 : On ne pourra pas se faire chopper avec (2 mots). 7 : Entre Henderson et Indian. Dans l'axe des freins. Auteur de beaux moteurs chez Norton. 8 : Leurs époux n'ont pas misé sur le bon cheval ! (2 mots).



Solution du VOCF 05 :

I : Bicylindre. II : On. Oun. eiR. III : Rollie Free. IV : Epierrions. V : S.E.V. Aton. VI : Trahie. Zip. VII : Rareté. Ide. VIII : onoM. Steel. IX : KTT. Orée. X : Essentiels.
1 : Borestroke. 2 : Inopérants. 3 : Liverots. 4 : Yole. Hem. 5 : Luirait. Un. 6 : Inertées. 7 : Fio. Toi. 8 : Deronzière. 9 : Rien. Idéal. 10 : Eréspèles.

Anniversaire



Souhaitons, avec un peu de retard, un joyeux anniversaire à Jeff Vallat qui nous envoie la photo de son magnifique gâteau !

Question : va-t-il oser le découper ?

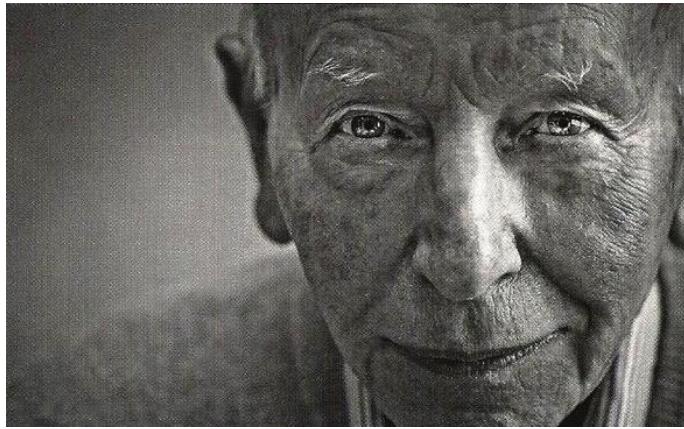
Vous pouvez le contacter si vous désirez le même (demandez au LGE qui transmettra).

Surtees : Vincent et moi

Interview et certaines photos par David Lancaster - Traduction Éliane Boulicot

Ndlr : il s'agit là de l'une des toutes dernières interviews de John Surtees avant qu'il ne décède le 10 mars 2017. Ce sont des extraits du livret accompagnant le DVD 'Speed is Expensive'.

Page 8 - Introduction



Il n'y a probablement personne à qui la marque Vincent HRD ne parle plus qu'à John Surtees.

Vincent fournissait des machines à son père Jack, lequel tenait un magasin dans le Sud de Londres, ainsi que des motos de course à la fois au père et au fils.

Les Vincent donnèrent à John son premier emploi, sa formation technique et l'occasion de quitter sa famille pour la première fois et lui permirent d'effectuer un essai précoce dans le monde des records de vitesse, sur la piste de Montlhéry.

Sa maman Dorothée le conduisait à Stevenage dans son side-car Vincent Rapide, pour acheter des pièces de rechange.

« Vincent était très sympa » se rappelle-t-il au cours de notre conversation. « C'était reposant. On s'asseyait, on parlait avec Phil Irving. Tout ça paraissait tout à fait normal ».

Cet héritage 'Surtees-Vincent' survint quand le père, Jack, tomba littéralement 'amoureux de la marque et voulut être à cent pour cent Vincent'.

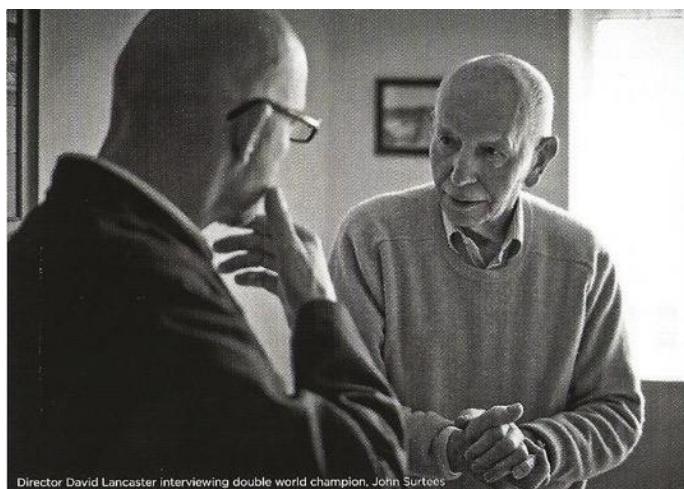
Quand ce fut le moment pour John d'apprendre un métier, celui-ci se souvient « Papa n'aurait pas pu imaginer que cela se passe dans une autre entreprise ».

