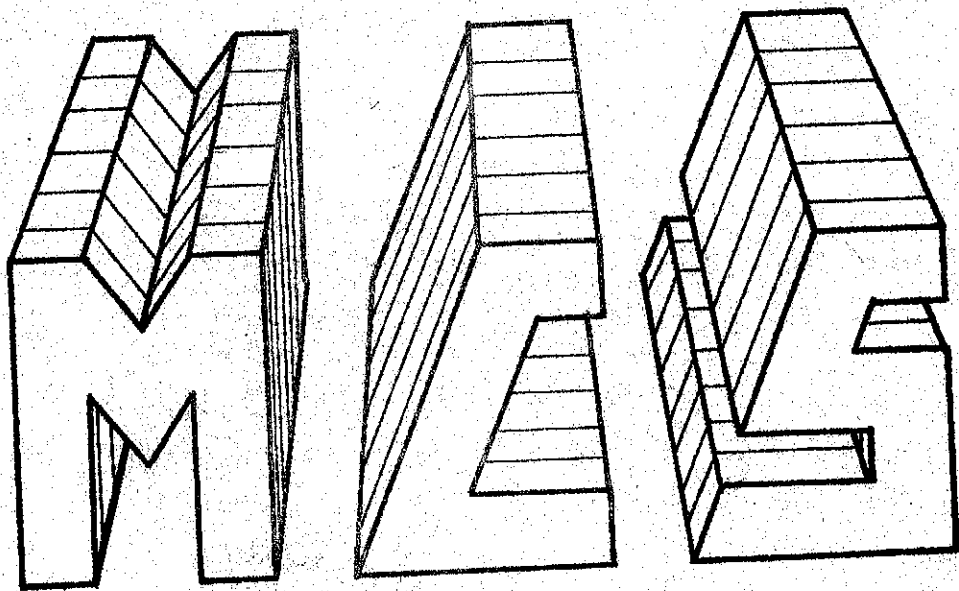




réunion générale 7 juillet

FORMATION des COMMISSAIRES  
de ZONES - - -



**L'ATTACHE RAPIDE**

Moto-Club - Sommierois Cafe du Nord

80-02-51

30 - SOMMIERES

MOTO CROSS  
+++++

Grand Prix de FRANCE à Pernes les Fontaines

---

Cette épreuve du championnat du monde constituait pour la gent motocycliste de la région, l'attraction majeure. Malgré un vent parfois violent, plusieurs milliers de personnes s'étaient donnés rendez-vous au Val de Guilhant. La piste inchangée dans son tracé, était poussiéreuse et sèche conformément aux normes provençales.

De la bouche même de Joël Robert c'est une piste très rapide, trop même et seul un "forcené" saurait enlever la décision. Tels étaient les propos du champion en 1970; la course lui donna raison puisque le jeune suédois Torleif Hansen avec sa Husqvarna enleva la décision après une course menée à un train d'enfer de concert avec le tchèque Halm. Robert et Geboers (sur Suzuki) semblaient attendre leur heure; celle-ci ne vint pas à cause d'ennuis mécaniques (rupture du guidon, allumage)

En 1972, on pouvait croire encore à de tels propos: le Samedi le tchèque Halm allongeait ses sauts dans la ligne droite jusqu'à 17,50 m, parfois transformait les ballots de paille en un tas informe, peut-être pour impressionner ses adversaires;

- le russe Moiseev réalisait le meilleur temps aux essais

- Geboers victime d'une chute, regagnait la Belgique avec une fracture du péroné

C'était mal connaître Joël Robert. Il enleva les 2 manches de main de maître se permettant même de reléguer à un tour au minimum tous les coureurs classés après la 6e place (1e manche). Voilà une preuve éclatante que le maître est toujours en condition, et ne veut laisser à personne le soin de mener le championnat. Ses sauts dans la butte de la ligne droite étaient surprenants: en l'air, il agitait sa machine d'un mouvement latéral de gauche à droite pour la plus grande joie du public mais surtout pour remettre sa machine en ligne; c'était vraiment de la haute école de pilotage. Dans la ligne droite, le moteur Suzuki émettait un bruit assez irrégulier semblable à une longue suite de ratés, en voyant le résultat de la course il faut reconnaître que ce bruit ne gêne en rien l'efficacité et la puissance de l'engin.

L'opposition la plus forte en l'absence de Geboers, vint du clan CZ constitué par l'équipe russe (Kanikov, Moisseev, Kibirine, Rulyov) et l'équipe tchèque (Halm, Falta, Toman). CZ réalisa un tir groupé assez symptomatique; Robert malgré son mérite, devait se sentir bien seul sur sa Suzuki devant cinq CZ (2e manche); les deux équipes furent les plus homogènes: machines identiques, pilotes de grande valeur. Pour s'en convaincre regardons dans la 2e manche la remontée sensationnelle de Moisseev qui parti dans les 25e termine à la 4e place doublant ..//..

à chaque tour un concurrent sinon deux. Au classement général les russes Moisseev, Roulev et Kibirine enlèvent les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> places (Moisseev et Roulev ex aequo) Kibirine et Moisseev bien classés en Espagne réalisent encore une bonne opération. Pour les tchèques citons Falta (2<sup>e</sup> dans la première manche) et Halm (3<sup>e</sup> dans la 2<sup>e</sup> manche)

Après Suzuki, CZ? Kawasaki sut tirer son épingle du jeu en classant son unique représentant Olle Péterson à la 5<sup>e</sup> place. Le magicien suédois semble initier avec succès les firmes japonaises aux rites du cross. Pour ceux qui l'ignorerait c'est lui qui a mis au point les Suzuki de cross championnes du monde en 250cc (Robert) et 500cc (DeCoster)

Chez Husqvarna, seules les machines de Rahier et de Palm tinrent la distance. Avec de nouveaux moteurs, nouvelle partie cycle, la Husqvarna a encore besoin de mise au point de même que les Maico qui sont absentes des places d'honneur.

Montésa classe trois machines (Vekhonon, Novæk, Combes) après une course très régulière.

