

LE LOUP-GARREAU

53

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.

Juin 2024



Ce magazine émane du VOC France (VOCF). Il est totalement indépendant, ne vise aucun profit et se veut le bulletin de liaison, en français, des amateurs de véhicules Vincent HRD et dérivés.

L'adhésion au club VOCF est le soutien indispensable pour permettre son fonctionnement (assurances, hébergement du site, frais divers, aide éventuelle pour les manifestations, etc.).

En contrepartie, ses adhérents :

- ont accès au Loup-Garreau Électronique (LGE) ainsi qu'à de nombreuses informations techniques pour les aider à utiliser le plus souvent possible leur Vincent,
- peuvent visiter les pages qui leur sont réservées sur le site du Club : www.vincent-owners-club-france.com, régulièrement mis à jour,
- obtiennent les informations et accès de façon privilégiée aux diverses manifestations organisées par le Club ou par ses membres,
- profitent de réductions à la boutique du Club, visible sur le site.

Cette parution n'est pas liée au 'Vincent H.R.D. Owners' Club' (VOC) (siège social au Royaume-Uni) mais le LGE conseille à ses lecteurs l'adhésion à ce dernier (www.voc.uk.com) pour être informé de la vie des autres sections dans le monde, recevoir la revue mensuelle MPH (en anglais) et bénéficier de remises sur les pièces détachées vendues par 'The VOC Spares Company Limited' (www.vincentspares.co.uk).

Sommaire :

Éditorial	3
Nouveaux Membres	3
Ça pète dans le tube !	4
HRD à soupapes rotatives Cross (suite et fin)	7
Roues : rayonnage et freins	9
Revue de Presse oubliée	14
Du Face-Book au Fesse-Bouc	16
Revue de Presse	17
La première Revue de Presse dans le Loup-Garreau	21
Souhaitez-vous tondre votre gazon ?	23
Lavage à Grandes Eaux	23
Voyage en France avec une Vincent Rapide en 1948	24
Motos croisées	26
Communiqué de la FFVE	27
Manifestations à venir	28
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30

Photo de couverture : une partie du groupe du Tour du Massif Central pose devant le château de Pesteils (15800 Polminhac).



Notre ami Didier a trouvé cette photo de Vindian sur le site du VOC.

Sachant qu'il n'y a eu que deux prototypes, la question cruciale est :

Matching numbers ou pas ?

Éditorial

Vous l'avez tous noté, le prix de vente des véhicules anciens s'effondre actuellement. Je suis de près ce phénomène et à l'exception de certaines automobiles d'exception toutes les marques voient leur prix chuter. Les Vincent n'échappent pas à ce phénomène sauf les Rapide série A car là-aussi on est dans la vraie exception.

On trouve des Black Shadow ou Black Prince à 45/50 k€ là où il y a 5 ans, il fallait envisager de déboursier 30% à 50% en plus.

Crise économique, peur du lendemain, peut-être ? Plus sûrement un désintérêt grandissant pour les véhicules anciens surtout âgés.

Lors de ma carrière professionnelle dans le milieu du véhicule ancien, j'ai côtoyé des dizaines de milliers d'amateurs et j'ai découvert une règle qui comporte peu d'exceptions : on rêve et parfois on s'offre un véhicule qui justement nous a fait rêver dans nos jeunes années. Il est rare de voir un jeune d'aujourd'hui s'offrir un véhicule de 70 ans comme il est aussi rare de voir un papy s'offrir une *Young Timer*. Et le prix a globalement peu à voir dans ces considérations.

La Vincent ne représente plus un mythe pour ces jeunes générations, qui bien souvent ne la connaissent même pas, donc ces motos ne trouvent pas réellement preneurs.

Et pourtant, de nos jours où la liberté de rouler est plus qu'encadré, quoi de mieux qu'une moto classique pour de belles balades sans prise de tête ni crainte pour son permis avec aussi cette **notion oubliée que le voyage fait partie du trajet**. Qui suit aujourd'hui une carte routière ? D'ailleurs on n'en trouve plus guère à acheter. Non, on utilise son GPS pour aller de A à B au plus vite et on oublie tout ce qu'il y a entre les deux.

Et puis il y a certainement la crainte de la panne et pourtant nous sommes, disons, une vingtaine au Club à ne rouler qu'à Vincent pour toutes les distances, les vacances, etc. et nous sommes toujours tous rentrés. Et bien sûr, certains racontent leurs petites péripéties, mais que dire s'il ne se passe rien et c'est pourtant la quasi-totalité des cas !

Rachel et moi ne nous posons aucune question : nous prenons nos Vincent comme des motos modernes (ce qu'elles étaient en 1950 !) et nous partons sans aucune arrière-pensée et sans jamais de surprise. Et quand bien même s'il y avait panne, il y a bien plus grave dans la vie !

Justement dans ce numéro, nous commençons le long récit d'Anthony Blight qui a accompli un quasi-tour de France en 3 semaines avec une Rapide B en 1948. Sans assistance rapatriement, sans téléphone mobile, sans GPS, ni sans madame qui suivait avec la remorque, au cas où...

Suivons son exemple plutôt que d'y rêver et regretter un jour de n'avoir pas su en profiter.

Dany

Nouveaux Membres

Bienvenue à Paul Marx (59) et à Stéphane Deselle (38)

Ça pète dans le tube ! (D. Jivaro Meurine XV/65)

(2006 : Document d'archives par Jean Pirot)

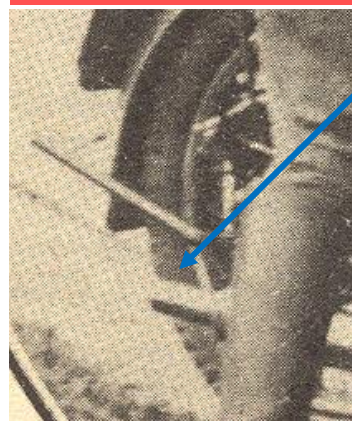
Cet été-là, David Jones qui, visiblement, a une culture encyclopédique des choses de la Vincent demandait à Michel RBD Goin et à votre serviteur des extraits de la Moto-Revue pour compléter un travail de traduction. Dans la mesure où Michel était en pleine insultitude, je recherchai dans mes archives les pages que souhaitait David.



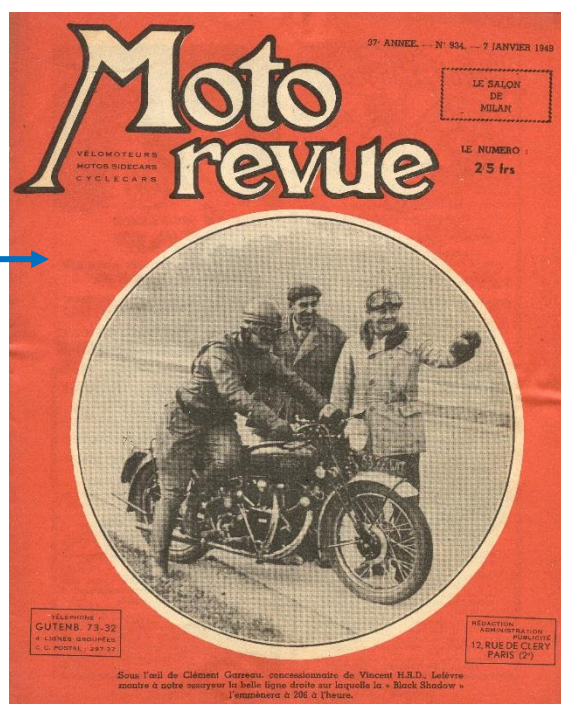
Un bienfait n'est jamais sans récompense et je reçus très peu de temps après un courriel de David me soumettant un problème : sur plusieurs photos de la Moto Revue, notamment celles des fameux 206 km/h, on peut voir que le tube de sortie du silencieux de la Vincent est plus court que d'origine et coupé en biseau...

David avait remarqué que cette particularité semblait apparaître sur plusieurs Vincent, ainsi sur celle de l'essai de la fourche Girdraulic... Ceci excita ma curiosité et, profitant d'une soirée de calme, je me plongeai dans mes archives...

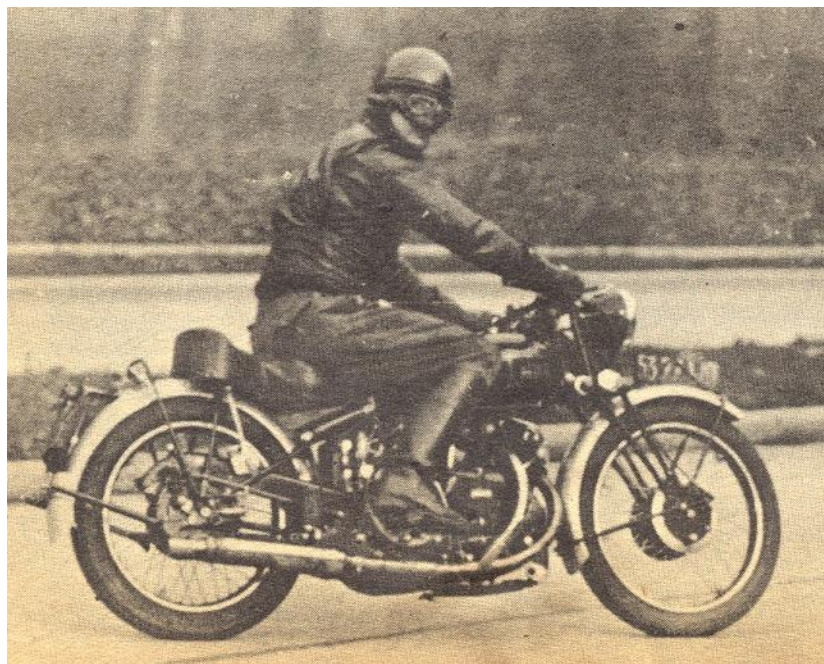
La couverture du numéro 934 de janvier 1949



Sur cet agrandissement, il apparaît vraiment clairement que le tube de sortie du silencieux est plus court et coupé en biseau.
Modification de l'original ?



