

LE LOUP-GARREAU

50

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.



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
Le gang des Vincent au Salon du Deux Roues	4
D'une Norvin l'autre	7
Cooper cars, Vincent et Formule 3, 2, 1... partez !	10
Utilisation du Site Internet du Club	16
Championnat de France side-car ancien	19
Team Laur-Ferrieu, Inter Saison sur l'établi	21
Rallye Moto-Culture dans le Jura (rappel)	22
Trophée du Tiggre, suite des Lauréats	23
Rallye Annuel Vincent (VOCF) 2024	24
Motos Croisées n°07	26
Manifestations à venir	26
Revue de Presse	27
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30

Photo de couverture : un Président qui sait mouiller...la chemise



Ci-contre : Comme quoi, même en bossant sur une Vincent, on peut subir l'influence transalpine.

(Document trouvé par Lord Dominique)

Éditorial

Au début du mois de mars s'est déroulé un événement exceptionnel pour le VOF.

Sollicités par les organisateurs du grand salon du Deux Roues de Lyon, Jean et Éliane Boulicot et leur bande ont organisé le plus magnifique stand Vincent jamais vu en France (si on excepte le « parc » de Montlhéry en 2002) : pas moins de 25 machines ont été exposées allant des « A » (Comet, 500 TTR, Rapide) à des créations originales (façon Norvin par exemple) en passant par une authentique Grey Flash de route et des déclinaisons multiples de B, C, D, Egli...

Beaucoup de visiteurs se sont arrêtés soit parce qu'ils – ou ELLE – avaient couru à Vincent, parce que des proches en ont possédé, ou tout simplement parce que la présentation de la Shadow de Moto-Revue (les fameux 206 km/h en janvier 1949) les déstabilisait complètement.

Bien sûr, organiser un pareil stand relevait de l'exploit et le Club peut remercier chaleureusement ceux qui ont négocié, prêté des machines, installé, animé, fait le service d'ordre, accueilli les visiteurs et que sais-je encore ?

Une délégation anglaise du plus haut niveau est venue se joindre à la section de France, ajoutant encore une note supplémentaire de convivialité et de complicité. Quel plaisir de les avoir avec nous ! Le moins que l'on puisse dire est que ce « stand » est le vivant témoignage de la vivacité de notre Club !

Un visiteur m'a dit qu'il me reconnaissait car, il y a quarante ans, j'étais le seul Vincentiste de France à avoir accepté spontanément de lui prêter ma Vincent pour un salon... Que de chemin parcouru !

De même à la remise des trophées lors de notre dîner annuel (qui fêtait les quarante ans du premier !) Nous nous sommes rappelé que la Plume du Loup en 2019 a été remise au « contributeur inconnu » car personne de l'année n'avait apporté quoi que ce fût. Eh bien, à Lyon cette année, ils étaient trois à recevoir la Plume du Loup : Félicitations à Denis, Éric et Jean-Michel !

Bravo aussi à Laurent qui a réussi à arracher le Trophée du Tigre à un certain Dany V. qui avait essayé de lui subtiliser !

Bonne lecture à Tous !



Ci-contre ; une photo trouvée par Paul sur Internet (Fesse-bouc ?)

Admirez le casque de ce pilote qui transpire la zénitude....

Vous serez comme lui au prochain rallye !



Le gang des Vincent au Salon du Deux Roues Ou "Le Salon du 2 Roues comme si vous y étiez"

Par Dany

Enfin, presque... Car on va essayer d'éviter les motos en plastique, aux couleurs fluorescentes ou encore électriques (ces dernières voient leur nombre de stands se multiplier assez vite), il y a certainement des magazines pour cela...

Concentrons-nous d'abord sur notre stand. Et en voici quelques images.





Tous les visiteurs ont pu constater le dynamisme des membres du VOCF



Une moto étrange qui a failli être embarquée par la DDE



**La moto d'un sportif accompli
(tennis, pelote basque, hockey...)**



Des motards prêts pour le départ



Veuillez cocher la bonne réponse :

- ☐ le VOCF a engagé un jeune intérimaire pour faire la chasse à la poussière.
- ☐ c'est vers Stevenage qu'il faut se tourner pour la prière à Saint-Vincent.

Du côté des zôtres

Des milliers de motos bien sûr, mais voilà deux motos qui m'ont marqué et que je n'avais jamais vues.



Riva 500 V8 2 ACT

Compresseur 1928, 1 seul exemplaire. Conçu par le pilote Valerio Riva sur base d'un 600 Fiat de course. Moto qui aurait dû être détruite selon la demande des dirigeants de Fiat de l'époque...

La structure de la machine fait penser aux OEC-Temple contemporaines.



Douglas 500

Compresseur 1928 - 160 km/h. J'ai volontairement laissé les jambes d'un visiteur pour montrer que la hauteur de selle ne doit guère excéder 50 cm et encore...

Enfin, une scène qui restera en mémoire...



Un tour de cou à qui trouve l'intrus parmi les Pom Pom Girls...



D'une Norvin l'autre

La suite l'histoire de la Norvin de Didier telle que vous la découvrirez dans le LG numéro 11

Résumé des épisodes précédents :

L'histoire commence au siècle dernier, en décembre 1999 précisément. C'est alors que Didier est en train de déguster une délicieuse soupe que le téléphone retentit. Bon, je vous la fais court mais cette histoire vaut le coup ! L'appel, c'était un ami de longue date qui, dans les années 60, s'était monté une Norvin comme on en faisait à l'époque, une tueuse quoi. L'ami avait noté que Didier était le seul à lui demander des nouvelles de sa machine alors qu'elle était remise depuis des décennies (deux, je crois).

Vous imaginez notre bouillant camarade, la soupe était encore chaude qu'il frappait à la porte de son ami à Nantes... et qu'il découvrait en vrai cette Norvin qu'il n'avait vue qu'en photo. Moteur n°1700 (selon toute vraisemblance, un millésime 48).



À gauche, la Norvin arrive chez Didier. Tout est fait et tout est à refaire. Admirez en passant le bouchon du réservoir d'huile.

Le propriétaire l'avait achetée en Bretagne en 1969 chez un casseur car la machine avait été accidentée. Le moteur avait alors été repris avec des pièces neuves achetées en Angleterre (un pignon de distribution pour remplacer un édenté, des pistons neufs) et hop, on remonte le tout dans un cadre *Featherbed*, coiffé d'un réservoir de Manx en alu du plus bel effet. Et puis, d'essais en mises au point, de mises au point en essais, Jacques, le propriétaire, roule quelques temps.

Ci-dessous : La fixation du moteur au cadre par les deux culasses a attiré bien des déboires à de malheureux mécanos du fait des dilatations. Jacques n'est pas tombé dans le piège.

En 1972, Jacques, après un autre démontage, décide d'adapter des freins à disque de provenance automobile (R8, je crois) doubles à l'avant, simple à l'arrière.

Manque de chance, un accident avec une R69S enraye le processus. Invalidité temporaire, frayeur de la dulcinée de Jacques, vie de famille... Les éléments se liguent contre la brave machine qui fait la Belle au Bois Dormant au fond du garage.