Sur le plan technique, l'orientation irréversible prise pour les machines de cross (gain de poids, gain de puissance) était évidente chez tous les constructeurs. On a partout usé d'alliages très spéciaux mais aussi de moyens plus "terre à terre": scie à métaux et forets pour les ailettes de culasse et de cylindre et pour beaucoup d'autres accessoires. Ces deux techniques sont peut-être compensatoires et éviteront aux machines clients de voir leur prix augmenter?

Le club était surtout représenté de l'autre côté des barrières Seuls Cayzergues et Bonnet usèrent leurs pneus dans la coupe de France Dehausse et Mazé pressentis par l'organisation ne voulurent pas raser leurs moustaches et ne purent convaincre le secrétaire René Vidal qu'ils étaient des jeunes (du point de vue caractère; et c'est bien là l'essentiel). Ils vinrent donc rejoindre le clan (mot à la mode en cette saison au sein du club) élargi des sommiérois où les crossmen, les pistards, les trialistes, les touristes et les soutiens moraux sacrifièrent en chœur à Bacchus au cours d'un pique-nique improvisé. Ce fut fatal, à certains qui ne virent la course que dans un épais brouillard ou qui s'endormirent dans les buissons.

Vivement la prochaine épreuve du championnat du monde: le regret de ne pas pouvoir être sur une moto est largement atténué par la qualité des épreuves.

BASSAN: affluence restreinte, piste accidentée et sèche  
En 250cc, excellente 3<sup>e</sup> place de Mazé derrière Galinier et Argento.  
Chute sans gravité de Salmérà. En 500cc Bernardini et Wolf enlèvent les 2 premières places. Perrier termine 3<sup>e</sup>, Navas 5<sup>e</sup>, le dernier en tête toute la première manche fut trahi par une bobine d'allumage qui s'est décrochée à 200m de la ligne d'arrivée.

SALINDRES: affluence restreinte à cause du froid. La piste très large, est très bien aménagée. Inauguration par le maire qui "gamelle" avec la Triumph de Hugues.

250cc Platon s'impose devant Nodenot et un trio de chez nous Sabatier, Mazé et Dehausse (Maurice repart pour une nouvelle carrière!)

500cc course à rebondissements: Perrier en tête dès le début chute par la faute d'un concurrent attardé et semble perdre toutes chances de vaincre. A la 3e manche, la chute spectaculaire de Chênevrier et Chavidal laisse le champ libre à Pitarch et à Perrier. Daniel malchanceux perdra sa selle à 2 tours de la fin et laissera la victoire à Robert. 1e Perrier 2e Pitarch

Perrier enlèvera la super-finale 250-500cc devant Platon en utilisant la 250cc de Sabatier; Pitarch ne put participer au débat par suite d'une mauvaise carburation.

PERTUIS: en espoirs, Mazé termine 3e

BEDARIEUX: beau temps, 5 à 6000 spectateurs, 15 F l'entrée

Ceux qui ne connaissent pas la piste devraient s'y rendre lors de la prochaine course et apprécieraient les difficultés ruénies sur ce terrain. Pour les mécaniques et les pilotes c'est l'enfer de sable de rochers et de montagnes russes. Les inters n'ont jamais vu une piste aussi dure; certains parlent de recharger les machines sur les remorques. Le spectateur en a vraiment pour son argent, malgré le prix, et se passionne pour les courses; il fallait l'entendre manifester son mécontentement lors des faux départs et ses encouragements aux coureurs lors des phases cruciales de la course.

Bacou en tête lors de la 1e manche connaîtra des ennuis de boîte et laissera la victoire à Porte. Dans la 2e manche, le grand Serge remonte magistralement sur Jacky, le passe et s'en va tout seul vers l'arrivée. Au général c'est Porte qui gagne cette 2e épreuve du championnat. Bacou avait enlevé la 1e à Ste Cécile les Vignes.

En national Mazé termine 3e (encore une fois) derrière Bernardini et Hardy.

CORBERE LES CABANNES: temps froid, piste sèche avec une grille de départ; 4000 spectateurs. La grille ne sera utilisée que pour une seule manche, les nationaux déchainés en eurent vite raison; il faut vraiment quelque chose de solide et d'assez haut pour décourager ceux qui sautent par dessus. Pitarch malchanceux encore une fois perd sa 3e place sur une chute et termine 7e devant Navas et Perrier.

En espoirs, figureront Caizergues et Bonnet avec sa 125 Montesa. Ce dernier manque pour une place sa qualification du championnat de France 125 à Besançon. C'est vraiment regrettable pour si peu.

RENE NAVAS

suite:

Voilà ce qu'il faut qu'on nous donne: une machine de laquelle on soit sûr, qui demande un entretien minime et dont on ait pas à s'occuper en arrivant à l'étape. Et cela jamais on l'obtiendra avec un moteur poussé. Une autre chose très importante pour que la machine n'ait jamais à voir le réparateur, qu'on nous donne des pièces interchangeables et non seulement interchangeables pour un même modèle, mais d'un modèle à l'autre. C'est une chose à laquelle on ne pense pas assez et qui peut cependant être réalisée facilement. De plus cela permet à la maison de travailler davantage en série et qui est encore un avantage.

J'estime qu'une marque doit pouvoir satisfaire la clientèle diverse qui s'offre à elle et qu'elle le peut avec trois types de machines: une toute petite (2HP env) une solo permettant le grand tourisme (4HP env) une grosse moto pour le side-car (8HP env).

Eh bien pourquoi ne pas rendre autant que possible les pièces de ces trois machines interchangeables? Ce serait il me semble un énorme avantage! et la chose n'est pas impossible. Construisez des moteurs verticaux, et faites votre 2HP monocylindre dans le genre de la petite FN; faites une 4HP à deux cylindres verticaux comme Herdtlé-Bruneau et enfin une 8HP à 4 cylindres comme Henderson. Cela vous permettra d'utiliser pour vos trois machines, les mêmes cylindres, les mêmes pistons, les mêmes bielles, les mêmes soupapes, les mêmes commandes de culbuteurs et cela est déjà énorme.

Faites des cylindres en acier à larges ailettes, des pistons en acier ou en alliage d'aluminium, des bielles creuses montées sur rouleaux, de larges soupapes inclinées à 45° et commandées par des culbuteurs, des tuyauteries d'admission et d'échappement larges et bien venues, et vous aurez un bon moteur.