La question de David est à la fois simple et pas si évidente. Était-ce, demande-t-il, un silencieux spécial que Clément Garreau montait sur toutes les Vincent qu'il importait ?



Toujours la même machine aux mains de l'essayeur de la Moto Revue

Cette question en amène plusieurs : cette fameuse Vincent des 206 km/h était-elle strictement standard ou bien, était-elle préparée ?

Ce silencieux biseauté rattrapait-il l'endommagement accidentel d'une pièce ou était-il le fruit de l'expérience de Clément Garreau ?

Bien sûr, la deuxième hypothèse allègerait la possibilité d'un réel 206 km/h mais, d'un autre côté, quand on sait comment les Motobécane ont gagné 10 km/h en une nuit, on peut se demander si Clément Garreau avait une raison de se donner le mal de modifier l'origine au risque

d'endommager une machine coûteuse...

Une troisième hypothèse serait celle d'une série de silencieux « Spécial Garreau »...

Un examen des numéros de la Moto Revue contenant des articles consacrés à la Vincent laisse apparaître de temps à autre ce mystérieux silencieux. Ces articles doivent se subdiviser en deux catégories : ceux faits à partir de documents britanniques et ceux relatant des reportages chez monsieur Garreau...

Il est évident qu'il n'y a nulle trace de silencieux spécial sur les photos du prototype de 1946 ou sur celles venant d'Outre-Manche. En revanche, ce silencieux apparaît plusieurs fois dans les photos prises auprès de Clément Garreau (magasin ou essais). Malheureusement, il est difficile d'en inférer qu'il s'agit

d'une série de machines car tout laisse à penser qu'il s'agit de la même motocyclette photographiée à plusieurs reprises...

De fait, même la machine en fourche Girdraulic pourrait être la même...

22 Octobre 1948

Norton

LE SALON chez GARREAU

Excelsior

H.R.D.

USER DISCRETEMENT DE VOTRE AVERUISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

LES PLUS BELLES MOTOS CHEZ

GARREAU

AGENCE GÉNÉRALE
TOUS LES MODELES

Norton

visibles en magasin

EST - 500 culbut. - 30 et 40 INTERNATIONAL
500 et 850 A.C.T. - MANX compétition 850 et
200 A.C.T. - 10 H 500 latérales neuves et « Second
Hand » livrables rapidement avec garantie

Black Shadow

Vincent H.R.D. 1000 cc.

H.R.D.

RAPIDE 180 à Phare
BLACK SHADOW 200 à Ph.

Indian

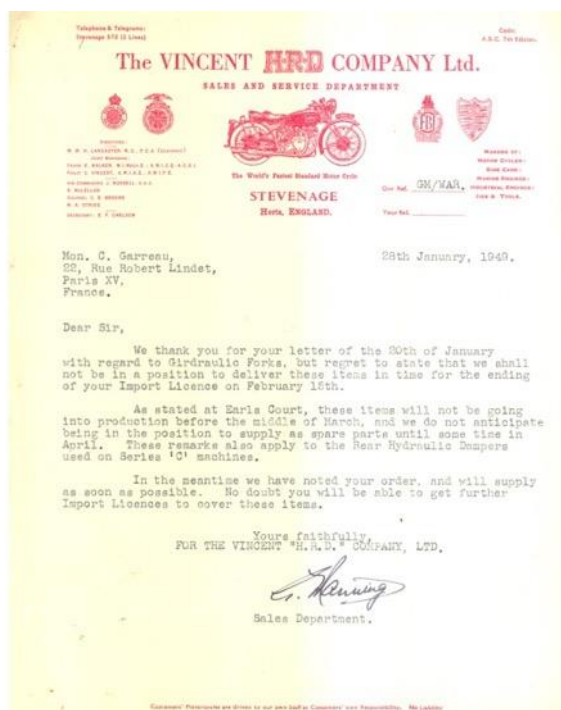
SCOUT et ARROW

SACQUES CUIR
grandes dimensions
1^{re} qualité

22, rue Robert-Lindet
PARIS XV^e
TEL. : YAU. 07-09
Fermé le Lundi

Norton International 3E 30

Sur ces deux photos, le pot court est bien visible (numéro 229 au-dessus, 931 à droite) Il réapparaîtra dans le numéro 973 avec la fourche Girdraulic puis disparaîtra à nouveau...



En effet, Patrick Godet possède dans ses archives personnelles une lettre de l'Usine à Clément Garreau, lettre dans laquelle, la firme Vincent se refuse à vendre à monsieur Garreau une série de fourche Girdraulic...

Il est dit également que la Black Shadow « B » des 206 km/h serait parvenue jusqu'à nous en fourche Girdraulic (si c'est bien celle que possède Dominique II Malcor).

Il est donc fort possible qu'une machine, toujours la même, se soit vue nantie, d'abord d'un silencieux spécial puis ensuite, d'une fourche Girdraulic...

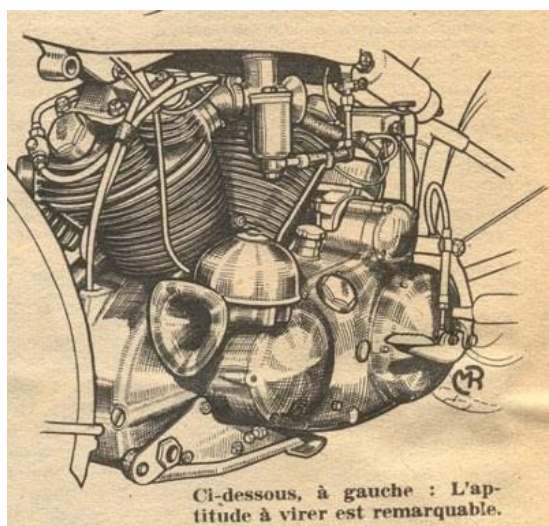
Bien sûr, cela ne retire rien au mystère de ce silencieux mais existe-t-il seulement un témoin de cette époque qui puisse éclairer notre lanterne ?

...Mais aussitôt un mystère posé, un autre apparaît immédiatement...

Bien sûr, vous avez tous repéré dans le numéro 934 de la Moto Revue le dessin faux du côté transmission.

Ci-dessous, voici la liste des Moto Revues traitant de la Vincent jusqu'à l'arrêt de la production. Rappelons-nous que, dans les dernières années de fabrication, Clément Garreau n'était plus l'importateur Vincent.

N°	Date	Contenu	« Pot court »
884	01/01/47	« En sécurité à 170 km/h ».	NON
925	03/09/48	Présentation de la Black Shadow	NON
929	22/10/48	« Le salon chez Garreau », ce titre apparaît deux fois : Rapide prototype, modèle de 1946 Page avec une Black Shadow en pot court	NON OUI
931	19/11/48	Présentation Lightning et Comet mais aussi en dernière de couverture : « Les plus belles motos sont chez... »	OUI
934	07/01/49	Essai de la Black Shadow	OUI
942	15/04/49	Éclaté moteur	NON
943	29/04/49	Cadre porteur	NON
973	18/03/50	Girdraulic	OUI
991	22/07/50	Grey Flash	NON
1008	25/11.50	« Rear Frame Member »	NON
1015, 1086, 1164, 1173, 1200, 1212, 1213, 1215, 1217, 1222, 1242, 1243, 1249			NON



Ci-dessous, à gauche : L'aptitude à virer est remarquable.

Ah ! Vous dites-vous, le dessin aura été fait de mémoire et le journaliste se sera trompé !

Mais voilà, il y a un hic : c'est que David Jones m'a adressé une copie d'un article australien consacré à Phil Irving dans lequel apparaît la photographie du côté transmission d'une Vincent sur laquelle le carter de chaîne est munie d'une trappe de visite de l'ESA (amortisseur de transmission), trappe dont la visserie est disposée exactement de la même façon que sur le dessin du numéro 934... Alors ?

Jean Pirot
en la douce ville de Clichy le 2 javel 128

HRD à soupapes rotatives Cross (suite et fin)

Par Lord Dominique

Aparté sur la personne de l'auteur, Cyril James.

J'ai pu retrouver quelques informations sur Cyril James l'auteur de la « correction » dans le MPH de février 2024, lequel a été étroitement lié à la moto HRD Cross, à la *Cross Manufacturing Company Ltd* et l'est encore.

Donc voici ce qui est raconté sur le site Carole Nash.

Le moteur de la GL1722 est également équipé d'un barillet sans chemise en aluminium, d'un piston Cross spécial et de segments de piston, ainsi que d'une boîte de vitesses Burman à quatre rapports avec changement au pied. Les performances étaient exceptionnelles, avec un taux de compression de 10,5 pour 1 et une vitesse de 90 mph (145 km/h) facilement atteinte à 7 400 tr/min.



