

LE LOUP-GARREAU

46

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.

Novembre 2023



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 :

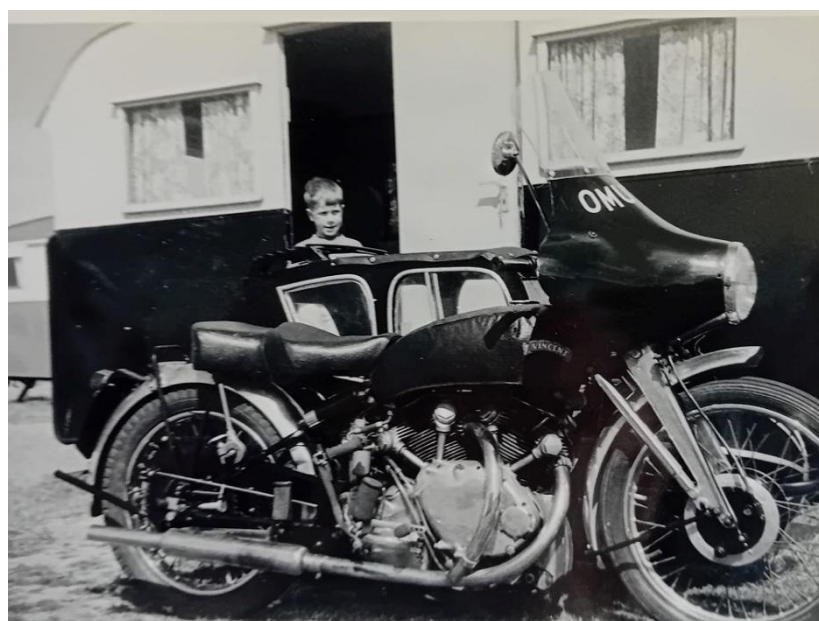
- ont accès au Loup-Garreau Électronique (LGE) ainsi qu'à de nombreuses informations techniques pour les aider à utiliser le plus souvent possible leur Vincent,
- peuvent visiter les pages qui leur sont réservées sur le site du Club : www.vincent-owners-club-france.com, régulièrement mis à jour,
- obtiennent 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 :

Le mot du Secrétaire général	3
La mystérieuse Black Shadow	4
La Course de Duprat	5
Attendez que je vous mette au courant	9
L'évolution du cadre Featherbed - Chapitre 3	12
Premières fois et FMA	17
Réservoir Auxiliaire d'Atelier	21
1984 - 2024	22
Revue de Presse	24
Trophée du Tigre, suite des Lauréats	25
Du Face-Book au Fesse-Bouc	27
Manifestations à venir	28
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30

Photo de couverture : voir article page 4



Paul, qui a déniché cette photo sur Internet, nous fait remarquer le magnifique carénage « nez de cochon ».

Le lecteur appréciera également les lames polies de la Girdraulic et le regard émerveillé du petit garçon du camping (peut-être est-il aujourd'hui adhérent au VOC ?)

Le mot du Secrétaire général

Chers amis sportifs,

Les lecteurs du Loup-Garreau qui sont adhérents au V.O.C. International ont sans doute lu avec intérêt l'article de David Dunfrey dans la rubrique Black Lightning / Grey Flash. Dans cet article, l'auteur nous présente la Lightning qui appartenait au défunt Bill Cottom. Après des années de remisage mais dans un bel état de conservation, la machine fut essayée par des journalistes de la revue États-unienne « *Cycle Word* ». Or, ces journalistes ne tinrent pas compte de l'avertissement du célèbre Marty Dickerson, spécialiste de la Vincent et ami de Bill, comme quoi les pneus étaient hors d'usage, ainsi que les amortisseurs Armstrong.

L'essai déboucha donc sur des remarques aussi négatives que lapidaires de ces journalistes dont je ne cite que la dernière phrase : « *C'est la plus dangereuse machine qui nous soit passée dans les mains et nous ne sommes pas déçus de savoir qu'elle n'est plus fabriquée* ».

Comme vous pouvez le constater, par un syllogisme classique appelé « induction amplifiante », les désagréments rencontrés sur une machine sont étendus à toutes les machines de la marque. David précise néanmoins que cela n'a pas empêché un bon nombre de ses compatriotes d'acheter une de ces funestes motocyclettes que certains membres du V.O.C., avec humour, avaient rebaptisée *The Black Widow* (la veuve noire).

On n'en restera pas là si on se rappelle qu'un phénomène identique se produisit en France. Dans le numéro 44 du Loup-Garreau, vous avez pu lire cette assertion de la revue Champion en 1970 : « Ceux qui ont tenté de dépasser les 200 km/h sur une Vincent d'origine ne sont plus là pour le dire. » ; Et les propos qui me furent tenus par les anciens, lorsque j'achetai ma première Vincent étaient de la même eau ! Aujourd'hui, ces légendes ont quelque peu tendance à s'effacer, la spéculation étant devenue maîtresse dans la moto de collection, mais nos magazines continuent de colporter des erreurs que leurs rédacteurs, en mal d'inspiration sont venus chercher chez leurs aînés.

Dès son deuxième numéro, le Loup-Garreau s'attaqua à ces faussetés mais la complexité de la Vincent continue à faire peur à certains.

C'est pourquoi, à l'initiative conjointe d'Hervé et Dany, et à l'instar de la Traction Universelle, les premiers week-ends de mécanique du VOCF se mettent en place. De l'avis des participants, cela en vaut la peine.

Aujourd'hui, grâce à sa dynamique initiée par notre Président (mini-rallyes etc.), notre club rassemble de plus en plus de passionnés qui préviennent nos machines de ne devenir que des objets de spéculation ou des bibelots de musées...

Vous lirez dans ce numéro que le dîner d'hiver a été lancé il y a quarante ans pour offrir un contrepoint à notre rallye annuel qui était jusqu'alors la seule activité de notre club (je ne parle pas d'initiatives individuelles comme, par exemple, de l'action inoubliable de Patrick).

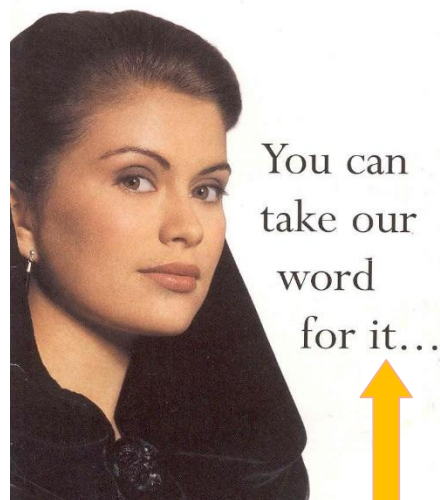
Aujourd'hui, ce dîner annuel semble presque superflu tant les occasions de se rencontrer et de faire parler nos machines ensemble sont nombreuses...

Alors continuons ainsi et montrons que ce n'est pas à 50, 60, 70 ou 80 ans qu'on nous empêchera de rouler !

Jean

SCOTTISH WIDOWS

**Le mari de la veuve écossaise
roulait-il à Vincent ?**



**Vous pouvez nous croire sur
parole...**

La mystérieuse Black Shadow

Par *Didier Camp*

Chers amis sportifs, bonsoir,

Le magazine, dont c'était la 2^{ème} année de parution, est **France-moto**, 8 Place de la Concorde, Paris 8^{ème}, c'est la revue officielle de la **Fédération française de motocyclisme**. Il s'agit du numéro 7 de Mars 1954. (le numéro, 10 fr mensuel. Format +/- 21 x 27).

La rédaction du LGE remarque que si le magazine est mensuel et que c'est sa deuxième année de parution, il doit s'agir de l'année civile et non de l'année « pleine ».

En couverture, une Vincent Black Shadow attelée à un Side-car non identifié. L'immatriculation est 5129 RS 78 (Seine-et-Oise).

Il n'y a aucune explication sur où, qui, quand, comment. Le mot Vincent n'est même pas mentionné.

Ladite couverture fait référence à deux courses devant avoir lieu ce même mois, à Montlhéry.

En page 32, ces deux courses sont présentées, avec pas mal de commentaires pour les "nouveaux venus".

Le sommaire fait référence à quelques articles intéressants:

- la gendarmerie vous parle (*intéressantes statistiques, le nombre de morts et blessés a augmenté de 20 % en un an !!*),
- la grippe vous guette, même en été (*ou comment se protéger des conséquences des "courants d'air" !*),
- notre chère essence (*l'histoire du pétrole, détection, forage, transport, raffinage et distribution...*),
- deux doigts de Bourgogne (*visite œnologique, et motocycliste de la Bourgogne: "Jamais en vain, Toujours en vin", telle est la devise*).

Finalement, les articles de France-moto de Mars 54 ressemblent étrangement à ceux du LGE et à l'actualité 2023.

Dans le n°23 de Juillet 1955, page 14, il sera fait référence à une Vincent qui dépasse les 300 km/h en Nouvelle-Zélande, aux mains de Russel Wright.

Les lecteurs de longue date du Loup-Garreau auront bien sûr reconnu le side-car de M. Duprat, officier de la Légion Étrangère, arrivé 1^{er} des side-cars au Bol d'Or 1953 (mais néanmoins très près d'une 175 Peugeot): Cette aventure a été narrée dans le Loup-Garreau n°18 que la rédaction vous a retrouvé...

Voir pages suivantes !