Mais tout cela allez vous me dire c'est du moteur d'aviation. Certes, en principe; mais au lieu de construire des pièces travaillant près de leur limite de résistance, je demande des pièces offrant une garantie de sécurité suffisante, ce qui n'est pas le cas du moteur d'avion, et puis n'oubliez pas que je demande un moteur tournant à une vitesse inférieure à 2000 trs/mn. J'ai quelque peu étudié la question et il m'a paru que l'on pourrait aisément réaliser les trois moteurs que je préconise avec des cylindres de 60 d'alésage et de 100 de course, d'une cylindrée de 282.74cc en admettant un rapport de compression de 5 et une vitesse linéaire moyenne des pistons de 6m/S ce qui donnerait une vitesse de rotation de 1800 TRS/mn.

Evidemment ces nombres ne sont que théoriques et déduits des formules, mais la pratique ne donnerait pas de résultats bien différents. On aurait ainsi des moteurs qui, sans être poussés, seraient néanmoins suffisamment nerveux grâce à leur longue course et à leurs

soupapes à culbuteurs qui, pour les mêmes raisons, refroidiraient convenablement et travailleraient dans de bonnes conditions de durée.

Evidemment le volant serait extérieur et comporterait l'embrayage à cône ou à disque peu importe pourvu qu'il soit sérieusement établi et très progressif. Adoptons une boîte à trois vitesses par baladeur qui a fait ses preuves, reste la transmission arrière.

Je serai partisan d'une transmission à cardan parignon d'angle ou mieux par vis sans fin, bien que la chaîne soit déjà très acceptable. Pour la toute petite. Pour courroie me semblerait néanmoins préférable.

On aurait ainsi des machines confortables absolument sûres, demandant peu d'entretien, facilement réparables le cas échéant et qui par cela même trouveraient beaucoup d'acheteurs.

On compléterait agréablement la 4 et la 8HP par l'éclairage électrique, et voir même le "démarrage".

Voilà, Monsieur, la conception qu'un long usage m'a donné de la moto et je vous serai reconnaissant, si vous avez la possibilité de bien vouloir soumettre mon opinion à vos lecteurs.

Veuillez agréer, je vous prie, mes bien distinguées salutations.

J. MONNIOT

Enseigne de vaisseau à bord de  
l'ATRNAH

Vous avez certainement lu avec un certain intérêt je pense, la lettre d'un abonné à "la moto-revue" sur la moto idéale.

Je pense que ce monsieur était optimiste, et ses idées n'ont eu de suite immédiate, car l'évolution de la moto a été assez longue, et seule l'entrée des japonais dans le monde de la moto a permis de concrétiser les idées de ce monsieur, malgré que ces inovateurs aient fait école sur pas mal de marques européennes. BIKE

+++++  
1000 KM DU MANS

Je viens vous reparler de notre meilleur représentant en vitesse au sujet des derniers 1000km du Mans. Il s'était engagé en 750 avec une KAWA strictement de série. La préparation n'a porté que sur le remplacement de la selle et du réservoir pour permettre une meilleure position du pilote et diminuer le nb de ravitaillements et aussi un gain de poids. Il fut ajouté un carénage de H 1 R retaillé pour pouvoir se monter sur la machine. Le duo SCHLESSINGER/HUGUET se classa 24e se qui est une place honorable par rapports aux incidents dont ils furent victimes (bri de chaîne, perte d'un silencieux d'échappement... 1h45 de perdue en mécanique)

Christian CASTELL

## des "GROGNARDS" pas grognons

Nous étions partis à 2 bécanes (Marius et moi plus les passagers), le Samedi après-midi. Nous primes la route de Nyons réputée plus courte mais ô combien plus mauvaise! Le trajet fut une vraie ballade pépère, entrecoupé de poses pipi et poses café.

C'est vers 18H30 que nous arrivâmes à Gap où quelques bécanes étaient déjà au rendez-vous.

Accueil très chaleureux où le président en personne vint nous souhaiter la bienvenue.

Inscription de 17 F donnant droit à une médaille millésimée, à la séance de cinéma (Continental Circus), au repas et à l'apéritif du Dimanche. Après un bonjour à nos collègues nimois nous avons rencontré Bruno et Dédé (les Arabes du 95) qui nous invitèrent à monter notre gourbi à côté du leur.

Une fois installés, nous retournâmes en ville afin de retrouver Sadous! En vain. A ce propos, je voudrais dire à tous ceux qui fixent des rendez-vous de préciser un lieu bien particulier. Et quoi de plus précis que le point de contrôle?

Ceci dit et pour continuer ma narration, nous allâmes nous restaurer au siège même du MC des GROGNARDS où pour la somme de 10 F TTC nous eûmes un repas très honorable.

Après ça ce fut la projection du film que je passerai sous silence, car vous connaissez tous ce que chacun en pense. Je tairai aussi la nuit tranquille que nous avons passé sous la tente, bercés par les effets "supra-mégaphoniques" de Marius.

Les motards se levèrent tôt, c'est pourquoi de bon matin, et sans s'être débarbouillés nous avons pris notre "breakfast" au troquet du coin. Après avoir démonté le campement nous avons rejoint le lieu de ralliement où nous attendaient de splendides GROGNARDS en uniforme impeccables comme à la parade.

Après la mauresque traditionnelle, et le départ des gens du Nord, nous primes la route de Tallard où nous fut distribué un déjeuner des plus copieux.

Je dois dire que pendant le déroulement de la manifestation j'ai été étonné de voir autant de discipline, autant de bonne entente et d'organisation. Oui, croyez-moi, les GROGNARDS sont à la hauteur et c'est avec un peu de regret que nous sommes repartis le Dimanche vers 15 H alors que de nombreuses bécanes se préparaient à faire une ballade jusqu'au belvédère du barrage de Serre-Ponçon. Nous sommes rentrés via Sisteron et Avignon et là j'ai eu la surprise de voir un Marius déchainé, un Marius roulant comme un "typessssss"!!!??? Moi qui roulait "à ma main" j'ai eu du mal à le suivre. Gap, nous y retournerons l'an prochain, et certainement en force...

