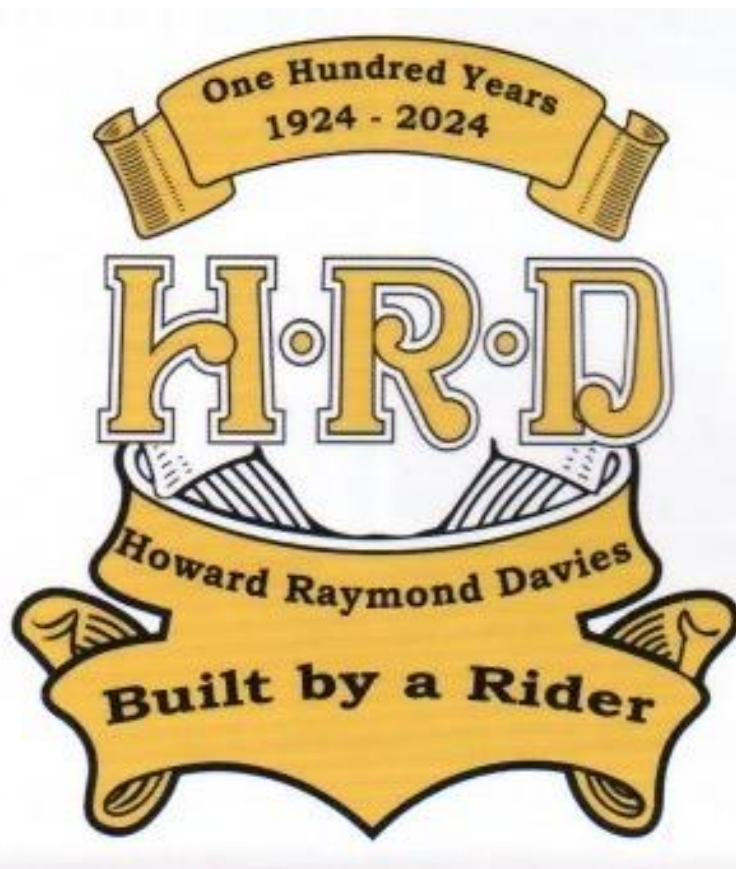


LE LOUP-GARREAU

55

Électronique



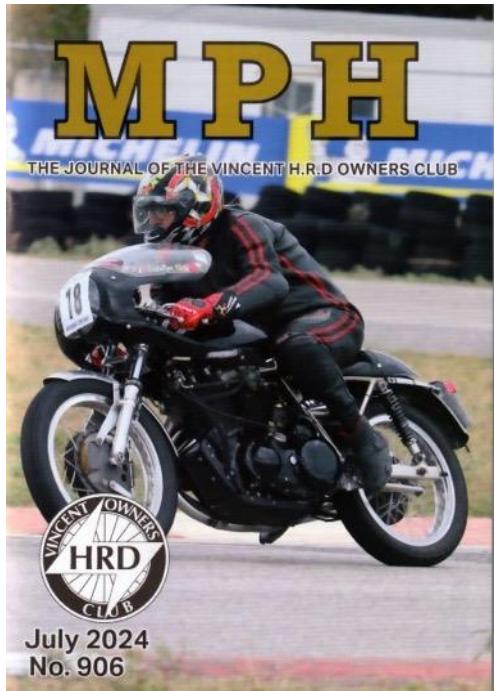
Attention, achtung, atenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, méf:
Cette parution est ouverte à tout possesseur et/ou amateur de tondeuse à gazon, avion-cible, scooter marin,
cyclomoteur ou motocyclette des marques H.R.D., Vincent-H.R.D., Vincent ou apparentés.



Sommaire :

Éditorial	3
Roues : rayonnage et freins	4
Rallye Annuel France 2024	17
Rallye 2024 pour un nouvel adhérent.	20
Du Face-Book au Fesse-Bouc	22
Compte rendu AG du VOCF en date du 12 juillet 2024	24
Manifestations à venir	28
Petites Annonces	28
Bonnes adresses	30

Image de couverture : la marque HRD a été créée il y a 100 ans.



Ci-contre, Raspoutine fait la une du dernier MPH.

Photo ci-contre prise en Grèce lors de sa tournée annuelle des circuits !

Dernière minute

Le VOCF a organisé une collecte (voir CR AG page 24) auprès de ses membres pour aider l'équipage Laur-Ferrieu, bien malchanceux avec leur side-car de compétition à moteur Vincent. Collecte que le club complète pour arriver à 2000 €. Nous sommes conscients que cette somme est modeste en regard de leurs besoins, mais les moyens du Club sont aussi très faibles.

En tous cas, elle est le reflet de l'attachement des membres du VOCF à ce couple sympathique qui défend les couleurs de la marque.

Un grand merci à tous les donateurs !

Éditorial

C'est l'été !

Dernièrement, Catherine, notre charmante et efficace trésorière, me faisait remarquer le nombre incroyable de gens qui circulaient à moto dans le Sud en simple short et chemisette. Et il n'y a pas que dans le Sud...

C'est sûrement très tentant de sentir le vent sur la peau en période de canicule, montrer son corps, voire son nouveau tatouage.

Ce n'est pas non plus sans risque...Je pense que beaucoup d'entre nous ont déjà fait une chute à moto. Même à petite vitesse cela peut ne pas être anodin.

J'ai présent à l'esprit deux chutes dans ces conditions.

- Une personne de ma famille tombée à plutôt petite vitesse, dans une ligne droite, à 200 mètres de chez lui ; ce n'était pas loin = une "bonne" raison de ne pas s'habiller correctement... Tout cela va finalement très vite et on a supposé après-coup que c'était dû à des irrégularités de la route, peut-être à un moment où le guidon était tenu d'une seule main... Mystère. En tous cas, juste après la chute, la peau de tout un bras et une jambe de cette personne ressemblait à une pizza fraîche et à une pizza bien grillée les semaines qui ont suivi.
- Plus grave hélas, un de mes meilleurs amis, pourtant motard extrêmement expérimenté est tombé dans un col dans les Vosges alors qu'il était également très légèrement vêtu et aussi près de chez lui. Il est tombé sur l'épaule et s'est brisé la coiffe des rotateurs. Bilan : un bras qui n'a jamais pu fonctionner à nouveau et qui est resté pendant le long du corps. C'est un handicap très lourd et définitif dans son cas.

Et je ne parle même pas d'une rencontre éventuelle avec une voiture, où là on est dans un tout autre domaine de risque.

Il existe aujourd'hui d'excellents blousons constitué d'une résille en Kevlar® et équipés de protections homologuées pour les épaules, coudes et colonne vertébrale. Ces vestes donnent vraiment l'impression de rouler en chemise tout en assurant une protection identique à celle des vestes classiques.

Ils sont même si poreux que le matin, l'été, il ne faut pas oublier sa petite veste de pluie généralement vendue avec le blouson et s'il pleut c'est aussi une passoire !

C'est là une solution autrement plus responsable, l'accident n'arrive pas qu'aux autres...

Même si ne sont obligatoires que le casque et les gants, à mon sens, il est préférable de se prémunir d'un risque facile à éviter et profiter longtemps de la moto, aussi par fortes chaleurs.

Bonne fin d'été !

Dany

Roues : rayonnage et freins

2- L'amélioration des freins

Par *Lord Dominique et Dany*

Dans le premier épisode nous avions évoqué le remontage des pneus et l'équilibrage de la roue avant mais dans notre cas, puisque nous devions nous occuper des freins, il était plus facile de remettre cette étape à la fin, une fois les corrections réalisées.

Cette machine étant "historique", il a été décidé de garder les freins d'origine et d'essayer d'en obtenir le meilleur.

Lors du démontage des roues, nous pûmes apercevoir des « feux » sur les garnitures, c'est-à-dire des endroits où la garniture ne porte pas sur la surface de la bande interne des tambours.