La Course de Duprat

Par Alain Grare et Michel Goin

2

La Course de Duprat

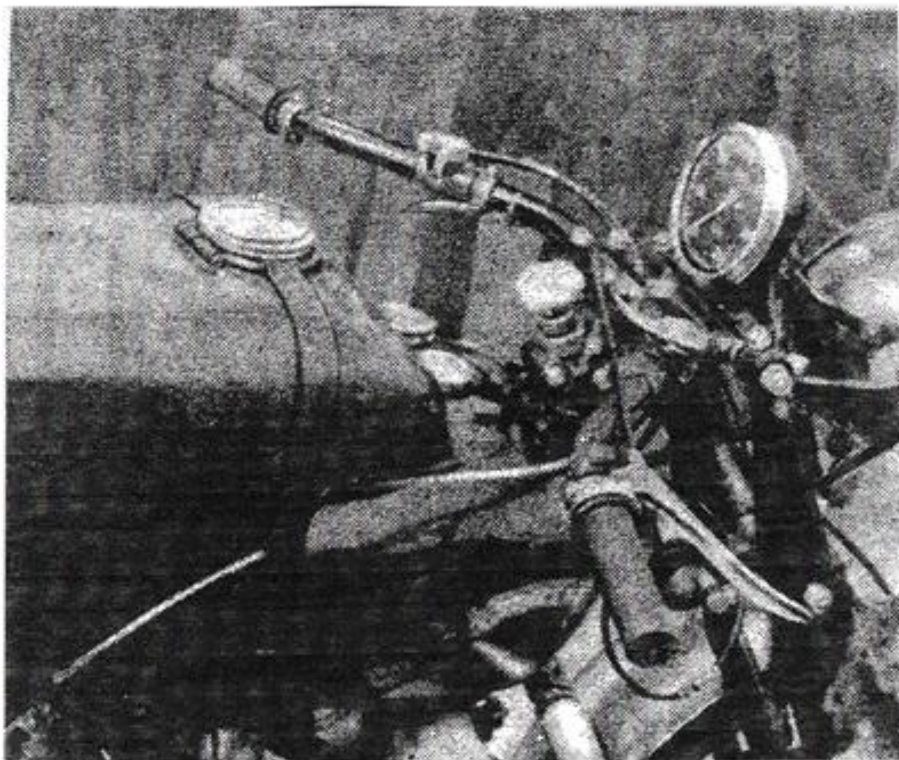
Doc. Alain Grare



On pourrait gloser à outrance sur cette victoire au Bol d'Or : Celle d'un équipage Black-Shadow / Wastonian qui boucla la course à une moyenne voisinant celle d'une 175 Peugeot engagée dans la même épreuve. On pourrait aussi admirer le courage d'un pilote non professionnel, sans doute non entraîné, qui réussit à mener à terme son pari de courir le Bol d'Or avec une machine sans doute pas si évidente à manier sur le tortueux circuit de Montlhéry et ceci, d'autant plus qu'à cette époque, il n'y avait qu'un pilote par machine durant ces vingt-quatre heures...

Il n'empêche que cette course a eu lieu et que le capitaine Duprat est bien arrivé vrai premier des Side-Cars. Cinquante et un an après, nous pouvons retenir sur fond de guerres coloniales la formidable performance physique d'un homme et la présence de la divine providence qui guida sa main, non pas vers une Harley-Davidson (très populaire en France (où, en 44, elle sortit, dit-on, les JMC des fossés), mais vers une Vincent.

Cet événement fut relaté dans le « Képi Blanc », organe de la Légion Etrangère. Michel Goin, notre bien aimé secrétaire, en adressa une traduction qui parut dans MPH avant même que ce texte fut mis à disposition des lecteurs francophones. Depuis Michel a adressé au Loup-Garreau une photocopie de l'article dont la photo est inutilisable. Le Loup-Garreau vous livre donc en cette page une coupure de presse trouvée par Alain Grare.



Le texte accompagnant la photo dit : L'équipage de Duprat consiste en une Black Shadow attelée à un Wastonian. On remarquait l'énorme nourrice d'essence placée sur le réservoir qui donnait un aspect monstrueux à celui-ci et le guidon de forme spéciale rejetant les poignées très en arrière pour permettre (en dépit de l'imposante nourrice) un effacement acceptable du pilote. Duprat est le premier sidecariste qui ait réussi à dépasser, au bol, la distance accomplie par Tinoco en 1938 au guidon d'un ensemble Harley-Bernardet de cylindrée identique. Ajoutons que Duprat est militaire de carrière (capitaine de la Légion Etrangère, cavalerie) et que plusieurs de ses « frères d'armes » vinrent l'encourager et le féliciter.

2

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

Le Bol-d'Or Motocyclistes 1953. Une victoire légionnaire.

Un soir de l'année 1951, les officiers du 3^{ème} Escadron du 1^{er} Etranger de Cavalerie étaient réunis autour de leur Capitaine commandant et recevaient quelques amis de passage appartenant à l'Etat-Major du Régiment. Je me trouvais parmi ceux-là.

Après un repas, type 3^{ème} Escadron (cette qualification suffit pour en indiquer la splendeur), au cours duquel les Chefs de peloton avaient été priés de raconter leurs derniers exploits sur les routes, les rivières et lagunes du secteur, nous goûtions la douceur de la nuit vietnamienne sous la véranda du premier C. C'est toujours à cette heure qu'en Indochine, on éprouve le besoin de parler de la France et, ce soir là, chacun exposait ses projets sur la façon dont il meublerait les quelques trois mois de repos qui lui seraient accordés à son retour. Tous se réjouissaient à l'idée de se lancer sur les routes au volant de voitures qu'ils avaient déjà commandées et chacun de vanter les qualités de la marque qu'il avait choisie. Le Capitaine écoutait sans rien dévoiler de ses intentions. Questionné par le Lieutenant le plus audacieux, ce devait être le « popotier », il répondit d'un ton naturel : « Je n'aurai pas le temps de m'amuser car je préparerai le « Bol d'Or Motocycliste ».

Un silence « énorme » accueillit cette réponse et personne n'osa la commenter. Courir le Bol d'Or, cela consiste à piloter pendant 24 heures, sur le circuit de Montlhéry, une machine puissante à une moyenne qui frôle le 130 à l'heure. Pour réaliser cet exploit, il faut des qualités que possèdent de rares champions. Et, bien que la volonté et la résistance physique du Capitaine aient été légendaires, chacun de penser qu'il n'était plus très jeune, que de nombreuses blessures reçues au cours d campagnes qu'il avait brillamment faites étaient un lourd handicap. Je n'étais pas le moins sceptique et promis, s'il mettait son projet à exécution, d'assister à cette performance. Je dois avouer qu'en faisant cette promesse, je ne pensais pas être obligé de rester pendant 24 heures au bord d'une piste à voir passer des bolides devant moi.

Au moment de prendre congé, le capitaine appela son ordonnance et nous dit : « Je courrai en side-car, il me faudra donc un passager et ce sera mon ordonnance, n'est-ce pas Weidig » ? Weidig, l'ordonnance, se mit au garde à vous et répliqua : A vos ordres mon Capitaine » !

On ne parla pas de Bol d'Or. Mais, à la Noël suivante, alors que les Officiers, Sous Officiers et Légionnaires du 3^{ème} Escadron se pressaient autour de l'arbre tout illuminé et couvert de cadeaux que le vieillard à barbe blanche avait apporté à ces hommes, une sorte de miracle se produisit. Lorsque le Capitaine ouvrit le colis qui lui était destiné, il y trouva un magnifique Bol d'Or : tout le monde fut persuadé que c'était un encouragement adressé par le père Noël au Capitaine audacieux.

Le silence se fit à nouveau sur cette fameuse course ; les semaines, les mois, deux années s'écoulèrent sans que personne n'entendit plus parler de la participation du Capitaine Commandant le 3^{ème} Escadron du 1^{er} Etranger de Cavalerie à une quelconque compétition motocycliste.

Le samedi 16 juin 1953 à 16 heures, les rares spectateurs qui assistèrent au départ du 25^{ème} Bol d'Or remarquèrent une machine plus impressionnante que les autres : c'était un side-car 1000 cm³ portant le n° 80, monté par un équipage dont le conducteur portait le foulard Légion, et le passager avait un fort accent étranger. Quelques instants avant le départ, on apportait un télégramme au conducteur et, si quelqu'un s'était penché par dessus son épaule, il eut pu lire avec lui, en exergue, un mot qu'il était impossible d'écrire mais que tout le monde attribue à un général d'Empire, suivi de ces quelques indications « au Capitaine commandant le 3^{ème} escadron de la part des Officiers, Sous-Officiers, et Légionnaires qui l'accompagnent par la pensée ».

Au signal du starter, 50 machines s'élancèrent dans un bruit de tonnerre : dans 24 heures on les arrêterait et celle qui aurait parcouru le plus de kilomètres serait déclarée vainqueur. Les 3 premières heures se passèrent sans histoire pour le side 80. Il roulait régulièrement à l'allure de 4 minutes au tour. C'est à dire à une moyenne supérieure à 90 à l'heure sur un circuit qui comportait entre autres difficultés un virage en épingle à cheveux qui obligeait les concurrents à ralentir la vitesse d'une façon considérable, si bien que sur le reste du parcours ils étaient obligés d'atteindre 140 Kms à l'heure. A 19 heures donc, le 80 s'arrêtera à son stand pour « ravitailler » ; il trouva deux de ses amis arrivés qui, bénévolement, avaient bien voulu lui servir de mécanicien et de soigneur. Dans les stands voisins, les autres concurrents disposaient d'équipes de mécaniciens, de soigneurs, de conseillers techniques, de manœuvres. Vouloir arracher la victoire à ces professionnels si bien servis semblait une gageure. Lorsque le numéro 80, après 3 minutes d'arrêt, repartit, il sentit naître un doute en lui. Et puis pas officier de son régiment n'était venu l'encourager malgré les belles promesses faites. Il oublia rapidement ces regrets pour ne songer qu'à rouler le plus vite possible.