Photo du système à valves rotatives

Avec la guerre qui s'annonce en 1938, la GL1722 est rangée dans un coin de l'atelier Cross. Elle y restera pendant près de 25 ans, lorsque Cyril James, jeune pilote d'essai et ingénieur de production, supplie le propriétaire de la conduire.

"Ma carrière a commencé en 1957 lorsque j'ai obtenu un poste d'ingénieur de production stagiaire", explique Cyril. "J'ai eu la chance que M. Cross se souvienne de ma mère, qui avait travaillé chez lui quelques années auparavant, et l'entretien a été très limité. Par un beau samedi matin ensoleillé, M. Cross m'a demandé : "Alors, vous voulez être ingénieur ?", "Oui, Monsieur", ai-je répondu, ce à quoi il a répondu : "Je me souviens de votre mère, serez-vous aussi travailleur qu'elle l'était ? J'ai répondu par l'affirmative et j'ai commencé à travailler le lundi 26 août 1957.

Cyril, qui s'occupe aujourd'hui de la GL1722, s'est retrouvé dans son rôle d'essayeur par accident. Pilote d'une Francis Barnett Cruiser 80 de 250 cm³, il a obtenu le poste par défaut lorsque Des Cormack, le précédent testeur, a quitté l'entreprise en 1959. Après 30 mois passés à piloter les *Royal Enfield Crusader* qu'ils développaient, Cyril a demandé à Roland Cross s'il pouvait piloter l'ancienne moto de développement HRD.

Il m'a dit "mon fils, si tu peux la démarrer, tu peux la conduire". Je l'ai démarrée et je l'ai pilotée. La moto a de nouveau été stockée et n'a été exposée que de manière statique lors de divers rallyes ou à l'occasion de conférences illustrées par Roland Cross.



Cyril James sur la HRD Cross lors d'une démonstration à Bath

"Ma carrière a progressé et des promotions à intervalles réguliers m'ont permis d'accéder au poste de directeur de la production en 1990. J'ai toujours gardé un intérêt pour les moteurs Cross très spéciaux et la HRD/Cross 500 cc à soupapes rotatives étant une moto si spéciale, j'étais fermement convaincu qu'elle devait rouler à nouveau. Roland Cross était malheureusement décédé de nombreuses années auparavant, en 1970, et son fils Rodney étant désormais président, j'ai discuté de la possibilité de restaurer la HRD/Cross, mais il était clair, pour lui, que cela ne pouvait pas me soustraire à mes responsabilités de gestion de la production.

Aujourd'hui, Cyril continue de travailler à temps partiel avec Cross (ndlr : de quand date cet article ???). En plus de s'occuper des motos et moteurs Cross très spéciaux dans le musée interne de l'entreprise, il continue à gérer le programme d'expérience professionnelle de l'entreprise et se rend régulièrement dans les écoles et collèges locaux pour parler de l'ingénierie mécanique en tant que carrière.

Il conduit régulièrement la GL1722 lors de rallyes et d'événements, tandis que Cross reste une société de conseil en ingénierie prospère, travaillant en partenariat avec les principales entreprises aérospatiales et automobiles et produisant des composants tels que des segments de pistons et des joints de turbocompresseurs.



Roues : rayonnage et freins

1 - Le rayonnage

Par Lord Dominique

Certains sont au courant de la perte de rayons que Reine Mathilde a subi, un premier rayon lors de la « France à motos anciennes » (Tour de France à motos anciennes) 2021 et trois autres lors de l'édition de l'an dernier. Cela est dû principalement au parcours qui nous a fait emprunter ce que la DDE appelle pudiquement des routes secondaires et que l'expérience qualifie de piste de motocross.



D'autre part, le freinage de ma belle se situe entre le ralentisseur de fête foraine et le barillet de revolver de roulette russe, bien entendu Marcel Québire, consulté sur ce problème, m'avait envoyé une photo de sa dernière géniale invention (ci-contre à gauche).

J'ai dû, à contrecœur, décliner sa généreuse proposition de cadeau car le coût d'expédition aurait été prohibitif et surtout je ne pouvais accepter de le dépouiller de son prototype. Donc Dany, notre cher et vénéré président et néanmoins ami, m'a proposé de régler ces problèmes dans son atelier bourguignon, offre non moins généreuse, aussitôt acceptée.

Modèle déposé par M. Marcel Québire

J'avais remplacé le premier rayon manquant avec un de ceux que Dany m'avait envoyé, et ceci sans démonter le pneu, ce qui présente le risque de percer la chambre à air si le rayon dépasse son écrou une fois vissé. Nous verrons que le risque a une probabilité de 80% environ. C'est pourquoi à l'époque, mis en garde par Dany, j'avais raccourci le rayon de 5 mm.

Note de Dany : cette opération "sur place" n'est possible que si la tête de rayon est accessible : les Vincent, très bien construites, n'ont pas les rayons fixés sur les tambours mais sur des supports (Ref. H2/1) intercalés entre rayon et moyeu. Ceci afin que la chaleur produite par le freinage, ne vienne se transmettre aux rayons et donc les distordre et par là, les détendre et ainsi diminuer la qualité de la tenue de route.



Rayons fixés sur tambour



Rayons fixés sur un support intercalé (Vincent)

Dans ce dernier cas (Vincent) l'inconvénient est que seul 1 rayon sur 2 est remplaçable sans démontage du tambour.

Pour rayonner la roue j'ai donc commandé un jeu de 40 rayons à Jean-Luc Chambrier (rencontré lors du « Tour ») avec l'aide de Dany, hélas, il s'est avéré que ni la longueur ni l'angle des rayons n'étaient corrects. Dany, possédait un jeu complet de rayons pour roue de Vincent de 19'' qui, comparé avec les rayons montés sur la jante, étaient différents en dimension.



Donc, Dany, m'offrant des rayons qu'il avait en stock, conseilla de monter les trois rayons et de vérifier le voile de la jante et son « faux rond » ou « saut », ainsi que de resserrer les rayons montés assez peu tendus.

Note de Dany : c'est le manque de tension ou sa non-uniformité qui est justement la principale raison de casse des rayons.

Conseils

Un à un ou tous en même temps ?

Lors d'un montage d'un jeu de rayons complet, il faut donc commencer par retirer pneu, chambre, fond de jante et tambours de freins.

Si on remplace tous les rayons, il faut repérer la façon dont ils se croisent.

Ils se croisent 4 fois sur une Vincent. Faire une photo avant démontage est une bonne précaution.

On peut remplacer les rayons l'un après l'autre, c'est finalement très contraignant même si cela paraît plus facile surtout si c'est la première fois qu'on le fait et, finalement, l'expérience montre qu'il est préférable de tout changer en une seule fois.

Jante neuve

Si on part d'une jante neuve, il est préférable de commander une jante adaptée et de préciser le perçage : "perçage Vincent". On est ainsi sûr que tout va bien tomber en face. Voici une très bonne adresse : <https://www.central-wheel.co.uk/>

Démontage

Attention, lors du démontage des axes de roues, bien repérer la position et conserver les rondelles de calage ou d'étanchéité (feutre d'origine mais parfois modernisés en bronze ou alu) pour les remettre dans leur emplacement initial au remontage.

Sur les conseils de Dany, je démonte le pneu pour rayonner (c'est indispensable car les rayons retendus peuvent percer le fond de jante).

Commencer par dévisser et retirer la valve, ensuite décoller le pneu à la main ou avec un maillet bois ou à bille, puis avec trois ou quatre démonte-pneus, en débutant du côté de la valve, retirer un côté du pneu après avoir badigeonné les bords (bords de jante compris) avec du Restom Isifit 8800 pour faciliter la mise en place. À défaut un liquide vaisselle peut convenir...

Dany pose la roue sur une poubelle de dimension adéquate pour faciliter le démontage... Ensuite retirer la chambre à air à la main et enfin, en redressant la roue posée au sol, retirer le pneu avec les démonte-pneus, aidé en cela par le produit Restom. Nous en profiterons pour changer le pneu arrière usé.

Il faudra aussi déposer les tambours, car bien entendu il y a des rayons cassés des 2 côtés des supports, ceux coincés par le tambour ne sont donc pas démontables sans retirer ces derniers.

Bien entendu, auparavant on aura retiré le fond de jante ou le ruban adhésif faisant office de fond de jante. Pour un pneu neuf, Dany recommande de remettre un fond de jante neuf (une fois décollé, il n'est plus bien fixé) et une chambre à air neuve. En l'absence de fond de jante, on pourra mettre un ruban adhésif assez épais, ou alors pratiquer plusieurs couches successives de ruban adhésif afin d'obtenir une épaisseur de sécurité

Une fois les rayons remplacés, il faut les tendre de façon correcte, tout en gardant un voile et un saut aussi faibles que possible.



Note de Dany : il est préférable d'utiliser une clé à rayons plutôt qu'une petite clé plate. Sa forte épaisseur évite que la clé ne tourne sur l'écrou de rayon et l'abîme lors de la (forte) tension finale. On ne peut alors plus tendre correctement le rayon. Enfin, **graisser les filetages** avant de procéder au serrage.