La machine est maintenue avec des sangles, sur sa fourche

Pour que le freinage soit optimum, il faut que :

- Les tambours soient parfaitement concentriques par rapport à l'axe de roue. Bien que la conception et l'usinage de la fixation des tambours soient excellents et garantissent un très bon repositionnement après démontage, il est difficile d'être parfait sur leur centrage : le tambour peut donc être très légèrement excentrique par rapport à l'axe de roue, ce n'est pas réellement perceptible. Mais comme de toute façon, on va reprendre au tour les tambours montés sur la roue, on sera sûr que tout sera parfaitement concentrique.
- Les tambours peuvent eux-mêmes être ovalisés/déformés (sous l'action de la chaleur)
- Les garnitures doivent être de qualité et porter sur toute la surface du tambour
- Il y ait le moins possible de perte de puissance et que le maximum de pression à la poignée soit bien retransmis sur les mâchoires de freins et pas perdue en cours de route.

Toutes les opérations qui vont suivre visent à optimiser tout le schéma de freinage.

1- Concentricité des tambours

Une fois les tambours remontés et les roues parfaitement rayonnées, les roues sont montées dans un tour adapté (banc rompu) capable de passer un grand diamètre.

Les tambours sont alors usinés intérieurement à minima mais jusqu'au blanchiment de toute la surface de la piste.

Cette opération corrige à la fois un éventuel léger défaut de concentricité dû au démontage/remontage et surtout à une probable ovalisation des tambours.



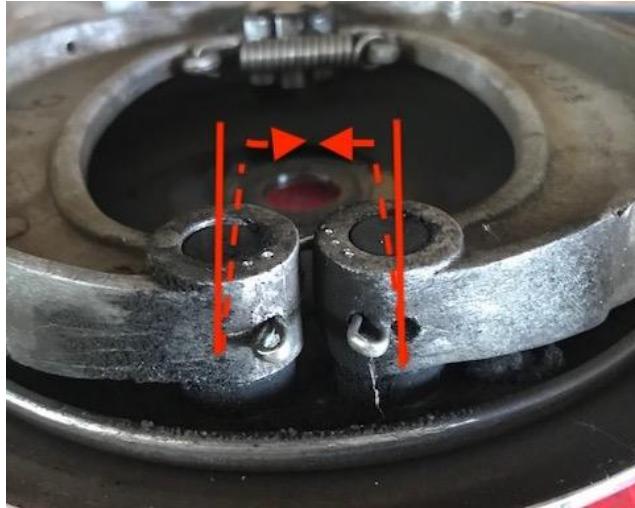
Sur l'image centrale on voit bien que l'outil a parfaitement usiné la partie sous le pointillé rouge de ce tambour, mais au-dessus de cette ligne il n'a pas encore enlevé de matière. La mâchoire n'appuierait donc pas ou mal sur cette zone ce qui réduit forcément la performance de freinage. Il faut donc aller jusqu'à ce toute la surface soit "blanchie".

La roue entière avec ses tambours montés est donc prise entre les deux roulements de roue dans les broches du tour, ce qui assure une concentricité parfaite.

La roue tournant, l'outil va alors usiner le tambour en enlevant le métal sur la piste de freinage jusqu'à disparition des "feux" : ce terme d'usineur désigne les zones plus en creux que l'outil n'a pas encore usinées.

2-Rigidification des pivots des mâchoires`

Sous la pression du freinage les pivots peuvent se plier (légèrement quand même !) l'un vers l'autre et ainsi réduire la pression de freinage.



On peut remédier à ce problème en fixant une petite plaquette métallique entre les deux axes afin de les lier et d'empêcher cette déformation, si minime soit-elle. Comme nous démontons pour remettre de nouvelles garnitures, nous allons en profiter pour faire au mieux.

Note importante : nous devons démonter les mâchoires de freins et pour ce faire il faut retirer l'axe de came, les goupilles de maintien des mâchoires sur les axes dormants et retirer l'ensemble des deux mâchoires en même temps avec l'axe. On retire ensuite les mâchoires serrées par le ressort sur la came. Sans cette

précaution on risque fort de casser les ergots de fixation des ressorts de rappel qui se trouvent sur les mâchoires.



Exemple sur la photo ci-contre.

Auparavant il faut noter chaque emplacement de chaque mâchoire sur chaque flasque de frein en numérotant celle-ci avec la correspondance sur la flasque.

Pièce de renfort, ajustée sur une flasque avec repères (4 et 3 dans ce cas)



Pièce de métal qui sera soudée entre les axes

Dany a fabriqué une bande de cinq pièces destinées à être soudées entre les axes. On comprendra aisément, qu'une fois soudées ces pièces annulent toute possibilité de rapprochement des pivots et évitent les déformations de la flasque.

Les pièces étant petites, il vaut mieux en faire une bande afin de faciliter la découpe. Les Vincent sont à moitié artisanales surtout les *series B*, donc vous ne serez pas étonnés de trouver des mesures un peu différentes d'une machine à l'autre et même sur la même moto, d'une pièce à l'autre, d'où l'intérêt de fabriquer ces pièces ajoutées légèrement plus larges quitte à les ajuster ensuite.



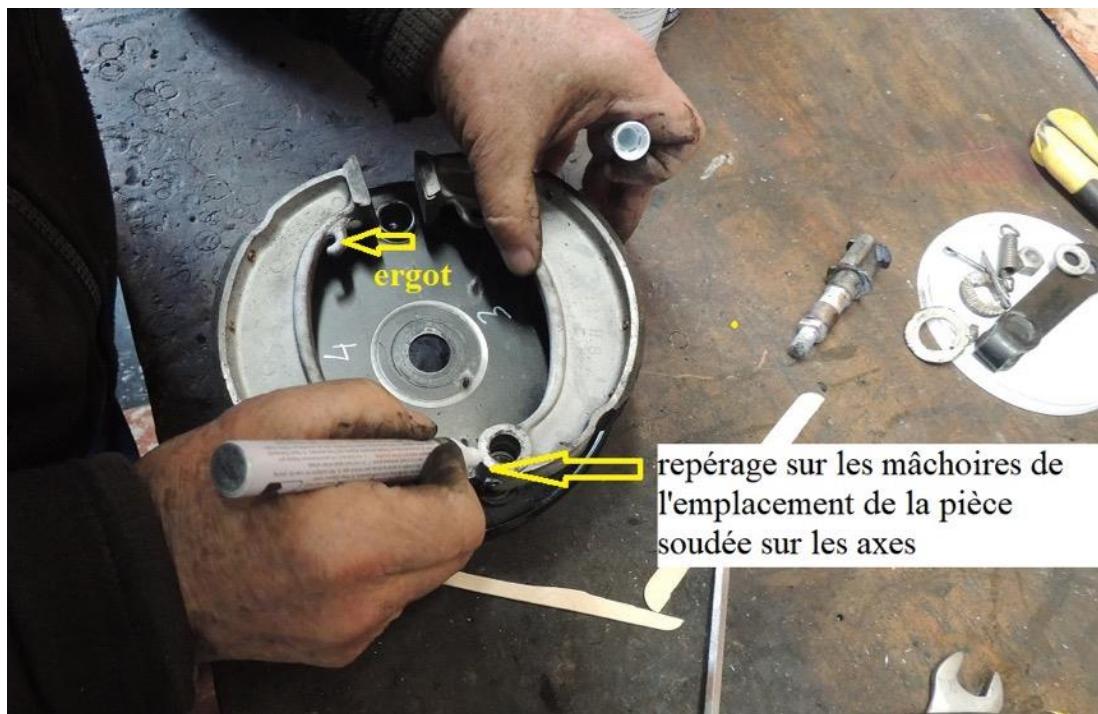
Dans l'étau, prêtes au sciage.

Les échancrures en demi-cercle sont les passages des goupilles de maintien.

Une fois sciées les pièces doivent être ajustées à la bonne largeur entre les axes et positionnées au milieu des axes et parallèles aux axes. Dany fait un montage avec une équerre aimantée pour bien disposer la pièce à souder entre les axes et la maintenir pour la souder.



