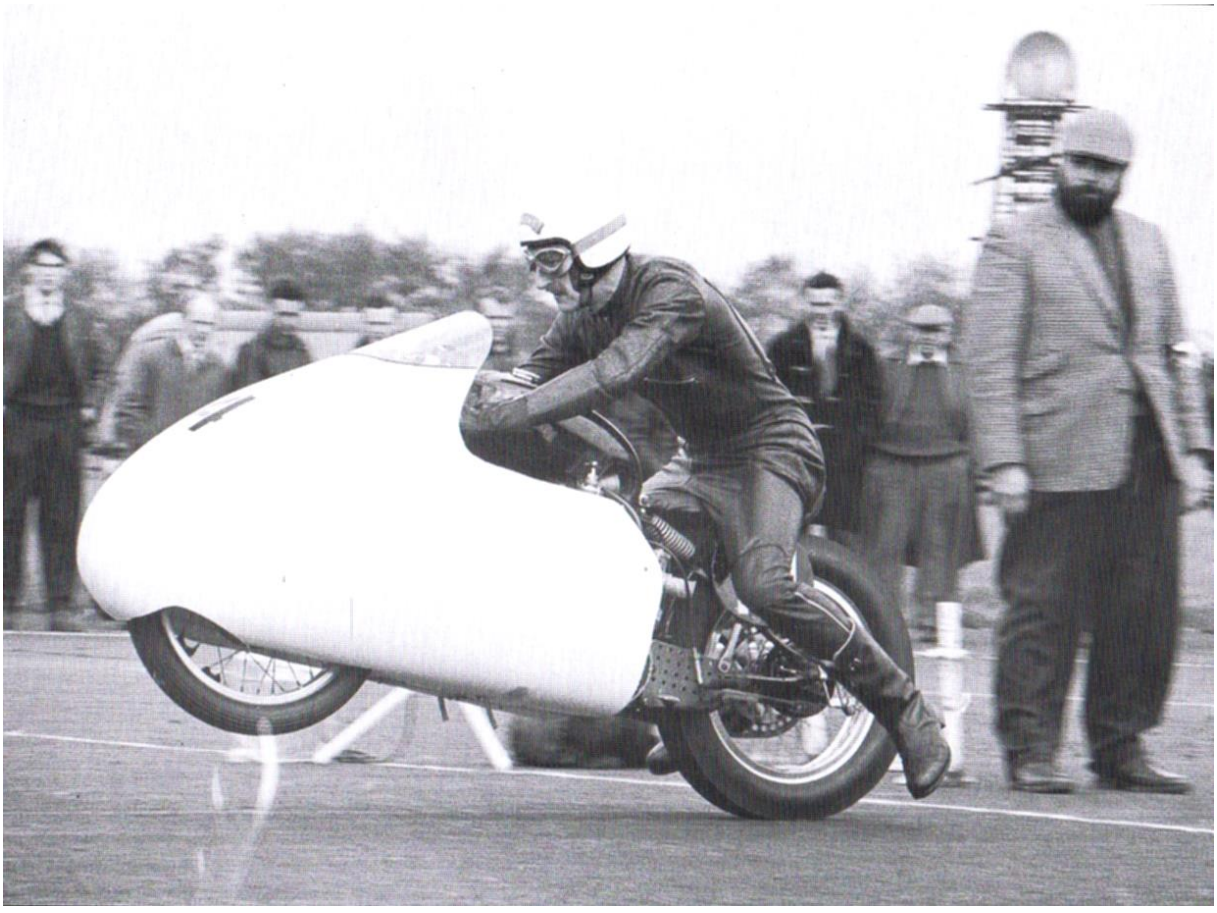
LE LOUP-GARREAU

52

Électronique



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

mai2024

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**
Une présentation de Neville Higgins (2)	**4**
Datation rapide des Machines	**7**
Fuites aux joints supérieurs des colonnettes	**7**
Le conseil du mois	**8**
Revue de la Presse oubliée	**9**
Cyril James, *Cross Manufacturing Company Ltd*	**13**
ABC de l'embrayage des BCD	**16**
Contrôle Rapide du Point d'Allumage	**18**
Du Face-Book au Fesse-Bouc	**20**
Revue de Presse	**21**
André Lagadec très discret, Dédé très présent	**23**
Après les croisements de soupapes, les mots croisés	**26**
Trophée du Tiggre, suite des Lauréats	**27**
Manifestations à venir	**28**
Petites Annonces	**29**
Bonnes adresses	**30**

Photo de couverture : **Neville Higgins** lance sa machine Jindivik pour un *sprint*.
La photo, tirée de *The Vincent H.R.D. Owners' Club, a photographic miscellany* (page 29) de Geoff Preece, est ainsi légendée : « Un poil trop d'ouverture au boisseau et Neville Higgins avionne sa roue avant » (il aurait fallu écrire « décolle » mais « avionne » rend mieux l'expression anglaise « *aviate* » si chère à Marc Bellon).

Ci-contre : Une Vincent fascinante. Elle est pour certains l'exemple exact des problèmes esthétiques, éthiques et économiques que va poser une restauration…
Voir la présentation de cette machine en page 20

Éditorial

Nous voilà mardi soir chez des amis en Normandie avec lesquels nous descendrons demain sur Clermont-Ferrand. Quelques petites mesures de maintenance s'imposent et, tandis que je resserre ma culasse, mon camarade de voyage reprend sa transmission qui donnait des signes de faiblesse…
Bref, tout est pour le mieux. Au matin, sa machine de partira pas, il faudra pousser, faire preuve de volonté.
Le lendemain, sur place, lors d'un galop sur le circuit de Charade, les vitesses coincent… dame, quand on filme avec son téléphone tout en conduisant… Bon, tout serait allé sans heurts si la transmission n'avait pas recommencé à lâcher sur le chemin du retour. Nous voilà coincés dans la banlieue de Montluçon. Heureusement un restaurant nous tend les bras et, pendant cette pause imposée, je peux appeler à Charade un régional du Club qui me donne le numéro du directeur du lycée professionnel de Montluçon, lequel est aussi à Charade mais me communique le numéro d'un de ses anciens élèves qui est en train de monter un bouclard à trente bornes de là. Appel au fameux Léo, accueil des plus positifs et, trente bornes plus loin (et dans la bonne direction !), nous sommes accueillis et la machine de mon compagnon de voyage soignée.
On repart donc (toujours avec les mêmes soucis de mise en route mais, il faut hiérarchiser les problèmes, n'est-ce pas ? Enfin, à 50 km du but, c'est la boîte qui s'y remet : il reste la seconde ; pas de point mort, pas d'autre rapport, juste la seconde. Bref, on finit par arriver, mettre la bête au chaud où elle va attendre (pas trop longtemps) qu'on s'occupe d'elle…
Sympa pour un rallye Vincent, non ? Ah ! Ben non, c'était une rencontre Traction avant pour les 90 ans du modèle… comme quoi…

Quelles leçons pouvons-nous tirer de cette histoire ?

N'importe quelle vieille mécanique peut faire des kilomètres.
N'importe quelle vieille mécanique peut faire des siennes.
La différence sera dans la préparation. Ma machine régulièrement entretenue n'a pas fait un couac, celle de mon ami, après deux ans d'immobilisation et l'intervention de spécialistes n'a pas fait un pli.
En conséquence, avant de prendre la route pour un long parcours, ne négligeons pas les balades plus modestes au cours desquelles nous découvrons les petits secrets et les petits symptômes de notre machine : Quand on fait rouler, ça roule…

Quelle autre leçon ?

Nous pourrions la définir par « l'appel des néo-rétro » mais c'est encore limitatif.
Dans notre merveilleux monde moderne où on peut acheter des fausses Mini, des fausses Goldstar (et t'essaieras), l'idée de pouvoir tomber en panne est remplacée par la certitude de rouler sur des ersatz.
Dans mes souvenirs, pour remonter du Vaucluse avec une Citroën de 1928, de la Drôme avec une Peugeot de 1937, ou aller dans les Côtes du Nord avec une Motobécane de 1954, il ne fallait pas exclure le risque de panne… ça faisait partie du jeu comme le trajet faisait partie du plaisir et de l'aventure…

Quelle autre leçon ?

N'oubliez pas les arrêts au café ou au *gastos* sur la route, les moments de rigolade même en cas de pépin.
Notre ami Dédé ne viendra pas au rallye de cet été, lui qui était si souvent avec nous. Prenez le temps et le plaisir de vivre… les plats ne repassent pas.

P.S. : Dans ce numéro, vous trouverez quelques bons conseils de Vincentistes qui partagent avec tous des astuces sur des points techniques : Pas besoin de garagiste à clé USB, suivons leurs conseils et remercions-les !

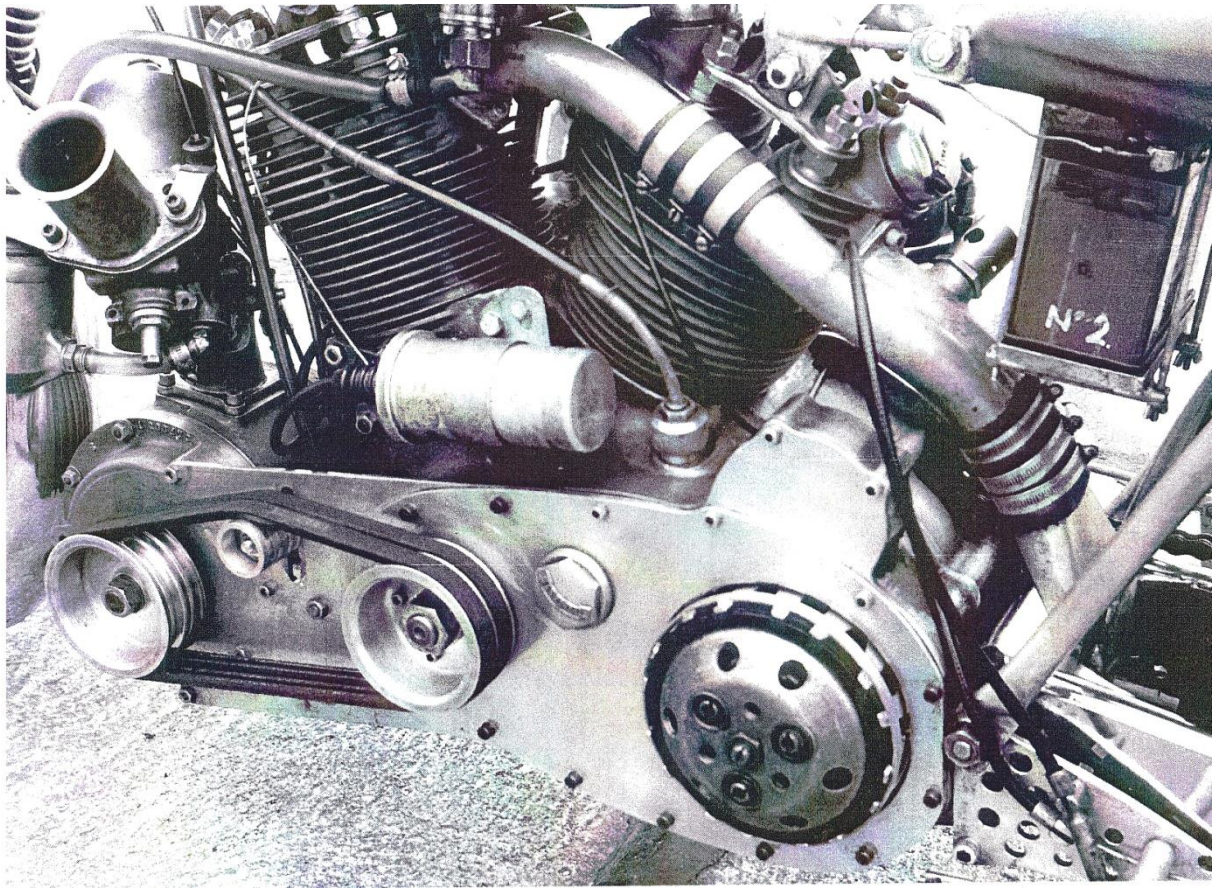
Une présentation de Neville Higgins (2)

Par Jean

C'était il y a 22 ans à Montlhéry. Dans le cadre des coupes Moto-Légende, nous fêtions le cinquantenaire des records Vincent établis en ce lieu. Cette commémoration avait rassemblé le plus grand nombre de Vincent jamais vu en France mais la presse spécialisée n'en fit aucun écho. Parmi toutes ces machines venues de partout autour du Monde, nous pouvions admirer une Vincent très spéciale venue de Suède. Jindivik, pour l'appeler par son nom, a été réalisée par Neville Higgins au début des années soixante. Neville Higgins, pour mémoire, est un ingénieur anglais qui, recruté par Volvo il y a quelques dizaines d'années, s'est installé en Suède où il réside toujours pour la plus grande joie des Vincentistes scandinaves pour lesquels il n'est jamais avare de conseils, d'expertise et d'aide pratique. Il a acquis là-bas le surnom de « Professeur » mais je lui laisse à nouveau la parole.