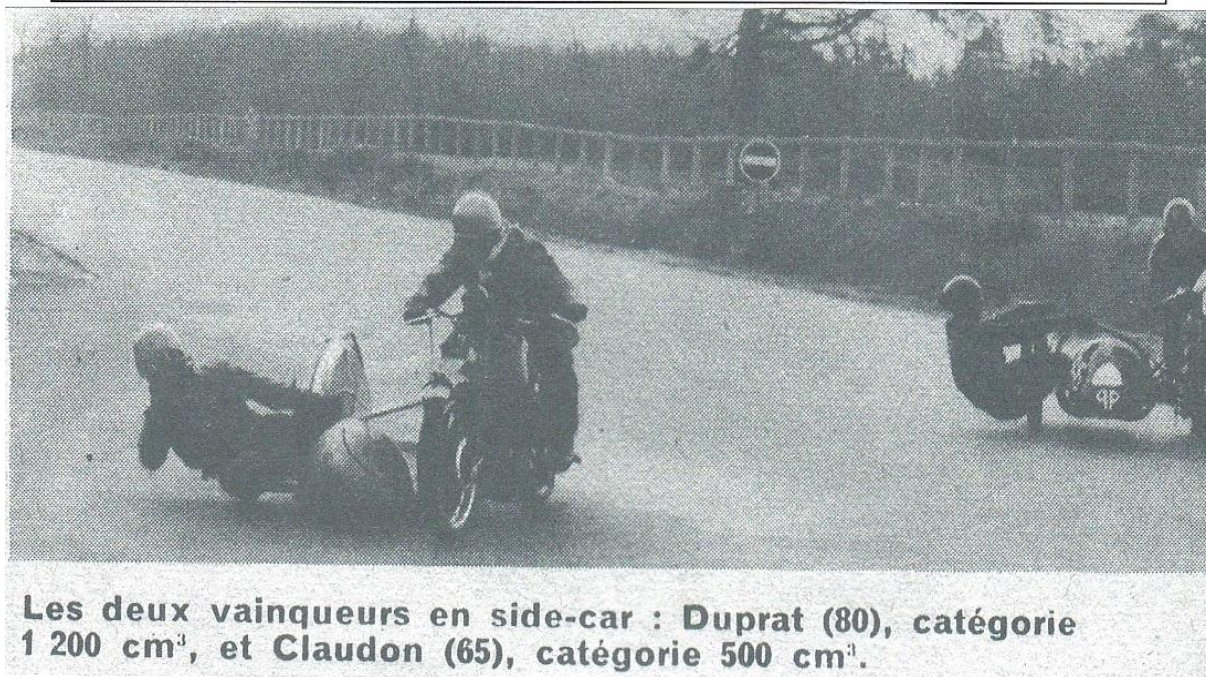
Hélas, un premier incident interrompit la course, le bouchon du réservoir ayant « sauté ». Weldig dut, à 140 à l'heure, maintenir fermé l'orifice béant avec sa main. La confection d'un bouchon de secours fit perdre des minutes précieuses qu'il fallut essayer de rattraper, puis ce fut un nouvel ennui mécanique, le 80 dut s'arrêter pendant environ 30 minutes pour faire réparer le sélecteur. A minuit la fatigue commençait à se faire sentir, le froid très vif cette nuit là (il faisait à peine 5 au dessus de zéro) rendait l'épreuve plus pénible. A 1 heure, le 80 dut à nouveau s'arrêter car un des réservoirs fuyait ; il n'était pas question de le réparer, il faudrait s'arrêter plus souvent pour ravitailler. Mais alors qu'il allait repartir, il vit arriver une bande hurlante qui se précipita sur lui, lui allongea de grandes tapes amicales dans le dos et le lança vigoureusement sur la piste. La bande était faite de ceux qui, en Indochine, lui avaient promis d'assister à son exploit. Cette présence au bord de la piste lui redonna confiance et le 80 se mit à tourner à nouveau beaucoup plus vite. A 7 heures du matin il était largement en tête de sa catégorie. A partir de cette heure le conducteur commença à payer les efforts de la nuit, il fallut le descendre de sa machine tant ses jambes étaient raidies par la fatigue, ses pieds blessés par les changements de vitesses rapides et nombreux (14 au tour) ; les mains avaient été écorchées à travers les gants, les doigts engourdis se refermaient mal sur les leviers de commande. Il but plusieurs verres de café et repartit avec les encouragements de ses amis. C'est alors qu'un véritable calvaire commença ; ses blessures s'aggravèrent, la raideur de ses membres s'accrut, le sommeil l'envahit et, à 10 heures, n'étant plus très sûr de lui, il proposa à Weidig de le remplacer par un poids mort : il expliqua qu'il risquait un accident et qu'il voulait courir seul ce danger. Mais Weidig secoua simplement la tête de droite à gauche, en tirant une large bouffée de sa cigarette qu'il ne manquait pas de réclamer à chaque arrêt. A midi la situation devint tragique. La pluie se mit à tomber, la fatigue étant telle qu'il ne fut plus possible de le redescendre de sa machine et, bien que toujours en tête, il était menacé par le concurrent qu'il précédait au classement.

Que faire ? Un conseil se tint dans le stand ; fallait-il arrêter le 80 si prêt (sic-ndr) du but ou bien le ralentir au risque de le voir battu. Et bien non : il ne serait pas dit que des Légionnaires se seraient inclinés devant l'adversité. A 14 heures on lui affirma que tout allait bien, qu'il devait tourner un peu plus vite et que d'ailleurs la fin était proche. Il feignit de croire ce qu'on lui disait ; serrant les dents il se lança à corps perdu dans la course, réalisant es temps magnifiques ; ne fit-il pas son meilleur temps dans la dernière heure de l'épreuve ?

A 16 heures, le fanion à damiers noirs et blancs, indiquant la fin de la course fut agité ; le haut parleur annonça : catégorie side-car, 1^{er} Duprat ayant couvert 322 tours soit 2.100 Kms, record battu, 2^{ème} X... à 40 tours.

Le Capitaine Duprat du 1^{er} Etranger de Cavalerie avait tenu parole ; il avait couru et gagné le 25^{ème} Bol d'Or motocycliste catégorie side-cars et battu le record de l'épreuve.

Les documents Présentant Duprat en course sont rarissimes. Sur celui-ci (source Alain Grare), le voici aux éliminatoires du Bol d'Or 1954. Cette photo est extraite du n°121 du 15 avril 1954 de Motorcycle, dans lequel on pouvait lire: « Les éliminatoires du Bol d'Or en catégorie side 1200 cm³ : Duprat (AMCF) sur Vincent 1000 renouvelle son succès de l'année précédente avec 32 tours, soit 205,393 km en 2 heures. Moyenne 102,696 km/h.



Les deux vainqueurs en side-car : Duprat (80), catégorie 1 200 cm³, et Claudon (65), catégorie 500 cm³.

***** ci-dessous : Moto Revue n° 1758 d'octobre 1965 (document Fabien Ribereau) *****

Eh oui, ce mystérieux attelage qui intriguait notre ami Didier était celui du capitaine Duprat au Bol d'Or 1953 (à Montlhéry). Pour annoncer le Bol d'Or 1954, la rédaction de France-moto a choisi une photo de l'année précédente, ce qui est parfaitement logique sans machine à remonter le temps.

Un point amusant, c'est que Didier avait sous la main la réponse à sa question en parcourant sa propre bibliothèque, car notre ami n'est pas du genre à jeter ses vieux Loup-Garreau !

- Un point très positif, c'est que la photographie de couverture de ce France-moto est de bien meilleure qualité que celles que nous avons trouvées pour le Loup-Garreau numéro 18.
- Un point qui reste mystérieux : si Didier, grâce à la qualité de cette photographie, a pu relever le numéro minéralogique de la Black Shadow et nous apprendre qu'elle avait été immatriculée en Seine-et-Oise (5129 RS 78), cela ne nous permet pas de savoir à qui elle appartenait... Était-ce un prêt du fait d'un fier possesseur qui, à l'instar du journaliste John Edgar confiant sa machine à Rollie Free, remit sa motocyclette aux mains du Capitaine Duprat pour auréoler sa machine et la marque Vincent H.R.D. d'un succès inévitable au Bol d'Or ? Où était-ce la machine de monsieur Duprat lui-même ?

Il va être difficile de répondre à cette question, à une époque où tous les protagonistes de cette affaire ont vraisemblablement rejoint le Père Éternel, où la découpe départementale de l'Île-de-France a été modifiée, où les systèmes d'immatriculations ont également changé... Peut-être un jour, quelqu'un pourra-t-il néanmoins nous livrer la clé de cette énigme ?

Merci à Didier d'avoir soulevé ce mystère mystérieux !

Attendez que je vous mette au courant

Par Jean

J'entends souvent parler de Vincentistes qui n'osent sortir ou utiliser leur machine de peur de tomber en panne et de ne savoir réparer.

Pour ma part, étant à la fin d'une « loi des séries » (ma bicyclette, ma H.R.D., mes chaussures, ma Vincent, mon Lomax, ma tondeuse à gazon, ma Traction, ma 2 CV, ma brouette, tout ça en l'espace d'une fin d'été et d'un début d'automne...), je me demande ce que je pourrais encore utiliser si je suivais un tel raisonnement !

Alors, prenons les choses comme elles viennent et vous verrez qu'on finit toujours par s'en sortir.