Jack Surtees a été trois fois champion de Grande-Bretagne en side-car. C'était La vedette d'avant-guerre sur le circuit de Brands Hatch. John et sa mère ont endossé tous les deux la tenue de passager dans le side-car de Jack sur les circuits britanniques.

Un entraînement formidable et tout de suite dans le bain !

C'est de ces courses précoces qu'émergea le fameux style de Surtees Junior – Il fut l'un des premiers à adopter cette conduite de glisse tout en souplesse – Grâce à un puissant moteur de Black Lightning qui entraînait suffisamment fortement la roue arrière il pouvait ainsi contrôler la glissade avec la poignée de gaz.

Mike Hailwood, grand ami de John disait que le plus grand défi pour Surtees, en passant de deux à quatre roues, avait été de s'habituer à laisser glisser sa voiture. Sur une moto, c'est la dernière chose que l'on souhaite voir arriver. Mais le jeune Surtees a développé cette confiance dans ce type de conduite parce qu'il avait été le passager du meilleur pilote de side-car du pays : **son père**.



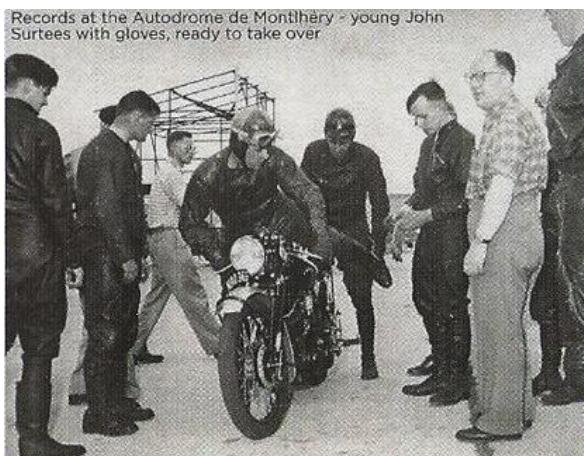
Director David Lancaster interviewing double world champion, John Surtees

Page 9

À gauche : Le réalisateur du film David Lancaster en train d'interviewer le champion du monde 2 et 4 roues : John Surtees.

Ci-dessous : Records à l'autodrome de Montlhéry. Le jeune Surtees avec des gants, prêt à prendre le relais.

« Quand on fait des courses, c'est pour gagner, pas pour la popularité »



casque (voir dernière photo de cet article).

Surtees totalise sept titres de champion du monde pour MV Agusta à la fois sur 350 cc et 500 cc en 1956, 1958, 1959 et 1960 et un titre en F1 en 1964 avec la Ferrari 158 V8.

Malgré cela, Surtees a essuyé pas mal des critiques, à la fois dans le milieu Vincent et en dehors.

Sa mentalité de gagnant lui a apporté l'argent, les titres mais attiré aussi une certaine animosité.

L'écrivain Gérald Donaldson cite les paroles de Surtees « J'étais vraiment un peu fou ».

Dans son autobiographie de 1963 'Speed', il admet la réputation que lui ont faite d'autres coureurs.

Page 10

Il avoue « Je n'avais aucun penchant pour les mondanités, je ne pouvais pas me défaire de l'habitude de toute une vie et mes machines et la course étaient les seules choses qui m'intéressaient ».

Pourtant dans la conversation émerge quelqu'un de très humain, fils d'un marchand de motos du sud de Londres – 'un habitant de la campagne aux portes de Londres' – comme il s'est décrit un jour.

Il a de l'esprit, pas cinglant mais charmant, le plus souvent.