Une fois soudée, la pièce présente parfois des "grattons", sortes de petites boules de soudure trop épaisses, qu'il faudra un peu limer ou fraiser. Mais il faut surtout positionner les mâchoires (repérées et marquées sur leurs flasques) sur leur axe respectif car on devra y pratiquer une fente afin de pouvoir replacer ces garnitures dans leurs axes. La pièce rapportée empêche évidemment un remontage direct. On les placera en situation puis on marquera l'emplacement correspondant à la pièce soudée, ce que fait Dany sur la photo ci-dessous.



Ensuite en fixant bien les mâchoires de freins sur un établi, on réalisera une fente depuis le repère noté sur les pièces à l'aide d'une meuleuse. Comme ci-dessous.



Ensuite, il peut être nécessaire d'agrandir la fente à la lime (nous avions des mâchoires refaites faciles à limer faite d'un alliage plus dur, et d'autres originales en métal plus doux). Du fait que les « grattons » peuvent empêcher de reposer la mâchoire sur son axe, il convient parfois de limer ou de fraiser ces premiers, mais aussi d'agir sur la fente, souvent en limant de biais, pour élargir celle-ci.



La mâchoire doit reposer librement sur son axe, en position proche des bords de la flasque avec un peu de jeu de pivotement. Les mâchoires n'ont pas besoin d'une grande course de débattement mais il faut vérifier qu'elles ne viennent pas en butée contre la pièce soudée ou contre un résidu de soudure lorsque l'on freinera.

Cela étant fait sur les quatre flasques, il faut procéder à l'ajustement des mâchoires et de leur garniture par rapport aux tambours, ce qui sera réalisé sur le tour de Dany. Il faudra les faire un par un car les dimensions diffèrent quelque peu. Ce sera autour de 179 mm.

A noter que les garnitures sont neuves (5mm épaisseur) et ont été choisies dans une qualité "tendre" pour optimiser le freinage. Elles sont de toutes façons bien trop épaisses pour être remises telles quelles, ça ne passerait pas.

Tout d'abord on mesure très précisément le diamètre interne du tambour rectifié à l'aide d'un bon pied à coulisse et on le note sur papier ou mieux, à l'intérieur du tambour.

Puis on remonte les mâchoires dans leur flasque nettoyée de poussière et de graisse, avec la biellette de frein aussi, le tout serré, sans graisse pour le moment ; on y fixe aussi les goupilles sans les plier à ce stade, car on devra re-démonter le tout.

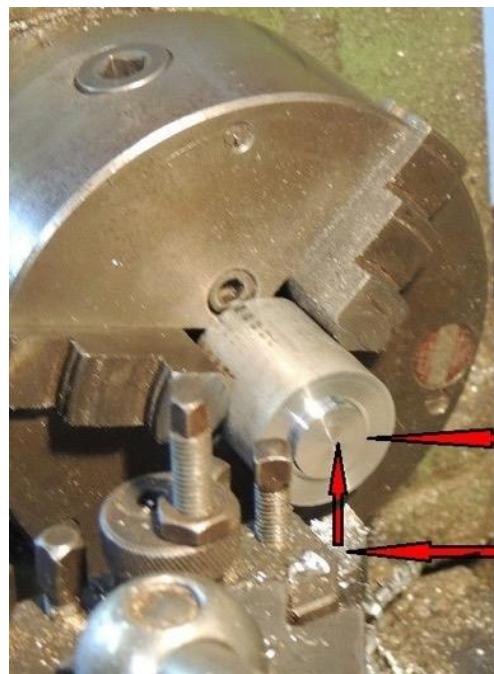
Le principe est d'être certains que les garnitures s'appuient **d'absolument toute leur surface** sur la piste intérieure du tambour dès le premier freinage.

Pour cela, on tend la biellette de freinage à l'aide d'un gros fil de fer **avec une légère tension** (comme si on commençait à freiner) et en vérifiant que le diamètre des garnitures est en tous points supérieur au diamètre intérieur du tambour.

Ensuite, on va les tourner pour qu'elles soient au diamètre exact du tambour correspondant.

Pour travailler les freins au tour, Dany réalise un cylindre, pour supporter la flasque, qui sera fixée dans les mors du tour. Ce cimblot devra présenter un bossage avec un diamètre égal au diamètre du trou central de la flasque, de profondeur un peu inférieure à l'épaisseur de la flasque à cet endroit. Ici à 3,5 mm d'épaisseur alors que la pièce en a 4,7 mm. De cette façon la flasque sera bien maintenue car elle sera solidement serrée sur ce montage et tournera régulièrement.

En laissant cette pièce qui servira de support dans le mandrin du tour, il la perce et taraude au centre pour pouvoir y visser une vis de 10. Puis deux grosses rondelles bien rigides pour bien plaquer la flasque dans ce support.



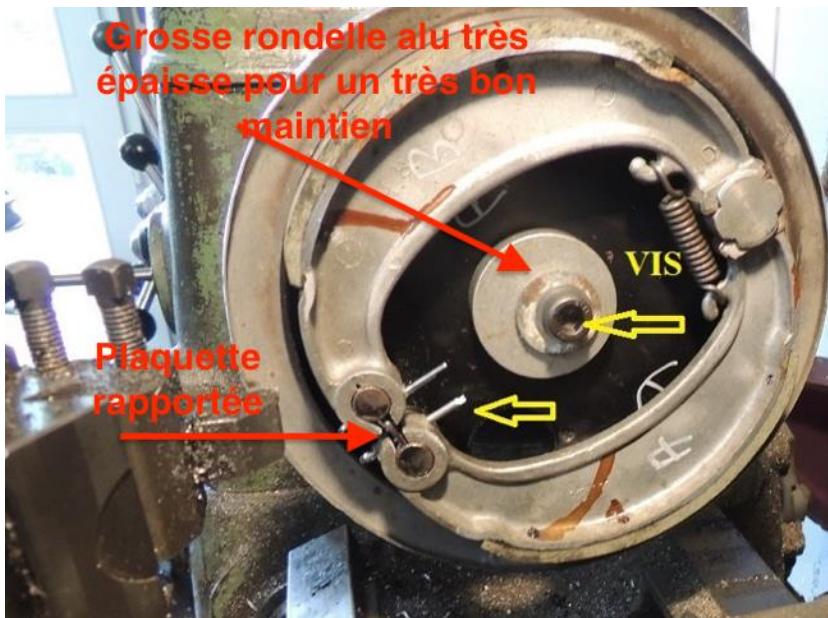
fabrication d'un support de flasque au tour

le cylindre possède une partie de diamètre égal à celui du centre de la flasque et de profondeur inférieure à son épaisseur pour bien la serrer

on percera au centre pour fabriquer le logement taraudé de la vis de maintien

Cylindre de support des flasques de freins avant perçage du trou de vis de fixation

