



LE MAGAZINE DU SIDE-CAR

SIDKAR

LES TROIS ROUES DE L'AMITIÉ

NORMANDY BEACH RACE

SECOND EDITION



*Infos
Sport*

*Balades
Voyages*

Rassemblements

n°375 - novembre 2020 - 35^{ème} année - 0.60€ - Abonnement annuel 6€

Crédit Photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook



SIDKAR Bulletin de liaison
de l'Amicale Sidecariste de France
www.amicale-sidecariste.com

Vente au n° : 0.60€

Dépôt légal : à parution

Commission paritaire n°0915 G 87265

I.S.S.N. n°1150-6237

Directeur de la publication
Christian Chevalier
30 rue Georges Maeder
8170 Seyssinet-Pariset
amicalseidecariste@free.fr

Rédaction / Maquette
Gérard Okulewicz
asfra@sfr.fr

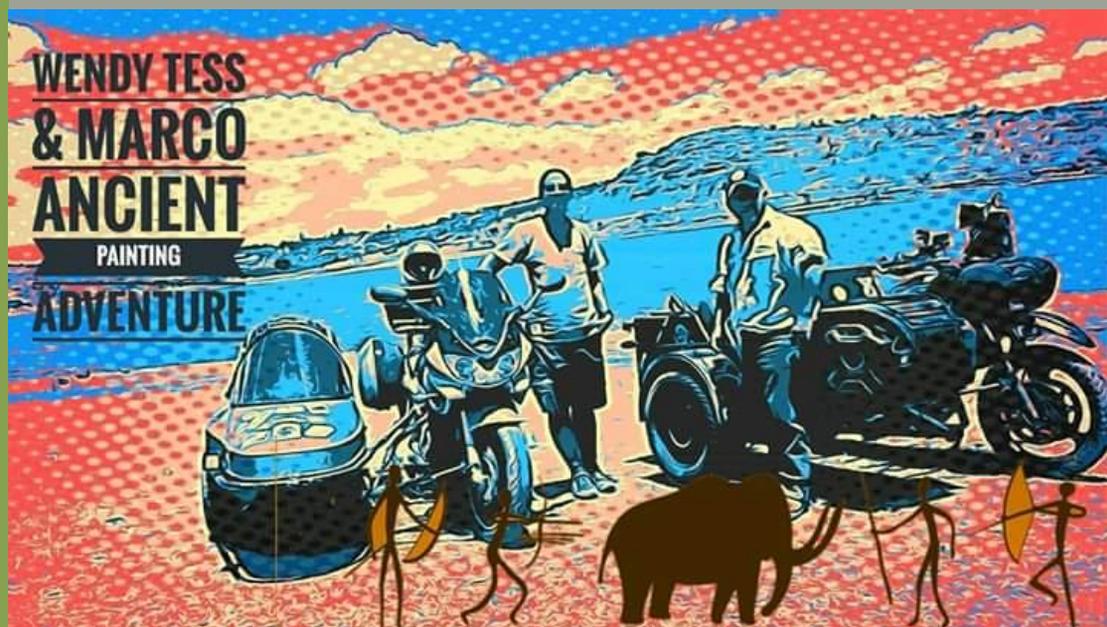
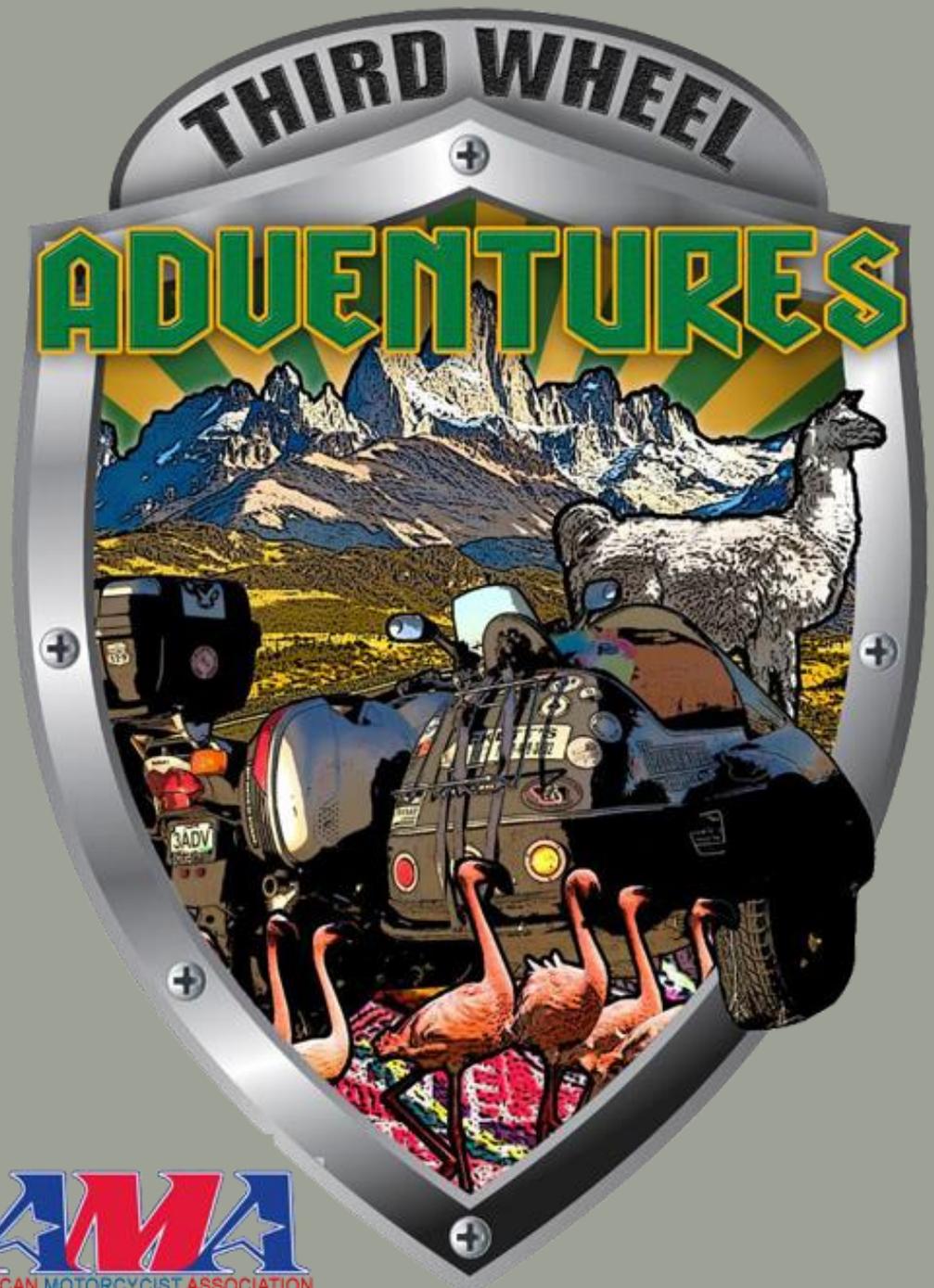
Abonnement / Adhésion
Geneviève Chevalier
30 rue Georges Maeder
38170 Seyssinet-Pariset
gene.chevalier@free.fr