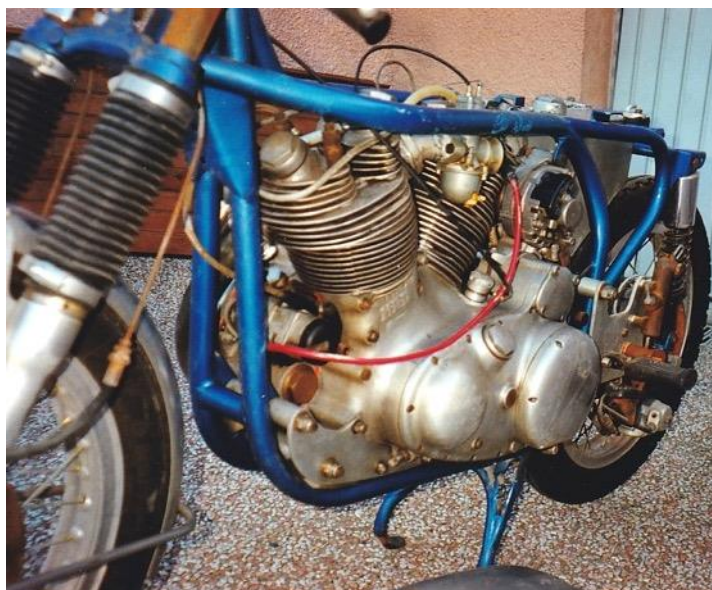


Bon, d'accord, elle n'est pas en état de rouler mais quelle allure ! La bête grondante disait-on en GB.

C'est donc cette Norvin en cours de remontage (les freins ne sont pas encore fonctionnels, l'éclairage est absent bien qu'un alternateur de 2CV Citroën soit en cours de montage...) que Didier récupère.

Et la question éthique se pose :

- la remonter en Norvin avec une partie cycle Norton complète ?
- trouver une partie cycle d'origine ?
- remonter le moteur dans une partie-cycle Egli ?



Sur cette photo, vous noterez que le moteur « Serie B » a gardé sa magnéto d'origine mais s'est modernisé par l'adoption d'Amal Concentric et d'un alternateur de 2CV Citroën.

Notons aussi l'accastillage du frein arrière et la magnifique platine de repose-pied.

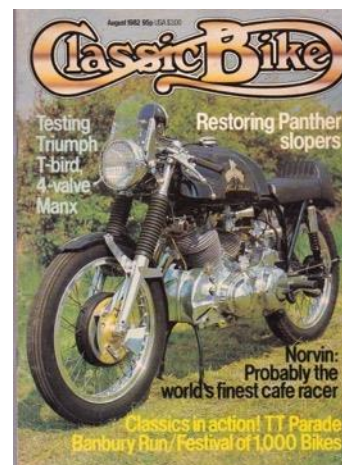
Avant d'aller plus loin, j'ajoute que, dans cet article, Didier nous déclare qu'il se voit mal sur une Egli (ben voyons...) mais qu'en tout état de cause... il n'a pas encore fait son choix...

Alors, que s'est-il passé ?

Il me souvient qu'à l'époque, j'avais dit à Didier que les Vincent d'origine étaient monnaie courante mais que sa Norvin avait une histoire qui la rendait unique et qu'en ce qui me concerne, dans une pareille situation, je l'aurais conservée en Norvin.

Mais voilà, en 1982, j'avais acheté chez *Smith* ou *Brentano's* (deux libraires anglophones parisiens que m'avait recommandés Christian Oliveaux, président de l'AFAMAC) un numéro de *Classic Bike* présentant une Norvin dont les tubes avant du cadre avaient été coupés... Eh bien, par un parcours trop long à décrire ici, la machine de Didier finit par sortir des ateliers Godet avec un cadre coupé façon *Classic Bike* et de nombreuses innovations comme ce magnifique frein Rossignol à l'avant dont le chant se marie si bien avec un cadre « lit de plumes » (*featherbed* en anglais).

« Le » *Classic-Bike* de 82





Mais la question reste entière pour moi... vaut-il mieux avoir une Norvin tueuse à la sauce 1969 ou une Norvin 'bête à concours' à la sauce XXI^e siècle ?

Je sais ce que vous allez répondre : « Il vaut mieux les deux ! »

Vous avez raison, qu'il nous soit encore permis de rêver ! Et... Bravo Didier !

La Norvin de Didier aujourd'hui...

(photos Moto Revue Classique pour ces deux photos et Didier Camp pour celles d'époque)

Post-Scriptum:

« Je viens d'avoir la confirmation de Simon Dinsdale. D'après les registres, la série B donneuse du moteur de mon Norvin a été manufacturée en février 1949. Livrée et vendue chez Williams à Cheltenham, Angleterre. Comment s'est-elle retrouvée chez un ferrailleur en Bretagne ? *Du coup*, le moteur a peut-être été assemblé fin 48. Cheers. Didier. »



Cooper cars, Vincent et Formule 3, 2, 1... partez !

Par Jean

Nous sommes au lendemain de la deuxième guerre mondiale et dire que l'Europe est dévastée est un euphémisme. C'est à ce moment de l'histoire quand tout est à recréer, que des associations internationales d'artistes se fondent pour réinventer une nouvelle façon d'être au monde (le groupe Zéro en Allemagne, le mouvement japonais Gutaï, le groupe NUL aux Pays-Bas, les Spatialistes italiens...). Tout est à reprendre et nos amis d'Outre-Manche se jettent à nouveau dans le sport mécanique qui, Spitfire et quelques autres coucous mis à part, était resté en veilleuse depuis 1940.

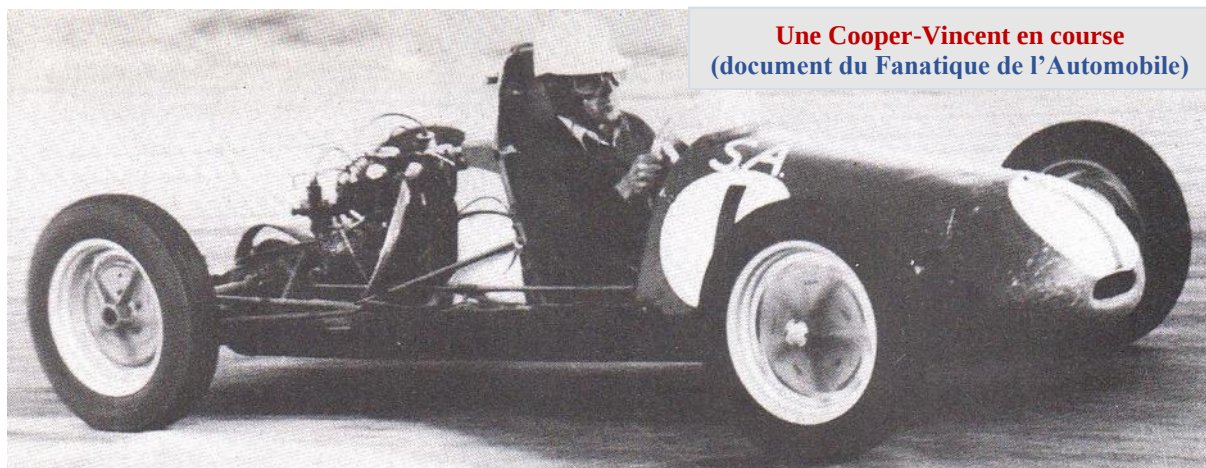
Rationnement de l'essence, absence de moyens stimulent les esprits et, lancée par quelques fanatiques britanniques, une nouvelle formule voit le jour : des petites machines de course légères pesant au minimum 200 kg et dont le moteur doit répondre à 2 conditions : ne pas être munis de compresseur et ne pas dépasser 500 cm³ de cylindrée. De ces règles simples, la bonne logique va entraîner des conventions et des innovations.

Le moteur déjà, en 500 cm³, il faudra forcément faire avec ce qui se trouve sur le marché : des moteurs de moto monocylindres, bases de tous les gonflages à cette époque. La spécificité de ces moteurs entraînera un type de châssis qui fera plus qu'école. En effet, quoi de plus simple que de monter ces moteurs devant l'essieu arrière qu'ils entraîneront par chaîne, comme sur une motocyclette. Techniquement le moteur est donc placé au milieu du châssis et le pilote devant, cette configuration alliée à une garde au sol très basse offre une très bonne tenue de route et l'idée sera copiée et améliorée dans les années suivantes.