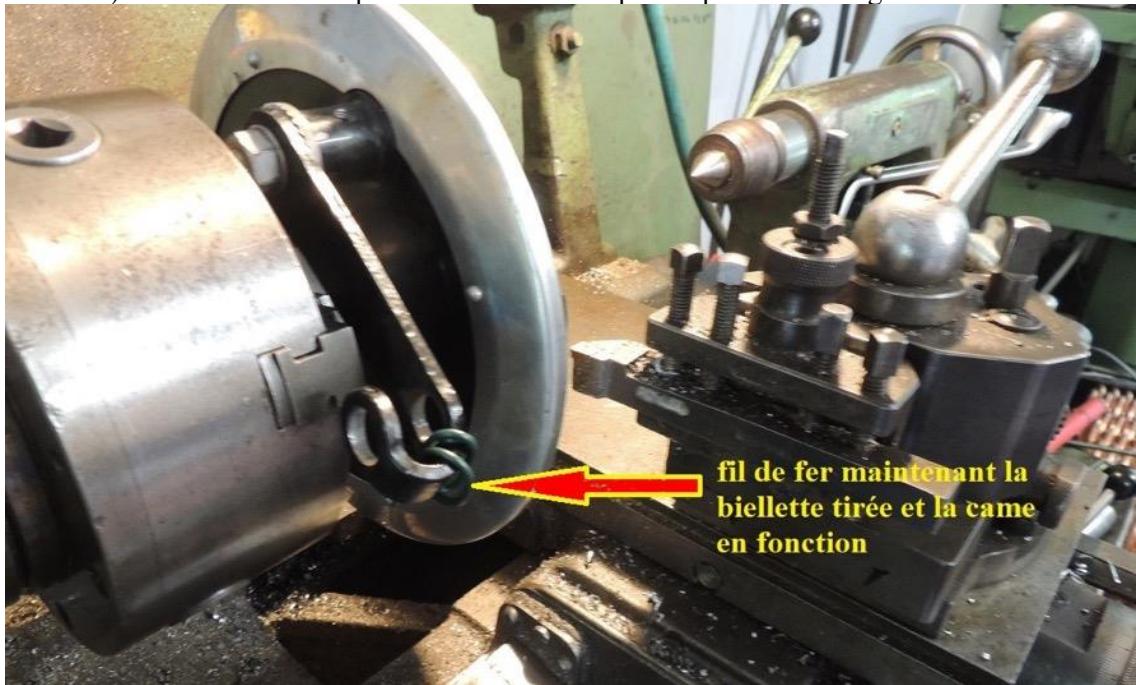
Ici la vis est une vis à six pans creux.



Flasque fixée sur le support que Dany a tourné, maintenu dans le mandrin

garnitures de freins "vertes" de 5 mm neuves

Sur la photo il s'agit de garnitures neuves pour l'avant (marqué de A à D), ce sont des garnitures « vertes » qui sont censées mieux freiner et ne pas « couiner », car plus tendres (je donnerai le tuyau et l'adresse) elles font 5 mm d'épaisseur donc c'est trop mais pour le tournage c'est bien.



Le support fabriqué doit être suffisamment long pour que le mandrin ne gêne pas la course de la bielle de frein car celle-ci sera tirée au moyen d'un fil de fer attaché à un ergot d'arrêt de la flasque, pour maintenir les mâchoires dans une position **de début de freinage tout en veillant à ce que le diamètre du cercle des garnitures soit de dimension légèrement supérieure à son tambour**.

Le réglage nécessite un peu de soin. Mesurer avec le même pied à coulisse qui n'a pas de becs suffisamment longs (sinon ce serait simple) requiert de l'attention et de nombreuses prises de dimensions successives.



La mesure des diamètres doit être réalisée avec grand soin. **Le diamètre du cercle des garnitures après usinage devrait être exactement le même que celui du tambour.**

Ainsi, lorsqu'on détend la biellette, les garnitures entrent facilement dans le tambour, mais lorsqu'on commence le freinage = toute la surface des garnitures appuie sur l'intérieur du tambour qui, lui, a été usiné parfaitement rond, gage d'un freinage au top.

Si besoin, on devra rectifier la tension du fil de fer pour obtenir une dimension très légèrement supérieure au diamètre du tambour correspondant à la flasque que l'on travaille au tour réglé à la vitesse minimum.

On ne fera pas de passe de plus de quelques dixièmes de millimètres pour plusieurs raisons : la première est qu'il ne faut absolument pas forcer ce qui pourrait faire varier la position des mâchoires en les poussant, ou faire un peu varier la tension du fil de fer. Ensuite nous devons nous approcher du diamètre du tambour peu à peu et détecter les « feux » (endroits où la garniture ne toucherait pas la piste du tambour car trop en creux), et tout cela en enlevant le minimum de matière. Le dernier passage d'ajustement au diamètre se fait avec une très faible prise de matière.

Pour les freins arrière les garnitures n'ont pas été changées. Mais l'on s'est aperçu ainsi, sur l'un des freins, qu'une seule garniture plaquait !

Pour l'avant, muni de garnitures vertes neuves de 5 mm, il a été étonnant de constater qu'après une première approche faite au tour, une seule des garnitures était rognée par l'outil. Il a été réalisé des passages jusqu'à ce que l'outil attaque les deux garnitures opposées sur toute la surface et que l'on arrive au diamètre exact du tambour correspondant.

Ce peut être un peu longuet sans le pied à coulisse à long bec mais c'est faisable après tâtonnements si vous y mettez une prudente attention. Il est conseillé de positionner une aspiration pour récupérer les poussières de tournage assez abrasives ce que je faisais à l'aide d'un aspirateur d'atelier.

Une fois tout cela terminé, il s'agit de démonter une fois de plus les garnitures avec les mêmes précautions citées plus avant, et de les remonter après avoir procédé à un graissage modéré des axes et pivots. Marcel Kébire préconise un graissage très important afin de ne pas user les garnitures en vous en offrant un usage prolongé. Chacun ses méthodes et je ne voudrais pas ternir ici l'aura du Maître.



Il faut entre-temps vérifier que les mâchoires sont bien détalonnées : il doit y avoir un chanfrein côté “attaque” du freinage sur chacune d’entre-elles pour éviter un éventuellement broutage par “coincement” sur l’angle de la mâchoire. Si ce chanfrein a disparu en raison de l’usinage, en faire un avec une lime par exemple.

Nous avons utilisé la graisse au cuivre de Restom (Restom®Graisse Au Cuivre 5080) avec parcimonie, sur les axes fixes, l’axe de la came et la came elle-même, uniquement sur la surface marquée par son action.

On replacera le tout sans oublier les goupilles que l’on fixera définitivement, cette fois.



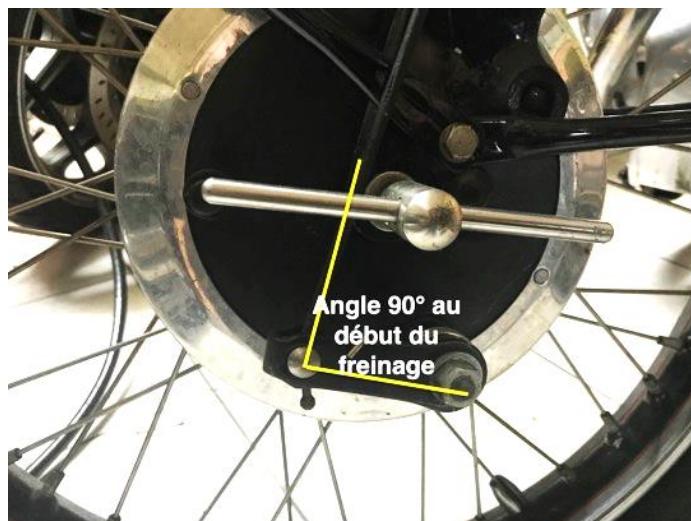
Par curiosité, je vous publie la photo de cames différentes montées sur mes flasques de freins



Une fois les quatre freins tournés aux dimensions du diamètre interne de leur tambour respectif (en position de freinage) on les replace dans les tambours et on remonte les roues et leurs rondelles, dans le même ordre qu'au démontage (vous aviez repéré les rondelles et écrous auparavant). Il ne faut pas qu'il y ait de jeu latéral ni serrage et parfois il faudra remettre une rondelle d'épaisseur, en cas de nécessité. Pas trop de graisse non plus sur les axes et les roulements (risque de couler dans le tambour).

Ensuite il sera procédé au remontage des pneus, puis de l'équilibrage des roues (vu la dernière fois), au moins la roue avant, cette opération est optionnelle pour l'arrière comme nous l'avions vu dans l'épisode précédent.

Une fois les roues remontées sur la moto il faut placer les biellettes de freins dans une position correcte pour que les freins aient le plus de force possible, donc cette position correspond à l'endroit où la biellette de frein fait un angle de 90° avec le câble qui la tire, en position de début de freinage, pour avoir la force maximale appliquée sur les mâchoires.



On voit souvent dans les manifestations des freins dont les leviers de frein sont très loin d'être à l'équerre. Or, c'est sûrement le point le plus facile à corriger et celui qui apportera le plus d'efficacité sans intervention mécanique.

Cette remarque est valable pour l'avant comme pour l'arrière.