Calendrier / Agenda
Gérard Okulewicz
asfra@sfr.fr

N°375 novembre 2020

La reproduction même partielle des textes, dessins et photographies est totalement interdite sans l'accord du directeur de la publication. SIDKAR se réserve tout droit de traduction dans le monde entier. L'envoi de photos ou la remise de documents à la rédaction implique automatiquement les autorisations nécessaires auprès des personnes qui peuvent y figurer, seule la responsabilité de l'auteur est engagée. Les photos sont rendues après publication. Leur envoi implique l'accord de leur auteur. La rédaction n'est pas responsable des textes, illustrations et photos publiées qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs. Les indications de marque et les adresses qui figurent dans les pages rédactionnelles de ce numéro sont données à titre d'informations et sans aucun but publicitaire.

Prochaine parution le 5 décembre



Le mois prochain

Uralistan, l'appel du chemin buissonnier

<https://uralistan.fr/>



Où l'aventure nous mènera-t-elle ?

« *Buissonnier* : Adj, Qui s'écarte des sentiers battus et fuit la contrainte. » Cet adjectif caractérise à la perfection la manière dont nous concevons le voyage. Nous sommes adeptes du nomadisme tranquille, en prenant le temps de découvrir, rencontrer et partager. Il faut dire que pour barouder en side-car Ural, la patience est une qualité indispensable. Vitesse de pointe ? 85km/h. Alors envisager un périple de 40 000 bornes avec un engin pareil peut relever du délire masochiste. Pourtant, c'est bien ce qu'on a prévu avec notre projet Uralistan!

Uralistan quesaco ?

1 couple de passionnés de voyage, 3 roues, 10 à 12 mois d'aventure à sillonner les pistes et les routes de 25 pays d'Europe et d'Asie Centrale. Le nom de notre projet fait évidemment référence à notre monture : un side-car Ural. Et le suffixe « istan » évoque tous ces pays insolites qui nous font rêver, dont certains sont traversés par la légendaire route de la soie.

Où l'aventure nous mènera-t-elle ?

Commençons par le commencement : le voyage rêvé. C'est le meilleur moment ! Des milliers d'idées nous trottent dans la tête. « J'irais bien ici et là-bas aussi ! ». Bref, la liste est longue... Personnellement j'ai une préférence pour la Mongolie, ces grandes étendues désertiques, les modes de vie nomades, ... Et puis, je voudrais explorer l'Europe mais d'une manière alternative. Rouler sur les petites routes perdues et les pistes rurales. Un pèlerinage sur le lieu de fabrication de notre engin me semble aussi indispensable. Nous irons donc à Irbit, en Russie ! Pour Marion, l'Ouzbékistan, l'Iran et la Turquie, notamment pour leurs richesses architecturales et culturelles, font partie de ses étapes obligatoires.

Enfin, une zone géographique suscite notre curiosité à tous les deux depuis longtemps : les pays en -stan. Vous situez ? Il s'agit de cet amas d'états d'Asie centrale inconnus de la plupart d'entre nous : Kazakhstan, Turkménistan, Kirghizistan, Tadjikistan, etc... Une région du monde délaiss-





Nous entamerons notre expédition dans les pays en –stan

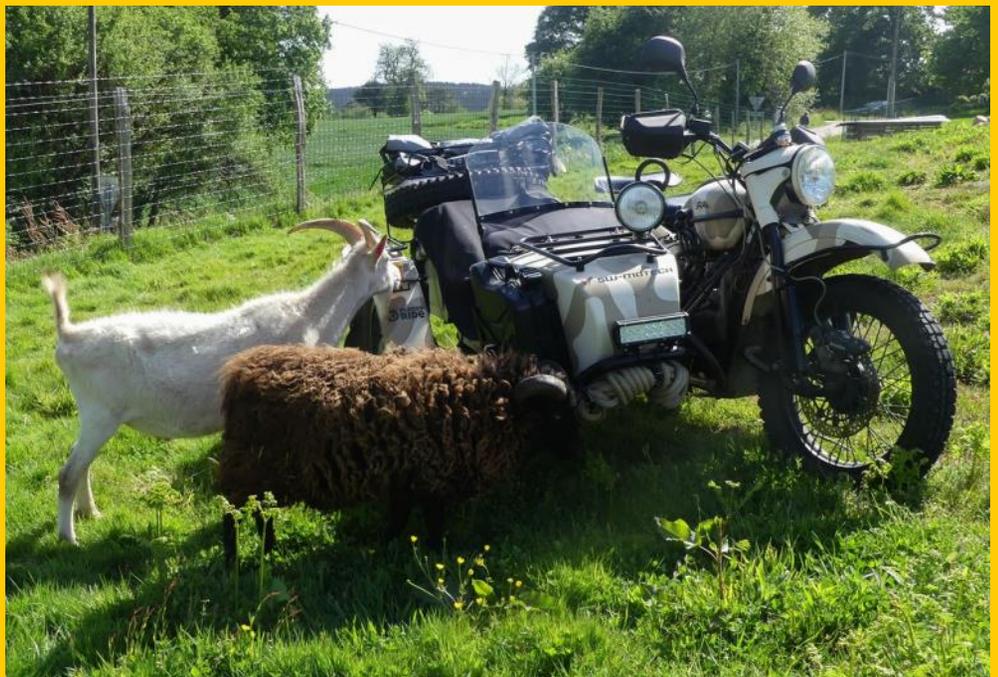
sée du tourisme que l'on a hâte de découvrir.