Entre reprendre les tensions insuffisantes, et corriger le voile (assez minime ici) et aussi le saut (minime) cela peut prendre du temps car chaque action sur un écrou de rayon a une répercussion sur son opposé, et par tâtonnements successifs on approche du résultat recherché, ce qui peut parfois être assez long. On teste « au son » la tension de chaque rayon en la faisant tinter avec un outil métallique. Cela ne peut se faire bien que sur un bâti (photo ci-dessous) avec des repères de contrôle. On peut le dégrossir dans une fourche sur la moto, le résultat est très moyen...



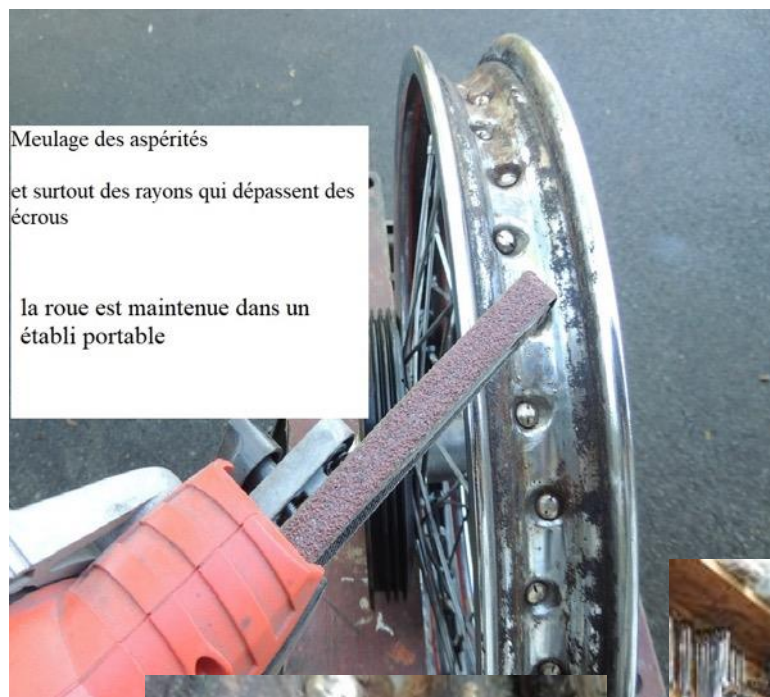
Note de Dany : la tension des rayons s'effectue à l'aide d'un bâti support. On en trouve parfois sur les bourses. La marque la plus connue est VAR.

Ci-contre, à gauche, on voit cet appareil qui permet de contrôler le voile de la jante et son « faux rond ». La roue est fixée entre pointes avec ses flasques de frein dont on aura vérifié l'absence de jeu de l'arbre traversant H15 ou H15/3 (calages avec les rondelles).

La roue doit être fixée sans jeu latéral dans le bâti pour contrôler voile et saut (clé de 28).

Enfin, dans le cas d'un changement complet de rayons, on doit aussi s'assurer que les 2 parapluies de rayons soient bien centrés pour une Vincent (c'est loin d'être toujours le cas pour tous les modèles de motos, selon configuration).

Une fois le voile et le saut contrôlés (aussi faible que possible et en tous cas moins de 1 mm chacun).



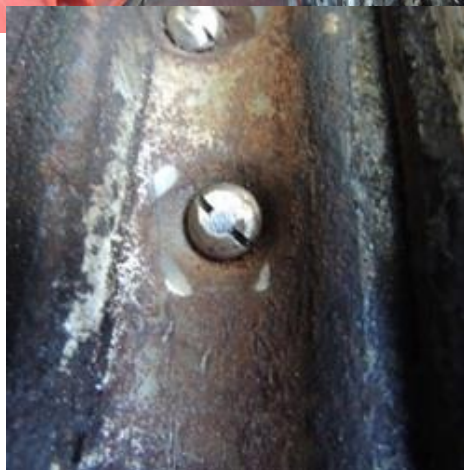
Meulage des aspérités

et surtout des rayons qui dépassent des écrous

la roue est maintenue dans un établi portable

On refait un tour avec la clé à rayon pour vérifier que tous sont bien tendus de la même façon et assez fortement tendus. Bien sûr, il faut alors revérifier saut et voile... Une fois terminé ces serrages de corrections, je peux m'apercevoir que bien des rayons dépassent de la jante, ce qui oblige évidemment à meuler ceux-ci.

Pour ce faire une meuleuse électrique à bande sera utilisée, et je devrais aussi vérifier avec le doigt qu'aucune aspérité risquant de crever la chambre ne subsiste sur la tête d'écrou.



Il ne reste plus, une fois le fond de jante posé, qu'à remonter le pneu sur la jante, ce qui se fait par opération inverse au démontage (attention à bien mettre le trou de valve en face du trou de la jante et faire attention aussi à ne pas trop tirer pour la mettre, on peut la couper).

- Attention au sens du pneu, indiqué par des flèches sur ses flancs (pas toujours).
- Certains ont aussi un point rouge (ou jaune, ou parfois blanc) qui indique la position de la valve et donc le positionnement du pneu en face de celle-ci.
- On commence aussi du côté de la valve, on met du lubrifiant adapté sur les bords du pneu et à l'aide des démonte-pneus on replace le pneu sur un côté dans un premier temps. Pour mettre la chambre à air on la gonflera modérément afin d'éviter de pincer celle-ci avec les outils lors du remontage.
- Pour remonter le pneu prendre le côté plat des démonte-pneus et agir par petites avancées sans prendre un arc de cercle trop grand, en commençant du côté de la valve.
- Bien entendu faire attention à ne pas pincer la chambre.
- On évitera de visser l'écrou de valve trop contre la jante, laisser un petit espace (5 mm) est une sécurité, dans ce cas mettre un contre-écrou (clé de 12).

Ci-contre doc. Continental®

- On équilibrera plus tard la roue avant sur un chevalet prévu pour cela.



Lorsque l'on a remonté le pneu, le gonfler à 3,5 ou 4 bars afin de centrer le pneu sur la jante ; si vous entendez un claquement (ce n'est pas obligatoire) c'est que le pneu s'est positionné. **Porter des lunettes pour cette opération de gonflage à haute pression. Ne pas dépasser 4 bars, il arrive que des pneus éclatent.** Puis après vérification de l'absence de perte de pression (attendre 1/4 h par ex.) remettre à la pression normale d'utilisation.

Équilibrage

Sur l'arrière il n'est pas vraiment nécessaire d'équilibrer mais pour l'avant c'est vivement recommandé, sinon on peut faire du marteau piqueur en roulant.

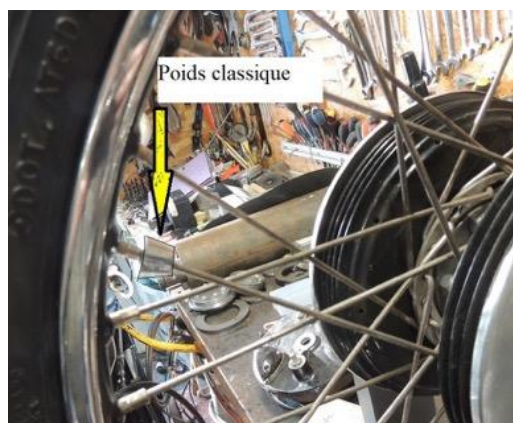
Pour notre roue, c'était assez vite fait car elle avait très peu de balourd. De nos jours, il est difficile de trouver des poids qui se mettent sur les rayons de roues, on trouve plutôt des plaquettes modernes qui se collent sur la jante.

Pour équilibrer la roue, Dany la pose dans un « chevalet » muni de roulements après avoir mis un axe de diamètre idoine ; la roue est alors bloquée latéralement aussi grâce à des cylindrés vissés sur l'axe.

- On fait tourner doucement, la roue s'arrêtera à un moment
- Normalement le point le plus lourd reste dans le bas
- Donc on mettra un poids à l'opposé
- Vérifier et changer si besoin, le poids et aussi l'emplacement du poids sur la roue jusqu'à ce que la roue ne s'arrête plus à un endroit précis.



Cette opération doit être menée avec des roulements de roue très propres, pas plein de vieille graisse dure, juste légèrement huilés, sinon la mesure n'est pas bonne. C'est tout l'intérêt de ce bâti où l'axe de roue repose sur 4 roulements pour s'affranchir des frottements des gros roulements de roue.



On peut trouver ce bâti par ex. chez www.manomano.fr – env. 50 € environ

Cette opération a été réalisée avec les tambours mis en place car c'est plus facile pour caler la roue sur le bâti. Ces tambours avaient été précédemment rectifiés, une fois le rayonnage fait, mais nous verrons cela le mois prochain :

« Comment optimiser le freinage d'origine, avec juste un peu de logique (mécanique) »

Revue de Presse oubliée

Par Didier

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.

**De retour du salon du
2 Roues à Lyon, encore sous
le charme du stand du VOCF
et de son ambiance
exubérante...**



Je me plonge dans ma bibliothèque. J'ai un jour vu un article, une expo de Vincent, dans un grand salon... Ah ! le voilà...

Chroniques Motos, l'actualité de la moto Classique : n° 38 d'avril 1992, nous parle de Rétromobile 92 qui serait un remède contre la morosité (*ndlr : déjà un salon remède à la morosité !*)

« Autour de cette exposition, il y avait de fort belles choses à voir, en particulier sur le stand GHE où Patrick GODET, cherchant à reproduire le stand de la marque à Earls Court, avait rassemblé en huit motos, une bonne partie de l'histoire des Vincent.