Il peut être judicieux une fois trouvée la bonne position des biellettes, à l'avant comme à l'arrière, de marquer avec un peu de peinture le positionnement des leviers et leur rondelle dentelée (H13) car ce pourrait être utile lors d'un démontage futur.



Pour l'avant, on détendra tous les câbles pour faciliter le remontage de ceux-ci dans la biellette qui commande les cames et on réglera la tension en commençant par le câble côté droit, du côté de la prise de câble du compteur kilométrique. Roue avant soulevée : celui-ci doit être réglé "prêt à attaquer" lorsqu'il coincé sur sa butée. Le côté gauche est réglé ensuite de la même façon. Chacun fera comme il préfère, pour ma part je souhaite que le freinage se fasse tôt lors de l'action sur la poignée de frein.

Pour l'arrière faute de balancier, la procédure est très bien décrite dans le *Rider's Handbook*.

Moto roue AR ne touchant pas le sol, elle consiste à :

- détendre les 2 freins
- régler l'un d'entre eux jusqu'au léchage des garnitures en faisant tourner la roue, puis desserrer par exemple de 3 ou 4 demi-tours l'écrou papillon (noter cette valeur)
- procéder de façon identique sur le deuxième frein et desserrer du même nombre de demi-tours.

Avec un peu de soin, on obtient ainsi des freins équilibrés.

Ce desserrage de quelques demi-tours donne la course à la pédale. Diminuer ce nombre raccourci celle-ci si l'on préfère une attaque plus rapide.

Des freins qui sont neufs ou ont été travaillés comme nous venons de le faire ont besoin de rodage car vous avez de microscopiques rainures sur les tambours et sur les garnitures causées par le passage des outils de tournage et l'avancée de l'outil sur leurs surfaces.

Il faudra quelques kilomètres (Vincent Speet dit 100 km) selon chacun, et vous devrez reprendre les réglages de tensions des freins à l'issue de ce rodage, comme vous devrez aussi les vérifier par la suite.

Comme promis précédemment, voici l'adresse pour les garnitures « vertes » ou non, vous choisirez selon votre idée.

Freinage Auto Rétro à Uzès dont voici le lien :

<https://freinage-auto-retro.fr/fr/garnissage-machoires-frein-embrayage>

Cela m'a coûté 54,02 Euros frais de retour compris par Colissimo

Il faut envoyer les pièces à :

VEHICULES ANCIENS FR

382 route d'Alès

30700 Uzès, France

Si on veut aller plus loin :

Il faut réduire tous les points où il y a des flexions qui réduisent la puissance appliquée sur les freins et il y en a pas mal sur une Vincent. On obtiendra ainsi une réponse plus franche et non pas molle à la poignée, ce qui se ressent nettement sur les capacités de freinage.

1-Le levier de frein

Il a tendance à plier sous l'effort. Cela peut se voir lors d'un essai très appuyé. Il existe des leviers avec un renfort, flèche rouge dans image ci-dessous.



Ou bien carrément passer à des leviers moulés en alliage léger.



Il existe des leviers avec différents entre-axes (D) ; Choisir les plus longs soit 1"1/8 (soit 28,5mm) pour plus de bras de...levier justement. (Fiche technique VOCF N°39)

2-Le *balance beam* (F55)



Il a également tendance à plier sous l'effort (flèches rouges) surtout s'il a été tordu au cours de sa vie. Deux solutions = en prendre un neuf ou en fabriquer un dans un acier raide.
Il ne semble pas y avoir de version renforcée au Vincenstspares.

3-Le pivot du *balance beam*

C'est la vis sur laquelle oscille le *balance beam*. Elle a aussi tendance à ployer sous l'effort. Sur les fourches *Girdraulics*, il existe un montage qui permet de rigidifier ce pivot grâce à un V de renfort. Disponible en kit complet au Vincentspares.



Montage effectué sur la photo de droite.

4- Le câble

On voit sur certaines machines des câbles de frein de plus fort diamètre que le standard (avec gaine plus grosse évidemment). C'est forcément un plus (si tout le reste est optimisé) car le câble s'allongera moins ou pas sous l'effort.

Il y a des commentaires positifs sur MPH par exemple.

Je ne sais pas qui les fabrique et il ne semble pas y en avoir au *vincenstspares*, mais vous pouvez le faire vous-même si vous suivez notre Fiche Technique VOCF N° 36 consacrée à ce sujet.

5- Les flasques en tôle

De vieilles flasques maintes fois tordues/redressées sont souvent devenues "molles" et, en cas de doute, leur remplacement est souvent une amélioration notable. Ces pièces ont quand même 70 ans !

Copies



Il existe également des copies très bien faites de flasques alliage léger type Black Lightning lesquelles sont censées améliorer le freinage car plus rigides. J'en ai sur une de mes machines et la différence ne m'est pas apparue comme flagrante. Peut-être que d'autres lecteurs peuvent avoir un avis différent ?

Freinage modernisé

En revanche, les freins Speet (7") sont très efficaces tout en conservant un look très proche de l'origine.



A gauche, un frein Speet.

Remarquablement bien usiné, avec la même masse que les freins d'origine, mais double came et 30% en plus de surface de freinage.

Ils apportent un freinage puissant à l'attaque franche. Le nombre important de ces freins montés sur les Vincent qui roulent, confirme leurs performances et explique leur succès : une belle réussite !



On trouve aussi des freins en 8" d'allure extrêmement proches des freins d'origine mais en plus grand diamètre. Le système de double came est interne et ne se voit donc pas. Photo à gauche. Cette photo a été prise sur une machine danoise lors du rallye, mais la personne parlait très mal l'anglais et je n'ai pas compris s'il en était satisfait.

On attend donc le retour d'expérience d'un lecteur pour ces freins d'origine allemande. Il semble que leur production va cesser (annonce dans MPH d'il y a quelques mois).



Après, il reste le montage de disques. On voit très peu de machines ainsi modifiées en France, mais certains anglais qui ne considèrent pas leur machine comme une belle machine à admirer mais juste une moto, n'hésitaient donc pas et posaient souvent des doubles disques.

Je dis "posaient" car à mon avis, avec les freins de type Speet ou allemands disponibles aujourd'hui, la modification "disques" est moins justifiée, même si elle reste sans aucun doute le plus moderne des systèmes de freinage.

Rallye Annuel France 2024

Par Laurent

Je vais en tirer quelques points seulement, il ne s'agit pas de le décrire, il suffisait pour cela d'y être. Certains ont bien compris que l'un des grands intérêts du Rallye Annuel, c'est d'y aller à moto pour peu que la santé le permette.

Voici le résumé qu'en fait Laurent, l'un de ces amateurs de moto ancienne, toujours prêt à partir avec sa Vincent. D'ailleurs il a déjà fait plusieurs "Tours de France" = un bon indicateur !

"Bonjour à tous

C'est vrai que nous sommes des intrépides voyageurs !!

Pour une première (NDLR, première fois que Laurent vient au Rallye Annuel) ce fut une expérience ... pluie torrentielle à l'aller avec une première leçon : purge d'un carbu sous la pluie , mais le retour fut également très instructif : remplacement de la bougie, tuto de Georges et Jean sur l'allumage d'un moteur, initiation à l'enduro en Vincent, fabrication artisanale d'un axe moteur sur Aermacchi, invitation d'une jeune autochtone pour faire pipi chez elle, sieste sur la chaussée (preuve en images), recharge de la batterie dans un garage Renault, rupture d'amortisseur avant pour la moto de Jean et clap de fin pour les motos de Philippe et Jean sur les seuls 3 kilomètres d'autoroute empruntés sur les 1500 kilomètres de notre voyage !!!



Je vous remercie pour tout, j'ai passé un super moment avec vous, l'itinéraire tracé par Philippe était magnifique, les villages traversés, les paysages le long de la Loire.

Je suis très impatient du programme pour 2025 !!