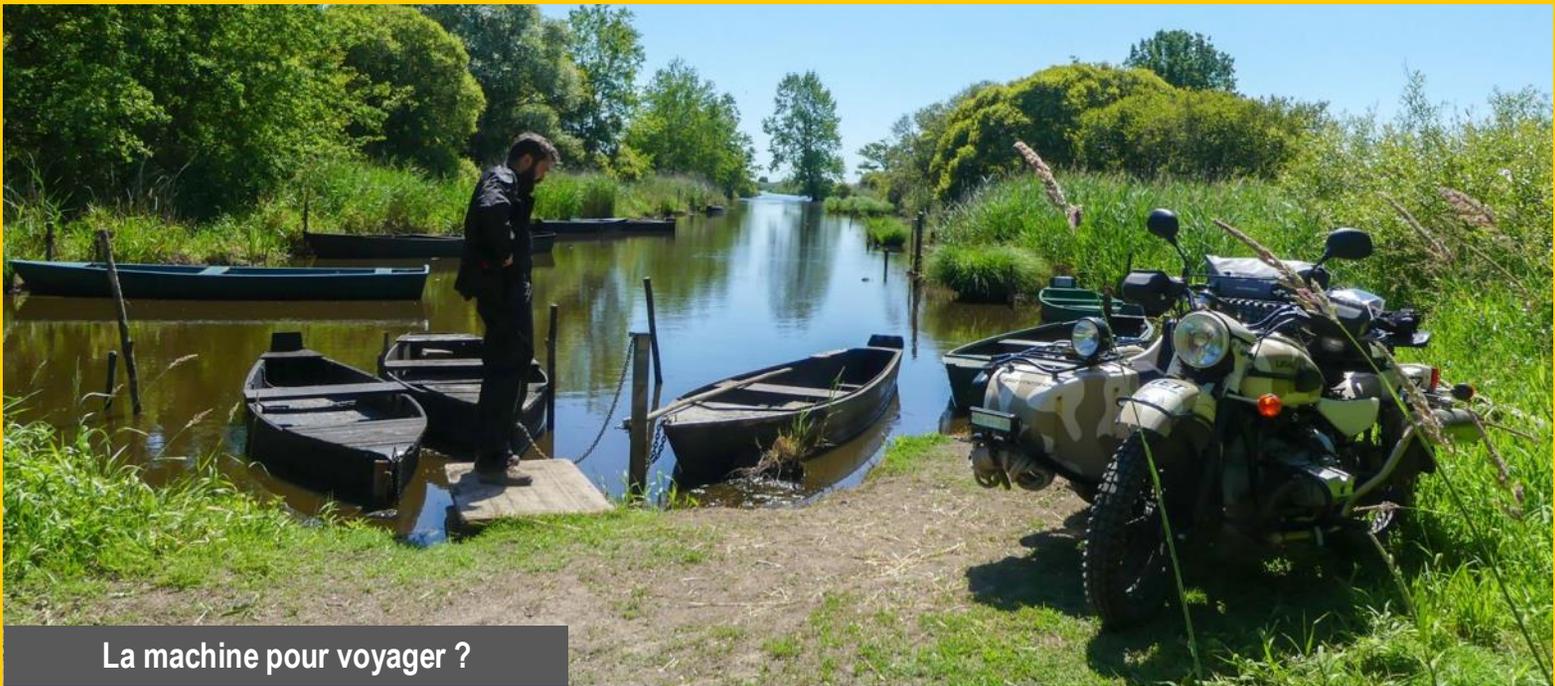
Et voilà, la liste des étapes clés est dressée. Il n'y a plus qu'à relier tous ces points de manière cohérente. Pour des raisons pratiques, nous avons décidé de faire une boucle. C'est-à-dire un départ et une arrivée en Bretagne, ça évite d'avoir à faire envoyer notre monture par avion ou cargo.

Voici ce que donne le tracé. Départ de notre grand ouest direction la Hongrie ainsi que la Roumanie par les pistes. Comment savoir quels sont les sentiers praticables ? Grâce au projet Trans Euro Trail. Visitez ce site, c'est une mine d'or ! Nous entrerons ensuite au pays de Tolstoï jusqu'aux environs de Moscou. Arrivés là, ça sera pas moins de 5000 bornes de steppes sibériennes qui nous attendront. Sur la route, nous nous arrêterons pas loin de Iekaterinbourg, à Irbit. Car c'est ici, à l'usine Ural IMZ, que notre monture a vu le jour en 2011. Prochaine étape ? Le Lac Baïkal ! Etape incroyable de notre périple. La lecture du livre « les forêts de Sibérie » de Sylvain Tesson nous a confortés dans le caractère magique de ce lieu.

Il sera alors temps de mettre cap au sud direction la Mongolie. Petite halte à Oulan Bator puis nous partirons explorer les étendues arides, notamment le désert de Gobi. Gobi, c'est d'ailleurs le nom que nous avons donné à notre Ural.