C'est ainsi que des moteurs de la marque Vincent HRD ont équipé plusieurs de ces voitures de course. Vincent HRD est une marque de motocyclettes créée au lendemain de la première guerre mondiale par l'ex-pilote de la R.A.F : Howard Raymond Davies. Étant arrivé en tête du *Tourist Trophy* de l'Île de Man, il y gagne le fameux trophée *Mercury Crest* qui reste le symbole de la marque. Moins glorieux que ce dieu du commerce et des voleurs (selon Offenbach mais également protecteur des voyageurs), un autre pilote de l'écurie finira la course avec un mouton qui, perdu dans le brouillard, atterrira sur ses genoux. Un autre concurrent s'est longtemps demandé comment, en pleine vitesse dans ce brouillard, il avait pu être dépassé par un mouton bêlant.

Mais Howard Davies, meilleur mécanicien que commercial, devra mettre la clé sous la porte et c'est un jeune universitaire, Philip C. Vincent qui reprendra l'entreprise en ajoutant son nom.

Dès le départ, les Vincent HRD étaient munies de suspension arrière, cette innovation, presque incroyable à l'époque, va donner le ton à une marque qui n'opéra que pour des formules originales, un peu à la façon de Citroën à la grande époque. En 1931, un jeune Australien du nom de Phil Irving prend la place de passager sur une Vincent attelée qui était partie faire le tour du monde. Phil Irving, véritable sorcier de la mécanique, arrivera ainsi chez Vincent où, embauché, il collaborera grandement à la création d'un moteur 100 % nouveau qui allait donner du fil à retordre aux moteurs JAP si répandus à l'époque.

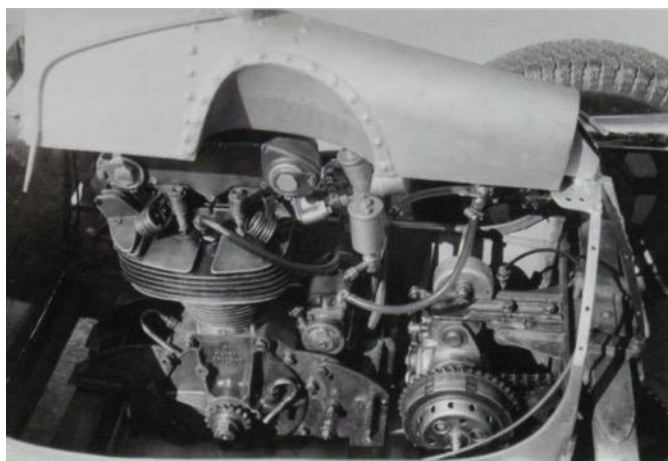


Une Cooper-Vincent en course
(document du Fanatique de l'Automobile)

Contrairement à ce qui s'était fait précédemment, le moteur Vincent est un peu plus « carré » (84 X 90 au lieu du 78 X 100 de J.A.P.), son cylindre est en partie pris dans le carter moteur, ce qui le rend plus rigide et compact, mais surtout, par une astuce de pignonnerie, ses arbres à cames sont situés très haut, ce qui, associé à des culbuteurs qui attaquent les soupapes à mi-longueur, réduit la longueur et la masse des poussoirs. La presse parle à l'époque de « semi arbres à cames en tête ». Cette architecture, particulièrement efficace permettra aux moteurs Vincent, encore aujourd'hui, de battre de nombreux records du monde.

Parmi ces premiers pilotes de « *Racer 500* », nous pouvons citer Colin Strang et Neil Shorrock qui réalisèrent une machine munie d'un moteur Vincent de serie A TT Replica (version compétition de celui précédemment évoqué). Utilisé pour les courses de côte, il fonctionnait au méthanol et produisait 46 ch. Nous reviendrons sur les moteurs Vincent, mais le moment est venu de parler de la *Cooper Car Company* créée par Charles Cooper et son fils John dans le petit garage familial de Surbiton, dans le Surrey, au début des années cinquante.

Owen Maddock, le concepteur, peu connu derrière la voiture, était employé par la *Cooper Car Company*. Surnommé « La Barbe » par ses collègues et « Moustache » par Charles Cooper, il était une figure familière dans les paddocks des années 1950 avec son éternelle chemise à col ouvert et son gros pullover. Mais c'était surtout quelqu'un qui a beaucoup œuvré pour l'efficacité en course des machines britanniques dans les années 60. Il est notamment l'auteur du châssis révolutionnaire à moteur arrière des Cooper dont il raconte ainsi la genèse : "Pour la nouvelle voiture, j'avais fait plusieurs projets que j'avais montrés à Charlie Cooper. Il n'arrêtait pas de dire Non, Moustache, ce n'est pas ça, essayez encore. Finalement, j'en ai eu tellement marre que j'ai dessiné un châssis dans lequel chaque tube était plié, juste pour plaisanter. Je l'ai montré à Charlie et à mon grand étonnement, il a attrapé le plan et a dit : « Ça y est! »".



Ci-contre : Le moteur Manx se loge magnifiquement sur la Cooper mais comment fonctionne la transmission primaire ?

Devant le succès de cette formule, la Fédération Internationale Automobile créa, en 1950, une classification spéciale pour les racers 500 : la Formule 3. Charles Cooper avait déjà construit quelques spéciales, mais c'est ce développement de la Cooper 500 Formule 3 qui inscrit son nom dans le monde du sport automobile. En effet Cooper construisait les voitures les plus réussies

pour cette catégorie avec son utilisation pionnière du châssis tubulaire et des alliages de magnésium.

Les Cooper commençaient à dominer dans les courses de côte et sur la piste, conduisant à une ruée de commandes de pilotes tels que Stirling Moss, Peter Collins et Jim Russell.

Bien que l'archétype du 500 monocylindre était le moteur JAP, la maison Cooper utilisa presque exclusivement le moteur Norton de la Manx, surnom que ce modèle avait acquis suite à plusieurs victoires au « *Tourist Trophy* » sur l'Île de Man, *Manx* ou *Manxman* étant le gentilé des habitants de cette île. Pour l'anecdote, Norton refusa toujours de vendre ses moteurs aux coureurs et autres petites entreprises désireuses d'en équiper leur création, la seule solution était alors d'acheter une motocyclette



complète, d'en prélever le moteur et de revendre la partie cycle, ceci amenant la création de « Bitzas » à moteur Triumph ou Vincent (entre autres), appelés « Triton » et « Norvin ».

Le moteur des « Manx » était considéré comme très efficace en raison de son arbre à cames en tête ainsi que pour son système particulier de calage de distribution, permettant de s'adapter en quelques instants au circuit (et surtout à la météo parfois changeante au Royaume-Uni, ajoute certain facétieux). De fait, le règne de Norton en tant que marque gagnante des courses de motos de championnat du monde fut bref : la marque a disputé le titre 500 cc à deux reprises, en 1950 et 1951, s'octroyant le titre de constructeur en 1950 puis un doublé Pilote et constructeur l'année suivante.

Les artisans de ce bref moment de gloire sont généralement présentés comme l'As Geoff Duke, le chef du département de course Joe Craig et le concepteur de cadre Rex McCandless. Mais un autre ingénieur — qui n'a jamais été reconnu à sa juste valeur — a été impliqué dans les performances du vénérable monocylindre 500 de Norton... Un ex-officier de l'armée de l'air polonaise a aidé les fabricants de motos et de voitures britanniques à battre Gilera, MV Agusta et Ferrari pour la gloire du championnat du monde. L'histoire de Leo Kuzmicki est un triomphe de créativité sur une montagne de complications.

Leo Kuzmicki est né le 25 octobre 1910 à Varsovie en Pologne et fut maître de conférence à l'Université de Varsovie. Au moment où éclata la seconde guerre mondiale, il déménagea en Angleterre où il servit comme pilote.

Après le conflit il rejoint Norton en tant qu'ingénieur. Kuzmicki fut rapidement reconnu pour ses travaux sur les chambres de combustion qui lui octroyèrent une promotion rapide chez Norton.