RAYMOND

## GAZOLINE QUESTION...

(SHAKESPEARE Doct es-sence)

A la suite des déménagements successifs pour l'aménagement du bureau et de la grande salle, nous avons égaré l'article sur le super: voici la suite et la fin.

Alors: essence ou super? A vous de juger en fonction de votre moto et de vos habitudes de conduite. Il ne sert strictement à rien - à part qu'il vous coûte plus cher - d'utiliser du super alors que votre moteur s'accommoderait parfaitement d'essence ordinaire. Il est faux de croire qu'avec du super "le moteur marche mieux, que les accélérations sont meilleures, que le rendement général est supérieur ou que la consommation est plus faible". C'est à vous de faire la différence avec votre bécane, dans des conditions similaires. Ceci ne concerne que les moteurs non poussés, les moteurs sports nécessitent l'emploi de super carburant dans la mesure où ils développent une puissance spécifique élevée. Mais une moto sport équipée d'un moteur non poussé peut très bien se contenter d'essence ordinaire: l'allure sportive de la carrosserie n'est pas un argument de technicien!...

Faites vos expériences vous-même en déterminant le degré de sensibilité de votre moteur au cliquetis par exemple selon le carburant utilisé. Il suffit, à 30 ou 40 km/h d'écraser brutalement l'accélérateur et d'écouter. Dites-vous que ce n'est pas parce qu'un ami possède la même moto que vous et qu'il utilise du super que vous devez faire de même. Les besoins en octanes d'un moteur varient beaucoup en fonction de l'utilisation qui en est faite. Un léger cognement à bas régime n'est pas destructeur pour le moteur et n'influe pas sur les performances, alors qu'à haut régime les conséquences peuvent être désastreuses comme par exemple si l'on roule à fond sur une autoroute avec une moto de faible puissance lourdement chargée.

En conclusion: vous seuls pouvez situer vos intérêts au plus juste dès lors que vous voilà avertis. Et ne vous en laissez pas conter.

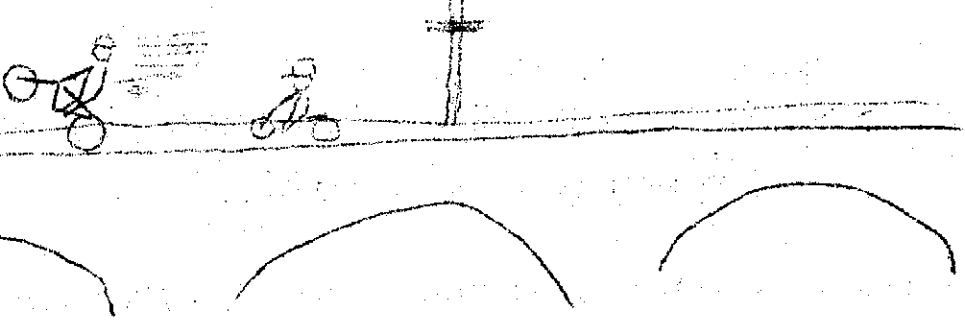
Extrait Action Automobile

+++++

NDLRFABER EST SUAE QUISQUE FORTUNAE

Nous sommes un club riche, mais ce n'est pas une raison pour dilapider notre "cagnotte". L'attache-rapide revient cher au club aussi nous n'enverrons (sauf objection) qu'un numéro par famille.

Pour les sommiérois, et ceux de la proche banlieue nous n'enverrons pas l'Attache-Rapide par la poste. Dans ce cas il faudra le retirer dans le carton sur l'appareil à cacahuètes en début de mois.



## LE GRATIN DU TRIAL A SOMMIERES (Jean-Marc)

"Sommières, une ville séduisante, un accueil extraordinaire et un Trial qui sera parmi les meilleurs de France, mais surtout le seul pays où la gendarmerie escorte en mobylette les acrobates sur une roue."

Claude COUTARD

Au moment où nous écrivons cet article, Charles Coutard quitte Sommières, a vu les zones de notre futur trial inter, a fait connaissance de notre ville... en bref, il repart enchanté (le mot est peut-être faible) à tous les points de vue. Au moment où vous lirez cet article notre projet aura été étudié par la commission préfectorale. Qu'en restera-t-il alors?

Actuellement tout baigne dans l'huile, n'envisageons que l'instant présent. La réalité peut-être cruelle et décevante apparaîtra en dernière page de ce journal.

Soucieux de mettre tous les atouts de son côté, le club avait invité le champion de France catégorie inter à venir reconnaître les zones découvertes par les trialistes du club. Celui-ci a eu la gentillesse de venir avec deux inters de valeur: Claude Coutard (son père) et Claude Gapin (le plus ancien inter français) plus deux nationaux. Après l'apéritif et l'inauguration des locaux, une petite démonstration dans le Vidourle et ses enrochements impressionna favorablement les autorités présentes.

Guidés par Yvan nos invités partirent immédiatement à l'attaque du circuit de 25km. Reprendre les 15 zones dans le détail serait trop long. Notons quelques réflexions de ces spécialistes: difficultés d'un très bon niveau national et même inter, certaines pourraient figurer dans un championnat d'Europe, vous avez très bien compris le problème du trial (zones naturelles et variées), un des plus beaux sites pour trialistes, dans l'ensemble les zones n'ont pas besoin d'être modifiées ou améliorées, ce qui prouve que vous les avez très bien choisies... (j'en connais quelques uns qui buvaient du petit lait)

Toute cette petite troupe a été suivie et acclamée tout au long du parcours par de nombreux membres du club tous béats d'admiration en voyant ce que l'on peut arriver à faire avec une moto. La bonne humeur était aussi de la partie, témoins ces nombreuses baignades dans l'Aiguelade et cette amitié qui s'est aussitôt créée entre nos hôtes et nous même. Le soir un dîner-débat (vin imbuvable) nous a permis d'en apprendre encore plus, surtout en ce qui concerne l'organisation d'un très bon trial.

En conclusion, nous avons vécu une journée positive et enrichissante que nous a permis de connaître un très grand champion qui est resté simple.

AH, CA MONSIEUR, SI J'AVAIS UN TEL NEZ, IL FAUDRAIT SUR LE CHAMP  
QUE L'ON ME L'AMPUTASSE...