Classique : Le Lomax : Lors d'une mise en route, la brave bête refuse de partir puis le moteur de tourner. Batterie à plat ! On recharge, rien n'y fait. Contrôles : la batterie est bonne. Essai à la manivelle, pas d'allumage. Une panne conjointe démarreur / allumage, déguisée en panne de batterie ? Le seul élément commun à l'allumage et au démarreur est le Neiman. Démontage et contrôle d'icelui, nettoyage, ça devrait marcher. Et non. Vérification de la continuité du démarreur. Elle est OK. Dépose du démarreur, câblage avec la batterie de la Traction : il ne tourne pas. En revanche, l'allumage est revenu. Changer le démarreur résoudra le problème.

Plus vicieux : La H.R.D. : Depuis mai 2022 (épaule HS), ma HRD était au 1^{er} étage avec un chargeur/mainteneur BOSCH branché sur la batterie (récente). Le 3 juillet, je suis allé au Clairon ; départ au kick, OK +. Je suis reparti du Clairon : départ au kick OK +. La nuit tombait. Après une errance pour trouver de l'essence (les pompes avaient été fermées pour cause de risques d'émeutes), en repartant, j'ai essayé le démarreur et il s'est comporté comme si la batterie était trop faible.

Le lendemain je réessaie : rien. Je vais chercher mon chargeur/maintien et le raccorde : il m'indique « batterie chargée ». Bon, je demande conseil à Paul : « Mon questionnement : comment se ferait-il qu'une batterie en bon état (je crois qu'elle a deux ans mais c'est une super que quand je l'ai achetée, j'ai eu une douleur au côté gauche, là où je range mon portefeuille), bref comment se fait-il que cette batterie se soit déchargée si vite ?

Mes inquiétudes : Rallye Vincent dans moins d'une semaine, j'aimerais pas que ça n'aille pas.

Tout conseil, toute idée, toute piste bienvenu-e-s (Ah ! Ils m'ont eu, je fais de l'écriture inclusive !) ».

Réponse de Paul :

« Pas plus loin que vendredi dernier, j'ai passé à un propriétaire de Velocette équipée d'un démarreur Alton, la procédure que je passe aux utilisateurs d'Alton dès qu'ils me font part d'un doute sur la charge.

Dans un premier temps et à partir des observations préalables du gars, le redresseur-régulateur Alton (Podtronics) était dans le collimateur de nos soupçons... et lundi, verdict après les tests : batterie HS. Une batterie neuve d'à peine 7 ans, vous vous rendez compte ?

Nos regards soupçonneux et pleins de haine se dirigent vers la batterie en effet.

Le problème du diagnostiqueur est qu'une batterie peut se comporter de façon assez erratique avant de rendre l'âme définitivement.

À mon avis, le seul test valable (et accessible aux communs des mortels, à condition de disposer d'un chargeur de batterie et d'un peu de temps devant soi) est de charger la batterie (disons pendant une dizaine d'heures), de la laisser un peu se stabiliser (disons 1 heure), de mesurer et relever le voltage, de le noter sur ton petit carnet pour le garder en mémoire, de mesurer à nouveau quelques heures après (disons 2, 4 et 6 heures). Une batterie en bon état ne perd quasiment rien sur un tel laps de temps.

Si ce n'est pas le cas, c'est à dire si elle perd le moindre volt en peu de temps, il y a de forts risques qu'elle soit HS.

Un indice plus radical (et plus rapide lorsqu'il est avéré) : tu branches le voltmètre aux bornes de la batterie à l'arrêt (sans même perdre ton temps à suivre la procédure ci-dessus), si le voltage, quel que soit son niveau de départ, chute sensiblement en quelques minutes, il y a de fort risques que la batterie soit HS. ».

J'essaie donc et, ce que j'ai du mal à comprendre, c'est qu'une batterie qui indique 12,7 V n'entraîne pas le démarreur et qu'une fois KO, elle indique toujours 12,7 V et qu'elle se recharge en 1/4 d'heure... elle est malade ou quoi ? Je sais que le démarreur est exigeant en courant mais en temps habituel, ça ne se passe jamais ainsi !

Ci-contre : Une batterie dont l'état ne saura être l'objet d'aucune contestation.

Évitez de mettre le feu à votre batterie !



Paul précise : « Ah la traîtrise des batteries qui ont l'air de donner, qui prennent tout et qui ne donnent rien ! En fait, une batterie est, en alternance, un consommateur de courant et un fournisseur de courant. On n'est pas intellectuellement très bien équipé pour comprendre cette caractéristique incongrue. Déjà l'électricité déroute les mécanos que nous sommes (à la base). Alors, quand on aborde la chimie pour tenter de comprendre les choses... ça craint un peu. Du coup, on en devient lyrique, ça se défend ! ».

Bref, la fautive était la batterie que mes appareils de mesure donnaient comme bonne. Encore une baffé au portefeuille et tout est rentré dans l'ordre.

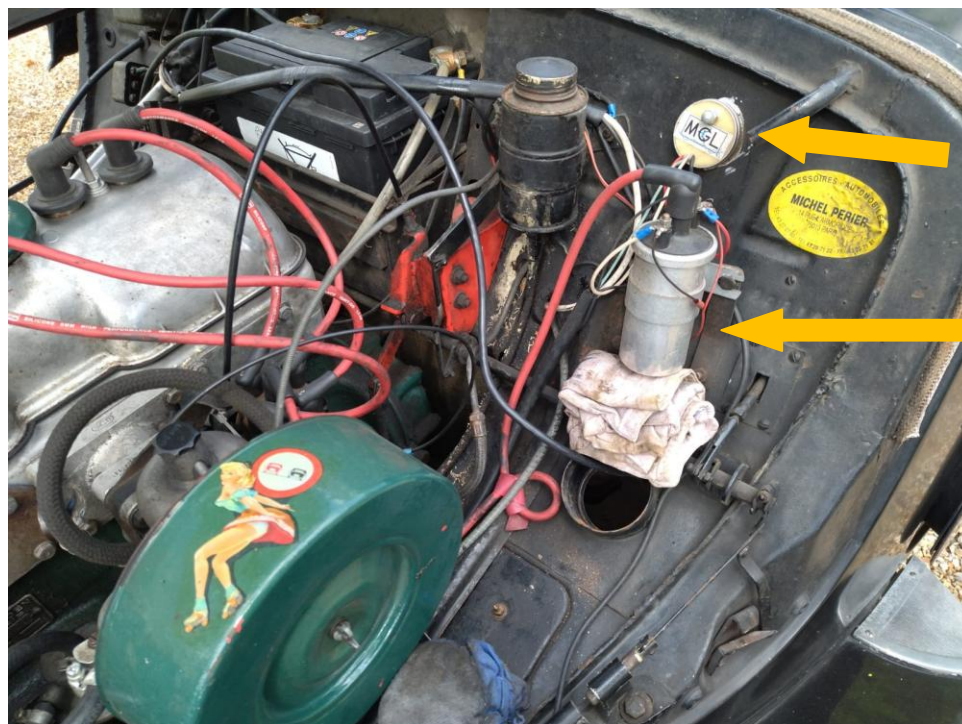
Encore plus vicieux : Ma Traction, la brave machine est équipée d'un capot A.E.A.T (avec des ouïes sur le dessus). En descendant voir de la famille à St Loup Baise emprès Bordeaux, elle passe une nuit sous la pluie. Elle repart parfaitement le lendemain puis, au bout de quelques kilomètres, se met à ratatouiller à bas régime puis à s'éteindre complètement à un feu rouge en pleine côte avec du monde derrière. Je passe sur l'agrément de la situation. Comme dit Paul, je deviens lyrique. Cette machine n'a pas eu un raté depuis 1996... Que se passe-t-il ? Qu'est-ce qui a changé ? Le capot ! L'eau est passée par les ouïes, a dû pénétrer dans la carburation etc. Bref je vérifie, dépose la cuve, l'essence arrive, contrôle les bougies, elles s'allument... mystère. Au bout d'une demi-heure, la bête repart au « Start Pilote » ! Miracle ! Nous repartons pour les 300 km restant, sans faire d'arrêt, le moteur a des cafouillages à bas régime, pas de risques à prendre ! Arrivés à destination de plus amples investigations sont menées, surtout que la bête démarre de plus en plus mal puis plus du tout.

Le carburateur est à nouveau examiné de fond en comble. Les bougies changées... rien n'y fait. Ah ! me dis-je dans ma Ford intérieure, mais bien sûr ! Le module électronique ! Et hop, je le shunte, pose un condensateur neuf... et ça repart. Ça démarre un peu difficilement, cafouille encore un peu mais ça repart. J'appelle Éric (VOCF) qui, très gentiment, m'assure de son aide en cas de besoin. J'en arrive à penser à une panne du compte-tour électronique qui mettrait en défaut l'allumage (il « capte » sur la bobine). Le lendemain, plus rien ne part mais plus rien. Plus de place pour le lyrisme. La seule pièce que je n'ai pas changée, c'est la bobine ! Fabien (VOCF) m'en propose deux de son stock en même temps que j'en commande une chez un accessoiriste. Le lendemain, pose de la bobine neuve et tout rentre dans l'ordre. En remontant vers la Normandie, je m'arrête chez mon vieux pote Jean-Xavier chez qui je reconnecte mon module électronique et ça marche encore mieux ! Jean-Xavier vérifie ma vieille bobine et, d'après son multimètre, elle est bonne ! (comme la batterie de la H.R.D., quoi...).

Tout en finissant ma remontée en Normandie sur mon Stradivarius de Javel qui est redevenu un vrai velours (reprises sans à-coups en 3^{ème} à 1200 tr/min, pointes à 110 sur cette même 3^{ème}, avant de passer la 4^{ème}).