Conception :

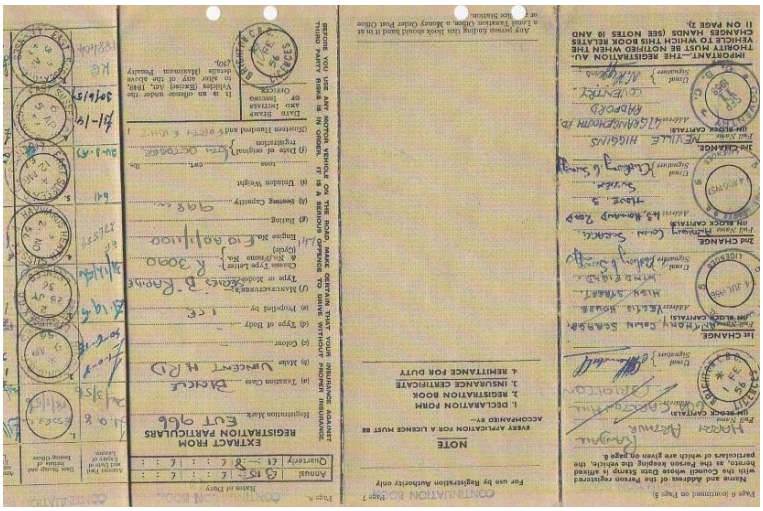
Durant l'été 1962, je décidai d'assembler une machine à compresseur pour des courses d'accélération sur le quart de mile et le kilomètre *(les courses de « Drag » des années soixante ! – ndlr)*. J'optai pour un compresseur Shorrock que je positionnai très bas devant le bloc moteur. Je traçai un bleu de l'ensemble *(une ancienne copie de ce plan très décolorée a été envoyée jadis à la rédaction du Loup-Garreau mais les moyens techniques de l'époque n'en permirent pas l'exploitation – ndlr)* à partir duquel je pus préciser tous les éléments du cadre. Afin de surbaisser l'ensemble et de réduire le coefficient de pénétration dans l'air, mon choix se porta sur des roues de seize pouces, ce qui me fit souhaiter ardemment qu'il existât bientôt un pneu « *slick* » (pneu lisse pour dragster) disponible dans cette dimension. De fait, à ce moment, seul le dix-huit pouces d'Avon était disponible. J'optai pour une fourche télescopique Norton qui fut raccourcie de sept pouces (dix-huit centimètres) en raison du montage surbaissé. Je retins pour l'avant un frein de Norton Manx. J'ai réalisé et soudé dans mon atelier l'ensemble du cadre autour du moteur.



Construction :

J'achetai un bloc Rapide d'occasion pour cinquante-cinq livres et le démontai complètement pour l'adapter à la compétition : bielles polies, masses de vilebrequin allégées, maneton plus gros et soies de vilebrequin d'un pouce un huitième. À cela vinrent s'ajouter des pistons comprimant à neuf et demie, de grosses soupapes et j'ouvris au maximum les conduits d'admission et d'échappement. Je fis des platines pour fixer le compresseur au-devant du moteur, ce qui entraîna que la tubulure d'admission passe sous le moteur puis remonte à travers le bras oscillant et se divise en deux pour rejoindre les culasses. En amont du compresseur, un carburateur SU de deux pouces (50,8 mm) fut monté sur une pipe de fabrication maison. Le compresseur étant entraîné par deux courroies en « W » directement depuis la sortie moteur. Il tourne à quatre-vingt-quinze pour cent de la vitesse du moteur et consomme trente chevaux. La transmission primaire est une « triplex » standard mais sans amortisseur de transmission. L'embrayage est une pièce composite de fabrication maison qui utilise huit paires de disques d'origine Triumph. La boîte à vitesses n'a conservé que deux rapports (seconde et quatrième) mais, en contrepartie, remplit l'office de réservoir d'huile moteur, économisant par là-même le volume et la masse du réservoir d'huile séparé.

Voici une copie du certificat de circulation original de cette machine. Elle a été immatriculée en Angleterre le 6 octobre 1948 sous le numéro EUT 966. Elle a ensuite été transformée pour la course entre 1959 et 1960 et n'a plus été utilisée sur route depuis le début de l'année 1961. Elle n'a jamais été immatriculée en Suède où elle ne fut utilisée que sur circuits.



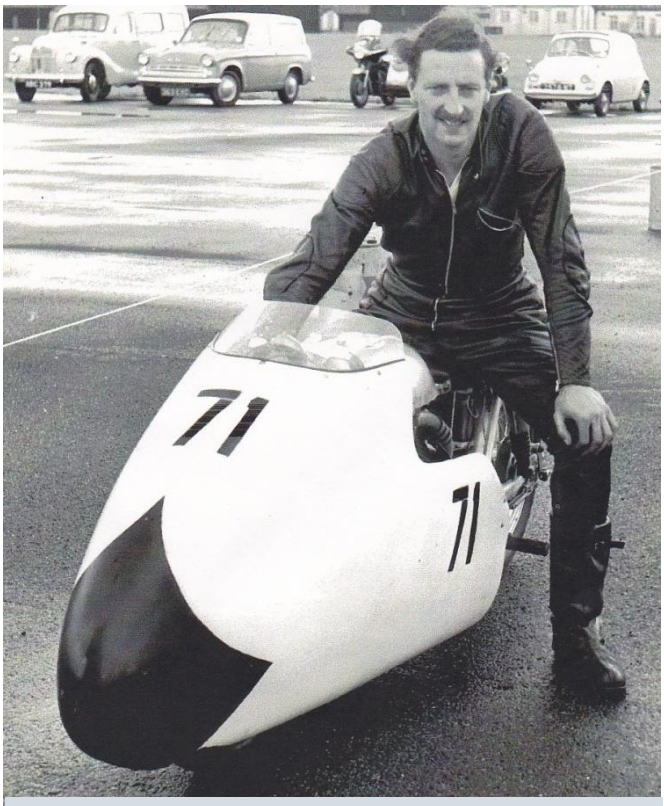
Caractéristiques :

- Moteur bicylindre à quatre temps tout aluminium en V ouvert à 50 degrés.
- Taux de compression de 9,5 à 1.
- Alésage/course : 84 X 90 mm, 2 soupapes par cylindre réalisé à partir d'un moteur Vincent série C de 1951.
- Compresseur Shorrock à quatre lobes excentriques conçu pour moteur de voiture de deux litres, entraîné par deux courroies en « W » à une vitesse égale à 95% de la vitesse moteur pour produire une pression de 1,5 bar. Le compresseur consomme environ trente chevaux.
- Carburateur SU de 2 pouces alimenté au méthanol pur.
- Allumage batterie-bobine de type standard pour Vincent série D.
- Transmission primaire : chaîne triplex sans amortisseur de transmission.
- Embrayage composite Vincent/Triumph contenant huit paires de disques.

Performances :

Le 400 m départ arrêté entre 11,2 et 10,2 secondes avec une vitesse terminale de 216 à 232 kilomètres par heure.
Le kilomètre départ arrêté en 20,02 secondes à Duxford le 28 juin 1964. La vitesse atteinte a été de 272 kilomètres par heure. Cette performance valut à Neville Higgins d'obtenir la deuxième « Étoile d'Or » (*Gold Star*) attribuée par la « *National Sprint Association* ». La première avait été attribuée à George Brown pour une vitesse atteinte de 177 kilomètres par heure au kilomètre départ arrêté.
La puissance est d'environ 130 chevaux à 6000 – 7000 tours/minute.
La consommation est d'environ deux/trois MPG (environ 1 litre au kilomètre).

Aujourd'hui, Jindivik a quitté la Suède où les réglementations ne permettent plus de la faire fonctionner. Elle et *the Heap*, l'autre machine de Neville sont en Angleterre, confiées à la garde du *Vincent Owners' Club.*



Neville et Jindivik au milieu des années soixante

- Cadre : Tubes et platines en acier soudés au bronze.
- Fourche usinée dans du duraluminium.
- Moyeu avant de Norton Manx.
- Moyeu arrière tourné à partir d'un lingot pour éviter la casse des supports de rayons d'origine.
- Réservoir formé de deux coquilles d'origine aéronautique (réservoir d'aile d'avion).
- Carénage intégral de l'avant réalisé en fibre de verre réservé aux temps cléments et inutilisable par vent latéral.
- Roues et pneumatiques : side-car racing : 300 x 16 à l'avant, 400 x 16 à l'arrière. La machine a également été chaussée à l'arrière de 4,50 x 15 pour l'automobile de compétition, ou de 400 x 18 Avon « *slick* ».

Datation rapide des Machines

Par Dany

Les Vincent étaient datées au fil de la fabrication. Les marquages moteurs sont différents selon les cylindrées, stages de préparation (*Black Shadow*), etc.
Idem les cadres des *Shadow* ou des *Black Prince* avaient un suffixe supplémentaire bien que tout soit identique entre respectivement un cadre de *Rapide* ou de *Black Knight*.
Toutefois tous les "cadres") étaient numérotés au fil de la fabrication et l'on pouvait avoir par exemple un n° de "cadre 500" (parfaitement identique à celui des 1000) intercalé entre 2 numéros de "cadres 1000".
La datation par année s'en trouve grandement facilitée, ce qui donne pour l'après-guerre :

Année	Moteur	Cadre
1946	19	2019
1947	400	2300
1948	1400	3300
1949	4980	6880
1950	5730	7630

Année	Moteur	Cadre
1951	8250	10150
1952	9570	11470
1953	10000	11900
1954	10300	12200
1955	11134	13034

Les nombres donnés sont les derniers de chaque année.
Sources : J. P. Bickerstaff avec l'aide de Phil Irving et Paul Richardson.

Ce tableau indique bien la corrélation n° Moteur + n° cadre = 1900, sauf pour 1946-1947 (?).
On voit aussi qu'il y a eu une grosse production en 1949 et aussi 1951 (plusieurs milliers de motos – le boum des records, de la sortie de la *Black Shadow* ?) et les 4 dernières années sont en dégringolade avec quelques petites centaines d'unités.

Fuites aux joints supérieurs des colonnettes

Par Pierre Maubert

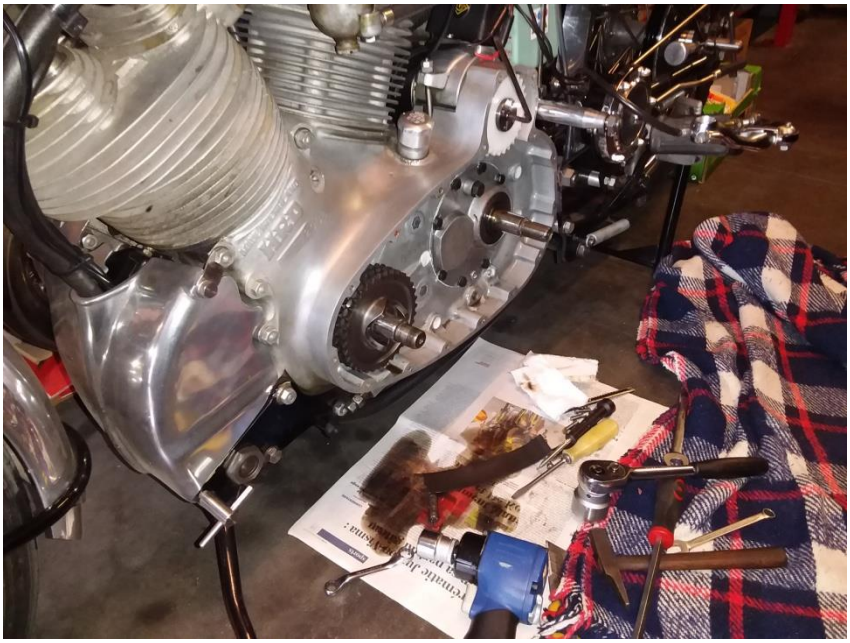
Si la fuite n'a lieu qu'en partie haute, il n'est pas nécessaire de déposer les culasses comme décrit dans le Loup-Garreau électronique n°47. Quelques photos suffisent pour comprendre :

Il suffit de desserrer l'écrou crénelé placé en haut de la colonnette et de faire glisser celle-ci vers le bas.
Pour éviter d'abimer la tôle (très fine) chromée de la colonnette, bien la protéger avec un chiffon épais des mors de la pince, ou mieux, si l'on dispose d'un tour, usiner une petite bague en deux parties (comme ici), ce qui répartira l'effort de serrage sur une plus large surface et évitera les aspérités des mâchoires de la paire de pinces.
Il faudra toutefois retirer les tiges pour glisser le nouveau joint.

Le conseil du mois

Par Christian Bastien

Le conseil du mois, vérifiez votre amortisseur de transmission ESA ; mieux, montez le modèle de la D et une nouvelle chaîne car l'ancienne a beaucoup souffert dans ces conditions ! Quelques images explicatives. *(Trois petites photos valent mieux qu'un long discours – ndlr)*
Cordialement, Christian.