Autour de cette exposition, il y avait encore de fort belles choses à voir, en particulier sur le stand GHE, où Patrick Godet, cherchant à reproduire le stand de la marque à Earls Court, avait rassemblé en huit motos une bonne partie de l'histoire des Vincent, sans oublier les Harley-David-



Si l'on reconnaît l'Egli bleu (avec ses freins à disques mécaniques) d'Alain G. et la série D Black Prince qui est certainement la moto personnelle de Patrick G., où sont passées et à qui sont les autres machines ?

32 ans séparent ces deux belles expositions :

8 motos exposées en 1992,
24 exposées en 2024.

Si l'on ne peut qu'honorer la mémoire de Patrick G. et le remercier pour tout ce qu'il a fait pour que perdurent et vivent ces motos,

On se doit de remercier haut et fort les organisateurs et organisatrices, du stand 2024 : Éliane et Jean Boulicot, Rachel et Dany Vincent.

Et n'oublions pas les membres du VOCF qui n'ont pas hésité à prêter, apporter, bichonner leurs machines, et à animer et surveiller l'exposition, pour le plaisir et l'admiration des visiteurs.

Une fois de plus, les absents avaient tort.

Ils ont encore raté un bel événement, le Salon du 2 Roues de Lyon et la folle ambiance du VOCF.

Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

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

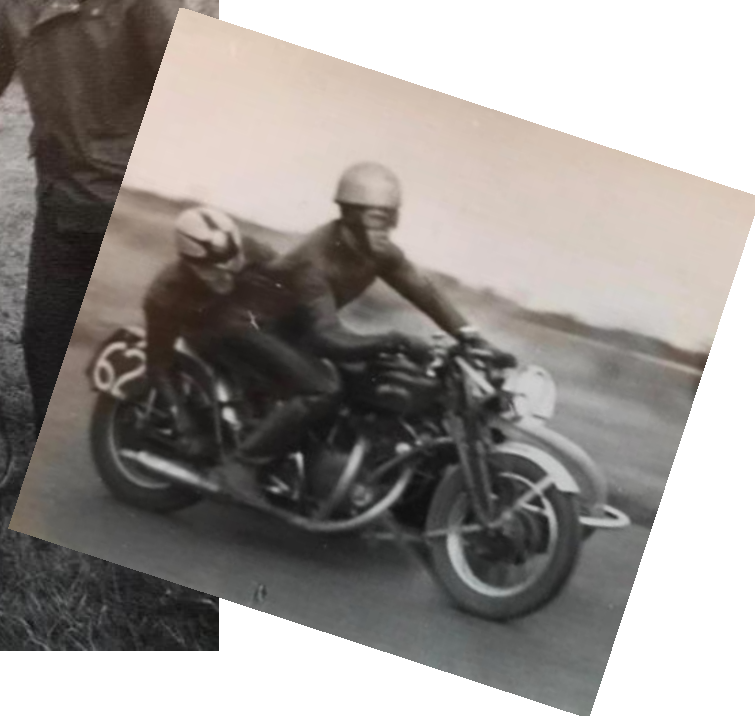
À la rédaction, Jean réagit ainsi : Il n'y a pas à dire, il y en a qui ont du bol !



Certains de ces personnages ont tenu des rôles historiques dans la vie du VOC et de la Vincent (leurs noms seront fournis sur demande pour voir si vous suivez*) mais ce qui les unit ici, c'est cette nuée de casques « bol » qu'on nomme souvent « Cromwell » abusivement.

Pour moi, ce casque est l'archétype du « vrai » casque moto. Une des dernières fois que je le portais, des gamins de banlieue se gaussaient de moi : « Eh M'sieu, t'as une casserole sur la tête ! »

Ces braves chenapans ignoraient que nos amis Anglais surnommaient ce casque « pudding – bassin ». Une manière de plagiat par anticipation, en quelque sorte...



Quoiqu'il en soit, mordez cette ambiance !


*Vous avez tous reconnu en n°2 Roger Slater (sur une B) qui ne va pas tarder à produire des "Egli-Anglaises".

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.

Pour une fois, la fin de mois passera en premier.



Southern 100 Road Races

1 h · 🌐

Declared after 2 laps due to a red flag incident at Ballabeg, winner of the 3 Wheelin... Voir plus



Les amateurs de **FaceBook** et du site **Official Vincent HRD Owners' Club**, n'auront pas manqué de noter la belle victoire, au **Pré TT Southern 100 road race**, en Side-car Classic, de Dany Quirk & Sharon Reeves. Le side n'est autre qu'un châssis Kirby, avec un moteur 1300 Vincent.

(ndlr. : à noter que l'attelage d'Hervé Laur et Marie-Laure Ferrieu, est quasiment le même).

Félicitations à cet équipage qui porte haut et fort l'image de nos motos préférées...



La Vie de la Moto, n°1244 du 30 mai 2024

Page 12 : rien de moins, qu'emportée par la foule... à l'exposition-bourse d'échanges de Courtenay, une Egli-Vincent de sortie, a attiré curieux et compliments.



Moto Légende, le rendez-vous de Dijon le 25/26 mai 2024.

Au programme, la parade des lookés.

Éric G., lauréat 2022, partage cette année l'affiche des coupes et de la parade des lookés sur sa Rapide (*ndlr : faite comme lui, n'hésitez pas à vous inscrire*).

Moto Légende, n°367 de juin 2024.

Page 12 : vente à Stafford, vente Bonhams (en Avril)

Une Black Lightning série C de 1949, partie à 174 426 €.

Et une HRD rapide de 1938, partie à 267 000 €.

Cette même info se retrouve dans **La Vie de la Moto** n°1244 du 30 mai 2024.

ÉCHO DE STAFFORD (20-21 AVRIL)
Vente Bonhams

En avril, le Stafford Show de printemps a accueilli la traditionnelle vente aux enchères organisée par Bonhams : 365 lots de motos, pièces et autres objets de collection étaient proposés dont 60 % environ sans prix de réserve. Le résultat de la vente atteint les 3 millions de livres sterling (3,5 millions d'euros) ! Pour un taux de vente de 95 %, certains lots ont allègrement dépassé leur estimation. Ainsi de deux petites Honda de course de 1963, une 50 CR110 et une 125 CR93, qui ont fait respectivement 50 990 € (est. 25 500-32 500 €) et 53 670 € (est. 28 000-32 500 €), ou de la Whitelock Tinker Toy à 48 cylindres de 4 200 cm³ qui s'envole à 107 340 € (est. 46 500-70 000 €). Les plus belles pièces regroupaient deux Brough Superior, une SS80 de 1924 partie pour 114 000 € (est. 93 000-140 000 €) et une 11-50 de 1935 adjugée 91 250 € environ (est. 58 000-70 000 €), ainsi que deux Vincent, dont une Black Lightning Series C de 1949 issue d'une production de 34 unités (est. 140 000-175 000 €, résultat : 174 426 €). La reine du bal était la Vincent-HRD 998 Rapide Series A de 1938 (*photo*) : si elle n'a pas atteint son estimation (280 000-327 000 €), elle a tout de même fait s'envoler les enchères à 267 000 € !



12 motolégende N° 367

La Vincent 1000
Black Lightning
Series C de 1949
- l'un des
34 exemplaires
fabriqués - est
partie pour
175 000 €. ▶



**COUPES
MOTO
LÉGENDE**

**CIRCUIT
DIJON-
PRENOIS
(21)**

**25/26
MAI
2024**

**LE PLUS GRAND
RASSEMBLEMENT EUROPÉEN
DE MOTOS DE COLLECTION**

**30^e
ÉDITION** **1300
PILOTES** **19H
DE PISTE** **60
DÉPARTS**

**Participez
à la parade des lookés**

**Avec
Aurélié Hoffmann
alias Lil'Viber**

**Alyson Aigrain,
créatrice du site
Talons & Guidon**

JE M'INSCRIS



Je ne manquerai pas, pour les *You Tubers* qui surfent sur le **Web**, de mentionner **la belle interview**, au salon de Lyon, de notre ami ex-Président, Dominique Malcor, faite par la revue **Moto Magazine** (17 min de plaisir).



Les motos VINCENT, toute une histoire

Dans l'apéro de ce soir on vous propose d...
youtu.be

<https://youtu.be/Mb6TyosW-s4?si=FGS4toq80kfpCU8F>

08:54

Et dans la foulée, pour ceux qui ont la télé, n'hésitez pas à faire un visionnage de l'émission Turbo sur M6, du dimanche 12 Mai.

Salon Prestige Auto de Beaune. Florent Pagny parle de son entreprise Godet Motorcycles et quelques-unes des réalisations de l'équipe.



Et pour finir...

À l'heure où vous lirez ces lignes, les vacances seront proches. N'oubliez pas, amis lecteurs, le rendez-vous du 14 Juillet : le Rallye annuel du VOCF, dans le Puy-de-Dôme. Et surtout, parez-vous de vos plus beaux atours pour vous y rendre...



et prenez le temps de bien astiquer vos montures (surtout si enveloppée d'un carénage !!!!), une belle peinture miroir peut amener de belles surprises.