Il a également travaillé pour Rootes, où il a participé à la conception du moteur de la Hillman Imp sur les Vanwall Formule 1 ainsi que pour Chrysler. Kuzmicki est décédé le 22 mai 1982 à Preston Capes, Northamptonshire, Angleterre. Leo Kuzmicki (que l'on doit prononcer « Koutsmitsky ») a également mis au point le moteur Coventry Climax, qui était à l'origine un moteur à quatre cylindres en fonte utilisé pour alimenter les pompes à incendie (!), ce moteur « Imp » équipera les premières Lotus dont l'Elite après quelques transformations, arbre à cames en tête et bloc tout alliage de 875 cc.



Ces racers Formule 3 rencontrèrent un succès mondial et on peut les classer en deux grandes catégories :

- ceux qui sont fabriqués par des marques comme Cooper, Kieft en Angleterre ou DB en France, par exemple. Entre 1949 et 1959, Cooper a construit et commercialisé 360 racers 500, devant la marque Effyh (60 ex.). Le constructeur français DB n'arrivant qu'en 6^{ème} position avec 15 productions.

Henri Julien, le futur père des Automobiles Gonfaronnaises Sportives, a dénombré dans son livre « La Bible du Racers 500 » pas moins de 471 constructeurs différents de par le monde. L'Angleterre et la France se taillant la part du lion avec respectivement 184 et 73 constructeurs. L'Union soviétique (5), la Nouvelle Zélande (11), l'Afrique du Sud (7), le Canada (2), figurent parmi les 23 pays producteurs de racers.

Les motorisations les plus utilisés ont été les JAP, Norton, Triumph pour les anglais ; les Renault, Simca et surtout Panhard pour les français. Au total, 61 marques de moteurs de 14 nationalités différentes ont équipé ces petits bolides.

- ceux qui sont l'œuvre de garagistes passionnés qui réalisent « leur » machine à l'unité.

C'est parmi ceux-ci que nous retrouverons des Racers britanniques équipés de moteurs Vincent HRD mais pas seulement...

Parmi les clients de Cooper figurait également le pilote de course, vétéran de la RAF, George Abecassis. Celui-ci a commandé en 1948 une Cooper remarquablement originale et historiquement importante...



La Cooper de George Abecassis en pleine action

D'où ce petit retour sur les Vincent HRD : En 1938, Philip Vincent et Phil Irving créent un moteur bicylindre en V de 1000 cc qui équipera la « Rapide », la moto de route la plus rapide du monde et qui donne naissance au lendemain de la Guerre à la Rapide serie B dont le moteur, faisant bloc d'une seule pièce avec la boîte de

vitesse remplace le cadre (eh oui, une moto quasiment sans cadre donc !).

C'est donc ce groupe motopropulseur extrêmement homogène et rigide que George Abecassis monta dans sa Cooper et ceci d'autant plus que la maison Vincent HRD venait d'en tirer une version compétition, le « *Black Lightning* » ou 'Éclair Noir' qui, avec ses 70 chevaux, pouvait pousser une Vincent à plus de 240 km/h (une Vincent non compressée sera la première moto à passer le cap des 300 km/h en 1955).



Phil Irving, a apposé sa signature sur le carter de dynamo (photo ci-dessus).



La Cooper-Vincent de Georges Abecassis

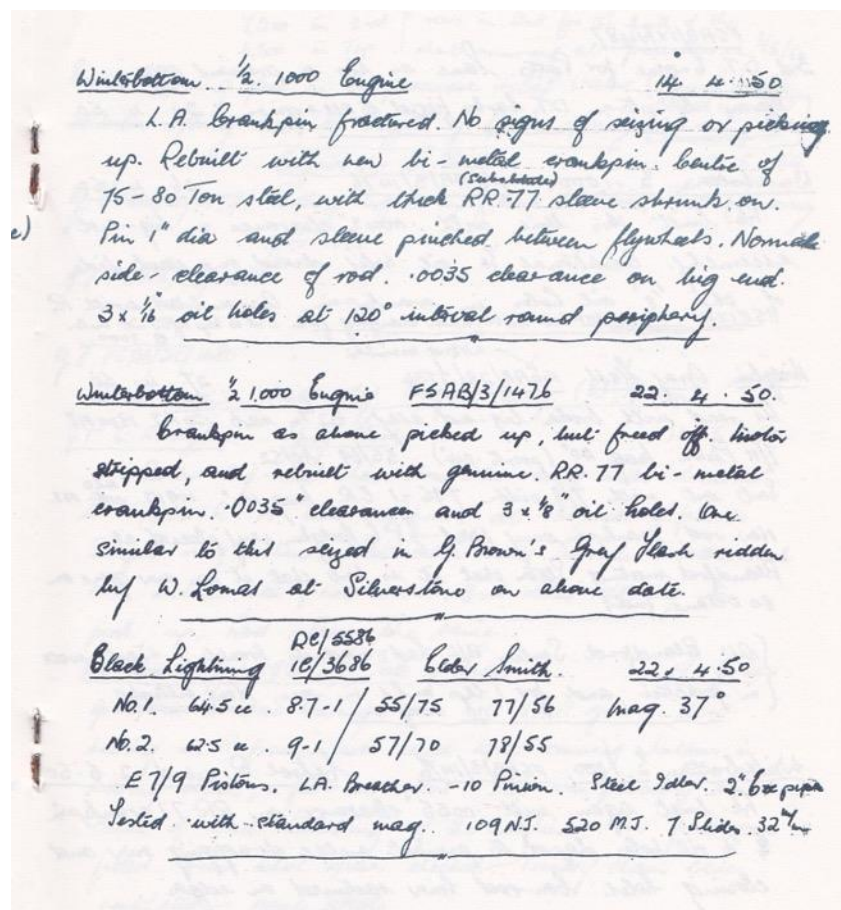
Un autre moteur « Lightning (1000 cc course) a également été monté dans la Cooper d'Éric Winterbottom qui a été chronométrée à 212 km/h.

Éric Winterbottom avait également un 500 cc réalisé à partir d'un demi-*Lightning* (il avait fait retirer le cylindre arrière d'une 1000 et occulter le trou avec une plaque de tôle). Échanger les deux moteurs lui prenait peu de temps et lui permettait de courir dans deux catégories différentes dans la même journée.



Pour sa part, Phil Irving, (véritable « sorcier » de la mécanique et spécialiste de la performance, créateur, entre autres, des célèbres REPCO-Brabham de Formule 1), retourna en Australie où il prépara et entretenait une Cooper MK4 équipée d'un moteur *Lightning* à compresseur. À son volant, Lex Davidson virtuellement imbattable, remporta le championnat de courses de côtes d'Australie trois années de suite au milieu des années 50.

Si la marque Vincent HRD ne fabriqua jamais de racer « entier », elle avait créé un « *Special Engine Departement* » qui préparait, améliorait, entretenait les moteurs « spéciaux » de clients particuliers en vue de battre des records voire les adapter dans des trois-roues, des Cooper ou assimilées.



Le responsable de ce département était Dennis Minett. Dans son carnet de notes où il résumait les opérations effectuées, on peut trouver un 500 cc préparé pour un amateur de Sheffield et les moteurs d'Éric Winterbottom, le 1000 cc et également cet étrange « demi-mille ». En lisant ce carnet, il est permis de supposer qu'Éric Winterbottom, le possesseur de cette Cooper, devait lui mener la vie dure et/ou être très exigeant sur les performances à atteindre car ce moteur réapparaît de place en place pas moins de 8 fois dans le carnet de notes de Denis Minett entre avril 1950 et juillet 1951 (le 1000 n'apparaissant que 4 fois).

Ci-contre : Le Dennis Minett notebook



Big Sid Biberman, grand amateur États-unien de Vincent, aujourd'hui décédé, présentait dans un de ses ouvrages cette Cooper équipée d'un moteur *Black Lightning* qui est la propriété de M. David Cooper, président du *Cooper Car Club* États-Unien.