... VARIETES CURIOSITES VARIETES ...

Le nez occupe une place importante dans la physionomie.  
Des physionomistes ont même prétendu qu'il existait un certain rapport entre la forme du nez et le caractère d'un individu. Sans aller jusque là, il faut reconnaître qu'on a tiré de ce trait du visage une quantité de proverbes et de dictons populaires.

Ainsi, on dit (ou on a pu dire) que :

- MAR IS très prudent a bon nez,
- BOUC très adroit a le nez fin,
- FABIEN très gourmand a toujours le nez dans son assiette,
- ROLAND grand savant a le nez dans ses livres,
- J.MICHEL lui, s'est cassé le nez,
- RENE (marchand d'O) la moutarde lui monte vite au nez,
- COW-BOY tire les vers du nez de CRISPI (TARDIEU),
- Certains sont menés par le bout du nez.

D'autres, indiscrets, fourrent leur nez partout (en particulier lorsqu'il rôdent autour du bureau et fouillent dans la paperasse),

- Enfin que MAZE dispute ses courses les doigts dans le nez.

---

#### MON PETIT DOIGT M'A DIT...

Que le BOUC va se transformer en Apollon, si la pommade qu'il se passe tous les jours, fait l'effet promis par les prospectus (pour tromper l'adversaire, il fait croire qu'il se passe de l'ambre solaire)

Que suite à la découverte d'un cadavre à Junas, MARTIN cherche un bon alibi.

Que la gendarmerie de Sommières a l'intention de présenter un concurrent au trial du mois d'Aout (celui-ci s'entraîne secrètement dans la garrigue, mais Dimanche il s'est trahi en voulant défier COUTARD en un concours de roue arrière)

Que le club a hérité d'un chrono de marque ELVIA. Ceux qui veulent, pourront se faire chronométrer à la piste.

Que MARIUS se drogue au TOP-SET

Qu'ANNIE (Mme Lapin) est en clinique à Nîmes (Pasteur) 1er étage chambre 104. Vous pouvez aller la voir jusqu'à 21h et ce jusqu'au 14/7

Que incessamment sous peu et même peut-être avant la bibliothèque va fonctionner: responsable RAYMOND adjoint ANTOINE

# on ne tue pas tous les motards

## CERTAINS SE TUENT

SI EST DEI  
NON EST JUSTI

Depuis 2 ou 3 mois une certaine revue spécialisée a repris l'article qu'un père de famille qui a 2 fils motocyclistes et une certaine célébrité, a fait paraître dans un journal parisien, et, avec de nombreuses lettres témoignages elle a créé une rubrique intitulée "LES MOTARDS NE MEURENT PAS ON LES TUE". Que penser, que dire, que répondre à cela.

Depuis 2 ans la vente des motos a fait un tel bond, que maintenant ne sont pas motards tous les motocyclistes.

Le gars qui comme beaucoup d'entre nous a commencé par quelques cyclos, puis après avoir eu son permis s'est payé une moto (à l'époque le choix était assez limité, et les motos assez âgées) a eu un apprentissage progressif et souvent varié (cross avec des trapadelles puis la route). Il aurait peut-être voulu rouler vite, mais la "mécanique ne le permettait pas. Aussi lorsqu'il pouvait s'acheter une bonne bécane (c'était assez long car il n'avait pas les possibilités de crédit qu'il y a maintenant) il avait dans les pattes quelques milliers de kilomètres qui l'avaient suvent fait passer par le summum des emmerdements qu'un motocycliste puisse avoir (glissades, petites chutes, pannes, re-pannes, neige, verglas...)

Maintenant ils ont 16 ans, par un chantage à l'examen, leurs parents sont obligés de leur payer une moto (parce que ça fait bien, ou parce que le collègue en a une) 450, 500, 750 cc et les voilà motorisés.

Afin que ces machines soient très bien équipées, et d'un prix assez compétitif, les constructeurs économisent quelques fois sur des points essentiels de celles-ci. Il faut presque 5000 bornes à un motard confirmé pour prendre en main et mener correctement (pour ceux qui ouvrent) une de ces bécane: tourner à la limite, doser le freinage, utiliser toujours correctement le moteur, les rapports, savoir accélérer...

Après un rodage sommaire (ils n'ont aucun soucis à se faire question casse, le papa paie) ils roulent; honteux de leur inexpérience, ou pour épater ils ouvrent à tort et à travers; ils s'amuse à 3 ou 4 à faire du gymkhana dans les files de voitures, puis un beau jour, ils accrochent une voiture chûtent et se font écraser. D'autres se tirent une bourre ou veulent suivre un vieux de la vieille, ils négocient les premiers virages, puis grisés par la vitesse les gerbes d'étincelles de la béquille en raclant, arrivent un peu fort dans un "virolé" la bécane commence à louvoyer, ils paniquent coupent les gaz, ou freinent (de l'arrière) et c'est la gamelle (qui peut-être sans gravité si l'on ne rencontre aucun obstacle pendant la chute)

Ce sont généralement ceux-la qui en veulent aux bagnoles. Ils considèrent l'automobiliste comme un ennemi systématique. Et pourtant il arrive bien souvent qu'un automobiliste se serre pour que nous puissions le doubler malgré la ligne jaune, ou lorsqu'il est sur le point de doubler, se laisse d'abord doubler par la moto qui le suit.

N'oublions pas qu'il y a 3 à 4 fois plus de voitures que de motos donc il y a 3 à 4 fois plus de cons chez les automobilistes que chez les motards et pourtant nous en comptons bon nombre parmi nous.

Pendant ma petite semaine de travail à Dijon, j'ai fait dans les 2000 bornes, et, étant de l'autre côté de la barrière, j'ai pu bien voir les que font les motocyclistes (insouciance, et inconsience). Pensez que si nous avons nos problèmes sur le mouillé, les attelages routiers ont les leurs. Beaucoup de chauffeurs routiers étaient des sympathisants, que nous sommes entrain de perdre à cause de "crasses" que leur ont fait certains.