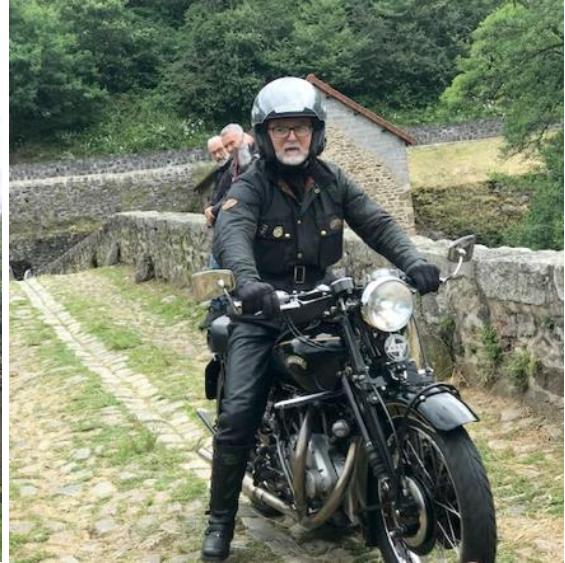
Bises à tous

Laurent

Note de Dany, la moto de Laurent, parfaitement entretenue, marche toujours sans anicroche comme d'ailleurs beaucoup de celles qui roulent régulièrement. Répétons qu'une moto ancienne bien entretenue n'est absolument pas plus sujette à panne qu'un véhicule moderne, comme on peut le voir d'ailleurs avec Anthony Blight dont nous suivons le tour de France en 1948 avec sa Rapide, depuis déjà deux numéros.

Note de Dany : le site, magnifique, et les l'étroitesse des parkings dans la vallée de la Sioule n'ont guère permis de faire des photos de groupe, mais il y a longtemps que je n'avais vu autant de Vincent, à peu près 45 dont pas mal venues par la route.

Quelques photos pêle-mêle



Le passage sur le vieux pont roman de Menat, plutôt mal pavé, en a surpris plus d'un !



Je ne résiste pas au plaisir de vous montrer cette presse à huile (huilerie artisanale de Blot que nous avons visitée durant le "run" du samedi. Cette presse, depuis 150 ans continue ses bons offices.

Le matériel Garreau c'est du solide !



Le 3 roues de Stéphane, parfaitement opérationnel et au son... bien présent !

Et enfin Gypsy John, qui a apporté une très belle *Serie A* avec un impressionnant réservoir, surtout vu du dessus.



La largeur atteint presque celle du guidon. John pense que le réservoir est d'origine. Ian Savage (vice-président du VOC) m'a dit qu'il y avait eu 3 types de réservoir pour ces *Serie A*. Le standard, celui des TTR plus haut et ce dernier qui serait le plus rare.

Normalement, il possède une sortie plus ou moins dans l'axe et près de la colonne de direction pour y fixer un évent (tuyau).

Ici le trou a été bouché et se devine seulement, mais ne peut être vu sur la photo.

Un article vient de paraître à ce sujet dans MPH de juillet.

Notre rallye Annuel, est de plus en plus réputé et il y avait à peu près 1/3 de participants étrangers. Il faut dire que l'attractivité est élevée et le long week-end s'est terminé par une visite extraordinaire, celle du volcan (arasé) de Lempdéggy

C'était remarquable et tous les participants ont été scotchés par la beauté du site, la qualité et la clarté des commentaires du guide.

Merci à Daniel, Maryse et Catherine pour une organisation sans faille dans une région magnifique.

Rallye 2024 pour un nouvel adhèrent.

Par Régis Malcor

L'appréhension pour cette aventure estivale était de circonstance pour cette première, bien que je sois bien accompagné par des « Vincentistes » de longue date souhaitant me faire partager les émotions d'un aéropage de motards très motivés.

L'appréhension était aussi de mise, car n'étant pas possesseur de l'engin motorisé de légende que sont les Vincent, le courage me saisissant, me voilà en selle sur ma bonne (avec quelques réserves) BSA B50, encadré par le Lord Dominique, Dame Brigitte et Andy (dont la gentillesse n'est plus à démontrer), leur ayant chuchoté précédemment que pour ne pas entacher la réputation de ces vaillants coursiers, je me tiendrais à une distance raisonnable.

Naturellement la réponse fut immédiate et amicale « pas question nous ferons exception pour une BSA » !

Nous voilà donc partis rejoindre le lieu de cette manifestation en découvrant de superbes paysages et une sensation de liberté que nous procurent ces engins à deux roues. Plus nous nous rapprochions du lieu choisi, plus la nature nous a offert de magnifiques points de vue, des collines, des forêts et aussi de nombreux virages qu'affectionnent cette engeance.

Précédemment, j'évoquais une aventure estivale, certes, elle l'était, mais le temps pour cette journée de départ ressemblait davantage à une journée d'automne (la combinaison de pluie avait une certaine utilité).

Arrivés au lieu de rendez-vous, découverte d'un endroit superbe. Nous sommes hébergés de manière royale dans des « lodges » en bois répartis sur un flanc de colline.

18 heures, réunion d'assemblée générale de l'Association dans une ambiance très sympathique, joyeuse et cordiale. Je découvre à cette occasion la diversité géographique des participants, Anglais, Allemands, Danois, Suédois, Norvégiens sans oublier les Français. On ne pouvait pas se méprendre sur les belligérants, en effet, tous étaient aux couleurs de Vincent, HRD etc... arborant de très beaux T-shirts et pins divers.

19h30, après quelques apéros (normal nous sommes motards) super dîner de qualité, accompagné de quelques (avec plusieurs S) pichets de rosé et de rouge puis au pieu. La journée du lendemain s'annonce géniale, ayant eu de la part de Daniel (Jivaro) un descriptif de cette dernière.



G à D : Stéphane, Régis, Denis

Départ 10 h par un temps radieux (on ne plaisante pas avec l'horaire) mais avant, un magnifique buffet de petit-déjeuner nous attendait avec des produits locaux sublimes, St Nectaire, jambon et saucissons de pays ... puis découverte de la richesse de la Combraille, les méandres de Queuille, le pont roman de Menat (Ndlr : photo page 18), la visite de l'huilerie artisanale de Blot nécessitant une traduction assez pittoresque et drôle pour nos amis anglophones quand il s'agit de traduire des termes comme le

tourteau ou des spécialités locales, bref une journée vernaculaire et patrimoniale « superbe » !

Cerise sur le casque, il m'a été donné grâce à Stéphane de parcourir une partie du circuit dans son engin extraordinaire « auto-moto » 3 roues sensations garanties, la marche arrière étant le passager.



Le soir venu, rendez-vous à 19h30 pour « re-apéro ».

Un punch nous a été servi par Daniel et Maryse (bien dosé le bougre) puis dîner de gala où ces dames se sont parées de leurs plus belles toilettes et quelques messieurs de leur cravate aux couleurs HRD et parfois coiffés de bérrets avec insignes adéquats.

Cette soirée a été accompagnée par un duo de musiciens chanteurs fort doués qui ne pouvaient que nous inviter à faire quelques pas de danse et à cette occasion il nous a été donné d'apprécier la performance de Daniel et Maryse (Daniel affublé pour la circonstance d'un joli sobriquet « libellule » tant il se déplace avec légèreté et élégance bien que son gabarit ne soit pas dans les critères des Disney).

N'oublions pas le présent offert à chacun, un couteau aux armes Rallye 2024 et un autocollant (Ndlr : [commémoratif et offert aux seuls participants de ce rallye](#)) par l'un des plus anciens du club.

Pas simple de repartir le dimanche matin !

Bref, en synthèse pour un nouveau venu, des participants bienveillants, simples, très pros en mécanique pour certains et généreux et qui n'ont pas la grosse tête. Une organisation remarquable et vivement celui de 2025 qui s'annonce exceptionnel !

Merci au staff à Daniel et Maryse pour l'organisation.

Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

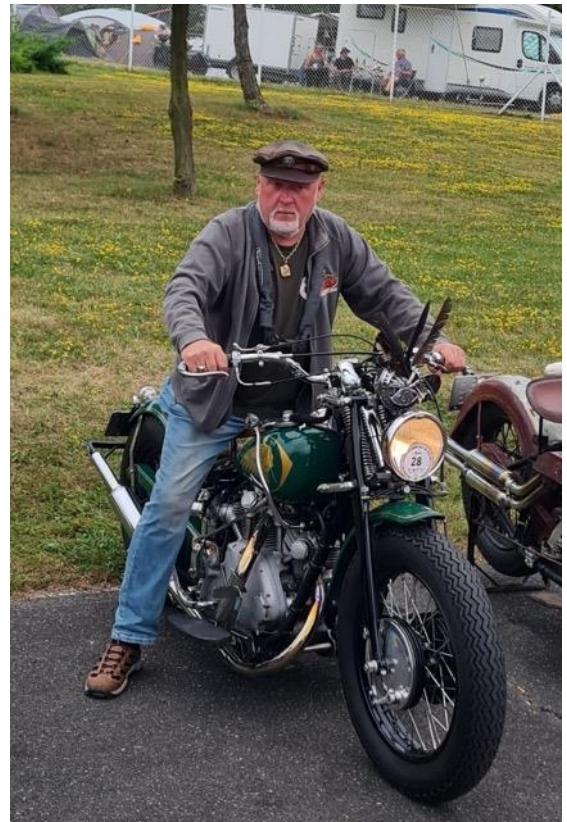
Paul Hamon, du bourbier de fesse bouc, nous sort quelques pépites...

Ce matin, la rédaction recevait une mystérieuse enveloppe dans laquelle étaient inserées une lettre de notre lecteur de Dunkerque, M. Marcel Québire, ainsi que trois photographies que nous publions ici. Nous nous sommes toujours demandé, à la rédaction, comment M. Québire arrivait à faire de telles découvertes, quel était le secret de ses fouilles curieuses.



Si nous avons bien compris la lettre jointe aux photographies (elle était transcrise dans le dialecte du Boukistan maritime), cette machine était arrivée dans les ateliers d'un certain Paul H. à qui elle avait été confiée car le propriétaire s'était fait conseiller par quelques Ayatollahs de l'état d'origine plusieurs générateurs électriques : Dynamo Miller, dynamo Lucas et même « Chinamo » (Si, si, cet objet étrange a réellement existé et a permis à certains puristes de la Vincent de rouler « Vertueux », à l'abri de toute transformation non nécessaire (c'est-à-dire à l'abri de toute transformation, si ce n'est cette Chinamo, fleuron de l'Industrie chinoise).

Il faut néanmoins préciser que notre sympathique amateur avait réussi à convaincre tout le monde que sa machine était l'Eléphant blanc, pardon vert, de Stevenage et le seul prototype survivant de *Vindian*.



Voulant bénéficier d'un éclairage conséquent pour compenser la discréton de sa monture, le propriétaire n'aurait su se contenter de ces ersatz d'éclairages faméliques.

Or, monsieur Paul H. dont nous tairons le nom pour ne pas blesser sa discréton et sa modestie, est justement fabricant de génératrices pour ce type de moteurs. C'est donc avec une loyale confiance que notre heureux propriétaire confia sa motocyclette à monsieur Paul H. (Nous pouvons répondre par la négative à certains farfelus qui penseraient qu'il s'agit d'un descendant de Victor Hugo dont la pensée illumina l'antépénultième siècle).



Sur la photo ci-dessus, vous pouvez admirer la machine à son arrivée chez M. P. Hamon, non encore pourvue de son génératrice.

Comme il reste un peu de place avant le bas de la page, nous laissons la plume à monsieur Pirot. S'il vous gave trop, n'hésitez pas à arracher la page ou le bas de l'écran :

Vous avez devant vous un travail du plus haut intérêt. Alors que des centaines de personnes autour du globe s'évertuent à enlaidir des Vincent H.R.D d'origine, vous avez ici affaire à un iconoclaste de haut-niveau. Non, il ne va pas défigurer une Vincent par des fourches sur-chromées, des pots ridicules ressemblant à une vieille assiette de spaghetti, non, il ne va pas remplacer les garde-boue par des ailes d'anges (et que sais-je encore, Mon Dieu ! Que sais-je encore ?) Il va simplement monter un moteur Vincent H.R.D dans une partie cycle américaine et créer ainsi un hybride original au dessin équilibré. Certes, les vitesses à main, certes, la fourche, certes le frein arrière à droite, certes, certes, certes mais, de grâce, arrêtez d'essayer de nous faire croire que tous les possesseurs de Vincent cumulent des milliers de miles chaque mois, sur des machines strictement d'origine !

Elle est trop verte, me direz-vous ... mais j'ai l'âme d'un goujat.

Compte rendu AG du VOCF en date du 12 juillet 2024

Exercice de l'année 2023

Membres présents :

Cotisants au VOC international en 2023 : 41

Cotisants au VOCF exclusivement en 2023 : 72

Les excusés : Stéphane Deselle, François Grosset, Paul Hamon, Roger Pironnet, Dominique et Alain Vallantin, Serge Volland (ont tous laissé des pouvoirs).

Attention, certains sujets sont l'objet d'une communication, d'autres appellent un vote.

Dany accueille les participants.

Rapport d'activité morale par le Président :

Le VOCF a 47 ans et nous sommes 113 (+ 11 par rapport à 2022)

AGE MOYEN des membres est de 63 ans en baisse de 2 ans depuis quelques années. (73 ans à l'International).

Cette année, il y a 19 nouveaux et quelques 'départs', dont André Lagadec (décès).

Bien que ça soit sur l'activité 2024, je tenais à dire que le Salon de Lyon a été une grande réussite grâce au travail d'Éliane et Jean Boulicot.

Le VOCF y a exposé 25 machines toutes différentes.

Un club moto = c'est pour faire de la moto !

Rallye annuel 2024 : merci Daniel/Maryse

Rallye Annuel 2023 organisé de main de maître par Jacques Colomb et le couple Boulicot

Plusieurs manifs dans l'année allant de 1 week-end de 3 jours à 1 semaine.

Le principe du rallye en « marguerite » permet de baisser les coûts (environ 150 € par participant pour la semaine), grâce à la réservation de gîtes de groupes, de repas confectionnés par les participants et pris ensemble.

Ces rallyes centrés sur des régions ou provinces sont dénommés « Moto-Culture ».

L'objectif est de cumuler le plaisir de conduire, de bricoler mais aussi de découvrir les intérêts culturels de la région, d'où le nom « Moto-Culture ».

Pierre Maubert, Dominique Malcor, Didier Camp, Philippe Wagner et Jacques Colomb ont également organisé un circuit autour du Massif Central qui est revenu à 100 € par jour et par participant (nuitées en hôtels).

En 2024 ont été ou sont prévus le Jura, le Luberon et l'Albigeois.

Comme dit précédemment, le principe est donc de faire de la moto et de faire découvrir une région : visites de curiosités locales (paysages, ancienne industrie, dans tous les cas doivent intéresser filles et garçons).

Par exemple Fragonard, taille de pierre précieuse, Château Lafayette, centre polaire PEV, affinage du comté, Trésor de Vix.

Merci aux nouveaux venus pour leur implication selon leurs possibilités, citons Jean-Michel Rioux pour les tapis Vincent (à mettre sous nos grand-mères), Pierre Maubert pour les couteaux, Hervé Darde pour les outils pour champignons de câble, Denis Harquevaux pour organiser un WE alors qu'il est tout jeune membre, Thierry Dumont pour sa participation juste après s'être inscrit...

Les prochaines rencontres, en 2024, seront organisées par Denis Harquevaux puis Didier Camp : visites dans le Jura, le Luberon, le Tarn.

Les « week-ends bricolage » rassurent les timides qui veulent rouler, la formule est peut-être à revoir compte-tenu de la faible audience ?

Je souhaite voir perdurer ce dynamisme.

Vote d'approbation : 0 non, 0 abstention, unanimité de oui.