Mais revenons à cette Formule 3 :

Parmi les 1220 pilotes de racers 500 répertoriés, figurent notamment : Stirling Moss, Les Leston, Stuart Lewis-Evans, Ivor Bueb, Peter Collins, Raymond Sommer, Harry Schell, Graham Hill, Bernie Ecclestone et Ken Tyrrell mais, comme chantait Bourvil : 'ce n'est pas tout, ce n'est pas tout !'

Jackie Lewis le pilote britannique, né en 1936, a fait ses premières armes à la fin des années 50 sur une Cooper-Norton F3. Après trois victoires il passe à la F2 avec une Cooper T45 équipée d'un moteur *Coventry Climax*. On retrouvera un moteur de cette marque sur la Lola miniaturisée par Solido dans la série 100. Avec cette Cooper T45 il remporte le Grand prix de Paris à Montlhéry en 1960.

Éric Brandon, ami d'enfance de John Cooper, se lance dans la course dès sa démobilisation, il est officiellement le premier vainqueur de championnat de Grande-Bretagne de Formule 3, alors appelé *Autosport F3*, sur Cooper-Norton en 1951. Les championnats de F3 sont d'ailleurs dominés tout au long des années cinquante par ces fameuses machines. Hélas l'arrivée des Lotus en 1960 leur portera un coup fatal.



Quand on pense que certains se sentent démunis en l'absence de démarreur électrique... George Alderman "poussé" par Renée et Barbara au Lime Rock Park, CT.

Jack Brabham prend la sixième place au Grand Prix de Monaco 1957 dans une Formule 1 Cooper à moteur arrière. Lorsque Stirling Moss remporte le Grand Prix d'Argentine 1958 dans l'épreuve privée de Rob Walker, John Cooper et Maurice Trintignant doublent l'exploit lors de la course suivante à Monaco, le monde de la course est stupéfait et la révolution du moteur arrière ou central, commence. L'année suivante, en 1959, Brabham et l'équipe d'usine Cooper deviennent les premiers à remporter le championnat du monde de Formule 1 dans une voiture à moteur arrière. L'équipe et le pilote répètent l'exploit en 1960.

Chaque champion du monde depuis lors a été assis devant le moteur.

Les Ferrari GP et Talbot-Lago continueront encore à disputer quelques Grands Prix dans les cours d'école comme survivront longtemps les trains à vapeur dans les dessins d'enfants mais, pour les grands enfants, le pli est pris...

Une fois que tous les constructeurs de voitures de Formule ont commencé à construire des voitures de course à moteur central, la praticité et la construction intelligente des monoplaces de Cooper ont vite été dépassées par les technologies plus sophistiquées des Lola, Lotus, BRM et Ferrari. Le déclin de l'équipe Cooper s'accélère lorsque John Cooper est grièvement blessé dans un accident de la route en 1963 au volant d'une Mini bimoteur et que Charles Cooper décède en 1964.



John Cooper prit sa retraite sur la côte du Sussex, où il fonda en 1971 le garage de Ferring, près de Worthing. Le garage a vendu des kits de gonflage pour moteur Mini Cooper ainsi que des pièces de performance, puis a été vendu à Honda en 1986 et l'entreprise a été transférée à East Preston pour convertir des Mini Cooper en voitures de course.

Utilisation du Site Internet du Club

Par Dany

Il y a environ 4 ans nous avons créé un site Internet pour le VOF.

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

Attention, si on recopie cette adresse, il faut bien respecter majuscule, minuscule, point, tiret, etc.

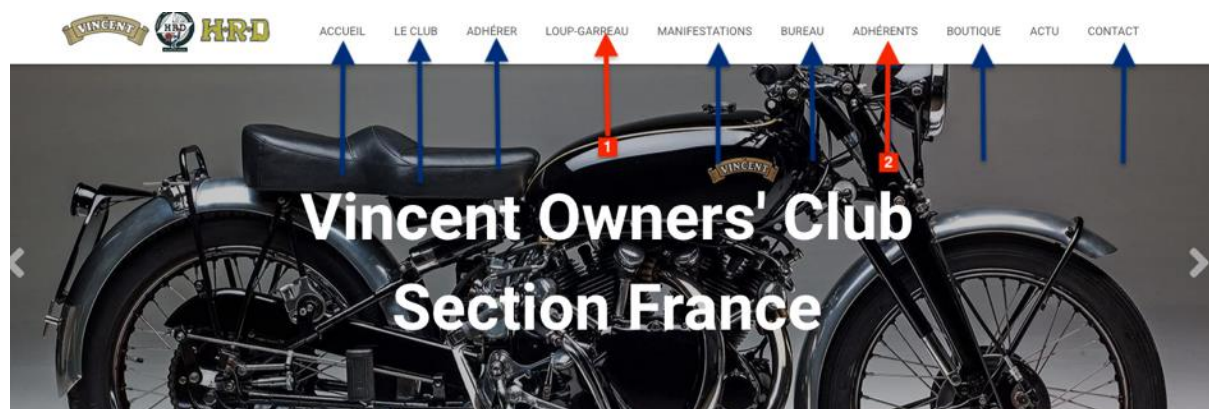
Pourquoi avoir créé un site ?

Il y a plusieurs raisons :

- 1- le site est lié au système d'envoi des courriels (Brevo) et ce système enregistre tout seul ceux qui veulent s'inscrire au bulletin d'information, ou aussi se désinscrire. Cela fait partie des mesures de simplification pour ceux qui ont en charge l'organisation du Club.
- 2- le site sert de support aux Loup-Garreau électroniques qui y sont toujours disponibles en lecture libre (sauf la dernière année qui nécessite le mot de passe (**mdp**) qui est sur votre carte d'adhérent - Attention là aussi il faut respecter majuscule, minuscules, etc.)
- 3- avec le **mdp**, le site sert aussi à répertorier (pour ceux qui sont d'accord) les Vincentistes adhérents grâce à une carte qui donne la localisation approximative de ces derniers, ainsi qu'une liste de leurs nom et prénoms, téléphone et adresse électronique, ce qui facilite les rencontres. Il n'y a aucune adresse précise pour d'évidentes raisons de sécurité.
- 4- avec le **mdp**, le site recense toutes les Fiches Techniques que nous avons éditées et la liste s'enrichit régulièrement : ainsi encore une économie de temps pour ceux qui gèrent le site.
- 5- le site répertorie toutes les manifestations organisées par le VOF, ou par l'un de ses membres. On n'y trouvera donc pas la date des coupes moto légende, sauf si nous y avons un stand. Cet espace est aussi régulièrement mis à jour.

Je reçois toujours de nombreux appels pour me demander un renseignement qui, bien souvent, est sur le site. Le contact c'est bien, mais nous en sommes à environ 110 adhérents et cela fait beaucoup d'appels même si, heureusement, tout le monde n'appelle pas non plus...

Voici donc comment on accède aux infos disponibles sur le site, une fois celui-ci ouvert :



En cliquant sur l'une des **flèches bleues** on accède à un espace libre où tout visiteur peut se rendre : c'est un moyen de faire connaître notre activité.

En cliquant sur la **flèche rouge n°1**, on accède aux Loup-Garreau électroniques (LGE).

Pour les 12 derniers numéros, un mot de passe (**mdp**) vous sera demandé, celui-ci est indiqué au verso de votre carte d'adhérent : là où il y a la photo. Les numéros d'avant 2022 sont en accès libre.

ATTENTION! « mdp : » veut dire 'mot de passe', il faut juste taper les caractères qui sont après les deux points.