Je m'énumère les pièges dans lesquels je suis tombé :

- une panne doit être provoquée par un élément perturbant (les ouïes, le compte-tour... etc.),
- en conséquence, recherche lyrique de la cause (eau dans l'essence),
- crédulité devant les apparences : les bougies qui allument,
- oubli d'incriminer la bobine car c'était la seule pièce de rechange que je n'avais pas,
- condamnation a priori du module électronique.



Sur la photo ci-contre, nous pouvons repérer le module électronique.

La bobine fautive.

L'allumeur est caché par le filtre à air.

Un peu de fil, une clé de 7, une de 8, toutes les manip sont faciles...

Dans deux de ces trois pannes, la lecture d'appareils de mesure a faussé mes hypothèses.

Ma conclusion : Je n'achèterai jamais un véhicule à clé USB. La simplicité de la H.R.D., du Lomax et de la Traction m'ont permis de m'en tirer. En revanche, j'ai maintenant une bobine d'avance dans le coffre arrière... « Vous l'avez, ça ne sert à rien, vous l'oubliez, vous êtes perdu ! » disent nos amis Anglais.

Ci-contre : Pour rester dans la zenétitude (comme disait une Royale madame), rien ne vaut l'aide experte de spécialiste talentueux ! (photo fort opportunément trouvée sur Internet par Paul).



L'évolution du cadre Featherbed - Chapitre 3

Par Lord Dominique

Comme nous l'avons déjà mentionné, la mode qui tendait à personnaliser sa moto et surtout à la rapprocher le plus possible d'une moto de course ou de sport, avait tout d'abord été initiée par la vague de « *Ton-up boys* », mais n'était pas non plus une exclusivité de ces groupes plutôt associés à la classe sociale de « *blues collars* » autrement dit les « travailleurs » comme eut dit Georges Marchais... C'était une tendance assez répandue dans le monde varié motocycliste.

En scrutant les archives il est difficile, voire impossible, de trouver une NORVIN parmi la foule des Triton et autres machines anglaises qui apparaissent sur les photos. En effet la Vincent est une machine chère et la transformer requérait aussi un certain budget.

Donc on se trouve en majorité dans une sorte d'élite motocycliste plus ou moins floue... Le cadre Norton est celui qui équipe la majorité des hybrides réalisées avec divers moteurs britanniques, et principalement le moteur Triumph, donc il est parfaitement logique qu'il inspire un très grand nombre d'amateurs de motos hybrides...

Contrairement au cadre Egli (*Slater*) le Featherbed n'est pas conçu pour le moteur Vincent qu'il soit en 500 ou en 1000 cm³, et donc l'adaptation est nettement moins aisée qu'avec un propulseur Triumph, donc nous verrons une machine qui semble avoir un moteur assez haut perché dans le berceau.

Cela donnera d'ailleurs des « bidouilles » soit sur le cadre soit sur le bloc moteur des Vincent 1000 afin de loger ce moteur assez long et volumineux dans le Featherbed.



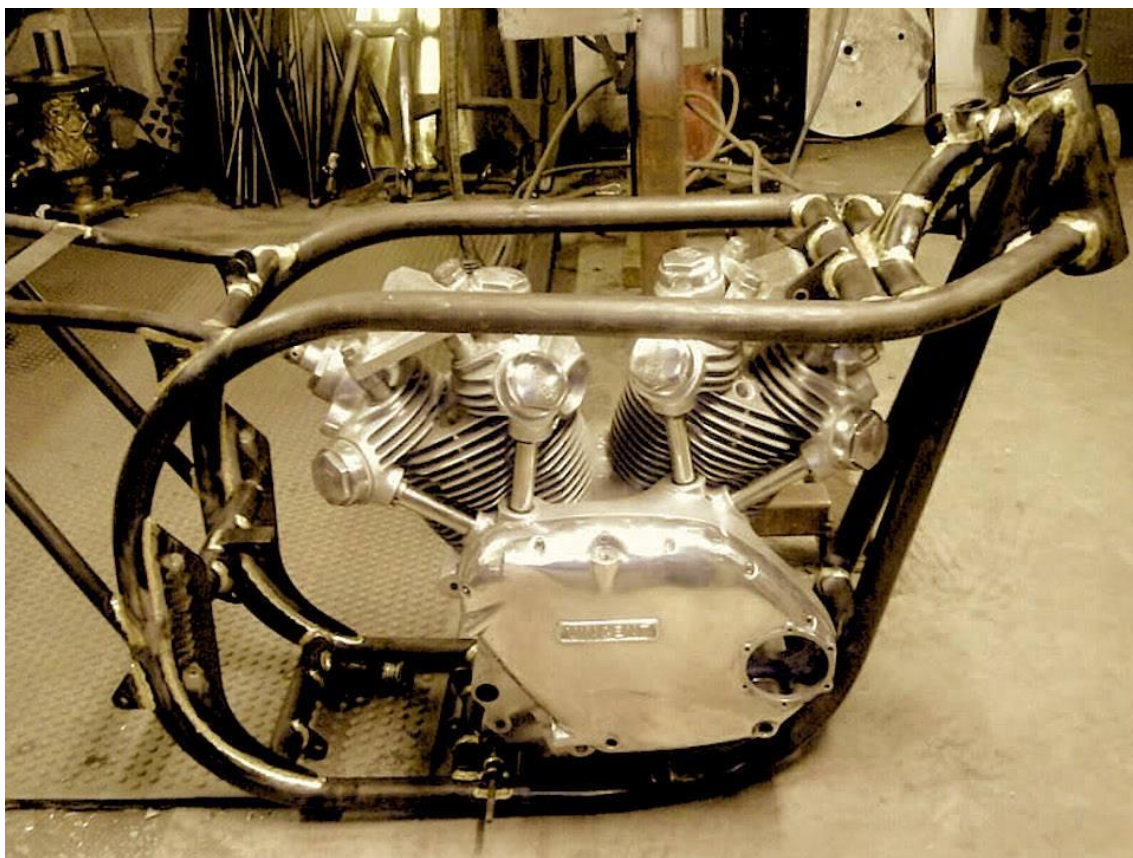
Norvin « Godet » de notre regretté ami Gilles... stand Godet Monthléry

Pour ma part, celle que je connaissais le mieux était la Norvin produite par Patrick Godet pour la piste et qui appartenait à notre regretté ami Gilles Leguelec. Une machine difficile à faire démarrer de 1100 cm³ avec laquelle j'avais partagé un certain nombre d'événements sur le circuit de Monthléry sur mon Egli « *Lady Blue Note* ». Sur la photo, elle est dans le stand Godet avec le n°638 et *Lady Blue* a le n°925. Cette Norvin était un « avion de chasse » sur la piste.

Cependant il y a moins de Norvin que de Triton, c'est une évidence, la Norvin est plus rare et plus personnelle encore.

Nous regraderons différents modèles de Norvin et je suis à peu près certain que la majorité d'entre vous pourra mettre un nom sur les différents détails qui y sont exposés.

Voici quelques exemples de Norvin avec des transformations du cadre. Bien entendu, je ne saurais être exhaustif, mais on verra que le bloc moteur Vincent, qui normalement est « porteur », peut autoriser des variantes encore inconnues sur les Triton :



Là, on sépare la boîte du bloc





**Norvin assez classique avec un frein (Dresda ?) !
Serait-ce une œuvre du fondateur du Triton ?**



Cadre encore non modifié (à moins que ce soit un des fabricants autres que Norton)



Norvin Comet



Norvin dont on a supprimé le berceau avant (Mosley ?)

Norvin à cadre spécialement transformé



Et voila pour le reste le « Cadre » c'est...une toute autre histoire (mais toujours de la cavalerie aurait dit Julien Clerc avec « les motos sauvages qui traversent nos villages »).



Le Cadre Noir de Saumur

Premières fois et FMA

Par Jean-Michel Rioux

Le titre « Premières fois » m'a semblé bien illustrer ce qui va suivre, à commencer par ce premier article dans le LGE. Très honoré donc de partager avec vous ce que furent pour moi ces "premières fois" vécues pour autant à un âge somme toute respectable.

- **Première Vincent :**

Comme certainement beaucoup d'entre vous, j'ai passé mon permis moto dès 18 ans, bien avant le permis B. Et depuis, j'ai vu passer un certain nombre de deux roues dans le garage.

Pour autant, mes connaissances mécaniques restent limitées. Et, si le monde de la moto ancienne me tentait depuis des années, ce déficit de compétences me semblait rendre le pas difficile à franchir.

Je me suis enfin lancé en 2017 avec l'acquisition d'une 500 Matchless G80S de 57, ce qui me mit le pied à l'étrier. Ont suivi une Norton Commando de 73 puis une Velocette Venom de 59. Mais comme tout amateur d'anglaises (motos principalement...), je ne cessais de rêver Vincent.

Quand l'occasion d'une Comet se présenta en 2019, je sacrifiais donc (à regret...) ma Venom pour m'offrir l'engin. Je fus notamment guidé dans ce choix par le regretté Guy DANO qui eut la gentillesse de me conseiller et rassurer sur cet investissement.

La belle, nécessitant un gros travail de remise en propreté (réservoir bosselé et peint de façon pour le moins artisanale, selle déchirée, etc.) est donc entrée dans le salon en décembre 2020, le garage de l'époque étant déjà au complet.