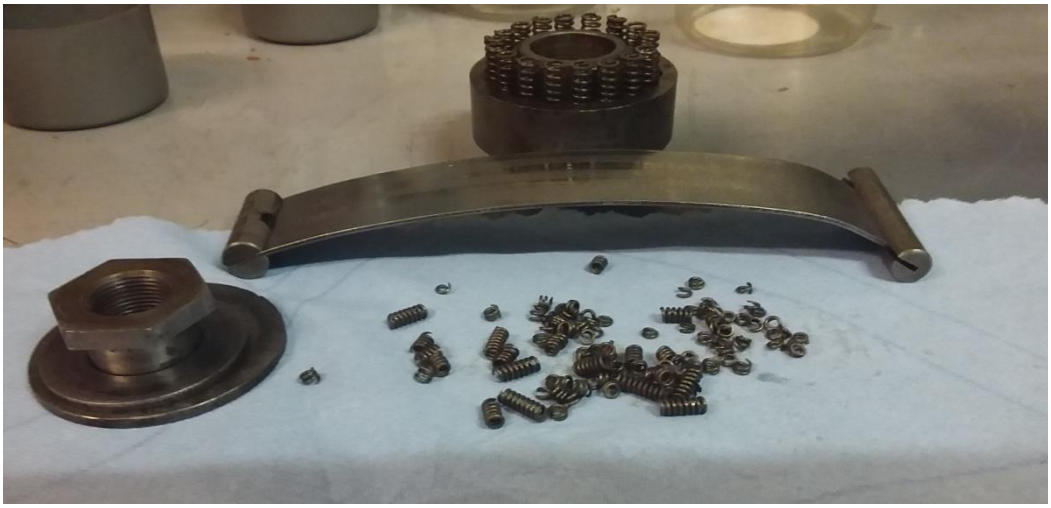


À gauche, vous pouvez admirer l'état de propreté immaculé de la machine de Christian.

Les traces d'huile sur le papier journal prouvent qu'il y a eu du nettoyage avant de prendre la photo.

Sur cette photo, à droite, vous avez le comparatif entre l'ESA d'origine et celui de la série D.
Vous pouvez compter le nombre ressorts, eh oui, il y en a plus… ça soulage l'effort de l'organe.

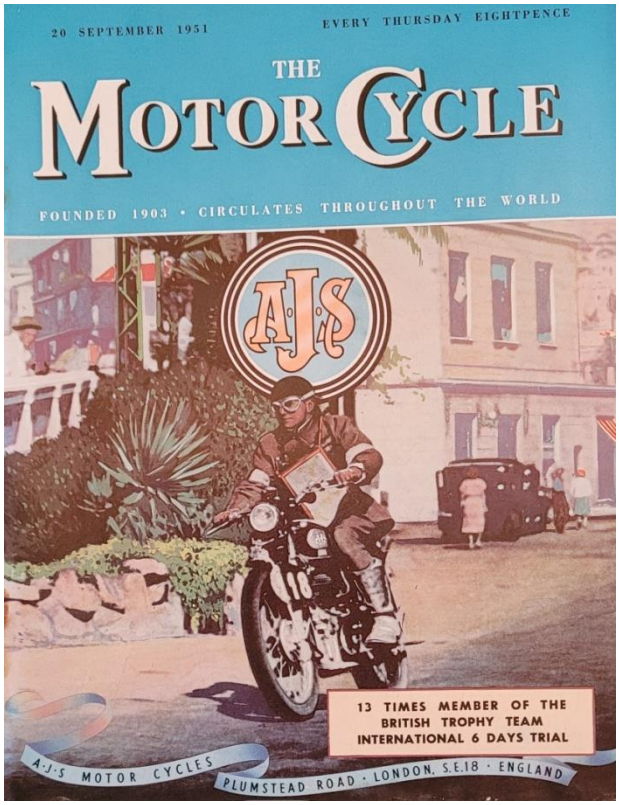
Ci-dessous, les petits vers que vous pouvez apercevoir furent des ressorts d'E.S.A. dans une vie antérieure…



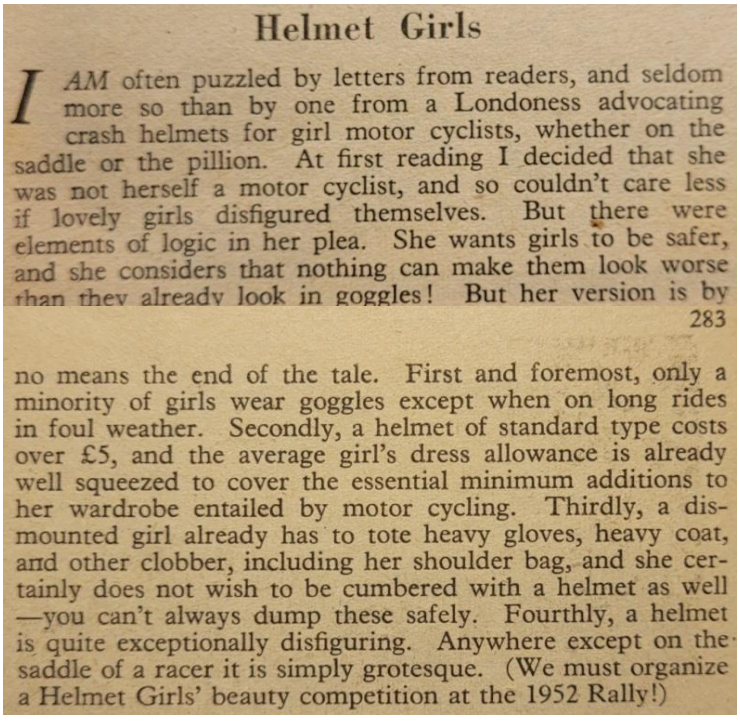
Revue de la Presse oubliée

Par Didier Camp

Je dois l'avouer, j'aime l'odeur des vieux livres, des vieilles revues, le toucher de ces vieux papiers, leur odeur et les histoires que l'on y trouve.
Le hasard m'a fait m'arrêter et m'éterniser sur un *Motor Cycle* (revue fondée en 1903) du 20 septembre 1951, parution hebdomadaire, le jeudi, pour huit pences, et publié mondialement.
Bien plus vieux, donc, que beaucoup d'entre nous ! Je vous invite pour un voyage qui, vous vous en doutez, pourrait être Vincentiste.



Dans le courrier des lecteurs, je suis interpelé par un sujet qui, dans nos vertes années, du siècle dernier, fit pas mal débat, le port du casque, et dans ce courrier, le port du casque pour les filles.



Helmet Girls

I AM often puzzled by letters from readers, and seldom more so than by one from a Londoness advocating crash helmets for girl motor cyclists, whether on the saddle or the pillion. At first reading I decided that she was not herself a motor cyclist, and so couldn't care less if lovely girls disfigured themselves. But there were elements of logic in her plea. She wants girls to be safer, and she considers that nothing can make them look worse than they already look in goggles! But her version is by

283

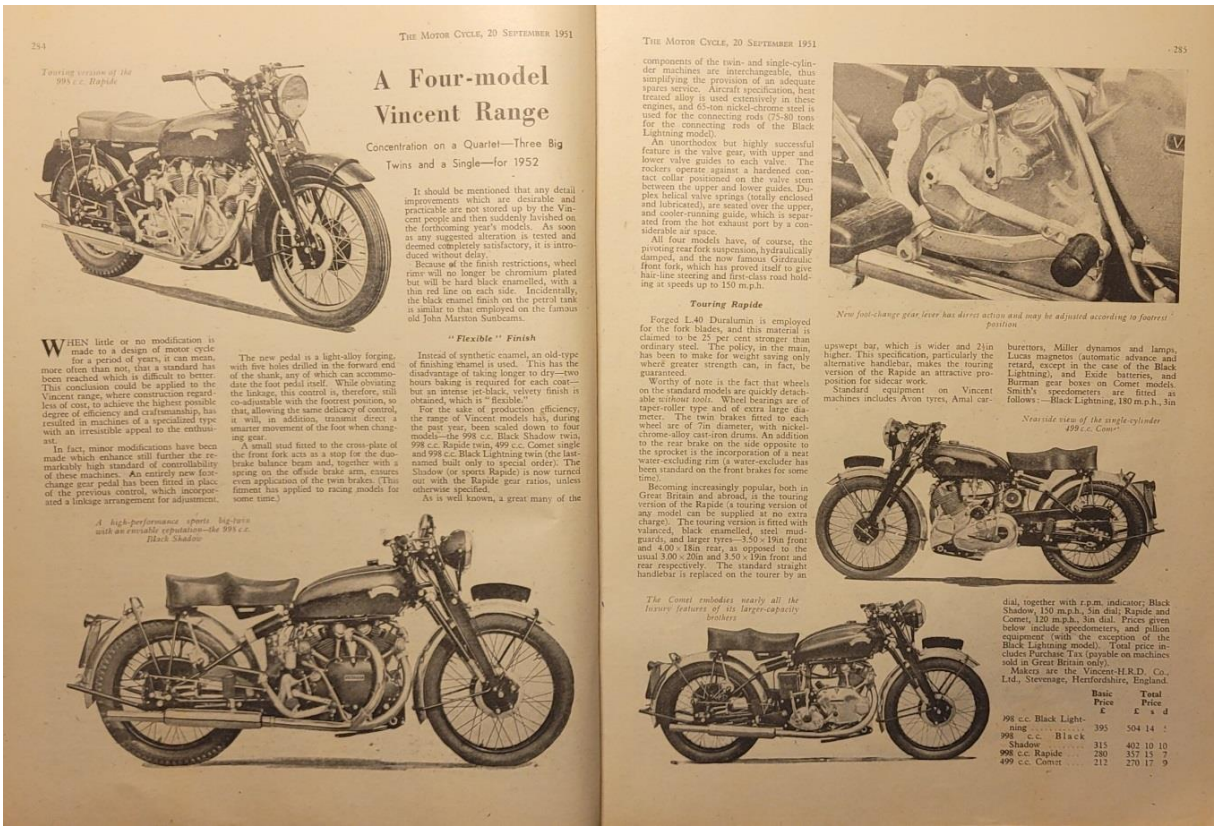
no means the end of the tale. First and foremost, only a minority of girls wear goggles except when on long rides in foul weather. Secondly, a helmet of standard type costs over £5, and the average girl's dress allowance is already well squeezed to cover the essential minimum additions to her wardrobe entailed by motor cycling. Thirdly, a dismounted girl already has to tote heavy gloves, heavy coat, and other clobber, including her shoulder bag, and she certainly does not wish to be cumbered with a helmet as well—you can't always dump these safely. Fourthly, a helmet is quite exceptionally disfiguring. Anywhere except on the saddle of a racer it is simply grotesque. (We must organize a Helmet Girls' beauty competition at the 1952 Rally!)

Petite traduction par le lecteur :

Le casque pour les femmes

Je suis souvent perturbé par des lettres de lecteurs et particulièrement par celle d'une Londonienne se faisant l'avocate du casque pour les motardes, pilotes ou passagères. À la première lecture je pensai qu'elle n'était pas elle-même une motarde et donc, ne pouvait se soucier qu'une jolie fille se défigure. Mais il y avait des éléments logiques dans sa plaidoirie. Elle veut que les filles soient plus en sécurité et elle considère que rien ne peut les rendre plus moches que ce qu'elles sont déjà avec des lunettes de moto. Mais son propos n'est en aucun cas la fin de l'histoire. D'abord et avant tout, seulement une minorité de femmes portent des lunettes, sauf pour les longues randonnées sous un sale temps. Deuxièmement, un bon casque coute plus de 5 livres sterling et le budget moyen alloué pour une femme est déjà bien entamé pour couvrir le minimum basique de sa garde-robe nécessaire à la pratique de moto. Troisièmement, une femme qui descend de moto doit déjà faire avec de lourds gants, un lourd manteau et d'autres affaires, y compris son sac en bandoulière, et elle ne souhaite certainement pas être encombrée aussi par un casque que vous ne pouvez laisser tomber sans danger. Quatrièmement, un casque est exceptionnellement défigurant. N'importe où, excepté en selle sur une machine de compétition, c'est simplement grotesque.
(Il nous faudra organiser un Concours de Beauté de femmes casquées au Rallye de 1952 !)

Les pages 284 et 285 nous ramènent à plus de réalité, avec une belle description technique des 4 machines au catalogue du constructeur Vincent. Il est à noter que pas mal d'options sont possibles, surtout pour les *Black Shadow* et les *Black Lightning*.



284 THE MOTOR CYCLE, 20 SEPTEMBER 1951

Touring version of the 998 c.c. Rapide

A Four-model Vincent Range

Concentration on a Quartet—Three Big Twins and a Single—for 1952

WHEN little or no modification is made to a design of motor cycle for a period of years, it can mean, more often than not, that a standard has been reached which is difficult to better. This conclusion could be applied to the Vincent range, where construction regardless of cost, to achieve the highest possible degree of efficiency and craftsmanship, has resulted in machines of a specialized type with an irresistible appeal to the enthusiast.

In fact, minor modifications have been made which enhance still further the remarkably high standard of controllability of these machines. An entirely new foot-change gear pedal has been fitted in place of the previous control, which incorporated a linkage arrangement for adjustment.

The new pedal is a light-alloy forging, with five holes drilled in the forward end of the shank, any of which can accommodate the foot pedal itself. While obviating the linkage, this control is, therefore, still co-adjustable with the footrest position, so that, allowing the same delicacy of control, it will, in addition, transmit direct a smarter movement of the foot when changing gear.