Rapport phynancier de l'exercice :

Catherine donne les résultats, **État des comptes en fin d'exercice au 31/12/2023 :**

Exercice du 01/01/2023 au 31/12/2023 (comptes à l'euro près)			Banque : + 4590 € / Espèces : + 410 € / PayPal : 155 €		
DÉPENSES			GAINS		
FRAIS FIXES <small>(+ 610 € frais fixes évoluent avec le nombre d'adhérents et les augmentations annuelles éventuelles)</small>	Assurance RC 2023 Carène	- 163 €	2300 €	113 Cotisations 2023 (- cadeaux membres - envoi CM)	+10% par rapport à l'année passée
	FFVE 2023 Cotisation	- 90 €	1540 €	Rallye 2023	70 participants dont 31 adhérents
	SITE Hébergement (25€80/mois) + Achat nom de domaine (pour 3 ans : 46€78)	- 356 €	60 €	Dîner annuel AG	= 360 €
DIVERS	(exemple fleurs pour G. Dano)	- 111 €	85 €	Affiche Embrayage (restent 11 + un envoi)	
PAPETERIE +PTT		- 200 €	45 €	LG-36	
ACTIONS VOFC (Phil Mahood)		- 560 €	170 €	Gadgets (pins, porte-clefs...)	
Soit : + 2720 € environ en 2013		RESTE Banque : + 7390 € / Espèces : + 245 € / Paypal : 240 €			

Vote d'approbation : 0 non, 0 abstention, unanimité de oui.

Cotisation 2025 :

Pour mémoire :

- Adhésions gratuites à Catherine Le Bris et Anne Goin à vie.
- Adhésion gratuite à l'équipe Laur-Ferrieu (reconduite en 2024).
- Loup-Garreau gratuit pour Patrick Valchera (représentant du club Velocette).
- Loup-Garreau gratuit pour les officiels du VOC International.

Le montant de la cotisation reste inchangé.

Vote d'approbation : 0 non, 0 abstention, unanimité de oui.

Années 2025 et plus :

Le 49^{ème} rallye annuel 2025 et « l'inter-inter » :

« Entre-rallyes Internationaux » en septembre 2025

Objet :

Partie française d'un « entre-rallyes internationaux » du jeudi 11 au dimanche 14 septembre 2025.

Lieu : Hôtel du Mont Vernon à St Marcel près Vernon (27).

Note. Il s'agit du plus gros hôtel de l'Eure avec 118 chambres (lits de deux places ou jumeaux, quelques chambres à trois places et/ou pour personne à mobilité réduite).

Toutes sont équipées de WC et salle d'eau.

Le cadre est prévu sur la base d'un accueil le jeudi, d'une privatisation de l'hôtel à partir de vendredi soir (sur la base de 100 chambres) et d'un départ le dimanche.

Pour l'ensemble du groupe Programme provisoire :

- Jeudi :

Accueil. Dîner sous forme de self.

- Vendredi :

Petit-déjeuner.

Matin : Sorties en deux demi-groupes :

- Groupe 1 : Château de Bizy (et produits du terroir) Visite guidée du château et libre des jardins.
- Groupe 2 : Giverny : Maison et jardins de Monet, musée des impressionnistes, musée de la mécanique naturelle.

Déjeuner pique-nique à l'espace Baudry (Giverny).

Après-midi : Inversion des deux groupes.

Fin d'après-midi : Temps libre à l'hôtel du Mont-Vernon

Soir : Dîner avec BBQ

En parallèle, il sera si possible proposé deux visites à Godet Motocycles (matin / après-midi)
Groupes limités en nombre pour permettre une rencontre plus aboutie.

- Samedi :

Petit-déjeuner

Matin : Sorties en deux demi-groupes :

- Groupes 1 : Chemin de fer de la Vallée de l'Eure.
- Groupe 2 : Croisière sur la Seine au départ de Poses.

Déjeuner.

Après-midi : Inversion des deux groupes.

Fin d'après-midi : Temps libre à l'hôtel du Mont Vernon

Soir : Dîner festif.

- Dimanche

Petit-déjeuner. Voir, en fonction des départs, ce qui peut éventuellement se faire à midi.

ATTENTION : Ceci est la première partie d'un rallye dont la seconde partie se déroulera en Angleterre et à laquelle nous sommes TOUS invités à participer.

Bien sûr, cette organisation est susceptible de modifications.

Le cas de l'équipage Laur-Ferrieu :

Problème de la situation de l'équipe Laur-Ferrieu à ce jour. Proposition d'aide volontaire avec complément section, comme pour Phil Mahood.

Vote d'approbation : 0 non, 0 abstention, unanimité de oui.

Questions diverses :

AG à déplacer en septembre en évitant le GAVAP et le rallye Velocette
Allemagne, Autriche, Italie en septembre, un an sur deux
Fabien pose la question de conserver ou pas le dîner d'hiver.

Le Bureau décide également l'arrêt des dîners annuels à Paris, l'assemblée générale ayant maintenant lieu durant le rallye annuel.

Vote d'approbation : 0 non, 0 abstention, unanimité de oui.

Élection du Bureau :

Les membres sont élus tous les ans par tiers sortants. Cette année sont sortants :

Jean Boulicot, Jacques Colomb, Serge Volland.

Tous trois se représentent pour 3 ans.

James Gaillard présente sa candidature pour joindre le Bureau.

Vote d'approbation : Tous sont élus à l'unanimité.

Rappel : Les membres présents à l'AG élisent le Bureau (donc les trois) et le Bureau décide de sa structure.

Le Bureau ne modifie pas sa constitution interne qui reste la même qu'en 2022.

Pour mémoire :

Président :	Dany Vincent
Vice-président :	Alain Grare
Secrétaire Général :	Jean Pirot
Trésorière :	Catherine Remillieux-Rast
Archiviste :	Serge Volland
Délégué Région Centre :	Dominique Malcor
Délégué Région Est :	Jacques Colomb (également organisateur Rallye 2023)
Délégué Sud-Ouest :	Didier Camp
Délégué Ouest :	James Gaillard
Délégué Région Nord :	Stéphane Membré
Référent des salons :	Jean Boulicot

L'assemblée Générale est close à 18h59

Manifestations à venir

Remarques générales

Faute de place, merci de se reporter aux numéros précédents pour le texte complet au sujet des manifestations,

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

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



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
Suite à désistements restent quelques places



11, 12, 13, 14 SEPTEMBRE 2025 – 49 RALLYE FRANÇAIS ET INTERNATIONAL. Ce rallye, première partie d'un rallye sur deux sites (France **puis** Angleterre) aura pour base pour la France, l'hôtel du Mont-Vernon dans l'Eure (27) Informations à venir.



Petites Annonces

Voir les conditions d'insertion dans les N° Précédents

- NOUVEAU**
- **ALAN WRIGHT VEND** : Rapide Serie C 1950 -Projet non terminé. Moteur, boite et transmission primaire reconstruits pas Bob Dunn. Toutes les pièces principales sont disponibles, mais juste assemblées pour la photo. La moto est visible dans le département 16. Prix : 28 000 Euros. Contact Alan par mail, de préférence en anglais : alanandannie.wright@gmail.com



- **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 euros + port. Michel Laplaud, Limoges. Tél 05 55 50 22 28.



- **ROGER PIRONNET VEND :** Rickman Triumph Trident préparée par Richard Darby. 26 000€.

NOUVEAU



millevincent2@gmail.com ou 06 08 28 54 68

- **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, boite 5 vitesses, 1000cc, gros compteur de 5". 469 km, etc. Expertisée. Prix 65 000€. Livet.alain618@orange.fr



NOUVEAU

- **ALAN WRIGHT DONNE :** à qui vient les chercher deux caisses de Fistail, l'excellente revue du Club Velocette. Alanandannie.wright@gmail.com localisation : Charente (16)

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 \(vintage-motorcycle.com\)](http://Home | BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH (vintage-motorcycle.com))



Ont contribué à ce numéro :

Catherine Remillieux-Rast, Laurent Buray, Paul Hamon, Dominique Malcor, Régis Malcor, Jean Pirot, Dany Vincent.

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