Le niveau de vie ayant augmenté, les crédits étant plus accessibles, le mythe du centaure motocycliste regorgeant de virilité, toutes les conneries qui ressortent des rapports de psychanalistes U.S. (motocycliste = refoulé sexuel ou homosexuel qui s'ignore; attrait sexuel des filles pour la moto, elles aiment sentir cet engin vibrant sous leurs jambes et la position leur rappelle les rapports sexuels) tout cela a emmené dans le rang des motocyclistes une foule assez hétéroclite. Cinq années avant nous n'avions pas de minets, frimeurs, et autres qualificatifs que certains se plaisent à employer à tort et à raison.

Ne tombez pas dans le panneau, n'envenimez pas le débat, ne tombez pas dans le piège "moto phénomène social", restez motards comme vous l'étiez comme vous le serez toujours (tout en vous méfiant de tous les dangers de la route, quels qu'ils soient)

Ne refaisons pas une campagne des bébés phoques pour les

"BB motards"

Jean-Michel

Cet article à été tapé le Samedi 9 Juin; le Lundi 12 Juin, à 11h40 un camion qui n'avait pas mis son clignotant quand j'avais déboité pour le doubler me coupait la route: bilan: double fracture jambe droite, plaie genou droit pour Annie, plaie main droite contusions multiples pour moi.

POTENTIOR EST FATUM QUAM VINCI POSSIT...

+++++

Un homme dans le fleur de l'âge, rencontrant un de ses amis se plaint à celui-ci de la monotonie et du peu d'entrain qu'il a pour accomplir son devoir conjugal. "Il faut varier, improviser mon vieux; essaye de faire comme les chats" lui répond cet ami.

Ils se rencontrent une semaine plus tard, et son ami est tout étonné de le voir habillé en noir "Tu est en deuil" demande-t-il? Oui répond l'autre ma femme s'est taée en tombant de la gouttière.

## A LA FFM CA VA BOUGER!!!!

Dans le précédent numéro de l'Attache-Rapide, nous vous avons annoncé qu'il était possible aux membres intéressés de venir retirer au bureau du club, la brochure ayant pour titre: FFM, SON AVENIR...

OBJECTIF AN 2000. Pour ceux qui auraient négligé de le faire, nous en avons dégggé la "substantifique moelle", que nous vous présentons ici sous forme de résumé.

Avenir, objectif an 2000, l'impression produite par le titre est confirmée par l'avant propos qui précise bien qu'il ne s'agit pas de "réalisations immédiates, ni même d'un projet, mais seulement d'un ensemble de vues", un choix politique qui lui pourra, à long terme, entraîner des modifications de toutes les structures de la Fédération.

Suit un court historique de la FFM: créée en 1912, elle ne fut tout d'abord qu'un service annexe de l'Automobile club, sans ressources propres ni indépendance. Dès 1950, après de longs efforts et de multiples modifications des statuts, la FFM avait acquis sa liberté. Il lui restait à obtenir son indépendance financière, ce que lui permit l'expansion du moto-cross. Mais il faut croire que la FFM a évolué moins vite que le motocyclisme, puisque devant le "déferlement d'une génération de pratiquants qui s'intéressent fort inégalement à l'aspect sportif du problème", elle s'est trouvée complètement dépassée, et elle le reconnaît elle-même. Certaines personnalités de la Fédération ont bien tenté de réagir (Mr Moreaux et Mr Lesueur en particulier), mais faute d'une pensée directrice, ce désir de renouveau s'est épuisé en décisions isolées donnant à ces réformes un aspect anarchique. Il est donc maintenant nécessaire de définir clairement les buts à atteindre, ce à quoi va utilement collaborer cette circulaire.

Une première partie s'intitule "suggestions diverses". Elle se penche tout d'abord sur les textes règlementant le fonctionnement de la Fédération.

Remarquant que l'absence de textes engendre tous les abus possibles mais que la présence de textes périmés contraint à ne pas les pespecter, il faut rechercher les possibilités de modification des textes pour les adapter aux nécessités actuelles. Les statuts de la FFM lui sont pratiquement imposés et une réforme serait difficile, mais de toutes façons, il s'agit là de textes souples qui ne peuvent paralyser le fonctionnement de la FFM. Quant au règlement national des manifestations sportives, seules quelques modifications de détail seraient nécessaires et suffisantes. Finalement, le seul texte qu'il soit possible et en même temps intéressant de réformer, est le règlement intérieur sur lequel pourra librement jouer la Fédération pour modifier son cadre législatif en fonction de ses nouveaux objectifs.

Mais quels sont ces nouveaux objectifs?

Une deuxième partie traite des questions relatives au tourisme. Si le sport fonctionne bien au sein de la Fédération, il n'en est pas de même du tourisme:--le rallye de la Fédération n'a lieu qu'une fois par an et de toutes façons, il n'intéresse qu'une centaine de personnes.

La licence de tourisme ne correspondant à aucun avantage réel est mal acceptée et peu répandue.

A part ces formules existantes et pour le moins restreintes que peut-on imaginer?

Vu les problèmes que posent actuellement les concentrations, il faut rechercher de nouvelles formules: par exemple, concentrations classées en diverses catégories avec un thème touristique (châteaux de France par exemple) avec concours photographique, épreuves sportives, ... Au point de vue individuel, attribution d'insignes spéciaux et titres honorifiques pour les plus grands randonneurs. En outre possibilité de voyages organisés en concluant des accords avec des organisations de tourisme, possibilité de prévoir des systèmes d'assistance, permettant en cas de difficultés de payer avec des bons, ou encore système des cartes bleues, possibilité de créer un service juridique...

En troisième lieu, questions relatives au sport: rien à signaler si ce n'est quelques points de détail (possibilité de stages techniques ou d'entraînement physique, création de différentes catégories suivant l'âge des concurrents)

La FFM n'ayant pas une action directe dans l'organisation d'épreuves, elle peut cependant intervenir soit pour lancer des épreuves promotionnelles (Francs Motards par ex) soit pour organiser des manifestations qui dépassent les possibilités d'un club. A part ceci, action directe sur le plan propagande et publicité (expositions, foires, ciné mathèques...) Au point de vue presse et publicité, création d'un réseau de correspondants, création d'une sorte de public relation.