A small stud fitted to the cross-plate of the front fork acts as a stop for the dual-brake balance beam and, together with a spring on the offside brake arm, ensures even application of the twin brakes. (This fitment has applied to racing models for some time.)

It should be mentioned that any detail improvements which are desirable and practicable are not stored up by the Vincent people and then suddenly lavished on the forthcoming year's models. As soon as any suggested alteration is tested and deemed completely satisfactory, it is introduced without delay.

Because of the finish restrictions, wheel rims will no longer be chromium plated but will be hard black enamelled, with a thin red line on each side. Incidentally, the black enamel finish on the petrol tank is similar to that employed on the famous old John Marston Sunbeams.

"Flexible" Finish

Instead of synthetic enamel, an old-type of finishing enamel is used. This has the disadvantage of taking longer to dry—two hours baking is required for each coat—but an intense jet-black, velvety finish is obtained, which is "flexible."

For the sake of production efficiency, the range of Vincent models has, during the past year, been scaled down to four models—the 998 c.c. Black Shadow twin, 998 c.c. Rapide twin, 499 c.c. Comet single and 998 c.c. Black Lightning twin (the last-named built only to special order). The Shadow (or sports Rapide) is now turned out with the Rapide gear ratios, unless otherwise specified.

As is well known, a great many of the

A high-performance sports big-twin with an enviable reputation—the 998 c.c. Black Shadow

THE MOTOR CYCLE, 20 SEPTEMBER 1951 285

components of the twin- and single-cylinder machines are interchangeable, thus simplifying the provision of an adequate spares service. Aircraft specification, heat treated alloy is used extensively in these engines, and 65-ton nickel-chrome steel is used for the connecting rods (75-80 tons for the connecting rods of the Black Lightning model).

An unorthodox but highly successful feature is the valve gear, with upper and lower valve guides to each valve. The rockers operate against a hardened contact collar positioned on the valve stem between the upper and lower guides. Duplex helical valve springs (totally enclosed and lubricated), are seated over the upper, and cooler-running guide, which is separated from the hot exhaust port by a considerable air space.

All four models have, of course, the pivoting rear fork suspension, hydraulically damped, and the now famous Girdraulic front fork, which has proved itself to give hair-line steering and first-class road holding at speeds up to 150 m.p.h.

Touring Rapide

Forged L.40 Duralumin is employed for the fork blades, and this material is claimed to be 25 per cent stronger than ordinary steel. The policy, in the main, has been to make for weight saving only where greater strength can, in fact, be guaranteed.

Worthy of note is the fact that wheels on the standard models are quickly detachable without tools. Wheel bearings are of taper-roller type and of extra large diameter. The twin brakes fitted to each wheel are of 7in diameter, with nickel-chrome-alloy cast-iron drums. An addition to the rear brake on the side opposite to the sprocket is the incorporation of a neat water-excluding rim (a water-excluder has been standard on the front brakes for some time).

Becoming increasingly popular, both in Great Britain and abroad, is the touring version of the Rapide (a touring version of any model can be supplied at no extra charge). The touring version is fitted with valanced, black enamelled, steel mudguards, and larger tyres—3.50 × 19in front and 4.00 × 18in rear, as opposed to the usual 3.00 × 20in and 3.50 × 19in front and rear respectively. The standard straight handlebar is replaced on the tourer by an upswept bar, which is wider and 2½in higher. This specification, particularly the alternative handlebar, makes the touring version of the Rapide an attractive proposition for sidecar work.

Standard equipment on Vincent machines includes Avon tyres, Amal carburettors, Miller dynamos and lamps, Lucas magnetos (automatic advance and retard, except in the case of the Black Lightning), and Exide batteries, and Burman gear boxes on Comet models. Smith's speedometers are fitted as follows:—Black Lightning, 180 m.p.h., 3in dial, together with r.p.m. indicator; Black Shadow, 150 m.p.h., 3in dial; Rapide and Comet, 120 m.p.h., 3in dial. Prices given below include speedometers, and pillion equipment (with the exception of the Black Lightning model). Total price includes Purchase Tax (payable on machines sold in Great Britain only).

Makers are the Vincent-H.R.D. Co., Ltd., Stevenage, Hertfordshire, England.

New foot-change gear lever has direct action and may be adjusted according to footrest position

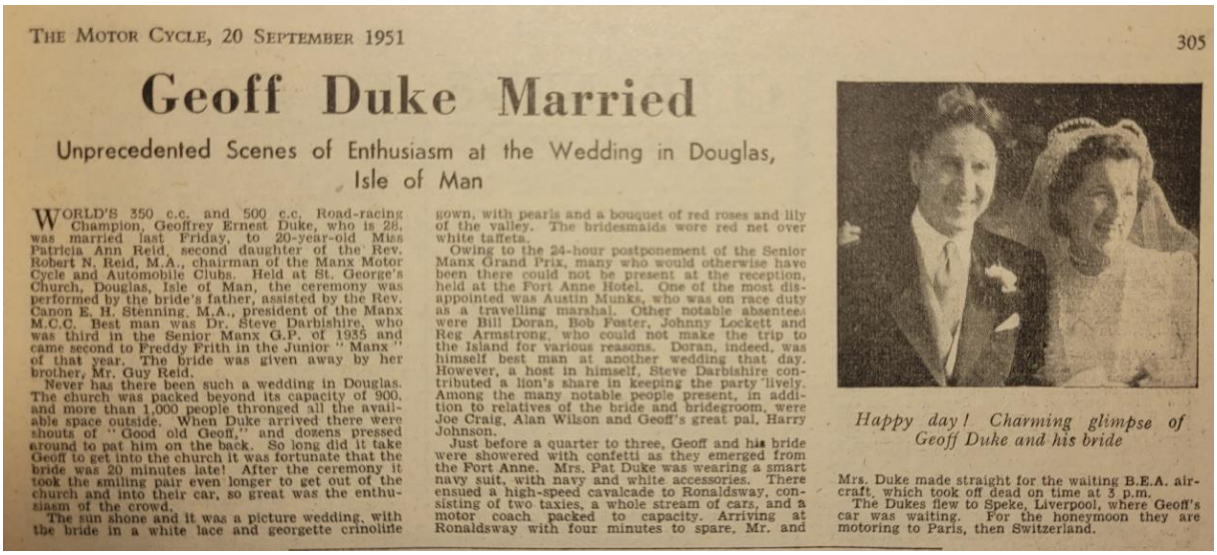
Near-side view of the single-cylinder 499 c.c. Comet

The Comet embodies nearly all the luxury features of its larger-capacity brothers

	Basic Price £	Total Price £ s d
998 c.c. Black Lightning	395	504 14 :
998 c.c. Black Shadow	315	402 10 10
998 c.c. Rapide	280	357 15 7
499 c.c. Comet	212	270 17 9

Il est bien spécifié que les 4 modèles sont bien sûr équipés d'un bras oscillant arrière, amorti hydrauliquement et de la fameuse fourche Girdraulic à l'avant, qui a prouvé donner une rigidité et une tenue de route de première classe jusqu'à 150 mph.
Il vous en aurait couté, hors taxes, 315 livres sterling pour une *Black Shadow*, mais £395 pour une *Black Lightning*. Une Comet aurait pu être à vous pour un peu plus de 210 livres sterling.

Quelques pages plus loin, au milieu des nouvelles diverses et variées, on apprend que Geoff Duke, multiple champion du monde en 350 et 500 cc, âgé de 28 ans, a épousé Patricia Reid, âgée de 20 ans, à Douglas, Île de man, et qu'ils sont parti en lune de miel à Paris, puis en Suisse.



THE MOTOR CYCLE, 20 SEPTEMBER 1951 305

Geoff Duke Married

Unprecedented Scenes of Enthusiasm at the Wedding in Douglas, Isle of Man

WORLD'S 350 c.c. and 500 c.c. Road-racing Champion, Geoffrey Ernest Duke, who is 28, was married last Friday, to 20-year-old Miss Patricia Ann Reid, second daughter of the Rev. Robert N. Reid, M.A., chairman of the Manx Motor Cycle and Automobile Clubs. Held at St. George's Church, Douglas, Isle of Man, the ceremony was performed by the bride's father, assisted by the Rev. Canon E. H. Stenning, M.A., president of the Manx M.C.C. Best man was Dr. Steve Darbishire, who was third in the Senior Manx G.P. of 1935 and came second to Freddy Frith in the Junior "Manx" of that year. The bride was given away by her brother, Mr. Guy Reid.

Never has there been such a wedding in Douglas. The church was packed beyond its capacity of 900, and more than 1,000 people thronged all the available space outside. When Duke arrived there were shouts of "Good old Geoff," and dozens pressed around to pat him on the back. So long did it take Geoff to get into the church it was fortunate that the bride was 20 minutes late! After the ceremony it took the smiling pair even longer to get out of the church and into their car, so great was the enthusiasm of the crowd.

The sun shone and it was a picture wedding, with the bride in a white lace and georgette crinoline gown, with pearls and a bouquet of red roses and lily of the valley. The bridesmaids wore red net over white taffeta.

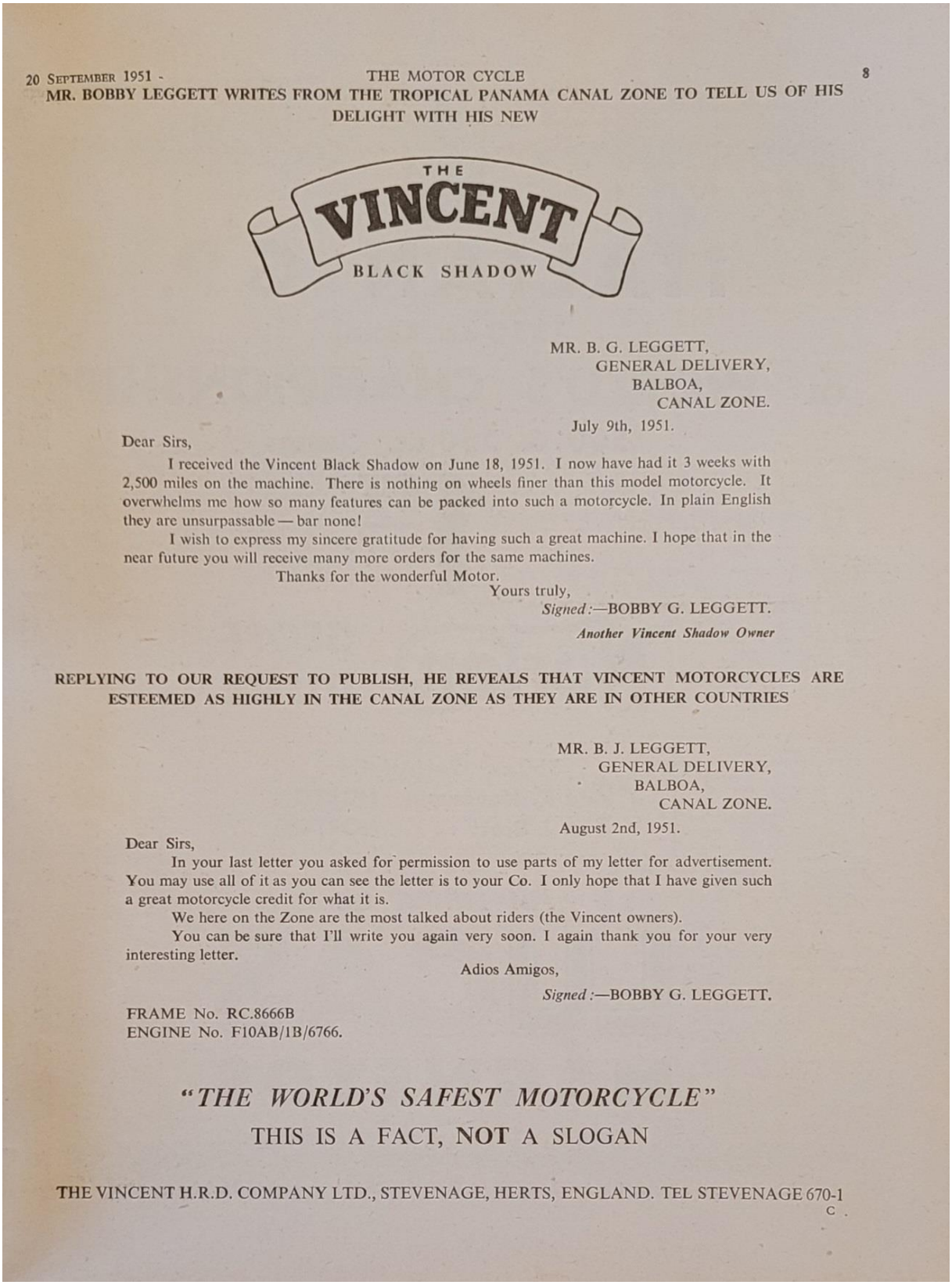
Owing to the 24-hour postponement of the Senior Manx Grand Prix, many who would otherwise have been there could not be present at the reception, held at the Fort Anne Hotel. One of the most disappointed was Austin Munks, who was on race duty as a travelling marshal. Other notable absentees were Bill Doran, Bob Foster, Johnny Lockett and Reg Armstrong, who could not make the trip to the Island for various reasons. Doran, indeed, was himself best man at another wedding that day. However, a host in himself, Steve Darbishire contributed a lion's share in keeping the party "lively." Among the many notable people present, in addition to relatives of the bride and bridegroom, were Joe Craig, Alan Wilson and Geoff's great pal, Harry Johnson.