Et après la Mongolie ? Nous entamerons notre expédition dans les pays en –stan. Le premier d'entre eux, le Kazakhstan, est lui aussi un haut lieu du nomadisme. Son peuple, sa culture, sa gastronomie, ses paysages, tout est lié à ce mode de vie sans attache. C'est ici que nous rejoindrons la légendaire Pamir Highway. L'ancienne route de la soie nous guidera à travers le Kirghizistan ainsi que le Tadjikistan. Après avoir exploré la mer d'Aral, nous atteindrons l'Iran. Véritable carrefour des civilisations, nous y prendrons sans doute une claue culturelle. Mais comment rivaliser avec un pays aussi riche ? Ne sera t'on pas blasé par nos prochaines étapes ? Et bien non ! Car la Turquie nous attend. A la frontière entre l'Europe de l'est et l'Asie, nous risquons bien de prendre goût à ses





La machine pour voyager ?

parfums et ses saveurs.

La suite, vous la connaissez. Nous atteindrons notre chère Europe que nous continuerons d'explorer par les chemins de traverse. L'aventure buissonnière comme nous disions en introduction. Hors des sentiers battus, hors des contraintes. Les Balkans se prêtent idéalement à ce type d'exploration tant sa population est accueillante et hospitalière.

Après plus de 10 mois de voyage et pas moins de 40 000 bornes, nous rallierons enfin notre Bretagne adorée.

Pourquoi choisir un side-car Ural pour ce voyage au long cours ?

L'Ural n'a pas bonne presse. Peu fiable, très lent, vieillot... Et pourtant, c'est pour nous, le compagnon de voyage idéal. Et surtout, il correspond parfaitement à notre approche du voyage tranquille. Mais qu'est ce qui fait du trois pattes soviétique LA machine pour voyager ? Premièrement, son électronique. Ou plutôt son absence ! Les russes ne s'embêtent pas avec l'ABS, l'AFU, le Traction Control... Ce qui peut apparaître comme un défaut le rend en fait très facilement dépannable. Un collier plastique, un marteau, un tournevis, et ça repart ! Parce que, quand même, imaginez. Vous êtes au milieu des steppes mongoles et un capteur lambda de votre GS dernière génération tombe en rade. Impossible à réparer si vous n'avez pas le capteur en stock. Comment faire ? C'est le genre de situation que l'on veut éviter. D'où le besoin d'un véhicule à la conception simple, voire préhistorique.

Notre Ural présente un deuxième atout de poids : une 2^{ème} roue motrice. Et oui ! Cette machine de guerre a plus d'une corde à son arc. Sur demande, par simple crabotage, la roue du panier devient motrice. Plutôt pratique pour affronter des pistes piégeuses, non ?

Ce side-car a un caractère attachant. Son allure, sa légende, son côté rétro, ... Il n'y a qu'à voir la tête des gens que l'on croise pour s'en assurer. Sourire garanti. Vous a-t-on parlé de l'UDF ? L'Ural Delay Factor,



Qui veut aller loin ménage sa monture

que l'on pourrait traduire dans la langue de Molière par « facteur de retard du aux conversations régulières avec des passants intrigués par cet engin unique ». Nous espérons qu'il piquera la curiosité des autochtones et déclenchera des rencontres inoubliables.

Comment avons-nous préparé notre Ural pour cette aventure ?

Qui veut aller loin ménage sa monture. Cet adage prend tout son sens avec l'Ural. Pourquoi ? Car être un véhicule de voyage est très éloigné de sa fonction première plutôt militaire. Il convient donc d'y apporter quelques modifications.

La première : le choix des pneus. Dans notre cas, des Heidenau K37. Prévus pour un usage à la fois route et tout-terrain, ils sont parfaitement adaptés aux différents types de pistes que nous affronterons. Pour ce qui est des suspensions, nous avons opté pour des amortisseurs à gaz de chez Fournales. Le confort absolu !

Au niveau du poste de pilotage, nous avons installé des pare-pierres pour protéger mes mimines du vent, de la pluie, du froid, etc... Ajoutez à ça les poignées chauffantes et nous sommes parés pour des températures négatives !

A noter que l'Ural n'est pas bien équipé pour rouler de nuit. Pour pallier à ce souci une barre de LED a été montée à l'avant du panier. Avec ses 54 watts, on voit de nuit comme en plein jour !

Que dire d'autre ? Gobi dispose de 2 Jerrycan à essence de 10L. Ajoutez à ça les 16 litres du réservoir et nous atteignons les 400 kilomètres d'autonomie !

Modification des plus cruciales : la hausse de la ligne d'échappement. De base, les silencieux de l'Ural étant à ras de terre, la garde au sol est assez faible. Nous avons donc remonté tout ça pour éviter de perdre un pot lors d'une section tout-terrain un peu physique. Dans le même esprit, nous avons monté un sabot en acier pour protéger le carter d'huile de notre bécane.

Parlons maintenant de la modification que l'on adore : la table de pique-nique dépliant. Et oui, vous avez bien lu ! Sous le porte-bagage du panier, nous avons monté une petite plaque de plexiglas. Il suffit ainsi de le déplier pour avoir à disposition une surface plane pour le café, l'apéro ou la bière ! Pratique, non ?

Prochaine étape : aménager le panier avec des rangements pour faciliter le boulot de la copilote. D'ailleurs si vous avez de bonnes idées, elles sont les bienvenues.

Voilà, vous savez tout sur notre projet : Uralistan. Le départ était initialement prévu pour Avril 2020, mais le Coronavirus en a voulu autrement. Ce sera donc en Mars 2021 que nous partirons. Entre temps, nous profitons de nos temps libres pour explorer notre France adorée. Alors restez connectés !

Bonne route à tous.

Uralistan







Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook



Un évènement unique en France

Profitant d'un cadre exceptionnel sur la plage de Sword Beach à Ouistreham, la Normandy Beach Race offre un spectacle authentique afin de faire revivre l'ambiance des rendez-vous mécaniques des années 40/50.