Belles vacances à Toutes et Tous. Gaffe sur les routes, il y a des nids de poules et des carrosses à 4 roues...

Et si vous délaïssez vos guidons pour un volant :



La première Revue de Presse dans le Loup-Garreau

Par Jean Pirot

L'excellente revue de presse de Didier est la poursuite d'une démarche lancée dans le Loup-Garreau (papier) numéro 4 dont voici la première page ! L'idée était alors de mettre à la disposition des Vincentistes, des copies de ces articles pouvant remonter à des décennies...

6

Bibliographie évolutive

Dans son numéro trois, le Loup-Garreau vous proposait un recensement des articles parus en langue française. L'objectif de cette bibliographie est double: d'une part, permettre l'échange d'informations, d'autre part, essayer de constituer un fond de documentation disponible à tous les membres du meilleur club du monde. Vous trouverez donc en regard de chaque parution l'état dans lequel est l'exemplaire dont dispose le Loup-Garreau et, en conséquence, l'état de la copie que vous pouvez obtenir. Bien sûr, cette liste est susceptible d'erreurs et tout apport venant d'un lecteur sera l'objet d'un rectificatif. La liste revue corrigée et augmentée, entre deux passages dans le Loup-Garreau, sera disponible sur simple demande à la rédaction.

Pour des raisons de place, cette bibliographie sera étalée sur plusieurs numéros. En voici la première partie:

Auto Collection				
n° 27	03/87	Quelques propos d'Y. Dalmier	p 6 à 9	OR -
n° 27	03/87	La 500 Comet de 1950 par J. S. Blanc	p 10 à 11	OR -
Auto Moto Retro				
n° 23		A vérifier		
n° 64	12/85	Motoscope historique de la marque	p 98 à 101	MQT
		Motoscope "Des Vincent chez les Normands"	p 75 à 77	OR -
		"Halte à l'impérialisme des Midlands"	p 98 à 101	OR -
n° 97	09/88	Essai Soeur Raoule	p 3 & 90 à 92	OR -
Champion				
n° 53	15/05/70	1000 Vincent Egli par C. Lacombe	p 70	OR +
Chroniques Moto				
n° 22	10/90	Vincent les V twins	p 6 à 11	OR +
n° 37	03/92	Godet la passion des Vincent	p 17 à 20	OR +
n° 65	01/95	Historique (A. Guirao & co)	p 15 à 20	OR +
Le Fanatique de l'Automobile				
n° 190	07/84	Historique par J. Pirot	p 48 à 55	OR +
n° 191	09/84	Historique par J. Pirot	p 50 à 55	OR +
n° 192	10/84	Historique par J. Pirot	p 48 à 55	OR +
France Moto				
n° 07	03/54	Side Vitesse B.S. à Monthléry 5129 AS 78	1 ère de couverture	MQT
n° 13	10/54	Quelques lignes sur partie cycle	p 27	MQT
n° 23	07/55	1/4 de page: 300 km/h Wright	p 14	MQT
n° 25	10/55	Salon: Quelques lignes sur Black Prince	p 49	MQT
		2 records de Wright (avec et sans carénage)	p 61	MQT
n° 119	08/64	3 nouveaux record du Monde side car (Maurice Brierley; Methamon, G. Brown: Super Nero)	p 7	MQT
La Moto				
n° 2	15/03/70	1000 Vincent Le grand Frisson (P. Carriere & P. Negro).		OR +
Monde Moto				
n° 37	12/95	Rallye à Saint-Malo	p 26 & 27	MQT
Moto 2				
n° 27	04/92	Acheter une moto de collection (photo stand Rétromobile)	p 27	MQT
Moto Collection				
n° 1	4 ème tri. 1988	Historique + photo série A 8689 RM1 (texte: copie de La Moto)	p 49 à 57	MQT
n° 1	2 ème tri. 1989	Black Shadow 1 poster tiré du n° 1		MQT
n° 7	1 er tri. 1990	Photo G. Brown & Nero	p 14 & 15	MQT

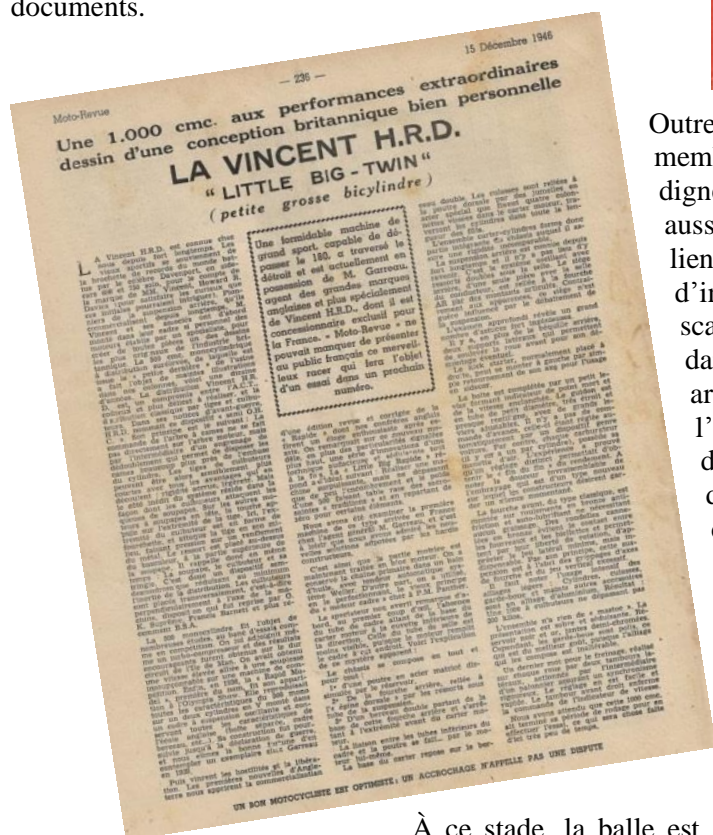
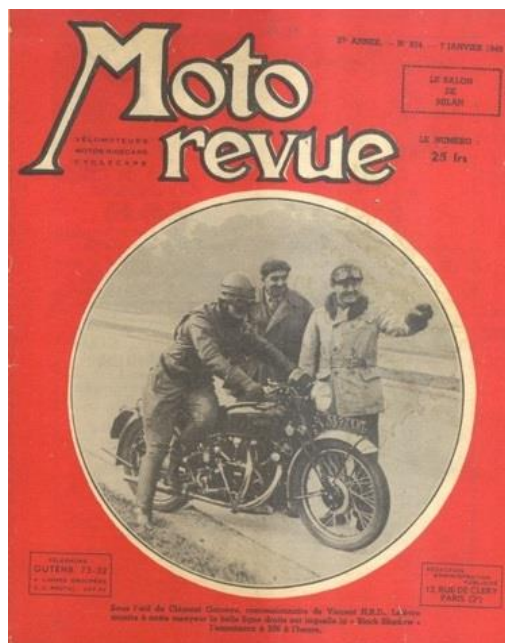
6

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

À l'époque de ces premiers Loup-Garreau « papier », Internet était encore balbutiant pour le grand public et les échanges au sein de la rédaction se faisaient par « courrier escargot » comme disent nos amis anglais. Les travaux en cours transitaient de Paris (Seine) à Brest (Finistère). Il n'était pas alors question de scanner et des photocopieuses approximatives sauf pour l'Agence Formats que Paul avait créée et qui bénéficiait d'outils à la pointe de l'actualité.

Et, de fait, ce vœux pieux de mettre des articles d'archives à disposition des Vincentistes, resta sans suite puisqu'il n'y eut pas de demande.

Le temps est passé. Aujourd'hui, les scanners (parfois de très bonne qualité) sont devenus courants et l'usage de la toile permettrait de partager très rapidement ces fameux documents.

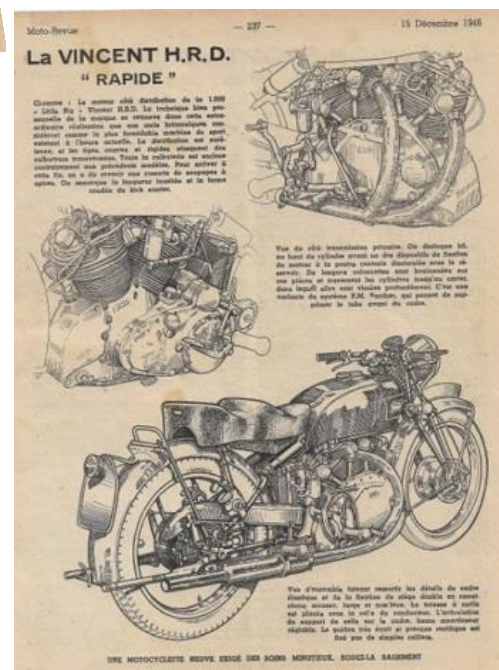


Outre le fait de mettre à disposition d'autres membres du VOCF des écrits et illustrations dignes d'intérêt, une telle dynamique aurait aussi la conséquence de créer et renforcer les liens entre membres du VOCF. Il suffirait d'informer de la mise à disposition des articles scannés au fil du temps. Inutile de se lancer dans un stakhanovisme frénétique, quelques articles « pour voir » permettraient de tester l'idée. Il suffirait alors aux volontaires d'informer le Loup-Garreau de cette mise à disposition avec une adresse électronique et d'attendre les demandes.