Mais attention! La conclusion de cette première partie nous rappelle avec insistance qu'il s'agit là d'objectifs lointains, "maximus", et pour reprendre contact avec la réalité, un deuxième chapitre s'intitule, "REALISATIONS POSSIBLE": Là; plus de grands projets, voyons ce que se propose de faire notre Fédération: changement du siège de la Fédération, qui pourrait quitter Paris et s'installer dans une ville avoisinante. Mais ne croyez pas que cette éventualité ait pour base des idées de décentralisation, non pas! En fait, il s'agit de quitter Paris pour s'installer dans une ville "connaissant un sous emploi féminin". Vient ensuite l'étude de chaque service et les problèmes que posent leur développement probable (accroissement quantitatif et qualitatif du personnel). A part les problèmes du personnel, problèmes de locaux et de matériel. Quant au financement, il ne pose pas de problèmes

pour un développement normal, puisqu'à l'augmentation des tâches (donc des frais) correspond un accroissement des ressources. (licences, épreuves sportives...) Mais pour un développement exceptionnel (par exemple en cas de création d'un service Tourisme Promotion), il faut rechercher de nouvelles sources de financement: pas auprès du secteur public (car cela entraînerait une perte de liberté) ni auprès du secteur privé qui ne fait des subventions que pour un objet déterminé (donc ressources indisponibles pour autre chose): la source principale devra donc être la publicité mais la Fédération ne pouvant assurer cette charge elle devra faire appel à des professionnels (donc partage des bénéfices).

Tout en nous rappelant qu'il ne s'agit pas de projets mais de simples vues générales, la conclusion rappelle la nécessité d'agir vite.

---

J'avais simplement pour mission de résumer cette circulaire je sors cependant un peu de mes attributions pour me permettre une conclusion personnelle.

Apparemment, ça bouge! La patrie est en danger! Un autre "pouvoir motocycliste" se crée! Il est là! Il s'oppose à nous! Mais pourquoi se crée-t-il, cet autre pouvoir? N'est ce pas parce que la FFM a été bien longue à réagir?

"Il n'est peut-être pas trop tard pour réagir, mais il ne faut plus attendre", "en dépit de ce qui a été fait, nous avons perdu du temps" (sic). Mais que nous propose-t-on sinon d'attendre? "La sous commission d'abord, le comité ensuite feront connaître leur volonté, et c'est après seulement que les points choisis pourront être réfléchis et un plan réel établi" (sic). Quant au contenu de ce plan "réel", on en trouve la substance dans la circulaire ci-dessus résumée. Malheureusement toutes ces bonnes résolutions ne sont que des "ensembles de vues", sous le titre suggestions diverses, on trouve un tas de bonnes choses, mais dans le paragraphe des réalisations possibles, plus rien ou si peu, et encore conditionné par un financement des plus restrictif, à en croire les gémissements qui se font entendre tout le long de la circulaire. Mais malgré tous ces soucis financiers et autres qui doivent se retrouver dans toutes les organisations, les groupements "parallèles" gagnent du terrain; à croire qu'ils ont réussi à tourner la difficulté.

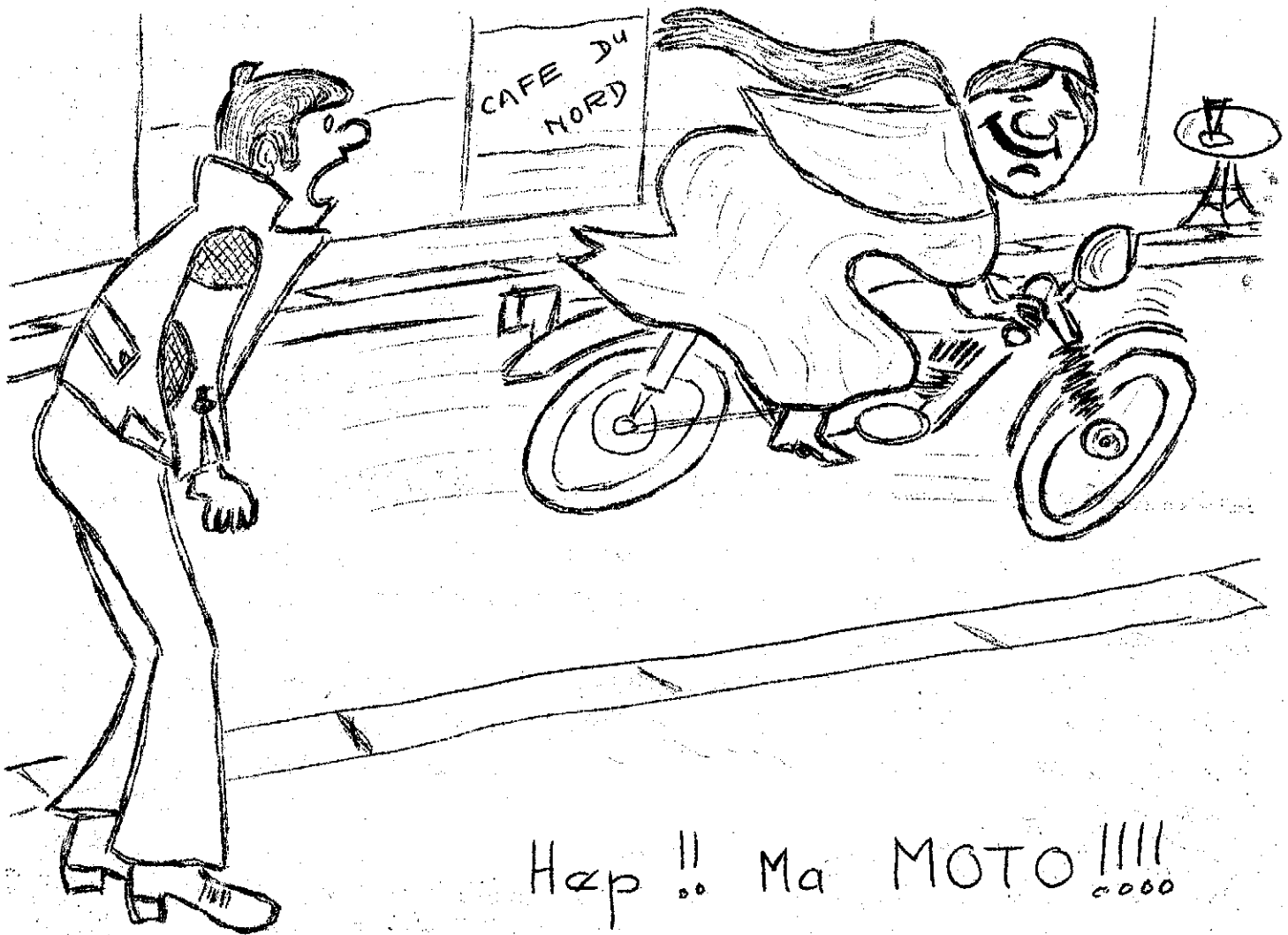
Finalement, en y réfléchissant bien, c'est peut-être vrai que la FFM est complètement dépassée!!!