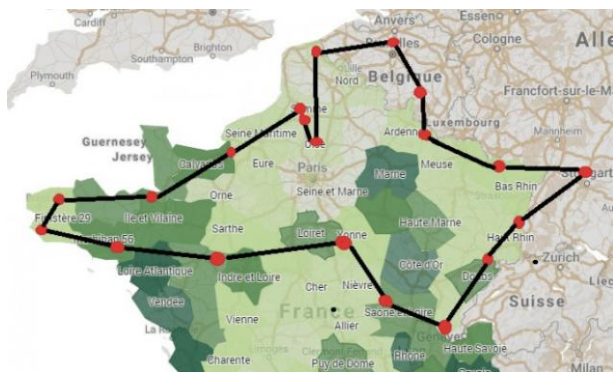


Guy m'ayant également conseillé de m'inscrire au VOCF, ce fût chose faite dès le mois de janvier 21. J'appréciais particulièrement l'accueil chaleureux que j'y reçu, que ce soit de Dany VINCENT, Catherine REMILLIEUX-RAST ou Jean PIROT. Merci à eux !

Mais une activité professionnelle prenante, une période toujours perturbée par la pandémie, le tout complété d'un déménagement ont fait que je n'ai vraiment pu commencer le travail de remise en état qu'une fois en retraite, soit courant 2022.

- **Première inscription à la FMA (France à Moto Ancienne) :**

Lors du salon Moto Légende de 2022, je découvrais le stand du GAVAP (Groupement des Amateurs de Véhicules Anciens de Picardie) qui présentait le trajet de la FMA 2023.



Ce fut un vrai coup de cœur et y participer avec ma Comet devint mon projet majeur pour 2023.

Ce projet se concrétisa dès le début d'année par une inscription rendue possible grâce à l'appui de Dany et à la gentillesse de Pierre BRUNETEAU, président du GAVAP Moto.

- **Premiers roulages à Vincent :**

Lors de son achat, je n'avais parcouru que quelques centaines de mètres avec la moto, juste pour constater qu'elle semblait tourner correctement.

L'objectif FMA nécessitait donc, au-delà des travaux de cosmétiques que j'avais entrepris, une révision complète pour une bonne fiabilisation.

J'ai pour cela sollicité Hervé MOCARD, qui réside relativement près de chez moi et dont on m'avait parlé au Déjeuner des Normands. Après une première rencontre, il acceptait très gentiment de m'apporter son expérience et son assistance pour ce projet.

Je passe sur cette remise en forme de la Comet, de fin avril à fin juin, les commandes de pièces, les nombreux échanges avec Hervé et l'excellent travail réalisé par ce dernier.

Et c'est ainsi que, quelques courtes semaines avant le départ de la FMA, je pouvais enfin effectuer mes premiers roulages à Vincent. Cela intègre 100 km de retour *at home* sous des trombes d'eau, un WE de transhumance juilettiste sur la quatre-voies bretonne : ça met dans le bain !

- **Première FMA... et premier rallye moto :**

En montant à Longpré-les-Corps-Saints (près d'Amiens) le 18 août, j'avoue que j'étais partagé entre l'excitation d'être enfin à cet événement tant attendu et une sourde angoisse liée à toutes mes interrogations. Car au-delà d'être ma première FMA, c'était tout simplement ma première sortie de plus de 200 km avec une ancienne et mon premier rallye !

La moto va-t-elle tenir ? Et ma carcasse va-t-elle résister ? Et s'il y a un problème mécanique ? Etc. Je ne connaissais personne en dehors de Dany que je n'avais même pas encore rencontré.

Mais la convivialité de tous ces passionnés, cumulée à l'accueil sympathique des Picards atténuait bien ces craintes.

Un premier tour près des tentes où chacun s'installait me permettait déjà d'apprécier la qualité des équipages inscrits. À part aux Coupes Moto Légende à Dijon ou au salon Moto Légende de Paris, je n'avais encore pas eu l'occasion de voir un tel plateau.

Cela se confirma le samedi 19 août avec l'exposition des motos :



Exposition suivie du concours d'élégance qui me permit de faire la connaissance de Laurent BURAY, splendide dans son ensemble de cuir prune sur sa Black Shadow de 54 (une série D de 54 ? – NDLR) :



La présentation individuelle des équipages me permettait de rencontrer enfin Dany, venu avec sa Black Prince, et de faire la connaissance de Dominique MALCOR avec sa très belle Black Shadow de 48.



À la FMA, la tradition veut que chaque nouveau choisisse un parrain pour sa première participation. Bien que mon cœur aille spontanément vers les Vincentistes, je choisis Laurent MORELLE qui roulait en BMW R50/2.

Comme moi, il ne pouvait faire que deux semaines sur trois et avait très gentiment proposé de me ramener depuis la Moselle jusqu'en Picardie, sacrifiant pour ce faire son side-car pour libérer de la place à ma moto sur sa remorque. C'était vraiment très gentil, surtout à l'égard de quelqu'un qu'il ne connaissait pas encore !

Je ne regrette pas ce choix, Laurent et sa femme Sophie étant devenus des amis, à l'issue de ces deux semaines.



Je ne peux résumer en quelques lignes l'ensemble de nos étapes et deux semaines de roulage intensif avec ma vaillante petite Comet, soit presque 3000 km parcourus sur tous types de routes de notre beau réseau secondaire français, si bien entretenu. Mais heureusement, bonne préparation de la suspension, merci Hervé !

Je retiendrai principalement de cette expérience que c'est là, pour le novice que je suis, une belle leçon de conduite d'une ancienne.

Très, très loin de nos beaux engins aseptisés à coup d'ABS, *Traction control*, régulateur de vitesse et autres *quickshifter*.... (Hé oui, je roule aussi et beaucoup avec une « moderne », nul n'est parfait).

Ce fut aussi pour moi l'apprentissage d'un suivi quotidien de ma monture, qui a fait face avec sa robustesse légendaire. Là encore, bravo Hervé pour la qualité de la préparation.

Merci également à Jean-Louis CHAUVET, autre propriétaire de Comet sur la FMA et ancien Président du GAVAP Moto, qui m'a prodigué ses conseils, notamment pour une bonne exploitation de la capricieuse boîte Burman.



Autre intérêt de cette aventure, apprendre à se sortir de sa zone de confort : faire 220 km en moyenne par jour sur une moto des années 50, dormir sous une tente montée et démontée tous les jours, lever à 5h45, douche pas toujours à température, etc.

Et je n'oserais faire la comparaison avec ceux qui ont fait les 3 semaines sur des motos des années 20 ou 30. Chapeau bas.



Des anecdotes sympathiques également, comme celle de madame Marie-France CEFIS, Maire de Valdoie, dans le Territoire de Belfort, montant sur ma Comet pour une photo à l'attention de son fils Vincent dont c'était le jour anniversaire.

Mais avant tout, cette FMA est une formidable expérience sur le plan humain. L'occasion de croiser et découvrir des gens vraiment étonnants et attachants. Venant d'horizons divers mais réunis par une même passion, sans place pour le paraître, véhiculant une vraie notion de partage et d'entraide. Que cela fait du bien dans notre environnement actuel !

Beaucoup de rencontres sur cette quinzaine de jours que j'espère avoir l'occasion de retrouver prochainement.

Enfin un grand coup de chapeau à tous les volontaires qui ont assuré la logistique d'accompagnement avec dévouement et sympathie.



En conclusion : vivement les prochaines occasions de rallyes en Vincent et déjà dans les starting-blocks pour l'édition FMA 2025 !



(La photo ci-dessus est de 2018 mais l'ambiance est la même)

Réservoir Auxiliaire d'Atelier

Par Dany

Lorsqu'on remonte une moto et que l'on veut procéder à quelques essais de réglage de carburation, il serait souvent utile de ne pas avoir de réservoir à carburant pour un meilleur accès aux carburateurs, surtout ceux dont les vis de réglage sont positionnées côté moteur...

Il existe des bidons d'environ 1 L sur potence, pour cela.

Une solution simple et gratuite pour un usage occasionnel est la suivante :

Prendre une bouteille d'eau gazeuse (le plastique est plus épais pour résister à la pression des gaz).

Prendre un morceau de durite diamètre 8 mm intérieur et diamètre extérieur par ex. 12 mm.

Faire un trou dans le fond de la bouteille à peine plus petit par exemple 10 mm. Puis enfiler la durite dans le trou. Ça force un peu (une astuce consiste à lubrifier avec un peu de savon liquide). Enfoncer la durite pour la faire pénétrer d'environ 1 cm dans la bouteille, ça suffit largement. C'est parfaitement étanche.

Fixer un robinet sur l'autre extrémité de la durite avec un filetage idem celui du réservoir (1/4 BSP = robinet à essence standard).

Percer le bouchon de la bouteille pour faire un évent et y fixer un fil de fer pour pendre celle-ci à

quelque chose, le guidon par exemple, pourvu que le fond de la bouteille soit plus haut que la cuve du carburateur le plus haut.



Relier le robinet de la bouteille au "réseau d'alimentation" en essence.

Fermer l'autre côté avec un autre robinet par exemple.

La bouteille remplace ainsi le réservoir et la moto peut être démarrée pour les premiers réglages.

Un essai sur route avec le vrai réservoir permettra de vérifier par exemple la



position de l'aiguille, ce qui n'est guère sensible que moteur en charge (roulage). En général, la synchronisation des carburateurs se fait aussi après la repose du réservoir.