Un évènement original et spectaculaire, des démonstrations sur 200 mètres départ arrêté où se confrontent des véhicules de collection, voitures et motos de marques américaines et européennes pré-1947.



TantDeMM



TantDeMM



TantDeMM





Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook



Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook



TantDeMM



Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook



Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook



TantDeMM

Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook



TantDeMM



Championnat RSCM Open du 4 au 6 septembre 2020 Pau-Arnos(64)

Ce week-end-là, il s'est fait attendre : notre premier week-end de course !

La date en a été fixée après l'annulation de l'épreuve de Haute-Saintonge prévue fin juillet. Nos débuts en compétition se feront donc sur le circuit de Pau-Arnos du 4 au 6 septembre.

Départ programmé de Bretagne pour Pascal (le pilote), Allan (notre mécano) et moi (le pass) le mercredi soir pour parcourir les 750 kms qui nous séparent du circuit. Après avoir roulé une grande partie de la nuit nous arrivons dans la matinée du jeudi. Ne prenant la piste que le vendredi nous avons le temps de nous installer (à l'ombre – ce sera appréciable vu la météo annoncée), et d'aller à pied sur la piste. Ce qui nous permet de découvrir un circuit vallonné, avec des courbes en aveugle, un long droite en descente et le fameux pif-paf en descente, le Laguna Seca (qui est une réplique du Corkscrew du circuit Américain) !

Le vendredi les choses sérieuses débutent, avec 2 sessions d'essais libres. Nous prenons la piste en milieu de matinée, et ça commence fort avec un joli tout droit dès la fin du premier tour dans l'entrée d'un double gauche, et puis un second quelques tours plus tard au même endroit ! La séance se termine sur un drapeau rouge suite à la grosse sortie d'un F2 dans ce même virage. Le side finit assez violemment dans le mur de pneus mais pilote et pass sont ok.

Quant à nous, nous cherchons encore nos trajectoires mais nous sommes assez surpris du chrono pour cette première : 1'40"860. Dans la coupure de midi nous recevons l'aide précieuse de Bruno Picquoin qui vient nous expliquer comment et pourquoi régler les suspensions et de César Chanal qui nous contacte par téléphone pour également nous apporter ses conseils... Nous appliquons donc tout cela en réglant l'assiette et les suspensions du châssis.

La seconde session se déroule très bien. Notre meilleur temps descend un peu à 1'40"026 mais notre ressenti sur le châssis qui bouge beaucoup moins est bien meilleur. Notre objectif sera donc de descendre en 1'39 voire un gros 1'38 pour la séance qualif qui a lieu samedi matin.

Et le samedi matin, cette séance qualif dure 20 minutes. Mais plutôt que d'enchaîner les tours, nous choisissons de faire 2 runs de 3/4 tours. Nous sortons des stands en peloton, mais, après 2 tours, gênés par un side moins rapide par endroit et sans possibilité de le dépasser facilement, Pascal décide de passer par la voie des stands (sans s'y arrêter) et nous ressortons avec la piste libre. C'est le moment de se lancer « couteau entre les dents » pour améliorer nos chronos, et après 3 tours rapides, nous rentrons. Verdict ... 1'36"909. C'est donc un résultat satisfaisant et nous en restons là, ce qui nous place 9^{ème} sur la grille (et 2^{ème} de notre catégorie)

Nous sommes plus que satisfaits ! Dans l'après-midi le stress s'installe, car la course 1 approche et, pour Pascal comme pour moi, (qui avons envisagé pour 2020 une saison en course de côte) cela sera



J'ai une grosse pensée pour notre ami Alain Josso et j'aimerais lui dédicacer ce podium

notre première grille de départ pour course en paquet ! ... Objectif : passer le drapeau à damier.

Pré-grille... tour de formation... tour de chauffe... grille, les feux rouges s'allument, s'éteignent et là mon cerveau bascule naturellement en mode "course" Nous sommes dans le paquet, notre départ est correct mais nous n'avons aucune notion de notre position. En bagarre avec deux ou trois autres équipages, nous prenons un plaisir immense. Après plusieurs passes d'armes avec l'équipage Carre/Quesne #86 nous parvenons à creuser l'écart mais la fatigue se fait sentir et il reste 3 tours à couvrir. Notre remontée sur l'équipage #272 (Bigot/Crosnier) nous remotive et, alors que nous arrivons dans leur sillage à l'entame du dernier tour, ils sortent de la trajectoire sur problème mécanique.

Quand nous franchissons enfin le drapeau à damier, les cris de joie résonnent dans nos casques, nous sommes rincés mais euphoriques d'avoir été au bout de cette première course. De retour au paddock nous découvrons notre classement : 8^{ème} au classement scratch et 3^{ème} de notre catégorie (avec un meilleur tour en 1"36"376) !

Dimanche, 10h30 de nouveau en pré-grille pour la course 2. La grille de départ est définie selon l'arrivée de la course 1. Nous partons en quatrième ligne. L'objectif est de confirmer notre 3^{ème} place de catégorie. Nous sommes beaucoup plus sereins que la veille mais c'est surtout le physique qui se rappelle à nous. Les courbatures sont bien présentes.

Le départ est lancé et pour nous le départ est meilleur qu'à la première course. Nous sommes dans un bon paquet de trois châssis F2 menés par un châssis F1. Dès l'entame du second tour, nous dépassons l'équipage Bajus/Darras #62 et c'est parti pour une grosse bagarre à trois car le châssis #16 Bolou/Carre est en embuscade. Le rythme est plus soutenu que la veille (meilleur tour personnel en 1"35"187), et les dépassements entre nous et le side #62 ne se comptent plus. L'adrénaline est à son comble (et le plaisir également) jusqu'à ce qu'ils nous dépassent et là nous ne pouvons plus riposter de même un tour plus tard avec le châssis n°16. Il nous reste 4 tours à parcourir mais nous sommes "lessivés" physiquement.