À propos du style de conduite de sa grosse 500 MV Agusta, le fameux 'drift' qu'il avait été le premier à utiliser, on raconte qu'il avait dit un jour à des journalistes australiens que « la satisfaction que ça lui apportait était, à défaut, la meilleure chose après le sexe ! »

Il a couru pour les personnalités les plus charismatiques et les plus brillantes du sport moto : le Comte Agusta, Soichiro Honda, Enzo Ferrari et, sans aucun doute, on peut ranger Vincent au nombre des précédents.

« Chez Honda, on parle de rêves – Nous avons tous nos rêves et j'ai travaillé avec de nombreuses personnes qui ont contribué à réaliser les miens : Honda, Ferrari, par exemple. Mais aussi cette petite équipe, là en bas, à Stevenage, quand ils ont créé la Rapide après-guerre, cela s'applique aussi à eux.

Il y a quelque chose de particulier pour la Vincent : elle a résisté à l'épreuve du temps ».

À gauche : Le jeune John Surtees goûte pour la première fois au plaisir de la course dans le side-car de son père.

Pourtant, les souvenirs se teintent de tristesse.

Surtees est sûr que l'accident de Philip Vincent, alors qu'il



testait sa machine sur un aérodrome en 1947, 'a changé à jamais le cours de son entreprise'.

De mauvais choix ont entaché la croissance de cette entreprise : les huiles, les personnes, certaines idées sur la conception du moteur...

Cependant, rien ne diminue son enthousiasme pour ces premières années.

« Les clients, dans le magasin de son père, ‘hypothéquaient’ leur vie pour en avoir une. Papa et moi étions très fiers de partager cela ».

Son histoire familiale a pris de l'importance au fil des années.

Aujourd’hui, John possède toujours des Vincent. « Les choses me reviennent quand on les regarde, quand on empoigne une pièce ».

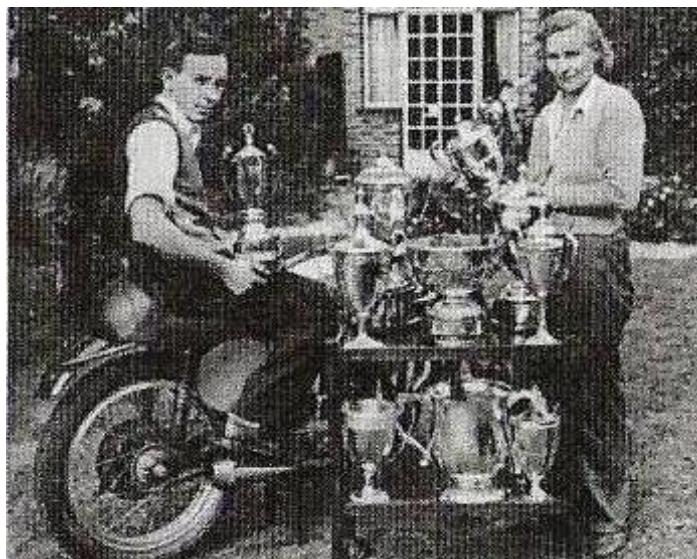
« Des souvenirs de papa, par exemple ».

Page 11

Une crise cardiaque en 2008 et la mort de son fils Henry à peine un an plus tard, dans une course de Formule 2, ont laissé place à des réflexions douces-amères sur la famille, sa longue vie, ses victoires et ses défaites.

En préparant sa Black Lightning et sa Grey Flash pour une exposition à la Fondation Henry Surtees ([Ndlr : fondation pour aider les personnes accidentées](#)), il dit : « Comme papa et maman aimeraient ce qu'on est en train de faire avec cette Fondation ».

Puis, en retenant une larme, il ajoute : « Je sais que Henry aussi aimeraient cela ».



John pose comme le ferait n'importe quel jeune homme brillant, avec sa Norton, ses trophées et sa mère dans le jardin de sa maison en 1955, quand il avait 22 ans



Ci-dessus, il pilote là la célèbre Vincent Grey Flash sur le circuit de Silverstone en 1952 : il devance Sid Barnett (Norton) n° 257

Une fois trouvée, remise en état et conduite sur les pistes de la victoire, la fabuleuse Vincent Grey Flash lui fournira un excellent tremplin pour accéder à la Renommée Mondiale.