Bien sûr, il faudrait savoir QUI accepterait de mettre à disposition des reproductions d'articles qu'il a engrangés, parfois depuis des années et QUI serait demandeur ?

À ce stade, la balle est dans le camp de chaque membre du VOCF, lecteur du Loup-Garreau...

...À nous tous de jouer.



Souhaitez-vous tondre votre gazon ?

En tous cas, c'est l'intention de Jean Paul Guyard, ancien propriétaire d'une Rapide B et jadis membre du VOCF et toujours *gentleman farmer* qui, las des fabrications modernes en tôle, voire en plastique, recherchait une vraie tondeuse à gazon. Ses fouilles curieuses sur le net l'ont amené vers sa marque préférée : la Vincent.

Voici le résultat de ses recherches sur la toile qu'il propose de nous partager :



The RAPIER
GRASS CUTTER

BRITAIN'S QUALITY GRASS-CUTTER

- ★ Cuts the toughest, roughest grass on any kind of ground
- ★ Reliable, powerful Vincent engine
- ★ Self recoil starter for easy starting
- ★ Simple one knob height adjustment
- ★ Three blade hiduminium cutters (replaced at the cost of a few shillings)

Price
£42 10 0
ex works
Send for details

FARMFITTERS LTD
GERRARDS CROSS, BUCKS. Gerrards Cross 2053



Remarquons l'image de l'épée, après les haches de guerre et le heaume de chevalier des Black Prince et Knight, le service "marketing" semblait très versé dans la chevalerie chez Vincent !

Jean-Paul nous rappelle ainsi que Vincent produisait des machines industrielles et a aussi essayé de se diversifier dans le petit matériel d'entretien de jardin. La firme produisait aussi une motobineuse avec, je crois, le même moteur. Tous des appareils bien rares déjà à l'époque !

Lavage à Grandes Eaux



Image proposée par Laurent Buray qui nous demande si la pratique est toujours recommandée de nos jours ? L'un de nos lecteurs, spécialiste de l'écologie peut-il lui répondre ?

Voyage en France avec une Vincent Rapide en 1948

Par Dermot Johnson (& Dany)

Je ne présente plus Dermot, un ami de longue date qui nous a partagé ses connaissances sur les Racers 500, voir le Loup-Garreau électronique n°51.

Dermot extrêmement impliqué dans le monde du véhicule ancien nous adresse un long article où Anthony Blight raconte son voyage en France avec sa Rapide en 1948.

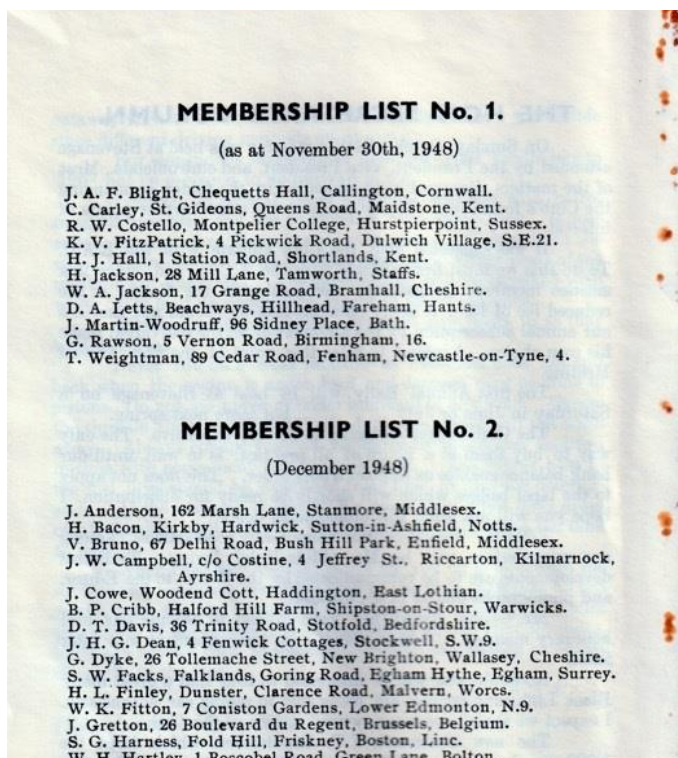
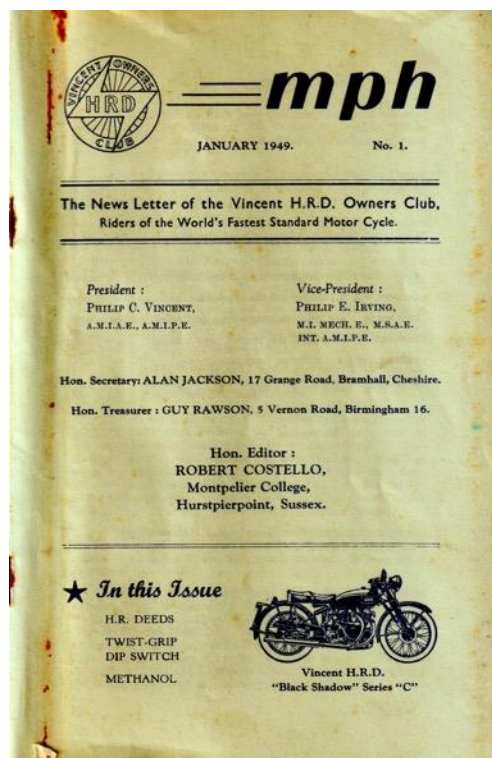


Dermot est ami avec les filles d'Anthony Blight aujourd'hui décédé. L'une d'elles utilise régulièrement une Jaguar XK120 Coupé, ce qui n'est quand même pas une faute de goût... 😊

Dermot nous apprend qu'Anthony Blight a servi dans la Royal Navy durant la guerre et avait été tellement effrayé qu'il avait été démobilisé pour être soigné dans un hôpital psychiatrique. Ensuite, il a étudié la psychologie, a été très intéressé par Jean-Jacques Rousseau et est venu étudier 2 ans à la Sorbonne, ce

qui explique ce voyage en France.

Anthony Blight n'est pas non plus n'importe qui dans le monde de la Vincent car c'est le premier membre (ordre alphabétique oblige) qui apparaît sur la liste n°1 du 1^{er} MPH.



Taille réelle = 204 x 130 mm des premiers MPH. 12 pages pour ce premier n°.

Dans ce 1^{er} MPH, Anthony résume son voyage en France et donne son adresse en cas de besoin à l'intention de vincentistes qui viendraient en France : il loge au collège Franco-Britannique, Boulevard Jourdan, Paris XIV^e.

Cet article décrit également une France du juste après-guerre et c'est pour moi une partie de l'intérêt de ce long récit que nous allons passer en épisodes dans le Loup-Garreau.

Lundi 28 juin

J'ai quitté Paris à la pâle lumière du soleil matinal à six heures dix.

En raison de fêtes nocturnes dans la ville cette nuit-là, j'ai dormi par à-coups et j'étais bien réveillé quelques minutes avant que la sonnerie de mon réveil n'y ajoute son vacarme vers cinq heures et demie.

Le petit-déjeuner a consisté en trois confitures achetées la veille à la "Maison Internationale" arrosée par de l'eau froide. Une combinaison guère fameuse.

Dehors, la Cité était aussi silencieuse qu'elle avait été bruyante la nuit précédente et le grondement de la Vincent s'animant semblait résonner inhabituellement fort.

Le temps était froid et très clair et je m'éloignai à travers les rues désertes, suivi seulement par les regards perplexes des premiers ouvriers qui se rendaient au travail. Les bâtiments semblaient se détacher dans une réalité presque étrange, les fenêtres comme autant de regards fixes, les murs très nets que la fumée et la brume de la ville qui s'éveille adouciraient bientôt.

Quelques kilomètres après la Porte d'Italie, un grincement inquiétant du garde-boue arrière m'avertit que mon pneu de rechange n'était pas bien fixé. Je me suis arrêté et je l'ai transporté autour de ma taille pour le reste du voyage, ce qui semble être un moyen comme n'importe quel autre.

Mon itinéraire m'a conduit à travers Fontainebleau, Sens, Saint-Florentin et Montbard, à travers une campagne de plaine, avec des champs soigneusement divisés en bandes jaunes et vertes, entrecoupées de bois et de vergers.

Les routes étaient presque dégagées, j'ai maintenu une vitesse de 50-55 mph (90 km/h), et aidé par un vent du nord, ma consommation était de 70 mpg (4l/100 km).

La route s'est déroulée sans incident. Je me suis arrêté pour faire le plein à Montbard, 148 milles (238 km), et j'ai atteint Dijon, 199 miles (320 km), à 11h15, un délai extraordinaire pour accomplir un voyage de 320 km. Pendant la dernière moitié du trajet, le ciel était couvert et il tombait un peu de pluie, mais seulement en averses éparées insuffisantes pour mouiller les routes. À l'entrée en Bourgogne, le paysage s'est changé en une alternance de collines ondulantes et de larges vallées peu profondes, avec un horizon lointain et gris.