En cliquant sur la **flèche rouge n°2** (le **mot de passe** vous sera demandé) et cette page s'ouvre sur :

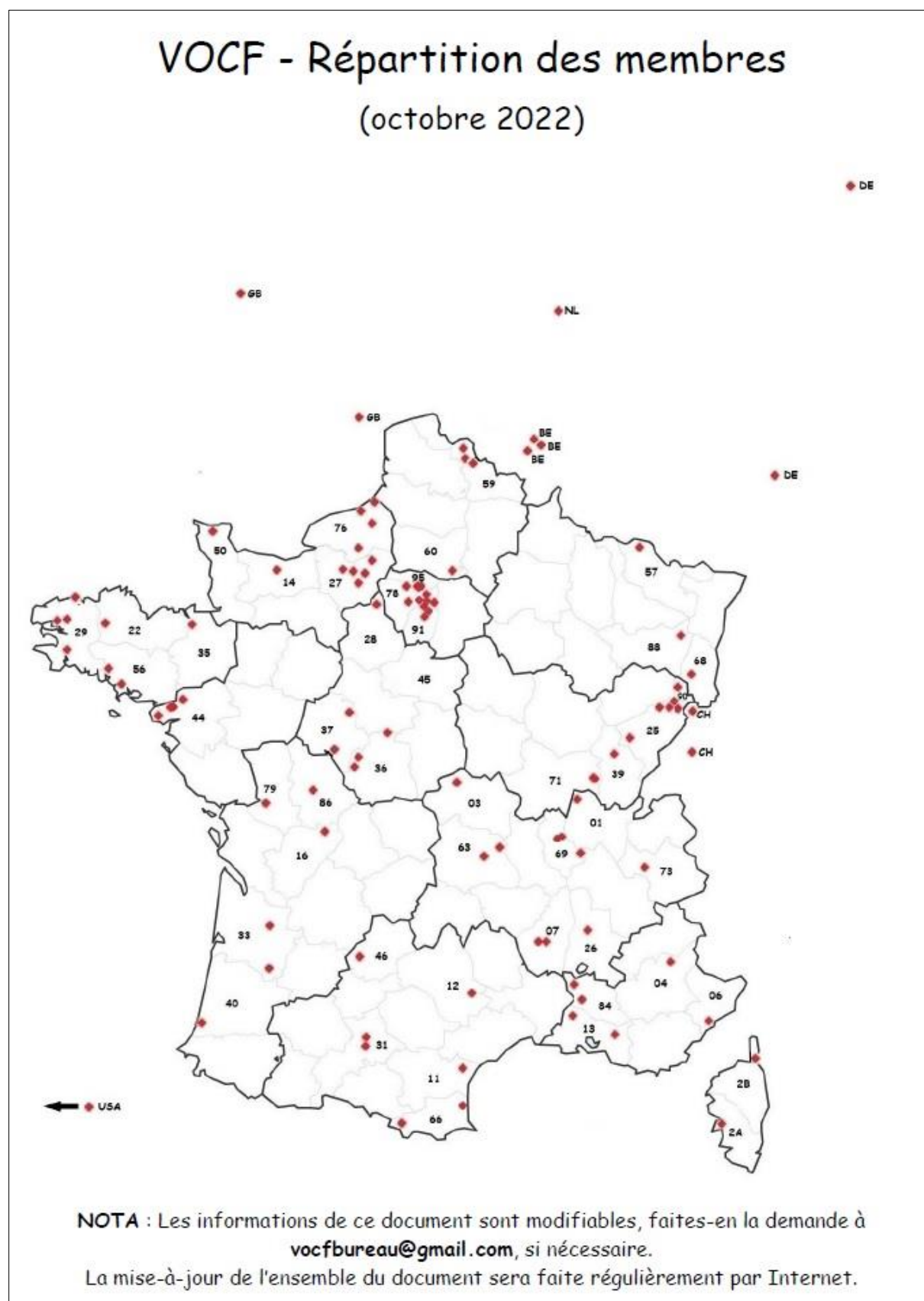
- la liste des contacts des adhérents de l'année en cours,
- la carte représentant la localisation approximative des adhérents de l'année en cours,
- la liste des Fiches Techniques

La liste des Fiches Techniques actuellement présentes sur le site est la suivante :

Fiche Technique N°1 : la boîte à outils
 Fiche Technique N°2 : la réparation des carbus
 Fiche Technique N°3 : le niveau de cuve pré-monobloc
 Fiche Technique N°4 : le niveau de cuve *Concentric-Monobloc*
 Fiche Technique N°5 : la coupe au boisseau
 Fiche Technique N°6 : le réglage de l'aiguille
 Fiche Technique N°7 : le réglage du ralenti et de la synchro
 Fiche Technique N°8 : les batteries
 Fiche Technique N°9 : astuce de montage des segments
 Fiche Technique N°10 : amélioration confort – Barres de selle
 Fiche Technique N°11 : démarrage *twin* au kick
 Fiche Technique N°12 : changement des guides de soupapes
 Fiche Technique N°13 : montage du démarreur Grosset
 Fiche Technique N°14 : astuce anti-fuite huile bouchon réservoir
 Fiche Technique N°15 : le réglage du jeu aux culbuteurs
 Fiche Technique N°16 : le filetage – partie 1
 Fiche Technique N°17 : le filetage – partie 2
 Fiche Technique N°18 : amélioration embrayage Burman
 Fiche Technique N°19 : fabrication d'un porte-bagages
 Fiche Technique N°20 : calage des roulements de roue
 Fiche Technique N°21 : Détermination PMH 1^{ère} partie
 Fiche Technique N°22 : détermination PMH 2^{ème} partie
 Fiche Technique N°23 : calage magnéto
 Fiche Technique N°24 : entretien magnéto
 Fiche Technique N°25 : Allumage Grosset pour Comet
 Fiche Technique N°26 : Allumage Grosset pour Twin
 Fiche Technique N°27 : les clignotants
 Fiche Technique N°28 : clé à ergots pour échappement
 Fiche Technique N°29 : clé pour écrou de tunnel de culbuteur
 Fiche Technique N°30 : réparation d'un RFM à partir de morceaux
 Fiche Technique N°31 : fond de jante
 Fiche Technique N°32 : technique de l'embrayage Vincent
 Fiche Technique N°33 : embrayage Vincent- Réglage & Maintenance
 Fiche Technique N°34 : embrayage Vincent – Trucs et Astuces
 Fiche Technique N°35 : embrayage Vincent – Réglages fins
 Fiche Technique N°36 : fabrication des câbles
 Fiche Technique N°37 : ampèremètre Serie D
 Fiche Technique N°38 : Vidanges & Huiles
 Fiche Technique N°39 : les leviers

D'autres suivront, suivant le temps disponible...

Ci-après, un exemple de carte de localisation approximative (ici, les adhérents de 2022)



Championnat de France side-car ancien Team Laur-Ferrieu, Inter Saison 2023-2024

Mamy Green n'a pas manqué de rester en contact avec Hervé et Marie-Laure, quelques échanges par messagerie. On est même allé les voir mécaniquer chez eux.

2024 est bien entamé, il était temps d'aller rendre visite à nos amis, histoire de papoter et de faire le point sur l'Inter Saison.

Nous avons quitté le Team n°8 après un week-end difficile au circuit du Val de Vienne – Le Vigean. *(ndlr : abandon sur problème d'allumage pendant les essais chronos)*

Une troisième place au classement général 2023, malgré tous les déboires rencontrés clôture cette saison, c'est un beau résultat, mais la frustration d'être passé bien près d'un résultat final plus glorifiant est grande.

De retour de Val de Vienne, Hervé nous avait déjà annoncé que beaucoup de choses allaient changer et, qu'entre les nouvelles normes et les améliorations, il y aurait « du travail à l'atelier » et des investissements à faire

L'atelier d'Hervé, nous l'avons visité fin janvier. *(ndlr : bien plus propre et mieux rangé que celui de Mamy Green !)*. Le side est déshabillé, la mécanique absente...