Constatant qu'il n'y a personne en embuscade pour nous doubler, nous assurons jusqu'au drapeau à damiers. Notre résultat de cette seconde course : 8^{ème} scratch et 3^{ème} de catégorie ! Nous confirmons notre podium de catégorie pour notre première course. Expérience satisfaisante dans ce nouvel exercice pour notre team. Que demander du plus ?

Merci et Bravo à tous les participants, pour l'entraide, les conseils, la convivialité dans les paddocks, et pour la bagarre en piste.

Merci à La Main Au Panier (france-side-car-competition.com) pour l'organisation de ce championnat.

Merci à nos partenaires pour leur soutien (First Stop Quimperlé/GroupAuto Bretagne Sud/ASF/Elf).

A titre personnel j'ai une grosse pensée pour notre ami Alain JOSSO et j'aimerais lui dédicacer ce podium pour le soutien qu'il nous a apporté en tant que membre du bureau (trésorier) de l'ASF Bretagne.

Nous vous donnons rendez-vous pour la seconde (et finale) épreuve au Vigeant du 9 au 11 octobre

Sportivement

Team 515 Racing (Clément RICHEUX)



Balade ASF Rhône-Alpes à Champdor en Courcelles



On se retrouve entre potes

Ici, c'est
l'Ain !

Nouvelle sortie en Rhône-Alpes, en ce 1^{er} week-end de juillet, petit rassemblement sans organisation et informations données en dernière minute, tant aux adhérents que sur Facebook. Ont répondu présents 9 side-cars et 4 solos.

Dès le vendredi soir, pour ceux qui ont la possibilité de se libérer, on se retrouve entre potes, repas partagé en commun à la bonne franquette, chacun ayant amené une boisson et son pique-nique, tout ce partage c'est plus convivial.

Les autres arrivent le samedi, s'installent, se rafraîchissent, repas pris en commun. Départ de la balade vers 15h30, orchestrée par Colette et menée par Laurent, d'une durée de 2h30 environ en passant par le col de Cuvillat, le col de la Biche, le col du Grand Colombier, le col de Lèbe, rencontre avec la nature, slaloms assurés durant ces 108 km où nous ne nous lassons jamais de découvrir cette magnifique région.

Ce sont les jurassiens qui ont été les plus nombreux en balade, mais Rhône-Alpes pour le séjour en camping.

Belle journée comme on les aime, en plus avec le soleil et un peu de vent, juste ce qu'il fallait. La soirée se poursuit dans la salle autour d'une plancha pour se réchauffer étant donné que les nuits restent très fraîches malgré l'avancée de la saison.





Pourquoi ne pas organiser un Inter dans ce lieu magnifique

Dimanche, c'est déjà la fin, on remballage et on prépare déjà la prochaine sortie et l'annonce des départs en vacances pour certains. Week-end très sympa, simple, pas cher pour partager de bons moments autour d'une même passion : LE SIDE-CAR

Et vu le cadre, l'emplacement, les disponibilités d'aménagement à proximité, pourquoi ne pas organiser un Inter dans ce lieu magnifique ?

Bonne route à vous et soyez prudent.

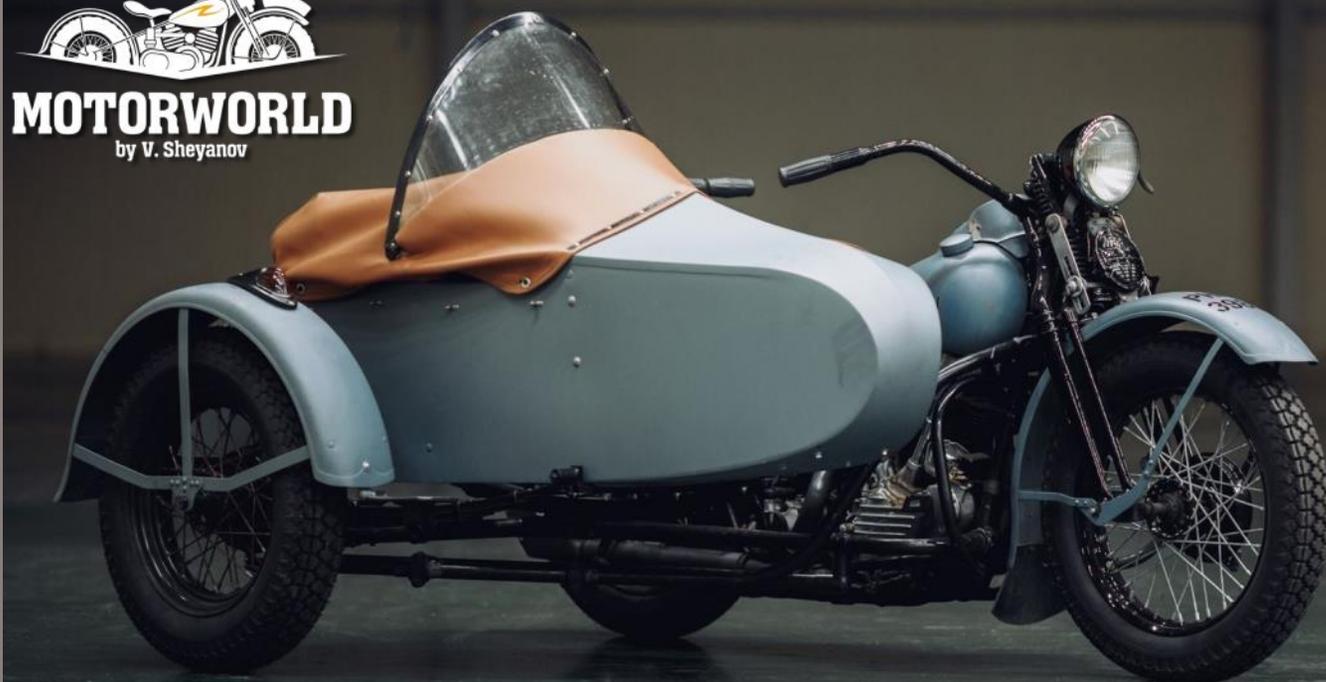
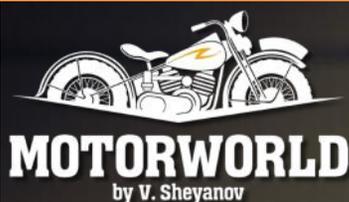
Amicalement vôtre