Je n'ai réalisé que tardivement que tous les magasins de Dijon seraient fermés et je ne m'en suis pas rendu compte du tout que seuls les restaurants chers seraient ouverts. Je me suis retrouvé dans une chambre de l'hôtel du Nord, à un coin de la place d'Arcy et j'ai pu déjeuner au Chapeau Rouge. J'ai eu le malheur de manger et de boire copieusement un repas spécialement préparé pour le passage d'autobus remplis de touristes anglais ; le repas était excellent mais il m'a coûté 500 Fr.

Dès le début, je suis tombé en admiration pour Dijon ; cette ville ressemble à Oxford avec de vieilles rues étroites derrière le centre principal, l'air sérieux des larges boulevards bordés de résidences du XVIII^e siècle, le groupe d'églises gothiques et Renaissance au milieu de la ville, avec des cloches médiévales qui sonnent fortement par-dessus des toits arrangés de façon pêle-mêle avec une certaine mélancolie.

Il y a les mêmes petites boutiques où l'on peut trouver presque tout, et cachées dans les ruelles, les mêmes cours abritées par des châtaigniers et la même profusion de bâtiments d'aspect important, de l'ancien palais des ducs de Bourgogne aux différentes écoles de l'Université.

Mais à d'autres égards, bien sûr, l'atmosphère française est marquée : le pavé, les cafés et les bars à chaque coin de rue, les toits de tuiles peintes aux motifs gais, les "clebs" non identifiables renflant autour des gouttières et, surtout, dans l'allure et la manière des habitants de la ville. Dijon est vieillot mais en même temps elle est vivante ; il y a des industries florissantes à la périphérie et les principaux magasins de la ville sont remplis d'assortiments magnifiques de confiseries, de bonbons, de vêtements, de chaussures, de chapeaux et que sais-je encore ?

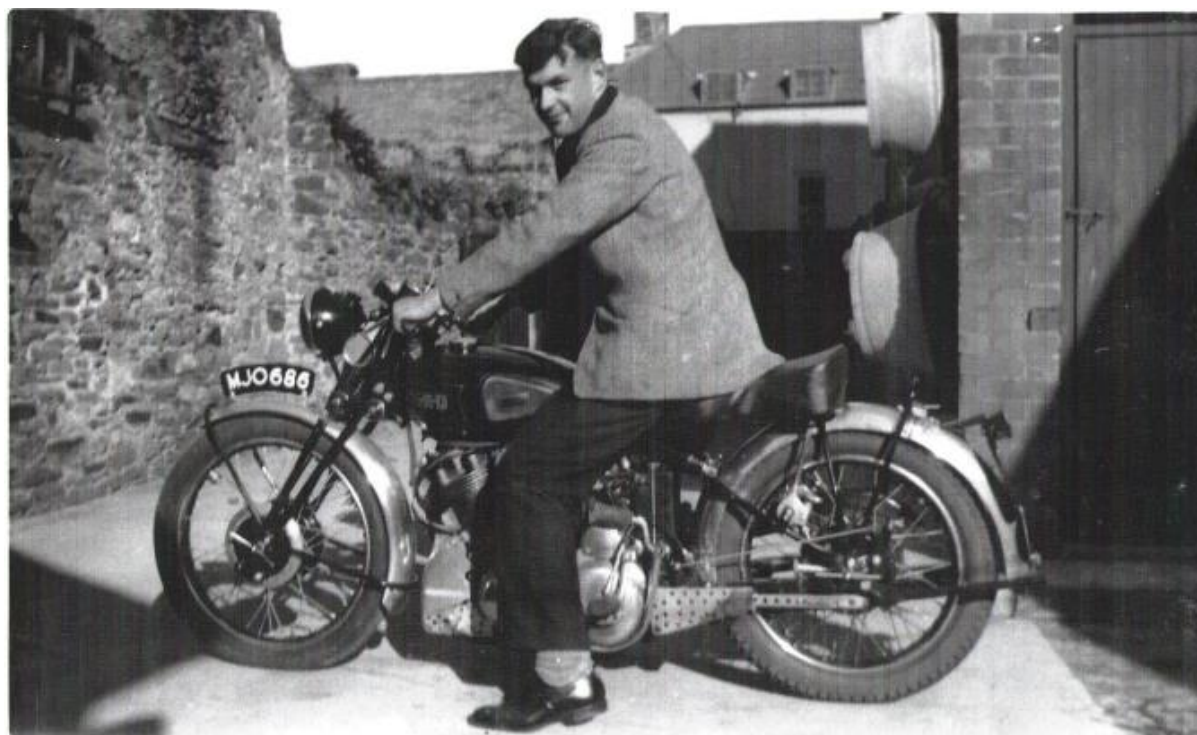
J'ai trouvé la Faculté de Lettres après le déjeuner sans difficulté, mais elle était fermée.

J'ai réussi, cependant, à découvrir un bureau où j'ai obtenu quelques adresses de pensions convenables. Je me suis installé dans la première maison que j'ai essayée – une vieille dame assez gentille qui m'a accueilli très chaleureusement, sautillant d'une pièce à l'autre comme un moineau agité, gazouillant avec excitation.

Autre exemple des étranges incohérences que l'on trouve en France ; c'était vraiment une vieille âme bienveillante et, je crois, une catholique ardente, ce qui ne l'empêchait pas d'être sale à la fois de corps et d'esprit aussi bien qu'avare. Elle a essayé de me faire payer ma chambre à partir du 1^{er} juillet et a marqué les points "délicats" de ses livres érotiques avec une feuille d'un pamphlet religieux m'exhortant à renoncer au diable et aux plaisirs de la chair...

Ma chambre donnait sur l'arrière et était donc protégée des bruits de la rue. Elle était remplie de doublons de vieux meubles et tapissée de rayures verticales grises et rouges ternes. Aux murs étaient accrochés le genre de tableaux du 19^e siècle qui remplit les magasins d'occasion. Néanmoins, j'ai pris la chambre et après avoir récupéré ma malle à la gare à un bon deux kilomètres de là et j'ai pu la déballer immédiatement.

J'ai de nouveau été malchanceux pour le dîner, à la recherche duquel j'ai erré dans toute la ville en esquivant des averses de pluie. Tout cela tout à fait inutilement car j'ai payé le repas 400 Fr.



Anthony Blight sur sa Rapide B
Un des tous premiers modèles : noter les grippe-genoux.

Motos croisées

Solution du VOCF 07 (LGE n°50) :

I : Opercule. II : Cocottes. III : Transalp. IV : Atr. Cér. V : Velox. Ui. VI : Ébat. VII : Latérale. VIII : Agée. tiS. IX : Pas. Test. X : IG. Hurtu. XI : Zéro. aeL. XII : Estrella.

1 : Octave Lapize. 2 : Porte-bagages. 3 : Ecarlates. RT. 4 : Cis. Otées. Hor. 5 : Cis. Tu. 6 : U.T.A.C. Latéral. 7 : Leleu. Listel. 8 : Esprit es-tu là ?

Communiqué de la FFVE

VOTRE ITINÉRAIRE POUR PASSER EN COLLECTION

POUR TOUS LES VÉHICULES

AUTOS, MOTOS, UTILITAIRES, AGRICOLES, MILITAIRES, CARAVANES ...



- CONFORMES À L'ORIGINE
- + DE 30 ANS
- PLUS FABRIQUÉS
- À USAGE PRIVÉ

01

ATTESTATION FFVE

(ou attestation constructeur)

<https://services.ffve.org>

- * Atteste de l'âge et des caractéristiques
- * Document reconnu par l'état
- * Indispensable pour passer en Collection

Délais 4 à 6 semaines env.

(= si cas particulier)



allez sur
FFVE.org

02

CARTE GRISE COLLECTION

(Certificat d'immatriculation)

www.ffveservices.com

(ou ANTS)

- Indispensable pour circuler sur route ouverte
- Sans limite géographique
- Contrôle Technique 5 ans (si véhicules soumis)
- Circulation dans les ZFE : 11 métropoles, bientôt 40
- Pour rouler légalement en plaques noires

Délais 4 à 6 semaines env.

(= si cas particulier)

allez sur
FFVE
Services.com



03

CARTE GRISE PLAQUES NOIRES (option)

REÇUES À DOMICILE



CHEZ SOI



VÉHICULE de COLLECTION



L'ATTESTATION FFVE confirme le maintien dans l'état d'origine. Elle n'est pas un titre de propriété et ne remplace pas la carte grise ni le document de cession (Cerfa).

Manifestations à venir

Remarques générales

Rallye Officiel (autour du 14 juillet) :

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

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

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

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

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



12 (PM) AU 14 JUILLET 2024 (PM) – 48^{ÈME} 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



Inscriptions closes.

(Pour tous les inscrits un courriel **demandant réponse** vient de vous être envoyé)

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

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

Contact, Denis : harquevauxdenis@gmail.com – 07 86 34 20 44



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

Contact, Didier : didier.camp31@gmail.com – 06 52 89 84 57



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.

- **MICHEL LAPLAUD VEND :**

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 € + 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



- **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

- **ALAIN LIVET VEND :**

Norvin (ou Vinton). Moto neuve construite par le spécialiste bien connu John Mossey, bielles Carillo, boîte 5 vitesses, 1000 cc, gros compteur de 5". 469 km, etc. Expertisée.

Prix : **65 000 €.**

Contact : livet.alain618@orange.fr



NOUVEAU

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 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 – pontricol@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, Laurent Buray, Didier Camp, Jean-Paul Guyard, Paul Hamon, Dermot Johnson, 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 !!*