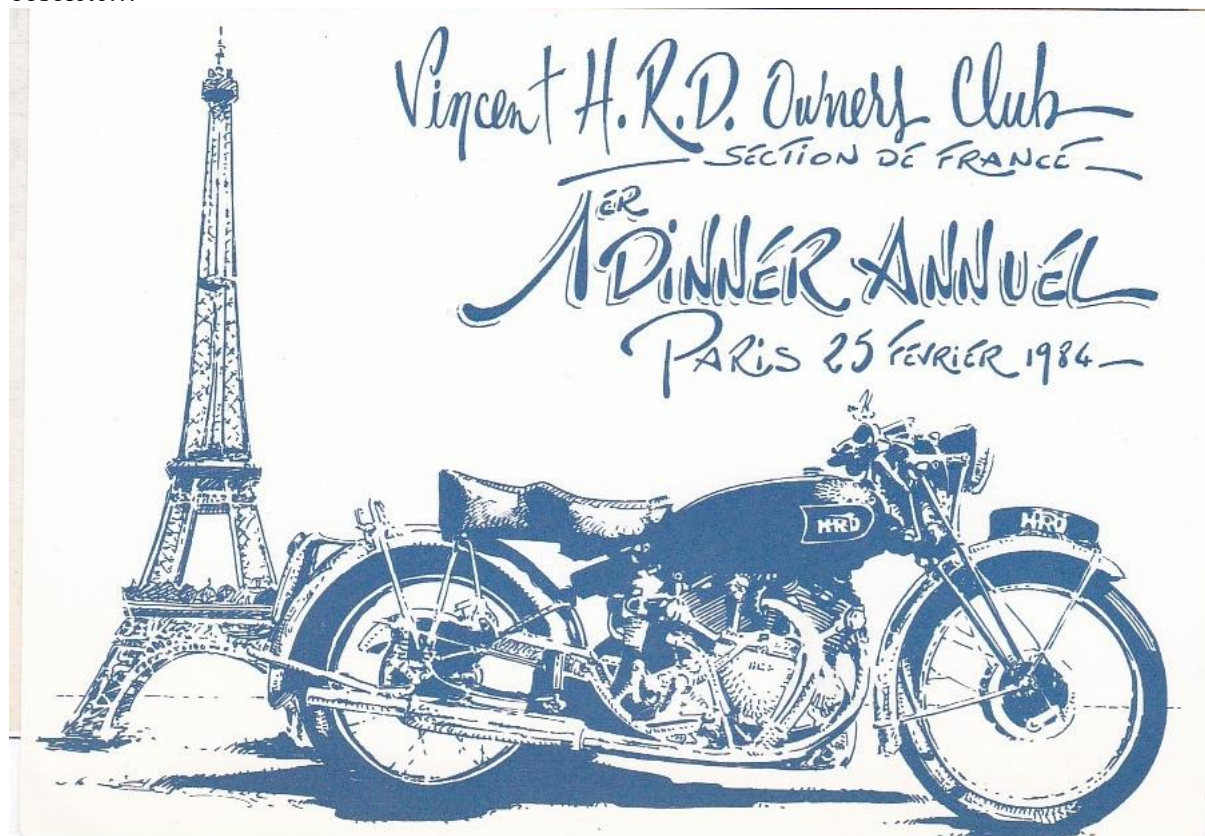
1984 - 2024

Ou quarante ans de dîners d'hiver

Par Jean

C'était il y a quarante ans ! Vincentiste depuis trois ans, j'avais rejoint le club Vincent sous les conseils conjoints de Patrick et de Christian Oliveaux. J'avais participé au 6^{ème} rallye Vincent à Gaillefontaine en Seine-Inférieure et je souhaitais proposer une autre rencontre Vincent française en contrepoint dans l'année. L'idée d'un « Dîner d'hiver », coïncidant avec l'exposition Rétromobile (plus enthousiasmante à l'époque que maintenant) me semblait opportune. L'invitation fut donc envoyée par courrier (le mot courrier est autorisé par l'Académie Française en ce sens) dans toute la France et des Vincentistes vinrent même depuis Nice. Je n'ai malheureusement plus la liste des participants mais il me souvient que vinrent des officiels du Club, amis de Patrick : Mary et John Webber (éditeur de MPH), Anne et Bryan Philips, Audrey et Alan Lancaster et peut-être John Waltham (*oversea representative*). Côté Français, Patrick était là bien sûr, de même que Marc Raymondin qui m'avait proposé le restaurant : le Loup-Garrou, à une encablure du Clairon, ça ne s'invente pas, c'est de la prédestination ! Je dois saluer la vaillance d'un commando breton qui brava la froidure de l'hiver pour venir à Vincent (il neigeait) mais qui, malheureusement, abandonna les machines au bivouac chez Marc Bellon, terminant les dernières centaines de mètres en transport étanche. Bien sûr, Alain était là et c'est lui qui fit le carton commémoratif que vous pouvez admirer ci-dessous.

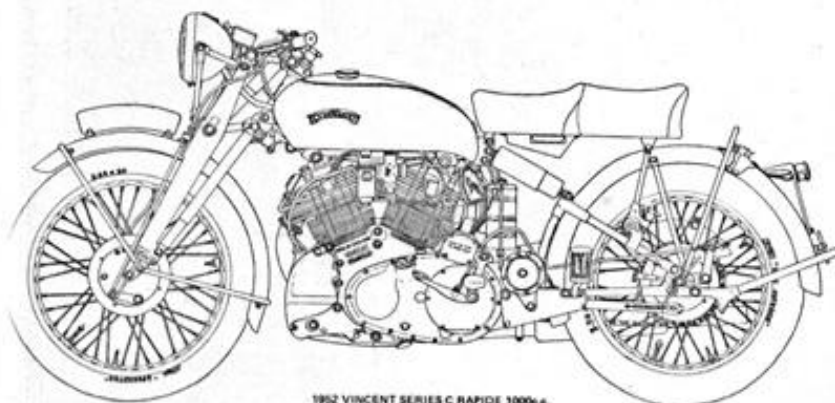
Aujourd'hui que les manifestations Vincent se multiplient en France, ce dîner d'hiver semble obsolète...



Il est amusant de noter que ces dîners furent interrompus quand je quittai le club en 1989 et réintroduits quand je revins en 1996.

Le lecteur appréciera l'invitation tapée à la machine... L'ère de l'informatique était encore à venir pour le vulgum Pecus...

The Vincent-H.R.D. Owners' Club.



1952 VINCENT SERIES C RAPIDE 1000cc.

SECTION
DE
FRANCE

Bonjour,

La section de France du Vincent Owners' Club est heureuse de vous informer que le samedi 25 février 1984, aura lieu son premier dîner d'hiver à Paris.

Y sont conviés tous les membres du club intéressés, mais aussi tous ceux qui, en France, possèdent ou ont possédé une Vincent H.R.D., ou encore s'intéressent particulièrement aux productions de Stevenage. Même les plus individualistes pourront échanger des idées, des conseils; des anecdotes, des projets, ou plus pragmatiquement, peut-être s'organiser pour s'approvisionner en pièces détachées.

Ce repas aura lieu au restaurant "Le loup garou", 19 rue des Bois 75019 Paris. (accueil vers 19 heures, frais de participation, environ 120f. par couvert) Toutefois, le nombre de places étant limité à 50, nous vous serions reconnaissants de retourner au plus vite, le coupon-réservation ci-joint, car il ne nous sera pas possible d'accueillir le jour même, des convives imprévus.

En espérant vivement votre compagnie, nous profitons de la présente pour vous souhaiter une bonne année 1984, et un " happy vincentering "!

COUPON RESERVATION à renvoyer le plus rapidement possible à :

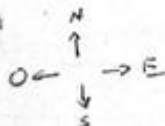
Jean Pirot, 39 avenue Duquesne, 75007 Paris (tel. 306 58 43)

M. (ou Mme ou Mlle) participera au dîner d'hiver du V.O.C. .

Il sera accompagné de personne(s). Il sera seul (si j'ose dire!)

Rayer "administrativement" la mention inutile.

nombre de couverts réservés:



(Plan à
commencer)

La rue des Bois est
située entre la
place des Filles et
le Boulevard Sévriér




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. Certains d'entre nous sont friands de ces histoires, anecdotes, essais. Il est pourtant difficile d'être au courant de tout, de tout lire, tout acheter, dans l'espoir de trouver, la photo, l'anecdote, le commentaire. Il y a pas mal d'années notre regretté Président, Michel Goin tenait à jour une longue liste, des publications trouvées dans la presse, depuis... ???, les débuts des HRD, et il la divulguait occasionnellement.

Vous trouvez quelque chose, n'hésitez pas, faites-le moi savoir :

didier.camp31@gmail.com, je passerai le message à notre journal favori.

Le LGE, est fidèle à ses lecteurs, qui souvent le lui rendent bien. Merci à tous ceux qui m'envoient infos, revues. Le mois prochain devrait nous apporter quelques belles lignes.

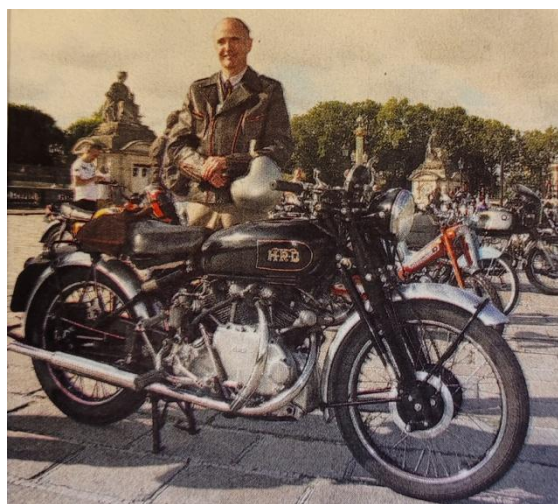
La Vie de la Moto, n°1210 du 21 sept. 2023 :

Page 8 : Tour de France à Motos Anciennes. Laurent B. à l'honneur avec sa D Black Shadow de 54. (NDLR : Une bien belle machine et qui roule !).