La Revue de Pres(que)

Janvier 2024

Par Didier

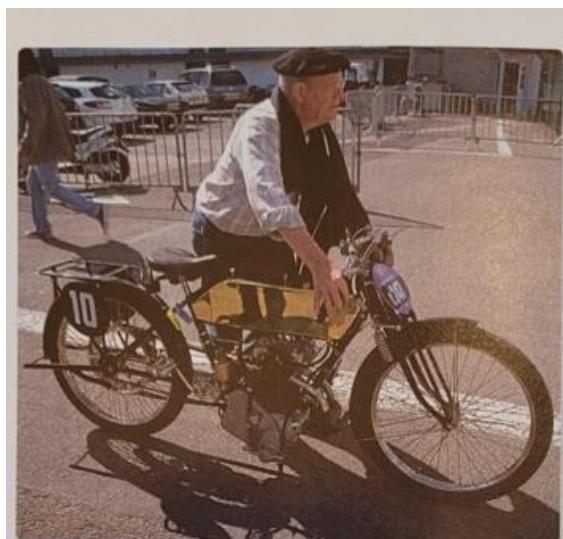
Ndlr : Pourquoi de pres(que) : parce que la très intéressante revue de presse de Didier ne peut arriver que vers le milieu du mois suivant la parution des revues. Or, le Loup-Garreau du mois suivant est déjà terminé. La revue de presse a donc au moins un bon mois de retard et il se peut qu'il y ait un oubli de la part des rédacteurs, le retard s'accroît, ce qui vient d'arriver ce mois-ci...

La Vie de la Moto, n°1224 du 11 janvier 2024 :

Page 11 : Salon de Stafford (GB), enchères Bonhams. Une Vincent Red Rapide 1000 de 1949, restauration totale et certificat d'authenticité (adjudiquée à 45400 \$) voir article dans le LGE n°47. Aucune info sur la Norvin qui était aussi proposée aux enchères.

Moto Légende, n°363 de février 2024 :

Page 58 à 63 : comme annoncé dans notre précédente revue de presse, Portrait d'un EVGiste bien connu, **Raspoutine**. Ses moments inoubliables, la route, la piste, ses échanges sympathiques, des problèmes, mais toujours des solutions.



This 1914 500cc Peugeot boasts a parallel twin engine. Jean Boulicot is the man with it.

The Circuit de Dijon-Prenois hosted the 2011 Coupes Moto Légende, with something like 20,000 people converging on the circuit – ideally located pretty much plum in the centre of France.

PORTRAIT

RASPOUTINE

35 000 lieues sur terre

La cinquantaine approche, plus de crédits sur le dos. Une Rolex au poignet ou une poignée de motos ? Après discussion avec mon épouse, les deux-roues l'emportent. Je présente ma liste de quatre ou cinq motos. Agnès : « Des motos en panne, tu en as déjà plein ton box. Tu ne vas en acheter qu'une et ce sera une Egli-Vincent ». PAR RASPOUTINE

58 motolégende N° 363

Et voici, ci-contre, un point exhumé par Didier :

The Classic Motorcycle d'août 2011 :

Page 16 et 17 : Coupes Moto Légende 2011, *Fun in France*. Jean Boulicot n'hésite pas à pousser sa 500 cc Peugeot de 1914. (Ndlr : ah ces jeunes qui ne savent pas pédaler !)

Faites un peu de magasinage

Par Didier, Jean et Paul

Hier encore, j'étais dans une discussion passionnée pour essayer de définir ce que nous faisions les uns et les autres (comme dirait le louche) au VOC-Section de France (VOCF). Certains collectionnent, d'autres bricolent, d'autres créent, certains spéculent, tous rêvent...

Et quoi de mieux pour rêver qu'une page de petites annonces ? Eh bien le Loup-Garreau de ce mois-ci vous en propose deux !



Tout d'abord, fasciné par l'article sur les Vincent de couleur, Paul nous envoie cette superbe Comet jaune.