*Marie-Caillou
Pour l'ASF Rhône-Alpes
La présidente,
Marie-Pierre Coponat*



Tous les mois un nouveau side-car

Les motos de la série E ont été produites de 1936 à 1948, avec un total de 28 958 exemplaires en différentes versions



Harley Davidson EL (USA) 1940

La série E de motos Harley-Davidson a été lancée en 1936. La moto était équipée d'un nouveau puissant moteur à soupapes en tête de 1000 cm³, qui a rapidement gagné le surnom de «Knucklehead» en raison de la forme des culasses. Conçue par William S. Harley et Lothar A. Doerner, la moto devait remplacer la série V, dont elle n'héritait que des ailes et du générateur. Sinon, c'était un tout nouveau modèle avec un nouveau cadre. Le prix de la moto a été annoncé à 380 \$, à peine 40 \$ de plus que le modèle V, ce qui (avec d'autres avantages) a fait le succès de Harley-Davidson E depuis le début des ventes. Au cours de la première année de production, plus de 1 800 exemplaires ont été réalisés!

Harley-Davidson EL



Harley-Davidson EL
USA, 1940 r.

Au cours des deux premières années, la série était composée du modèle E (moto solo avec un niveau de compression moyen), du modèle ES (fourni avec un side-car) et du modèle EL (moto de course avec un haut niveau de compression et 40 ch) ; les trois modèles avaient une boîte de vitesses à 4 vitesses. L'huile pour le carter sec était logée dans un réservoir en forme de U séparé monté derrière le moteur et était fournie aux pièces mobiles par un clapet anti-retour. Les marchepieds étaient pliables et le tableau de bord intégré dans le réservoir de carburant en forme





Harley-Davidson EL
США, 1940 г.

En 1938, la production du modèle E a été arrêtée

de goutte. Au cours de la première année, il y a eu des problèmes de fissuration du cadre, il a donc été renforcé. Le démarreur et le réservoir d'huile ont également été améliorés.



En 1938, la production du modèle E a été arrêtée, les modèles EL et ES restants ont été encore améliorés. Pour la première fois, le mécanisme de soupape a été complètement fermé, éliminant les pertes d'huile sur la route. Le cadre a été encore renforcé, la fourche de la fusée d'essieu améliorée et des changements ont également affecté l'embrayage et la transmission. De plus, la hauteur du volant a été augmentée.

En 1939, les militaires se sont intéressés à cette moto, donc une version spéciale de la moto a été développée, le modèle ELA («A» dans le nom, comme d'habitude, appelé «Army»). Il différait de la version civile par un équipement plus pratique, un dégagement accru des





Record battu 136,185 mph (219,169km/h)

garde-boue, des cylindres basse pression, un purificateur d'air avec bain d'huile, un rapport de démultiplication inférieur et un système de signalisation militaire standard.

En 1940, la moto est finalement homologuée par l'armée américaine. Elle a été utilisée à la fois dans l'armée et la marine, la police militaire et la garde côtière, en versions solo et side-car.