Just before a quarter to three, Geoff and his bride were showered with confetti as they emerged from the Fort Anne. Mrs. Pat Duke was wearing a smart navy suit, with navy and white accessories. There ensued a high-speed cavalcade to Ronaldsway, consisting of two taxies, a whole stream of cars, and a motor coach packed to capacity. Arriving at Ronaldsway with four minutes to spare, Mr. and Mrs. Duke made straight for the waiting B.E.A. aircraft, which took off dead on time at 3 p.m.

The Dukes flew to Speke, Liverpool, where Geoff's car was waiting. For the honeymoon they are motoring to Paris, then Switzerland.

Happy day! Charming glimpse of Geoff Duke and his bride

Et bien sûr, déjà des pages de publicité. Il s'en détache une pleine page :



20 SEPTEMBER 1951 - THE MOTOR CYCLE 8

MR. BOBBY LEGGETT WRITES FROM THE TROPICAL PANAMA CANAL ZONE TO TELL US OF HIS DELIGHT WITH HIS NEW

THE VINCENT BLACK SHADOW

MR. B. G. LEGGETT,
GENERAL DELIVERY,
BALBOA,
CANAL ZONE.

July 9th, 1951.

Dear Sirs,

I received the Vincent Black Shadow on June 18, 1951. I now have had it 3 weeks with 2,500 miles on the machine. There is nothing on wheels finer than this model motorcycle. It overwhelms me how so many features can be packed into such a motorcycle. In plain English they are unsurpassable — bar none!

I wish to express my sincere gratitude for having such a great machine. I hope that in the near future you will receive many more orders for the same machines.

Thanks for the wonderful Motor.

Yours truly,

Signed:—BOBBY G. LEGGETT.

Another Vincent Shadow Owner

REPLYING TO OUR REQUEST TO PUBLISH, HE REVEALS THAT VINCENT MOTORCYCLES ARE ESTEEMED AS HIGHLY IN THE CANAL ZONE AS THEY ARE IN OTHER COUNTRIES

MR. B. J. LEGGETT,
GENERAL DELIVERY,
BALBOA,
CANAL ZONE.

August 2nd, 1951.

Dear Sirs,

In your last letter you asked for permission to use parts of my letter for advertisement. You may use all of it as you can see the letter is to your Co. I only hope that I have given such a great motorcycle credit for what it is.

We here on the Zone are the most talked about riders (the Vincent owners).

You can be sure that I'll write you again very soon. I again thank you for your very interesting letter.

Adios Amigos,

Signed:—BOBBY G. LEGGETT.

FRAME No. RC.8666B
ENGINE No. F10AB/1B/6766.

"THE WORLD'S SAFEST MOTORCYCLE"

THIS IS A FACT, **NOT** A SLOGAN

THE VINCENT H.R.D. COMPANY LTD., STEVENAGE, HERTS, ENGLAND. TEL STEVENAGE 670-1

C

Lettre d'un acheteur de Panama, comblé par l'achat de sa *Black Shadow* (cadre RC.8666B, et moteur F10AB/1B/6766)

(ndlr : si vous la possédez, vous savez maintenant d'où elle vient !)

En 3 semaines, il a fait 2500 miles (4000 km) et il avoue qu'il n'y a rien de mieux que ce modèle de moto : « La Moto la plus rapide du Monde », c'est un fait, pas un slogan.

CONWAY MOTORS

THE VINCENT

AGENTS AND SPECIALISTS

Offer a Few Examples from their Wide Range of Used Machines.

SOLO MACHINES

£399	1951	**B.M.W.** R51/2 500 c.c. Springer, 600 miles only.
£375	1951	**VINCENT** Black Shadow 'C,' 7,000 miles.
£359	1950	**VINCENT** Black Shadow 'C,' choice of two.
£339	1951	**VINCENT** Rapide 'C,' 6,000 miles, as new.
£329	1950	**VINCENT** Rapide 'C,' unmarked, as new.
£279	1948	**VINCENT** Black Shadow 'B,' 11,000 miles.
£269	1951	**TRIUMPH** Tiger 100 spring hub, 5,000 miles.
£249	1950	**B.S.A.** Gold Flash Springer, 650 c.c.
£239	1950	**VINCENT** Comet 'C,' 4,000 miles.
£225	1949	**TRIUMPH** Tiger 100 Springer, 10,000 miles.
£225	1950	**VINCENT** Comet 'C,' fitted with panniers.
£219	1950	**SCOTT** 600 c.c., very clean machine.
£219	1949	**TRIUMPH,** 5T Spring Hub, twin seat.
£209	1949	**B.S.A.** Star Twin Springer.
£199	1949/50	**B.S.A.,** A7 Twin Springer, Dualseat.
£179	1951	**VELOCETTE** M.A.C. model, 1,400 miles.
£169	1950	**B.S.A.** A7 Twin, Devon red.
£159	1950	**ROYAL ENFIELD** 350 c.c., spotless condition.
£159	1948	**VELOCETTE** MSS, 500 c.c.
£159	1949	**DOUGLAS,** 350 c.c. Twin, panniers.
£155	1948	**TRIUMPH,** 350 c.c. Twin 3T.
£149	1951	**TALISMAN** Excelsior, 350 c.c. Twin.
£149	1948	**MATCHLESS** G3L, 350 c.c., Dualseat.
£149	1947	**TRIUMPH** 5T Twin.
£139	1948	**B.S.A.,** 350 c.c. B3L, low mileage. Bargain.
£139	1946	**MATCHLESS** 350 c.c. G36 Springer.
£129	1950	**B.S.A.** C11 model, 250 c.c., 5,000 miles.
£129	1949/50	**VELOCETTE** L.E. Twin 149 c.c., new condition.
£125	1950	**B.S.A.** 250 c.c., C10 model, 3,000 miles only.
£119	1947	**VELOCETTE** M.A.C. model, very clean.
£119	1946	**B.S.A.,** B31, 350 c.c , O H.V.
£109	1949	**B.S.A.** C11, 250 c.c., O.H V.
£109	1947	**MATCHLESS,** 350 c.c., G3L O.H.V.
£99	1939	**H.R.D.** Rapide A, 1,000 c.c.
£89	1937	**H.R.D.** Comet model, good runner
£89	1947	**B.S.A.,** C10 model, S.V., panniers.
£89	1951	**B.S.A.,** 125 c.c. Bantam.
£69	1938	**TRIUMPH** Tiger 80, 350 c.c., O.H.V.
£69	1947	(Reg.) **ROYAL ENFIELD,** 350 c.c., O.H.V.
	1951	**TRIUMPH** Thunderbird, 650 c.c., 5,000 miles.
	1951	**SUNBEAM** S8, 1,703 miles only. Panniers, etc.

Pas mal de Vincent à vendre dans les pages Achat/Vente. Un grand spécialiste Conway en propose une bonne demi-douzaine, Series B et C, de 1948 à 1951, de 6000 à 15000 km, et de 279 à 375 livres sterling. Des serie A sont disponibles pour moins de 100 livres sterling.
(ndlr : nous serions-nous trompés d'époque ?).

À noter qu'une 500 cc BMW de 1951, se vend plus cher que les Black Shadow… *(d'occasion ? – ndlr)*

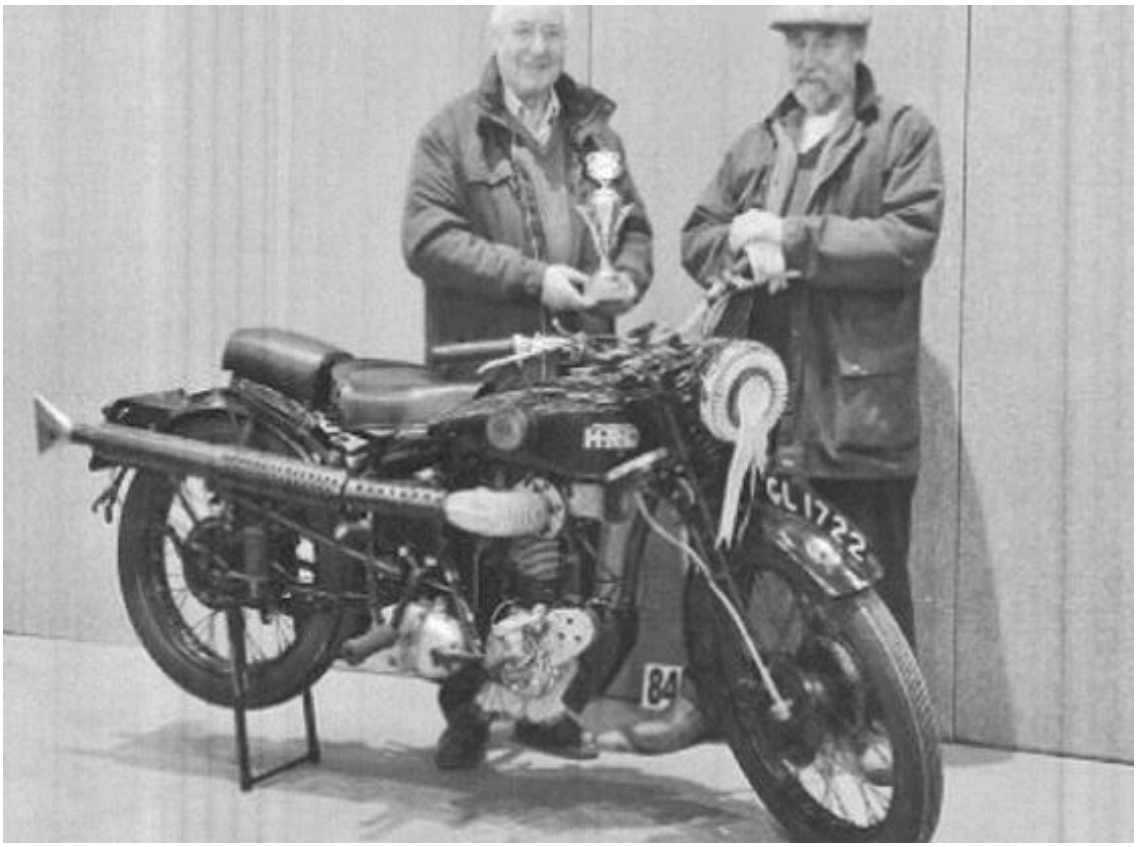
Il serait difficile, aussi, de passer à côté des équipements « tous temps » proposés par D. Lewis Ltd, manteaux, gants, casques en cuir lunettes, rien ne manque pour le motard.

Cyril James, *Cross Manufacturing Company Ltd*

Partie 2 par Dominique Malcor

Comme annoncé précédemment voici la traduction concernant les remarques de Cyril James à propos du moteur à soupapes rotatives et de la société de Roland Cross, parues dans le MPH de février 2024. J'y intégrerai quelques documents supplémentaires…

Ayant lu dans votre publication les récents articles sur le moteur Cross à valves rotatives, j'y vois une occasion de clarifier certains points et une ou deux erreurs que je me sens obligé de citer dans ces corrections.



Photos de la moto HRD avec le moteur de Roland Cross *(rappel, ajout de la rédaction)*

The I.O.M. T.T. Cotton/Cross

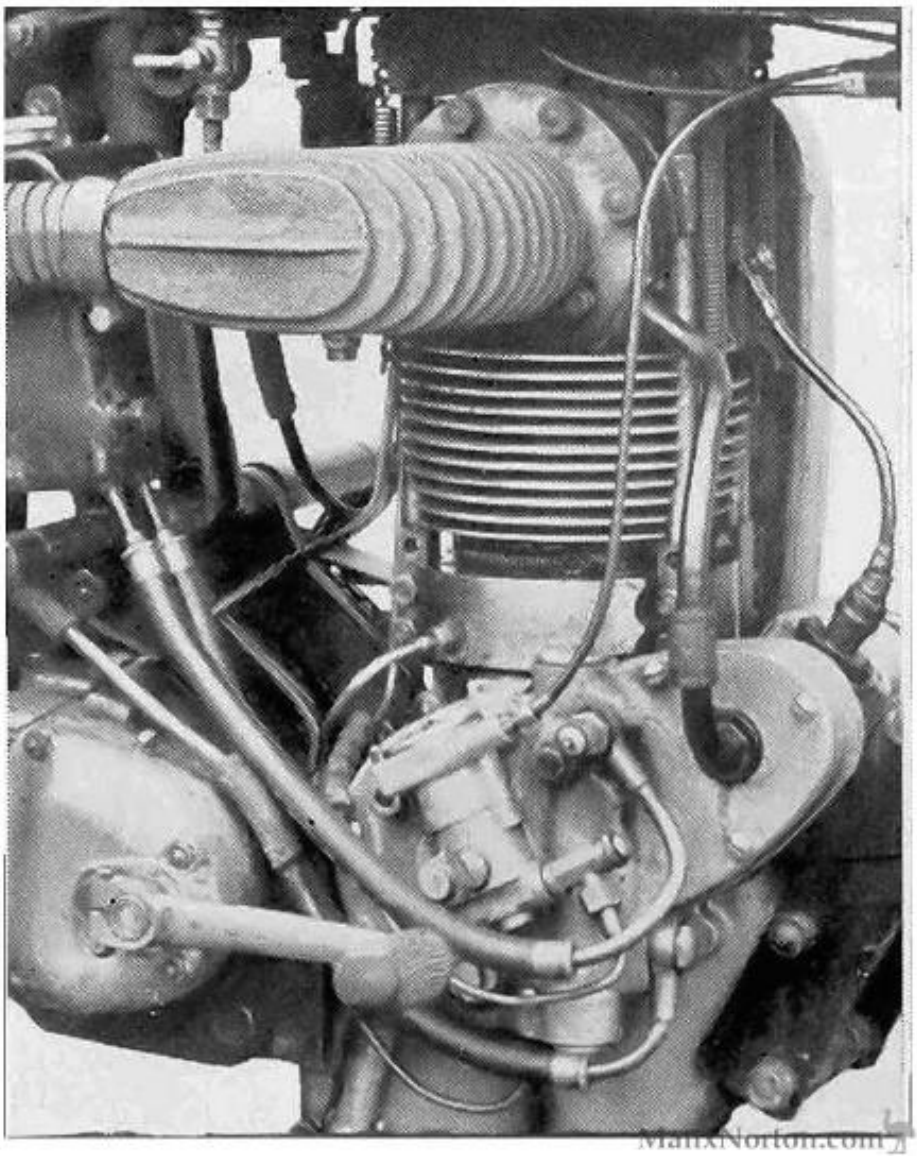
Photo: Cross Mfg Co.