Admirez les pattes de phare, les flancs blancs, chaque détail traité avec le plus grand soin ! Rouges authentiques ! Bleues hypothétiques !
...Jaune
Tragique !

<p>LOT F228.1</p> <p>LAS VEGAS MOTORCYCLES 2024</p> <p>1952 Vincent Bonneville Land Speed Racer</p> <p><small>Racer at the Bonneville Salt Flats in 1969</small></p>	<p>\$99,000</p> <p>\$31,900</p>	<p>\$19,250</p> <p>LOT S159.1</p> <p>LAS VEGAS MOTORCYCLES 2024</p>
---	---	--

Didier pour sa part, est tombé sur un filon... Hélas tout est déjà vendu !

Si la Shadow était un peu chère, la Black Knight abordable et la Comet raisonnable pour moi, mon sang n'a fait qu'un tour devant le *speed racer* « Spécial Bonneville »...

Après-tout, puisqu'il ne s'agit que de rêver, cette bête de record sur laquelle toute prétention esthétique a été abandonnée (pas une tache de jaune !) au profit de la brutalité, m'apporte des fragrances d'huile de ricin, rien qu'à la regarder !

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 19H30 :

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



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 Boulicot : 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 – pirot.jean@orange.fr

Inscriptions et paiements : Catherine Remillieux-Rast : 06 81 27 09 11 – crrperso@yahoo.fr



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

Le gite comporte 8 chambres pour 2, chacune avec WC et douches privatisés + 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

Voir explications plus détaillées ci-dessus, pages 15 et 16.

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

Inscriptions et règlements, 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



- **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 – 06 81 53 09 86



- **DENIS HARQUEVAUX CHERCHE :**

Sacoche Craven à ouverture latérale et *top case* pour monter sur sa Comet
harquevauxdenis@gmail.com – 07 86 34 20 44

NOUVEAU

- **JEAN-FRANÇOIS VALLAT VEND :**

Un échappement pour une Vincent racing (Lightning), jamais terminé et donc jamais utilisé. Il est en 2", parfaitement cintré. Il reste juste à le présenter sur une Vincent et à souder les 2 embouts, puis à le chromer.

Jeff est suisse mais l'échappement sera posté depuis la France donc sans taxe de douane. La préférence est donnée à un membre du VOCF. Faute de vente, il sera mis sur eBay.
 Prix **300 €**

jeff.vallat@gmail.com – +41 79 250 46 91 – WhatsApp bienvenu



Bonnes adresses

- » **Godet Motocycles** : 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 VOCF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où ‘Restom’ ou bien ‘Restom Île-de-France’ (Restom IdF) est présent.
- » **François Grosset** : Démarreurs électriques pour *Twin*, allumages électroniques pour *Twin* et *Mono* Vincent HRD – pontricoul@gmail.com
- » **Le Clairon** : Bar ambiance moto rétro : le repère du club VOCF et de bien d'autres...
 328 rue de Belleville, 75018 Paris – Facebook : leclairon.free.fr
- » **Tracy Tools** : Tarauds filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNF, etc.
 Ils proposent deux qualités : chinoise (usage occasionnel) ou britannique (bonne qualité).
www.tracytools.com
- » **Andy Davenport** : Andy est un anglais charmant qu'on voit de temps à autres au *French Rally*, il fabrique et vend des pièces Vincent. Prix plutôt intéressants.
<https://vincentblackshadow.co.uk/> **ATTENTION LIQUIDATION DU STOCK**
- » **PMX-Racing.com** : Tous travaux sur moteur (orienté moto) – Rectification – BV – soudure cadres. Guillaume Payan, membre VOCF, travaille là-bas.
 Contact : cyrille@pmx-racing.com, 02 32 42 12 27 – 27310 Bourg-Achard
- » **Only British Austria (Autriche)** : Nombreuses pièces Vincent (envoi très rapide)
[Home | BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH \(vintage-motorcycle.com\)](http://Home | BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH (vintage-motorcycle.com))



Ont contribué à ce numéro :

Philippe Abonyi, Éliane Boulicot, Jean Boulicot, Didier Camp, Jacques Colomb, François Grosset, Paul Hamon, David Lancaster, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent, Martin Wilkie.

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