Je laisserai la parole à Hervé : « *Le moteur, la boîte et la transmission, on les a sortis et portés chez Godet Motorcycles pour une grosse révision. Le démontage et la métrologie ont amené quelques mauvaises surprises. Au niveau des culasses, les guides des soupapes d'échappement sont à refaire, sans parler d'un filetage de bougie endommagé.*



Le revêtement Nikasil des cylindres est à refaire (trace d'amorce de serrage sur un cylindre). Des pistons neufs, plus légers et plus courts, ainsi que de nouvelles bielles plus longues et plus légères seront montés. Le vilebrequin a été contrôlé.

La pompe à huile, pourtant changée récemment, est marquée, elle va être reconditionnée et recevra un traitement thermique.

Un nouvel allumage électronique, dont les capteurs sont montés sur la poulie de transmission primaire (ndlr : transmission primaire par courroie) sera monté. Ce système est plus sécurisant, et évitera les déboires de la saison dernière. De plus, il offre des possibilités de réglages et un limiteur de régime ajustable, coupant l'allumage et limitant ainsi les risques de sursrégime.

La boîte à vitesse est, elle aussi, en cours de contrôle, avec révision de l'embrayage.

Mi février, nous remontons à Malaunay remonter tout ça dans le châssis, pour effectuer les premiers tests statiques.

De mon côté, à l'atelier, j'ai contrôlé le châssis, mais le reconditionnement des freins est encore à faire.

La mise en place et le câblage pour le nouveau boîtier d'allumage est en cours.

La ligne d'échappement a été légèrement modifiée et un nouveau silencieux adapté car les nouvelles normes imposent une diminution drastique du bruit. En fait, je voudrais essayer des silencieux différents, en fonction des circuits.

D'un autre côté, les règlements fédéraux évoluent, imposant de nouveaux casques, les airbags seront aussi obligatoires et nous devons soigner notre forme physique !

Le programme des courses 2024 est paru, il est chargé et débute très tôt.

La première course est les 16-17 mars à Alès. Pas de Castelet cette année et cela nous convient très bien.

Les deux WE précédents, il y a des sessions d'entraînement au circuit du Val de Vienne. Il nous faut y être, pour rôder le moteur, parfaire les mises au point et retrouver les automatismes. Les semaines à venir vont être chargées.



FSCC FRANCE SIDE CAR COMPETITION	
MOTO FEDERATION FRANCAISE	Championnat Classic
09 - 10 Mars	Side
16 - 17 Mars	Alès
23 - 24 Mars	
06 - 07 Avril	
13 - 14 Avril	Ledenon
27 - 28 Avril	
04 - 05 Mai	
01 - 02 Juin	
08 - 09 Juin	Carole
15 - 16 Juin	
29 - 30 Juin	
06 - 07 Jul.	Croix / Ternois
27 - 28 Jul.	
03 - 04 Août	
24 - 25 Août	
31 Août - 01 Sept	
07 - 08 Sept	Pau Arnos
28 - 29 Sept	
12 - 13 Oct.	
19 - 20 oct	Magny Cours

Nous avons laissé Hervé et Marie-Laure, nous les retrouverons sous peu, si possible avant leur première course. Mais n'oubliez pas, toutes les aides sont les bienvenues pour qu'ils mènent leur projet au but final : faire briller les couleurs du moteur Godet Vincent sur la plus haute marche des podiums.

Team Laur-Ferrieu, Inter Saison sur l'établi

Mamy Green n'a pas manqué de rester en contact avec Hervé via les messageries. Elle ne saurait manquer en cette presque fin de février, de vous donner les dernières nouvelles du Team.

Depuis, Hervé a fini de mettre le châssis à nu... puis l'a rhabillé après l'avoir contrôlé.



L'atelier d'Hervé, nous l'avons visité fin janvier. Le side était déshabillé, la mécanique absente.

Conjointement, l'équipe Godet a remonté la mécanique.

Je laisserai la parole aux photos et à Hervé :



Team Laur-Ferrieu

1 h · 🌐

Hello tout le monde ! Quelques photos des travaux d'hiver réalisés chez @godetmotorcycles ❄️ révision moteur et boîte à vitesses, guides et sièges de soupapes neufs, nouvelle bielle, nouveaux pistons, traitement DLC de la pompe à huile, nouvel allumage, nouvelle transmission primaire, nettoyage du châssis, nouveaux roulements, révision des étriers de freins, nouveau pot d'échappement...

On se retrouve à la side car party 🤪 le 9/10 mars sur le circuit du vigeant pour le rodage !

À bientôt ! 🙌





Laissons parler les photos comme nous le suggère Mamy Green...



Nous retrouverons notre duo sous peu, mais n'oubliez pas, toutes les aides et encouragements sont les bienvenus pour que Marie-Laure et Hervé mènent leur projet au but final : faire briller les couleurs du moteur Godet Vincent sur la plus haute marche des podiums.

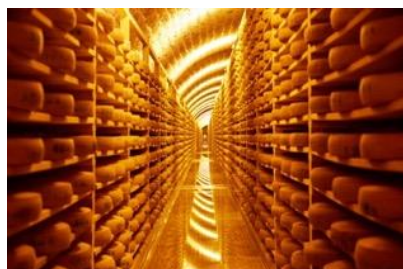
Rallye *Moto-Culture* dans le Jura (rappel)



Organisé du 16 au 21 juin 2024, il se déroulera "en marguerite" depuis un gîte de groupe (chambres individuelles toutes avec WC + Sdb privés) avec, au programme, des visites post-industrielles ou d'industries d'aujourd'hui, gigantesques caves d'affinage des comté, taille des pierres précieuses sous vos yeux, etc.

Il reste quelques places, le coût de l'hébergement pour toute la semaine sera compris entre 100 et 200€ par personne selon le nombre de personnes (chalet privatisé). Les repas seront confectionnés par les participants sur place, l'expérience de nos rallyes précédents a montré que c'était très sympa et peu onéreux.

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



Trophée du Tiggre, suite des Lauréats

Par Jean Pirot

Et nous continuons la série des Trophées si vaillamment mérités ! Le lecteur notera que la 'Plume du Loup a un caractère moins « gagesque », les contributeurs au Loup-Garreau sont furieusement recherchés depuis toujours !

Proposés et reçus pour 2015 :

Le Trophée du Tiggre :

Il est décerné à **Dirk Meylaerts** qui, une fois que Paris était débarrassé de Jean Pirot, a repris le flambeau de ce dernier en utilisant quotidiennement sa Vincent dans la capitale au nez et à la barbe des Khmers verts.



Ci-dessus : Dirk au Clairon lors du dîner d'hiver de 2014. De gauche à droite : Philip Vincent junior, Jean, Dirk et sa Rapide, Dominique Le Bris... et Didier Camp qui surveille...



La Plume du Loup :

Elle est attribuée à **François Chevalier** pour sa participation au dernier Loup-Garreau et pour son dessin qui va illustrer la dernière plaque rallye et le carton commémoratif du dîner de ce soir-là.

Ci-contre, le magnifique dessin de François Chevalier

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 VOCF 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 VOCF. 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



- forfait 'NORMAL' : 270€/personne (du vendredi soir au dimanche midi inclus)	- forfait 'Sans hébergement' : 200€/personne (= forfait 'Camping-car/Tente') = <i>idem</i> forfait 'NORMAL', sans couchage
comprend : ☛ 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	comprend : ☛ 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 : 31 mai 2024

Attention, en raison de la forte demande, AVANT de vous inscrire et de payer, assurez-vous qu'il reste encore de la place, auprès de Catherine (crrperso@yahoo.fr ou 06 81 27 09 11)

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 / PRENOMS	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**"

Motos Croisées n°07

Par Philippe Abonyi

HORIZONTALEMENT

I : Bouche-trou. **II** : Poules mises au guidon ? **III** : Les premiers Paris-Dakar ont inspiré ce modèle Honda. **IV** : Atrophié atrophié. Au début des Cériani. **V** : Motos Tchèques des années 20 ou fabricant actuel de câbles. Arturo mais aurait pu se prénommer Adolfo. **VI** : Toujours multiplié dans les rapports amoureux. **VII** : Sorte de béquille. **VIII** : N'est pas de la première jeunesse. Dans un sens, offre un siège à Stevenage. **IX** : Tour de vis. Epreuve de marche. **X** : Prince Russe privé d'or. Fabricant de semoirs au 19^{ème} siècle, puis de cycles, tricycles, automobiles et motos, finalement rachetée par Automoto dans les années 50. **XI** : Ses concepteurs n'ont donc aucun doute sur le manque de qualités de cette moto électrique ? Etait devant Francis en moto, mais en marche arrière. **XII** : Kawasaki 250 cc sortie en 1992.