Prenons les dans l'ordre et commençons par le MPH d'avril en premier.
L'auteur de l'article n'est pas certain que le moteur à soupapes rotatives Cross ait été monté à l'usine Vincent dans le cadre du Model P des HRD.

À ce niveau, je dirais ici qu'il n'y avait qu'un seul cadre HRD du modèle P, acheté en 1934 comme étant un « châssis roulant » et le moteur à valves rotatives Cross fut installé à l'Usine *Cross Manufacturing Company* à Midford Road *(adresse – ndlr)* à Bath.

Ensuite, il est écrit que deux HRD ont été engagées au TT de 1935 à l'Île de Man. Ce n'est pas exact. Roland Cross engagea deux motos au TT de 1935, l'une était une Cotton avec un moteur de 250 cm^3 à soupapes rotatives Cross, pour courir dans la catégorie « *Lightweight* » *(ndlr : les 250 cc)* et l'autre, une *Rudge* avec un moteur Cross à soupapes rotatives de 500 cm^3 pour la course Senior.

Ci-dessous la Cotton 250 cm^3 à moteur Cross
ndlr : vue du côté droit du moteur, on notera l'échappement près du genou du pilote.



L'article continue à raconter que l'une des motos de Cross a été trop lente pour se qualifier et que l'autre abandonna après deux tours en raison d'huile sur la bougie. La vérité est qu'au printemps 1935, alors qu'il conduisait une moto mue par un moteur à soupapes rotatives Cross, lors d'une démonstration, un accident tragique est survenu à *Hinton Charterhouse Hill* (B3110) qui coûta la vie à Frank Milsom, lequel était un coureur accompli du *Tourist Trophy* et l'essayeur en chef de Roland Cross.
Étant déjà engagé à faire courir des motos au TT un pilote de remplacement aussi expérimenté fut vite trouvé en la personne de *Les G. Martin*.

Lien sur YouTube, avec la vidéo de l'HRD Cross : https://youtu.be/zbMprt5BVck

Ayant assez peu de temps pour se familiariser avec la moto de Cross, on aurait pu mettre au crédit de Martin d'avoir piloté la version 250 cm^3 aux essais pour la course des *Lightweight* devant le pilote d'usine Omobono Tenni sur une moto Guzzi et C.W (Paddy) Johnston sur une Cotton.
Roland Cross a dû être ravi de voir sa moto marcher si bien. Et puis : catastrophe !
Il y eût un incident de course, celui-ci impliquait *Charlie Manders* sur une Excelsior et causait l'accident de *Les G. Martin*, qui souffrit de blessures, en même temps que la Cross-Cotton subit de sérieux dommages.

Avec Martin incapable de prendre part à la course du Senior TT en raison de ses blessures, Roland Cross découvrit qu'Alf Brewin était sans moto et lui fit un contrat sur le champ. Pendant les essais la *Rudge-Cross* fut assez rapide pour se qualifier mais, comme votre auteur l'a rapporté correctement, Brewin se retira au second tour en raison d'une bougie noyée d'huile.

F. Milsom sur la HRD 500 cc Cross HRD GL 1722

Il est absolument vrai que la *Cross Manufacturing Company (1938) Ltd* existe encore aujourd'hui, c'est une excellente entreprise à succès, dessinant et fabriquant des joints pour l'aérospatiale, la production d'énergie et l'industrie automobile.
Tous les produits sont fabriqués en grande partie à partir d'un superalliage exotique résistant à la chaleur.
Le bureau central et l'usine se trouvent sur *Midford Road* à *Bath BA2 5RR* et non à *Midford* près de *Bath* car *Midford* est un petit village se trouvant à quelques kilomètres dans la vallée sur la B 3110.
Il y a deux usines à Devizes dans le Wiltshire produisant des joints pour l'industrie aéronautique et des segments pour les turbos compresseurs de l'industrie automobile. La production habituelle pour les turbos est de plus de 2 millions de segments par semaine.

Si vous conduisez un véhicule diesel il possède probablement des segments Cross dans son turbo.

La suite de l'article sera consacrée aux remarques de Cyril James (MPH) et à d'autres photos.

ABC de l'embrayage des BCD

De façon très régulière et, n'ayons pas peur du mot, endémique, certain membre de la rédaction de votre magazine préféré se laisse aller dans une ire démesurée et vilipende le travail pourtant si sérieux de nos confrères du monde de la motocyclette ancienne (et néo-rétro).
C'est pourquoi, dans un souci de régler une bonne fois pour toutes ce lancinant problème, il a paru opportun à la rédaction de demander à un grand spécialiste de nous apporter toute la lumière sur cet organe important de nos Mille. Celui-ci, éminent collaborateur du Loup-Garreau dès les premiers numéros nous a répondu avec beaucoup de bienveillance. La rédaction du Loup-Garreau tient donc à remercier chaleureusement monsieur ***Marcel Québire de Dunkerque*** *avant de lui laisser la plume :*

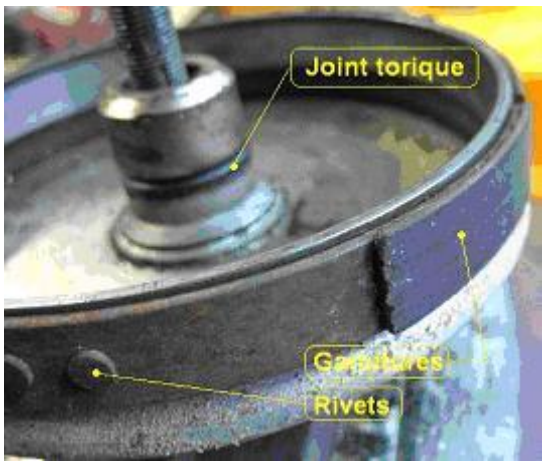
Chers amis motocyclistes, il n'est de jour que je ne sois sollicité par l'un d'entre vous, ennuyé qu'il est pour régler l'embrayage de sa 1000 Vincent et tirer la quintessence de celui-ci, comme de sa machine. Pourtant, cela est si simple comme vous allez le découvrir ! Mais avant tout, un peu d'histoire.

Nous sommes à Dunkerque, à la fin du printemps 1940 et un soldat britannique, ayant du mal à faire démarrer sa motocyclette qu'il remportait en Angleterre à l'issue d'un séjour sur le continent, s'adressa à un motociste local. Ce dernier, fort courtois, voulut aider notre soldat mais la machine ne l'entendait pas de cette oreille et le dépannage se transforma en une séance de « poussette » jusqu'au pont du bateau qui, pour une raison encore inconnue de nos jours, anticipa son départ et embarqua par inadvertance le motociste. Se retrouvant en Angleterre, force lui fut d'y trouver du travail, aussi prit-il, au hasard, la route du Nord.
Son chemin le conduisit dans une belle localité nommée Stevillage où une usine produisait des motocyclettes. Charles Benoit, car c'était son nom, frappa à la porte d'un beau bâtiment blanc et fut embauché car il avait mis au point un système d'embrayage original alors qu'un certain Philibert Erving, ingénieur dans cette usine, faisait des recherches sur le même sujet. La collaboration entre ces deux cerveaux fut immédiate et bientôt, le célèbre embrayage qui allait faire l'orgueil des motos 1000 locales fut élaboré, testé avec le succès que l'on sait et mis en production.

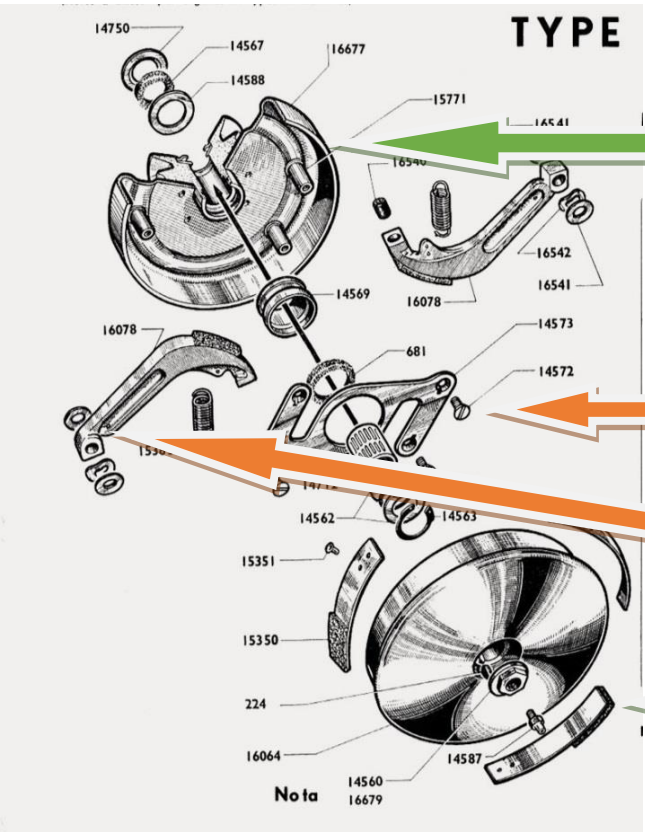
Un atelier de l'usine de Stevillage en 1940

Comment fonctionne cet embrayage ?

La photo ci-dessous nous permet une première approche du dispositif



Comme vous pouvez le constater, l'une des pièces maîtresses de cet embrayage est formée d'une sorte de « cloche » sur la périphérie de laquelle sont rapportés des segments de garniture de type « freins ». Ces garnitures n'étant fixées que d'un côté, la rotation de la cloche, elle-même entraînée par la roue arrière via la boîte de vitesses, va, de par la force centrifuge, les mener à s'écarter et à adhérer sur un « tambour » concentrique de la cloche relié au moteur par la chaîne primaire, l'entraînant ainsi dans le mouvement de rotation. Le problème de ce dispositif est que la liaison moteur/roue ne peut se faire que la moto en mouvement. Il faut donc que le moteur, de son côté, puisse lui aussi, entraîner la roue arrière via la boîte de vitesse. C'est sur ce point que Charles Benoit, faisant preuve d'un génie jusqu'alors inégalé, créa un deuxième dispositif.



Flèches vertes : le mécanisme précédemment expliqué

Le tambour entraîné par les segments à expansion de la cloche lorsque s'exerce la force centrifuge.

Flèches rouges : le dispositif complémentaire permettant l'entraînement de la roue par le moteur

Le dispositif centrifuge complémentaire imaginé par monsieur Benoit.

Les biellettes que pousse le dispositif centrifuge complémentaire.

La cloche et ses segments à expansion centrifuge garnis de plaquette.

Réalisant que la cloche portant les segments à expansion avait elle-même la forme d'un tambour, il conçut alors un ingénieux système de biellettes poussant des plaquettes de type « frein » à l'intérieur de ladite cloche. La suprême astuce résidant dans le fait que ces biellettes étaient actionnées par un dispositif centrifugeur, lui-même entraîné par le moteur.

Ainsi, le système assure une parfaite liaison entre le moteur et la roue, soit quand le moteur entraîne la roue en marche normale, soit lorsque la roue entraîne le moteur, dans les situations où l'usage du frein moteur est nécessaire.

Aujourd'hui encore, les plus grands spécialistes de la moto classique restent médusés devant tant d'ingéniosité.

Ci-dessus, le dispositif complémentaire logé dans la cloche de l'embrayage roue/moteur qui devient elle-même tambour récepteur.

Ci-contre, un ingénieur de l'usine procédant à un des multiples essais qui menèrent le mécanisme à la perfection que nous connaissons.