La Vie de la Moto, n°1211 du 28 sept. 2023 :

Page 12 & 13 : Tour de France à Motos Anciennes (encore !)

L'étape de Lisieux, et la Comet de l'ex-président du GAVAP (alias Jean-Louis)



La Vie de la Moto, n°1212 du 21 sept. 2023 :

Page 17 : 16^{ème} traversée de Paris, Laurent Vronski est parisien, propriétaire d'une série B de 1944 (! NDLR) mais avec Girdraulic d'après la photo.



Page 22 : Montée historique de Loches. Notre adhérent Raspoutine pigiste LVM relate cet événement Tourangeau, mais n'hésite pas non plus à mouiller la combinaison et se prépare mentalement à attaquer la montée, sur son EVG, dès que le pilote d'un bel Itom jaune aura bouclé son casque.

Trophée du Tiggre, suite des Lauréats

Par Jean

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

Proposés et reçus pour 2014 :

Le Trophée du Tiggre :

Jean Boulicot qui a consacré 12 ans de sa vie à recréer une moto française qui n'existait plus alors qu'il aurait pu utiliser plus intelligemment ce temps à aider les membres du club en panne à réparer leur Vincent.

La rédaction est heureuse de vous présenter un créateur de moto Peugeot examinant la Norvin qu'a recréée Jean-Louis Petit.
Photo prise au rallye de Vernon en 2013.

("Quand un Vicomte, rencontre un autre Vicomte...")



La Plume du Loup :

François Grosset pour son article sur Gromatew (il faudrait chercher dans le Loup-Garreau papier de cette époque, le dit article).

Comme vous pouvez le constater ci-contre, quand il n'écrit pas la biographie de Gromatew, François fabrique des Série A pour passer le temps !

Oui, vous avez raison, ça met la barre assez haut.

Photo prise au rallye Velocette/Vincent en 2022

**Attention : le règlement de 25 € doit parvenir avant le 31/12/2023. Au-delà c'est 35 €.
Le mot de passe 'site', et donc celui du Loup-Garreau, change au 1^{er} janvier.
=> sans adhésion 2024 ces parties ne seront plus accessibles.**



VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) 2024

Veillez compléter le document ci-dessous, en majuscules, et cocher les cases () choisies.

<p>1. Données personnelles (n° d'adhérent :) — Date : / /</p> <p>NOM :</p> <p>Prénom :</p> <p>Es-tu adhérent au VOC International ? <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON</p>
<p>2. Données personnelles réservées au fonctionnement de l'Association <i>(à ne remplir que si changées ou non encore divulguées)</i></p> <p>Adresse postale :</p> <p>complément d'adresse :</p> <p>code postal : ville : pays :</p> <p>tél. mobile : tél. fixe :</p> <p>date naissance: courriel :</p> <p>Moto(s) (facultatif) :</p>
<p>3. Pour la « Liste des membres », accessible aux adhérents, avec un mot de passe, dans la rubrique « ADHÉRENTS » du site www.vincent-owners-club-france.com, seuls département, nom, prénom, téléphone mobile ou fixe, courriel paraissent.</p> <p><input type="checkbox"/> À cocher si tu ne désires pas paraître dans la « Liste des membres »</p>
<p>4. Adhésion 2024 (du 01/01 au 31/12)</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> <p>À régler <input type="checkbox"/> 25€ avant le 31/12/2023 <input type="checkbox"/> 35€ après</p> <p><i>La date du courrier postal (ou du virement) fait foi pour la somme à payer</i></p> <p><input type="checkbox"/> Nouvel adhérent : 25€ quel que soit le moment de l'année</p> </div> <p>Veillez renvoyer cette fiche complétée, au choix :</p> <p><input type="checkbox"/> par poste, avec ton règlement par chèque bancaire au nom de VOCF, à : C. Remillieux-Rast, 23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine (France)</p> <p><input type="checkbox"/> par courriel à vocfbureau@gmail.com, avec ton récépissé de règlement par virement bancaire sur le compte 'ASSOCIATION VOCF' à la BNP de Meulan (78) IBAN : FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667 BIC (Bank Identification Code) : BNPAFRPPMNT</p> <p><input type="checkbox"/> par courriel à vocfbureau@gmail.com, avec ton récépissé de règlement par PayPal sur le compte 'VOCF' avec le type de paiement : "pour vos proches"</p>

Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

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



Entre les deux mon cœur balance ? Mmmh... pas trop...



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 FERIE) VERS 19 H 30 :

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



LES 17/18 FEVRIER 2024 - WEEK-END ATELIER BRICOLAGE VINCENT

Orange (84) - Gratuit – Sujet : embrayage Vincent et transmission primaire. Possibilité de loger plusieurs personnes, également possibilité de camping ou camping-car. Gratuit. Limité à 14 personnes. Reste 8 places.

Animations pour les dames accompagnatrices par Cathy.

Contact : yvon@motoadventure.fr – 06 13 61 90 90



7 AU 10 MARS 2024 – SALON DU 2 ROUES LYON EUREXPO

Jean Boulicot prépare un super stand exclusivement dédié aux Vincent. Actuellement, les conditions logement/repas ne sont pas encore connues. Selon nos infos actuelles, ce sera le record par le nombre de Vincent présentées sur un salon. Merci à ceux qui ont déjà répondu et on attend les autres ! Envie de l'aider, de participer ?

Contact : Jean : eliane.boulicot@wanadoo.fr



9 MARS 2024 – DINER D'HIVER DU 40^{EME} ANNIVERSAIRE, A LYON

Un événement à ne pas manquer.

Contact : Jean Pirot – 06 81 53 09 86 ou : pirot.jean@orange.fr



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

Le gîte comporte 8 chambres pour 2 avec WC et douches privatifs + 3 chambres à plusieurs lits, aussi avec WC et douches. Nature – gastronomie – mode - micromécanique. Inscriptions limitées à 20 personnes. Reste quelques places.

Contact : dany.vincent@wanadoo.fr – 06 07 85 93 33



12/13/14 JUILLET 2024 – 48^{EME} RALLYE ANNUEL FRANCE 2024

Il aura lieu dans le Massif Central. Informations à venir.

pirot.jean@orange.fr – 06 81 53 09 86



Petites Annonces

Les petites annonces des adhérents du VOCF sont diffusées durant **trois numéros** (sauf s'ils demandent à les retirer).

Passé ce délai, ils devront redemander à diffuser leurs annonces.

Les adhérents au VOC international peuvent profiter des mêmes conditions que les adhérents du VOCF. La photo de leur carte d'adhérent peut leur être demandée pour vérifier cette appartenance.

Les non-adhérents peuvent faire passer une petite annonce concernant les Vincent uniquement, elle ne sera diffusée que sur un seul numéro.

- **JACQUES COLOMB VEND :**

Velocette 500 Thruxton Veeline du 10/1970, une des rares importées par Leconte. CGN. VMT 977. Expertisée. Environ 45 000 km. 28000€
colomb.j@wanadoo.fr – 06 75 28 77 47



- **PHILIPPE GUIJARRO VEND:**

Craven sacoches blanches parfait état, avec un porte bagage fixation Vincent. L'ensemble **300 €**
 Téléphone : 06 12 59 17 95 37



- **RENÉ VALLANO VEND:**

Diverses pièces Comet dont un UFM avec un V5C (« carte grise » anglaise) correspondant (1953).
 Prix : **1400 €** l'ensemble. r.vallano@hotmail.com

- **LORD DOMINIQUE VEND:**

Porte-bagages en inox plutôt élégant qui lui a servi de 2019 à 2021. Prix : **150 € + port éventuel**
ateliermalcor@aol.com – 06 62 57 26 35



- **DANY VINCENT RECHERCHE:**

Comet ou éventuellement morceaux pour en construire une (a déjà un moteur et une BV) + Sacoches de type Craven.
dany.vincent@wanadoo.fr – 06 07 85 93 33










- **LE VOCF A FAIT FABRIQUER** (grâce à la proposition spontanée de l'un de ses membres : Hervé DARDE) quelques jeux d'outils pour former les champignons de câble. Tout-à-fait identique à la version de Venhill vue dans l'article consacré à la fabrication des câbles, voir LGE n° 37.

Il est proposé à prix coûtant soit **75 € (+ port éventuel)** au lieu de 200 € env. chez Venhill. Nombre très limité.

dany.vincent@wanadoo.fr – 06 07 85 93 33



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](https://www.facebook.com/leclairon.free.fr)
-  **Tracy Tools** : Tarauds filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNF, etc.
Ils proposent deux qualités : chinoise (usage occasionnel) ou britannique (bonne qualité).
www.tracytools.com
-  **Andy Davenport** : Andy est un anglais charmant qu'on voit de temps à autres au *French Rally*, il fabrique et vend des pièces Vincent. Prix plutôt intéressants.
<https://vincentblackshadow.co.uk/> **ATTENTION LIQUIDATION DU STOCK**
-  **PMX-Racing.com** : Tous travaux sur moteur (orienté moto) – Rectification – BV – soudure cadres. Guillaume Payan, membre VOCF, travaille là-bas.
Contact : cyrille@pmx-racing.com, 02 32 42 12 27 – 27310 Bourg-Achard
-  **Only British Austria (Autriche)** : Nombreuses pièces Vincent (envoi très rapide)
[Home | BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH \(vintage-motorcycle.com\)](http://Home|BRITISHOnlyAustriaFahrzeughandelGmbH(vintage-motorcycle.com))



Ont contribué à ce numéro :

Didier Camp, Michel Goin, Alain Grare, Paul Hamon, Dominique Malcor, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Jean-Michel Rioux, Dany Vincent.

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