VERTICALEMENT

1 : L'homme de la côte du côté de Monthéry (2 mots). **2** : Permet de poser ses valises, mais pas pour rester à la maison. **3** : Ont passé le rubicon. Gamme de BMW qui fait sortir dans le milieu. **4** : Chandler ou Grant ? A perdu sa place. A mis pour exclure. **5** : Il leur suffit de dire avant pour aller droit aux buts. Pas dit. **6** : Crée quelques chicanes aux organisateurs de courses à Monthéry. Position d'arbre à cames. **7** : A beaucoup freiné la production des Motobécane. Saillie sur le garde-boue. **8** : Invitation à se mettre à table dans l'espoir d'une manifestation (4 mots).

	1	2	3	4	5	6	7	8
I								
II								
III								
IV								
V								
VI								
VII								
VIII								
IX								
X								
XI								
XII								

Solution du VOCF 06 :

I : Vertical. **II** : In. Alice. **III** : Noumènes. **IV** : Crabot. **V** : éG. Ocrer. **VI** : Nu. UAEIO. **VII** : Terres. **VIII** : C.I.A. C.P.M.E. **IX** : O.L. Halon. **X** : M.L.F. Laon. **XI** : efA. Etre. **XII** : Trousses. **1** : Vincent Comet. **2** : Enorgueillir. **3** : Ua. Ra. F.A.O. **4** : Tambour. **5** : Iléocaécales. **6** : Cintres plats. **7** : A.C.E. El. Moore. **8** : Les Troyennes.

Manifestations à venir

Remarques générales : Pour des raisons de place, la rédaction vous remercie de vous reporter aux encarts dans les LGE précédents.

CHAQUE PREMIER LUNDI DU MOIS (NON FERIE) VERS 19H30 :

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

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

Voir explications plus détaillées ci-dessus, pages 24 et 25.



Revue de Presse

Une rubrique qui si vous le voulez restera irrégulièrement mensuelle

Par Didier



La presse spécialisée occasionnellement parle de nos  et de ses dérivés. Vous trouvez quelque chose, n'hésitez pas, faites-le moi savoir : didier.camp31@gmail.com, je passerai le message à notre journal favori.

Le LGE, est fidèle à ses lecteurs, qui souvent le lui rendent bien. Merci à tous ceux qui m'envoient infos, revues, commentaires.

Moto Magazine, (ex « Le Pavé dans la Mare » de la FFMF), n°405 de février 2024 :

Page 74 à 79 : Marco Raymondin, « À lui les petites Anglaises ».

Un homme discret que peu connaissent. Ami de notre regretté Patrick Godet, Marco a longtemps roulé à HRD-Vincent. Il raconte la quête de son Graal, en Angleterre, en 1968 et avoue avoir fait 100 000 km au guidon de son HRD. Marco aura passé une bonne partie de sa carrière professionnelle à réparer, restaurer, et vendre des motos notamment anglaises, sous le nom de « **Garage du Canal** » (ndlr), puis celui légendaire de « **Brooklands Motors** ».



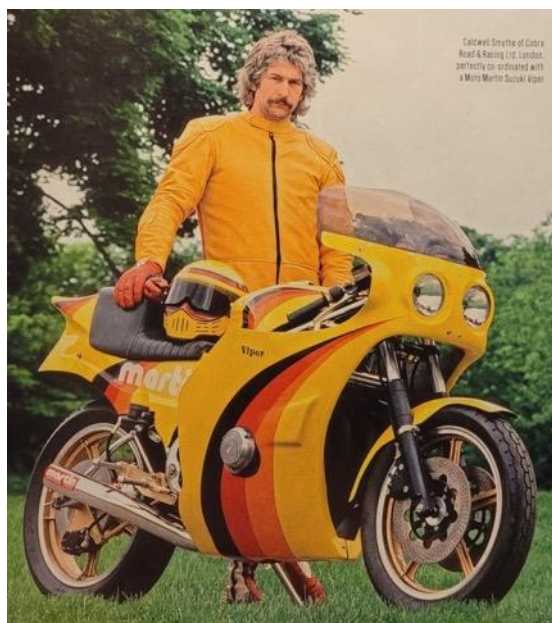
La Vie de la Moto, n°1228 du 8 février 2024 :

Page 6 : News, Salon du 2 Roues à Lyon, on y apprend que le Club Vincent France exposera une trentaine de machines de 1936 aux dernières réalisations à cadre Egli. En photo une Rapide série B, à réservoir rouge (ndlr : [La Moto de Jean B. peut-être ?](#))

Classic Bike, n° 529 de février 2024 :

Page 25 à 31 : Une belle présentation de l'homme et des motos Martin (avec des cadres bien inspirés par Egli à ses débuts dans les années 70, puis périmétriques. 5800 cadres sortiront de son atelier aux Sables d'Olonne). Une belle saga Française, qui a su se faire apprécier dans toute l'Europe. Maintenant à la retraite et rangé des 4 roues, Georges Martin est retourné à sa 1^{ère} passion, les cadres de motos.





Page 60 à 64 : Une question d'intégrité. Originelle ?, Réplique ?, ou Fausse ?

Sujet déjà abordé dans MPH (la revue du VOC International), le problème des copies, des falsifications et des machines d'origines.

Simon Dinsdale le *VOC Machine Register*, intervient plusieurs fois dans ce long article.



Le conseil est simple, quel que soit la machine de valeur que vous convoitez, rapprochez-vous du Club de la Marque, (souvent en possession des registres d'usine) et renseignez-vous. Il y a parfois des vendeurs peu scrupuleux qui essayeront de vous vendre une moto qui n'est pas celle qu'ils disent, bien aidés par quelques poinçons et un bon vieux marteau.

Moto Légende, n°363 de février 2024 :

Page 64 à 69 : Salon des véhicules de loisirs. Et pour les motards ?

Un choix d'aménagements pour vans, fourgons, remorques, qui devrait vous permettre de trouver LA solution à votre problème de transport ET pourquoi pas, de couchage.

Les Vie de la Moto, n° 1229 et 1230, si ce ne sont les réclames pour Lyon... rien de rien...

Au mois prochain donc...

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



- **JOHN SILBERMAN VEND :**

Un lot de pièces Comet, suite à l'abandon de son troisième projet Comet ; en un lot, ce serait parfait !

Prix : **faire offre** (réaliste et courtoise).
bykejohn@gmail.com – 06 66 52 01 76



- **DENIS HARQUEVAUX CHERCHE :**

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

- **JEAN-FRANÇOIS VALLAT VEND :**

Un échappement pour une Vincent *racing* (*Lightning*), jamais terminé et donc jamais utilisé. Il est en pouces, 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



- **BORIS ROUDENKO VEND :**

Pièces de partie Cycle Comet avec CG. 1000€. Tel 06 11 14 79 83. Boris.roudenko@sfr.fr

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



Tracy Tools : Tarauds filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNE, 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)



Ont contribué à ce numéro :

Philippe Abonyi, Didier Camp, Mamy Green, Paul Hamon, Hervé Laur, Lord Dominique Malcor,
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 !!*