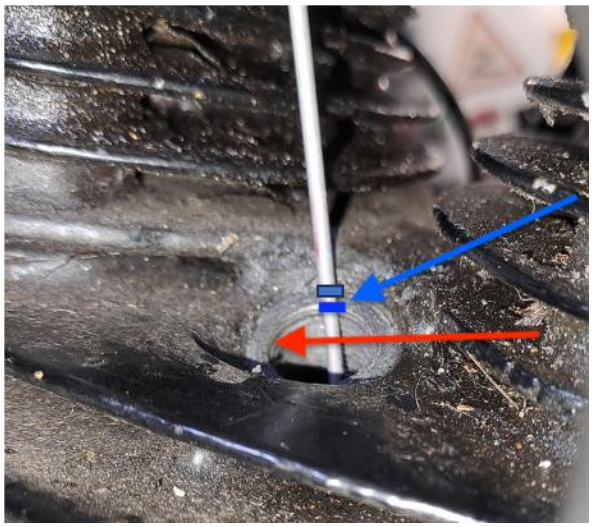
Contrôle Rapide du Point d'Allumage

Par Éric Guillot

Comme tout bricoleur de motos anciennes, nous avons tous été confrontés au réglage de l'avance à l'allumage qu'elle soit manuelle ou automatique sur nos belles machines anglaises.
Je passerai le chapitre de recherche du point mort haut (voir les fiches techniques n°21 et 22 sur notre site) ou le réglage de l'avance, mais je vais partager avec vous une astuce que j'applique sur toutes mes motos anglaises (Norton, BSA, Velocette) et maintenant avec ma 1000 Vincent.
En balade ou surtout en dehors de son atelier, si la moto venait à avoir des problèmes de régime durant sa conduite, plusieurs causes sont possibles : arrivée d'essence, bougies, carburateur, prise d'air mais aussi glissement de l'allumage. Et c'est cette dernière cause qui est la plus difficile à détecter en dehors de son atelier car il faut quelques outils pour vérifier s'il y a décalage.

Une simple tige marquée permet rapidement de détecter si l'avance s'est décalée.

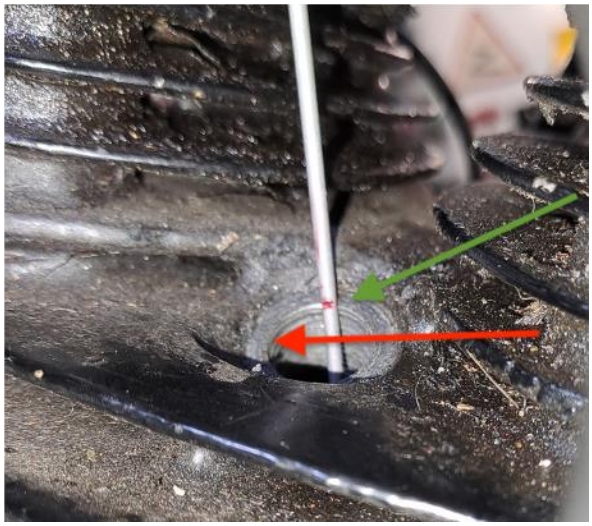
Après avoir trouvé le point mort haut selon la procédure décrite dans les fiches techniques n°21 et 22 sur notre site, on positionne une tige (je prends généralement un rayon de roue de vélo) et je la place dans le trou de la bougie. Je trace sur la tige un trait en ayant un repérage visuel sur le sommet du trou de la culasse (ici bleu).



Flèche bleue = repère sur la tige correspondant au Point Mort Haut

Flèche rouge = point de repère visuel sur la culasse, généralement l'affleurage du filetage

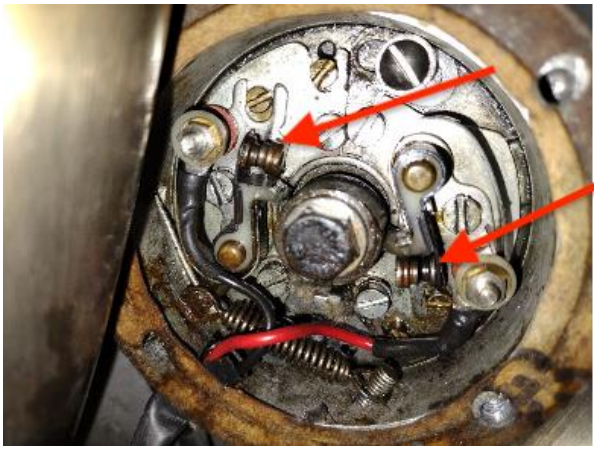
Ensuite, on règle son avance selon les caractéristiques de sa moto : 35° pour les 1000 Vincent. (voir la fiche technique N° 23).



Donc après un réglage d'écartement des 2 rupteurs à 0,35 mm (théorie entre 0,3 et 0,4 mm) - à faire en premier sinon on modifie le réglage - je place le disque à 35° et je repositionne la tige et je trace sur celle-ci un trait rouge toujours en ayant le même repère visuel sur la culasse.
Ce point rouge correspond donc au moment où l'étincelle se déclenche (point d'allumage).

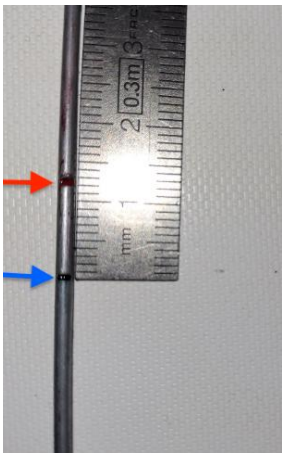
La tige me permet ainsi de vérifier rapidement uniquement en retirant les deux bougies s'il y a un glissement de l'avance en un seul coup d'œil.

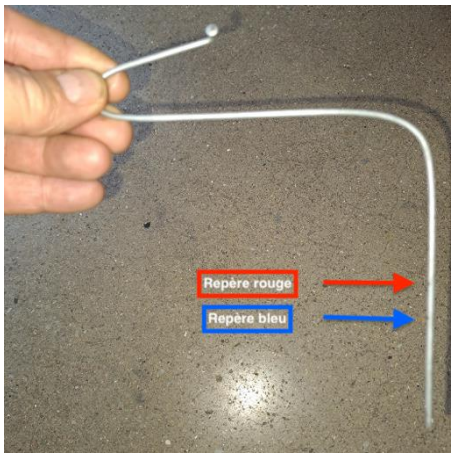
Ma moto est équipée d'un allumage avec deux rupteurs et bobines d'origine BSA A50.



Pour info, dans ce montage particulier, les 2 flèches rouges indiquent la position des rupteurs. Idéalement, il faut avoir repéré quel rupteur correspond à quel cylindre.

On peut aussi juste tracer un trait bleu (celui du Point Mort Haut) avec le disque et marquer le trait rouge de l'allumage en se plaçant 12 mm plus haut que le trait bleu. En effet 35° de course du piston représentent 12 mm environ.
Cette méthode n'est pas extrêmement précise mais permet de contrôler ou de corriger avec une bonne approximation le point d'allumage en cas de dépannage.





Maintenant, la tige réalisée à partir d'un rayon a rejoint ma trousse de réparation à l'arrière de la moto au cas où.

Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

Par Paul Hamon *qui, du bourbier de fesse bouc, nous sort quelques pépites*

Paul précise : Ça fait un peu "actualité" (par rapport l'esprit général fesse bouc) vu qu'il s'agit d'une machine en vente actuellement au *VOC Spares C*, mais la moto est plutôt originale, quasi unique en blanc fantomatique et le côté 'sortie de grange' est sympa à mon avis.

Jean Pirot dit : C'est exactement la machine que j'aime, toute pleine d'une histoire mystérieuse…Tout à fait la machine de Paul avant son fatal démembrement (qui a été annoncé ainsi dans Détective).

Nos deux amateurs tombent tout à fait d'accord... Il faudrait pour l'acquérir un riche qui a du goût et qui a déjà la même, histoire de ne pas être tenté par une restauration « réglementaire »…

C'est-à-dire pas nous. Mais quel dommage de penser qu'un amateur va sans doute la faire remettre en état « sortie d'usine », voire « salon »… Quel gâchis historique et artistique ce serait !

Revue de Presse

Une rubrique qui si vous le voulez restera irrégulièrement mensuelle

Par Didier

La presse spécialisée occasionnellement parle de nos VINCENT HRD 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.

La Vie de la Moto, n°1237 du 11 avril 2024 :
Page 16 à 18 : Dispersion d'une collection éclectique aux enchères, à Fontainebleau. Une Vincent Comet en CGC de 1951 vendue 17400 € HT et hors frais.

(ndlr : à noter son frein avant à double plateau !
Il y a des spécialistes dans la presse moto-anciennes !)

▲ Plus abordable qu'une 1000 V-twin, la Vincent 500 Comet de 1951 permet de bénéficier de tout le modernisme des motos de Stevenage (GB), avec son moteur performant à distribution culbutée surélevée, sa suspension arrière cantilever, son excellente fourche Girdraulic et son frein avant à double-plateau. Révisée dès l'entrée dans la collection Mauret en 2014 et immatriculée en CGC, elle ne demande qu'à rouler, son moteur alerte pouvant l'emmener jusqu'à 145 km/h, soit plus qu'il n'en faut pour nos routes françaises...

La Vie de la Moto, n°1239 du 25 avril 2024 :
Page 14-15 : Paris-Bourges, 45ème édition. Denis B. participe sur sa Vincent Comet de 1957.
(ndlr : fut-elle assemblée avec les restes après fermeture de Stevenage, ou simplement vendue en 1957 ?) .
(ndlr : moto fraichement importée, encore en plaques anglaises... ou plaque-avant « déco » ?)

Moto Revue Classic, n°133 de mai-juin 2024 : **Page 14-18**.

- Salon du 2 Roues de Lyon. Quelques belles photos, dont **LA** magnifique HRD 1000 du stand VOCF *(ndlr : gracieusement prêtée par François G.)*

- Et quelques anciennes et anciens en train de se tirer la bourre sur un des circuits du salon.

1. L'intrépide permet de faire rouler des motos d'avant-gu
plaisir des amateurs d'anciennes... et des autres ! 2. Les zones de f
spectateurs. 3. Le magnifique V-twin à distribution surélevée de la HR
50 ans d'YZ, la 250 championne de France 1971 de Patrick Drobe
combinaisons de cuir. 6 & 7. Sur le stand de la FIM, des italienn
la Garelli 125 à cadre coque et la Segoni-Suzuki 500 avec

Ce même MRC, ne manque pas de nous rappeler la présence sur le salon de Jacky Grolet (et de son sourire), viticulteur à Morgon. *(ndlr : présence Ô combien appréciée par les membres du VOCF)*

Merci pour ses nectars qui ont animés les fins de journées conviviales des membres du VOCF présents au salon.

André Lagadec très discret, Dédé très présent

Vendredi 12 avril, la mauvaise nouvelle arrivait sur nos messageries : André Lagadec, alias Dédé, était décédé. Dany et moi avons aussitôt cherché une photo pour illustrer l'annonce que nous allions rédiger, qui pour le Loup-Garreau, qui pour MPH. Parce que, des photos de Dédé, ça ne court pas les rues. Notre ami n'était pas un grand médiatique et, si beaucoup l'ont croisé, voire ont bavardé avec lui, pas tous s'en souviennent et l'ont pris en photo. Il en va ainsi, comme par exemple de membres anglais du VOC qu'on aperçoit souvent en rallye, sans vraiment connaître leurs noms et dont un jour, attristé, on voit la photo dans la rubrique nécrologique de MPH. Et puis, suite à notre demande, non seulement des photos sont arrivées mais aussi des témoignages faisant apparaître Dédé comme pas si inconnu que ça et bien apprécié par ceux qui le connaissaient. Certaines photos, très réussies nous rappellent notre compagnon de rallyes.

Parmi tous ces documents, je souhaite vous communiquer quelques souvenirs anciens et récents que m'ont narré Paul et François. Paul avait fait la connaissance de Dédé à l'époque où les enfants Hamon vivaient encore dans la maison familiale de Brest, dans les années 70. Dédé était de Callac (Finistère), commune proche de celle où vivait Hervé le Manac'h. Comme Hervé, Dédé parlait Breton.

Paul se souvient : « En remontant dans le temps (fin des années 70) j'ai le souvenir d'un rallye en Normandie avec lui. Il avait alors sa première Vincent et on avait fait la route ensemble de Bretagne au rallye (point de repère : Dominique et Catherine avaient la crêperie familiale à Rouen). Un arrêt en pleine campagne (embrayage en rideau ? Ou simple vidange des vessies ?) sous la pluie. Normal, on passait de Bretagne en Normandie. J'ai le souvenir assez précis de sa réflexion effarée sur le caractère épique de l'affaire de traverser Bretagne + Normandie à Vincent. » Paul est revenu sur « *l'effarement de l'impétrant André (dans le monde Vincent) face au caractère épique de la moindre sortie à Vincent*. »

François nous apprend qu' « il avait acheté une 125 Terrot ETS (je crois) neuve ; une bécane qui trainait chez un mécano de Carhaix, ou de Callac peut-être. IL avait eu le choix entre cette Terrot et aussi une Follis neuve, c'était en + ou - 70. Il roulait 10 heures pour faire Plusquellec/Paris.