ROLAND

++++  
MOTOCYCLISME organise le 30 JUILLET avec l'écurie "PROVENCE-SPORT" le ROC-ENDURO à MEOUMES (Var)

Consultez le numéro de Juillet de cette revue plus de détails vous serons donnés...

# ... RIONS UN PEU ... RIONS



	1	2	3	4	5	6	7
1							
2			■				
3				■			
4					■		
5						■	
6							■
7		■					

LES MOTS CROISES DE TONTON (il va acheter une  
I25 Trial)

## HORIZONTALMENT

- 1-Vedette du Continental circus
- 2-Route nationale - Magazine féminin
- 3-Marque célèbre de petites cylindrées- Revue spécialisée traitant de la moto
- 4-Grande bleue -Mois de l'année où a eut lieu le GP

- de France de vitesse.
- 5- Nous y sacrifions tous le Samedi soir
- 6-Club moto peu connu - Saint normand
- 7- Concentration moto peu banale.

## VERTICALEMENT

- 1-En espérant que vous n'en n'etes pas un
- 2-En espérant que vous serez un jour un des leurs.
- 3-Celui du tabac de Marius est réputé
- 4-Particule espagnole
- 5- Dans René Gillet - article.
- 6-Un certain zouave -pronom indéfini.
- 7- Terrifiaient les trialistes thibétains.

## BOURG en BRESSE

Régis Despey s'était rendu à Bourg en Bresse dans l'espoir de décrocher une bonne place à la coupe Kawa. Les essais se passèrent mal pour notre coureur qui ne put faire un bon temps pour cause; sa fourche talonnait, ses mâchoires de friens ne remplissant pas leur office; et un allumage décallé, le moteur ne donnait pas toute sa cavalerie. Comme les essais donnaient droit au départ de l'une des deux manches, il fut qualifié pour la seconde manche, où il finit 5e. Il finit 24e, car la 2e manche donnait les places qu'à partir de la 20e place (voir règlement coupe Kawa)

## COURSE DE COTE DE LODEVE

Frédéric Schlessinger a terminé premier avec une machine de retour des 1000 km du Mans et battit son adversaire le plus direct qui courait sur une 750cc Honda.

+++++

## EXCURSIONNONS UN PEU

Depuis que je le promet, je me décide enfin à vous exposer ma prose: le récit d'un trajet touristique dans notre région.

Quittons aujourd'hui Montpellier par la N 586 qui assurera la plus grande partie de notre itinéraire.

Gravissant des coteaux où les vignes multicolores s'étendent à perte de vue nous arrivons à St Gely du Fesc.

Laissant à notre gauche le pittoresque village des Matelles, nous continuons jusqu'à St Martin de Londres. Un arrêt s'impose car l'enclos de l'ancien "orieuré" qui dépendait de l'abbaye de St Guillem forme avec l'église romane un remarquable ensemble.

Trois kilomètres plus loin nous serons au pont de Mascla sur le Lamalou. En aval du monument le torrent pour rejoindre l'Hérault s'est creusé un "canyon" sinueux sur 11km. Les eaux tumultueuses ont façonné les tendres roches calcaires en massifs "ruiniformes", en portes et arcades d'où le nom de "ravin des arcs". Ce site est extraordinaire et c'est l'endroit révé pour pique-niquer.

Quelques copains, un brin d'organisation et le tour est joué pour passer un Dimanche tranquille.

MEVRET

+++++

Les maillots (Tee-shirt) du club sont disponibles dès maintenant au bureau. Nous rappelons qu'ils sont réservés aux membres du club et qu'en le portant vous représentez le club par votre tenue, vos réflexions... Jusqu'à présent le club a toujours eu bonne réputation et il entend bien la garder.

FABIEN

COMMISSION PREFECTORALE DE CIRCULATION

Réunie le vendredi 23 Juin cette docte assemblée a étudié notre projet d'organisation. Cette commission départementale est composée de délégués de la Préfecture, des pompiers, de la gendarmerie, de la protection civile, de la FFM et bien d'autres huiles encore. C'était Yvan bien entendu qui représentait le club dans cette délicate situation. Il faut croire qu'il a fort bien accompli sa mission, puisque notre projet est passé comme une lettre à la poste. Nous n'osions pas y croire. Le lendemain, une lettre de la FFM arrivait au bureau, nous transmettant l'accord des nos "dirigeants". Tout est donc parfait, le 20 Aout verra donc notre 1<sup>o</sup> TRIAL INTERNATIONAL. Les cieux sont avec nous, mais il ne faut pas oublier le dicton: Aides toi, le ciel t'aidera. Le 7 juillet aura lieu la premiere réunion générale entièrement consacrée au trial. Voici en gros l'ordre du jour: Il nous faut 50 commissaires de zones (dont 15 très sérieux), plus un tas d'autres volontaires car il y aura du travail pour tout le monde. Si vous avez amis intéressés, amenez-les. A partir du 8/07, la formation des commissaires se poursuivra sur le terrain, le 23/07 ce sera la répétition générale.

La place nous manque dans ce numéro déjà volumineux pour exposer le travail du commissaire de zone; disons seulement qu'il faut du sérieux, de la patience, un oeil observateur, et surtout qu'il faut savoir garder son calme en toute circonstance.

Ce trial doit etre une réussite, comme l'est le moto cross et comme le fut la concentratian. Cela ne dépend que de nous, il nous faut des bras costauds, des cerveaux trappus ...