Fin des années soixante-dix, nous avons effectivement affaire à un impétrant jeune et nous avons tous au fond de nos mémoires notre premier grand raid, soit parce qu'un ami nous a fait découvrir que rouler à moto, c'était un peu plus que faire le tour du village ou du pâté de maisons, soit parce que notre destin nous a poussés hors du nid. À l'instar de Dédé, j'ai le souvenir d'un Paris-Trégastel sur une 350 Motobécane dont le moteur ratatouillait au-dessus de 80 kilomètres à l'heure, vêtu sous la pluie d'un simple blazer et d'un casque symbolique… j'avais 17 ans.

« Il me revient aussi qu'au rallye, ajoute Paul, André avait échangé avec un avocat gallois à propos des similitudes entre le gallois et la langue bretonne (que parlait André, tout comme Hervé Le Manac'h). Là, nous touchons à la magie des rallyes et des rencontres que nous y faisons. Comme Dédé, nous sommes pleins de ces souvenirs de moments passés à refaire le Monde ou nos embrayages avec des membres passionnants que nous n'aurions pas connus autrement.

Et puis Dédé a quitté sa Bretagne pour le Val d'Oise où il a vécu des années, voisin d'Alain Grare à Franconville. À cette époque, il a quelque peu disparu de notre vue car (dixit Paul) « Si je ne trompe pas, il s'était séparé de cette Vincent pour des motos de moindre intérêt (que je ne citerai pas – H.D. ndlr) ». Sur cet exil, François nous communique ceci : « Dédé a fait une formation de chaudronnier, métaux en feuilles. Il a commencé sa carrière dans des ateliers locaux puis est entré à l'E.D.F. comme chaudronnier-soudeur. Il a travaillé dans toutes les centrales électriques de France et a terminé sa carrière au contrôle sécurité dans les centrales nucléaires ». Paul nous dit que « des années plus tard, il était revenu à notre marque chérie. » Mais pas que, précise François: « DD a eu des Velocette, je lui ai acheté sa dernière, en pièces depuis + ou -20 ans, avec des morceaux venant de chez Francheteau, du temps de la chaussée de la Madeleine à Nantes. Un jour j'ai croisé Hervé Francheteau, je lui ai parlé de mon acquisition. Il m'a répondu: Ah oui, je me souviens: Dédé Lagadec, le Quellec, 29 Plusquellec...

Il possédait plusieurs motos, BSA B50, Norton Commando, BM /5, il me disait régulièrement que sa Vincent était sa préférée et celle qu'il utilisait le plus, la plus confortable, la plus facile, la +++++ mais nous le savons tous !»

Synthèse de Paul : « Comme quoi, il n'était pas passé à côté et ne s'était pas laissé impressionner par les défis. Puis il est venu en retraite dans sa Bretagne natale. Je l'ai revu à partir de 2008 environ en tant que client utilisateur d'Alton sur sa 1000 Vincent (plutôt façon intense). Je crois savoir qu'André a fait pas mal de rallyes en France et qu'il roulait aussi de façon fréquente en terre bretonne ; Je le vois comme un gros rouleur à Vincent, mais certainement pas comme un rouleur de mécanique (au sens figuré). »

Paul a raison, ce qui est sûr, c'est que Dédé ne se mettait jamais en avant mais que, malgré ça, certains d'entre-nous, tout en envoyant des photos au Loup-Garreau, ont rajouté un petit mot sympathique montrant leur attachement au bonhomme.

Ce n'est pas un mystère de dire que ces dernières années, Dédé avait des problèmes de santé et souffrait notamment du genou (ce qui à moto et qui plus est à Vincent n'est pas simple). De plus, dans son village des Côtes du Nord, il se trouvait plutôt isolé, François nous confie que : « Ses soucis de genoux n'en finissaient pas, au moins il voyait le kiné. Il s'emmerdait, toutes les excuses étaient bonnes pour aller prendre l'air, il s'est pointé il y a quelques semaines avec son démarreur qui faisait clic clic. "C'est pas ma batterie elle fait 12,3 volts". J'ai tout de même inspecté et testé son starter, c'est un grand classique le coup de la batterie H.S. mais ça lui a fait une sortie et une ti't bouff' ! Son dernier plan était de vendre sa Morgan pour acheter une Black Shadow ». Effectivement, Dédé avait des projets, il s'était inscrit pour le prochain rallye Vincent, il avait commandé un tapis de Jean-Michel Rioux et puis il est parti d'un seul coup…

Quelques membres du VOCF ont pu aller l'accompagner pour ses funérailles. Je pense à lui, à ceux qu'il est allé rejoindre, je pense à nous que le temps balaye. Je laisse la dernière phrase à François : « Prenez soin de vous ! »

Un grand merci à Catherine, Rachel, François, Hervé, Paul, Pierre et ceux qui sont perdus dans les méandres de mon ordinateur pour l'envoi des photos et des témoignages.

Après les croisements de soupapes, les mots croisés

Par Philippe Abonyi

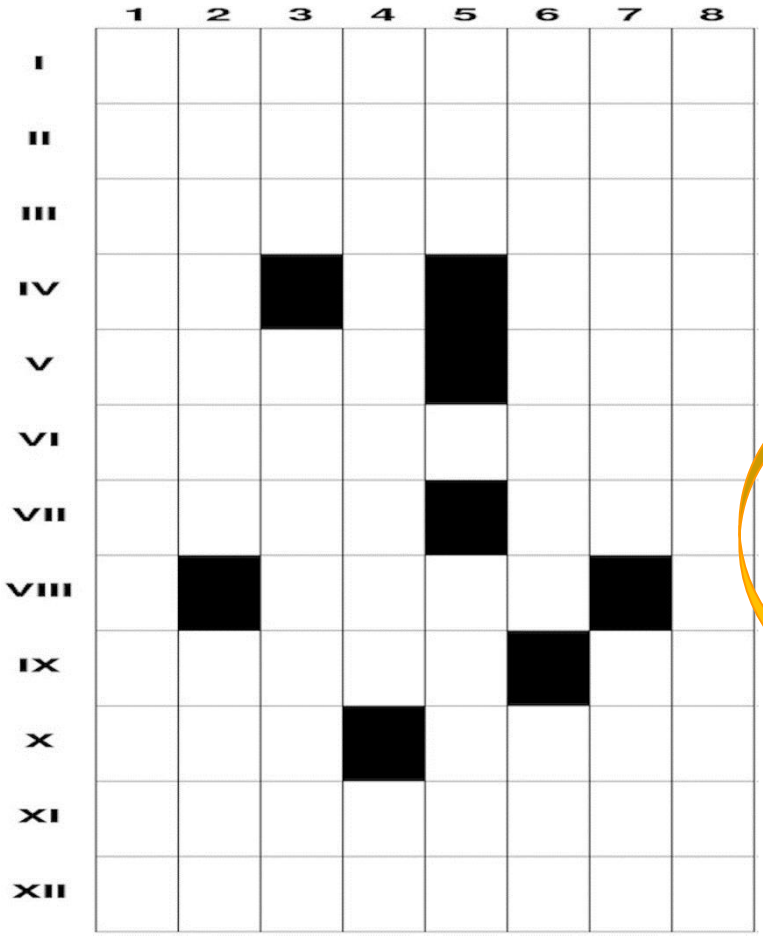
MOTOS CROISÉES - VOCF 08

HORIZONTALEMENT

I : Un moteur Black-Shadow dans un cadre Norton. **II** : Faire comme un bras en suspension. **III** : Sécurisa la durite. **IV** : Maxime avec l'âge. Plus terne et elle balise la nuit ! **V** : Motos Hongroises des années 20 probablement plus brillantes que ses concurrentes … Sec mais en bouillie. **VI** : Maniai le précédent ? **VII** : Bourre le mou. Placé au-dessus de l'adresse. **VIII** : Mon oncle en Solex. **IX** : Mauvais goût venu d'Angleterre. À l'embouchure du Ienisseï ou à sa naissance, selon le sens. **X** : Compote de géo. Dur à avaler mais utile au marin. **XI** : Exploitée dans un système à plateforme. **XII** : Tiens.

VERTICALEMENT

1 : Plus il est gros, plus on peut réduire le régime (2 mots). **2** : Ducasse ou Lechat. L'avocat en a une, l'oignon aussi. **3** : Une contribution qui a bien besoin d'être revue et corrigée. Vieux portos ou plus singulièrement manifestation d'un retour en arrière, en vogue de nos jours en moto. **4** : Pains à l'huile. Participe avec gaieté. **5** : Voilà, elle y passe dans son lit et ce n'est pas la seule ! Peuplade asiatique ou courtisane qui s'est retrouvée en sainte. **6** : Pousserai un cri très chouette. Maladie d'amour. **7** : Précurseur américain du scooter. Du blanc pour Rimbaud. **8** : Ne sont qu'intermédiaires.



Trophée du Tiggre, suite des Lauréats

Il y a des années où ce magnifique trophée est chèrement disputé… ce fut le cas en 2016.

Proposés pour 2016 :

- Par Daniel Meurine dit Jivaro : « Mme Ferrieu et M. Laur : À savoir, pour l'acheter, Marie-Laure a pulvérisé le plan épargne logement, avec grand bonheur. C'est pourquoi je pensai au *Tigger Trophy* ! »
- Par Jean Pirot : La section de Hollande : Frans Van der Putten pour ses magnifiques pannes au 40ème rallye Vincent tandis que Vincent Speet faisait le cascadeur avec sa propre machine.
- Par Dominique II : Ici ça a été assez folklorique, Andy Davenport devait venir aujourd'hui pour reprendre la Honda, ex. Jack Barker (du moins je crois), qui avait été laissée en garde suite à la fracture de jambe de son nouveau propriétaire américain.
  Mais comme il était en avance il est venu hier pendant mon absence et a fait "péter" l'alarme car il n'avait pas le code, mais seulement la clef (mais comme je devais être là le lendemain pas besoin de code m'étais-je dit). Du coup ils ont chargé la bête et au moment de partir ont été cernés par 8 gendarmes, puis sont allés au poste ! J'ai fait libérer les bandits par téléphone et cela a fini par une photo de groupe en compagnie des représentants de la loi, rugbymen sympa...pas simple la barrière de la langue entre la maison poulaga et les British... J'attends les photos.
- Par Serge Raspoutine Vollard : j'ai déjà le récipiendaire pour cette année. Alain Grare a eu des problèmes à la douane en revenant de l'Île de Man car il avait un petit cran d'arrêt dans son fourgon... Un barbu avec un cran d'arrêt, ça fait peur… J'aurais plus de détails pour dans 2 mois...

Trophée reçu pour l'année 2016 : *Alain Grare*

Sur cette photo de 2016, vous pouvez voir : Alain, juste au-dessus du V, Frans, juste à gauche de Raspoute et Vincent Speet au-dessus et à gauche de Frans…
Trouvez Andy Davenport ?...1 bière à gagner !

La Plume du Loup : a été attribuée à Frans van der Putten pour sa collaboration au Loup-Garreau. Il devait récidiver au moment des pétitions contre les 80 km/h en signant… François du Puits pour faire plus français…

Manifestations à venir

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

CHAQUE PREMIER LUNDI DU MOIS (NON FÉRIÉ) 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 gite 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. Reste quelques places. Contact : dany.vincent@wanadoo.fr – 06 07 85 93 33

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

Informations, Jean : pirot.jean@orange.fr – 06 81 53 09 86
Inscriptions et règlements, Catherine : crrperso@yahoo.fr – 06 81 27 09 11

Avant de payer, renseignez-vous auprès de Catherine, pour savoir s'il reste de la place.

L'AG 2023 aura lieu lors du rallye, a priori le vendredi soir.

21,22 ET 23 SEPTEMBRE 2024 – RALLYE-MOTOCULTURE DANS LE LUBERON

Informations plus détaillées plus haut dans ce Loup-Garreau
Contact, Denis : harquevauxdenis@gmail.com – 07 86 34 20 44

29 SEPTEMBRE AU 5 OCTOBRE 2024 – RALLYE-MOTOCULTURE DANS LE TARN

Informations plus détaillées plus haut dans ce Loup-Garreau
Contact, Didier : didier.camp31@gmail.com – 06 52 89 84 57

Petites Annonces

SVP, se reporter aux Loup-Garreau précédents pour les conditions de passage des annonces

- **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, à la suite de 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

NOUVEAU

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

- **MICHEL LAPLAUD VEND :**

NOUVEAU

Crash-bar pour Vincent. Achetée chez Tony Maughan il y a 40 ans, montée peu de temps sur une Shadow puis stockée dans de bonnes conditions. État de neuf absolu garanti. 150 euros + port. Michel Laplaud, Limoges. Tél 05 55 50 22 28."

- **JEAN-FRANÇOIS VALLAT VEND** :

Un échappement pour une Vincent *racing* (*Lightning*), jamais terminée 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

NOUVEAU

- **MICHEL HALEWYCK CHERCHE :**

Un garde-boue avant FT150 à l'état neuf ou impeccable (jamais monté) qui, peut-être, traîne dans votre atelier à la suite d'un malencontreux achat compulsif. Me contacter par courriel : halewyck.michel@gmail.com

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 rallye français, 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)

Ont contribué à ce numéro :

Philippe Abonyi, Christian Bastien, Didier Camp, Éric Guillot, Paul Hamon, Lord Dominique Malcor, Pierre Maubert, 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 !!