Harley-Davidson EL Record Bike

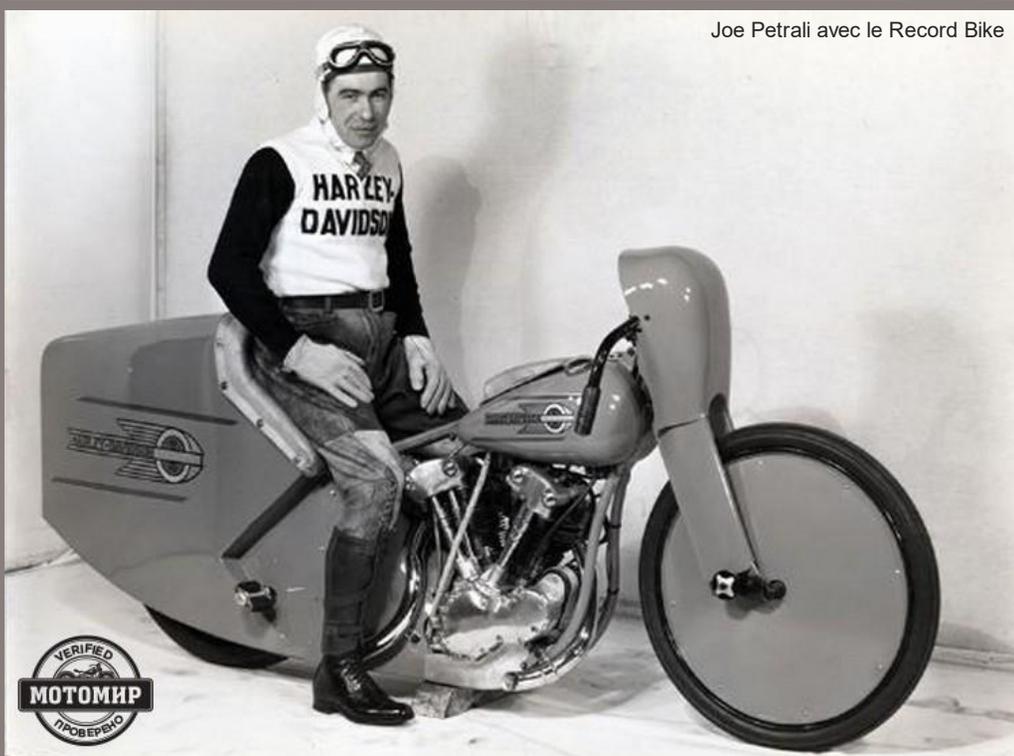


La série E était très populaire auprès des militaires et des civils, mais elle a attiré la plus grande attention après avoir établi un record de vitesse. Une version spéciale, la Model E Record Bike, était équipée de deux carburateurs, et un mélange d'alcool et de benzoyle augmentait la puissance du moteur à 65 ch à 5700 tr / min. Bien sûr, l'apparence de la moto a été radicalement repensée et la moto est devenue un véritable véhicule de course ! Daytona Beach en Floride a été choisi comme site de course car le sable ferme était parfait pour des vitesses record. Le 13 mars 1937, Joe Petrali, membre de l'équipe de course de l'usine, a battu le record de 1926 avec un 136,185 mph (219,169 km/h) et a ainsi fait de la Harley-Davidson EL une partie de l'histoire de la moto.



Harley-Davidson EL
USA, 1940 f.

Joe Petrali avec le Record Bike



indiquée et accompagné du règlement.

Une autre information très importante, vous avez un choix à faire lors de votre commande.

N'oubliez pas de cocher une des cases du bon de commande et signalez-nous que vous souhaitez un reçu fiscal dans le cas où vous faites le don. Merci.

Pour toutes vos questions, des informations complémentaires, un autre mode de paiement, etc...: n'hésitez pas à nous contacter par mail à cette adresse >>> roulonsensembleaveclea@gmail.com

Croire en ses rêves, c'est avoir l'espoir de réussir.

#roulonsensembleaveclea

Merci pour Léa

Virginie et Jérôme, les parents de Léa.

!!! N'oubliez pas de cocher l'une des propositions en bas du bon de commande. Merci

BON DE COMMANDE POUR LA SOUSCRIPTION *Roulons Ensemble avec Léa*



« Sur le bon de commande de la souscription nous vous présentons par obligation un visuel provisoire des médailles »
« Du fait que c'est une souscription, la Monnaie de Paris ne nous autorise pas à utiliser l'image définitive »

Je commande ___ duo(s) de médailles à 18 €
pour un montant total de _____ €

(Le duo de médailles est composé d'une médaille jaune et d'une médaille blanche)

Les médailles seront frappées par les ateliers de la Monnaie de Paris

LES FRAIS DE PORT SONT OFFERTS

**Merci de retourner ce bon et votre règlement par chèque à l'ordre de :
" Roulons Ensemble avec Léa "**

À l'adresse suivante
**Roulons Ensemble avec Léa
Puymaurin
24350 LISLE**

Tous les champs ci-dessous sont obligatoires. Merci d'écrire très lisiblement

Nom : Prénom :

Adresse de livraison :

Code postal : Ville :

Mail : @ Tél :

Fait à : Le :/...../..... Signature :

TRES IMPORTANT !!!

Si la souscription ne permettait pas de réaliser le projet, **et uniquement avec votre accord**
les chèques seront détruits ou convertis en un don à l'association(1)

(1) L'Association vous délivrera un reçu fiscal sur simple demande.

SVP. cochez la case qui correspond à votre choix. Merci.

Destruction du chèque

Chèque transformé en don(1)

Toute commande incomplète ou non-conforme sera détruite.

Si vous avez des questions sur les frais de port, un autre moyen de paiement, toute autre information,
merci de nous contacter par mail à : roulonsensembleaveclea@gmail.com

Vous pourrez aussi suivre la souscription sur : <http://roulonsensembleaveclea.over-blog.com>

MERCI POUR VOTRE AIDE ET POUR VOTRE SOUTIEN

ROULONS ENSEMBLE AVEC LEA - Association Loi 1901 Journal Officiel du 05/09/2020 N° W243009013





A 75 ans toujours en side-car,
ma monture
Honda ST110/HRD double modifié
Geoff Higgins
Australian Sidecar Enthusiasts
Chop Chopper Sidecar



Balade italienne de 4650km mi-
septembre, Lauzet Ubaye, Sienna,
Monte Cassino, Pompei, Matera,, Al-
berrobello, Vieste, Perugia, Florence,
Lauzet Ubaye Gérard rédacteur



Sienna



Perugia



Monte Cassino

Bolle quitte la présidence

Après 12 ans, Jacques Bolle tire sa révérence au terme de son troisième et dernier mandat à la présidence de la FFM, limite statutaire de la fédération qu'il a lui-même fixée. Né en 1959, il se fait remarquer en tant que pilote, champion de France en 1981 et 1982, 5^{ème} du championnat du monde 125cc en 1981 sur Motobécane et vainqueur de l'historique GP de Grande-Bretagne 250cc 1983 avec la Pernod. Président de la ligue Ile de France, il succède à JP Mougin à la présidence de la FFM en 2008. Avec lui la fédération s'attache à sécuriser la pratique (lutte contre la motophobie, reprise avec la FFMC du circuit Carole en 2012, rachat de 15 circuits de motocross, soutien aux clubs). Côté sportif, 64 titres mondiaux, 52 coupes du monde, 86 titres européens, 2 victoires en Long-track des nations, 5 au Motocross des nations, 8 au Supermoto des nations et 14 ISDE garnissent la corbeille. Jacques Bolle est également PDG d'un groupe de clubs de fitness.

Re confinement

Cadeau pour le week-end de La Toussaint, après divers couvre-feux, le confinement est de retour à partir du 30 octobre 0 heure et ce pour au moins jusqu'au 1^{er} décembre. C'est le retour de l'attestation de déplacement avec son amende de 135 € pour le premier faux pas et la fermeture de nombreux commerces. Au même titre que la filière automobile, concessionnaires et motocistes restent ouverts pour vous permettre d'aller au boulot à moto. Mais pas question de sorties. Bars, restaurants, salles de sport et donc balades à moto (à plus d'un kilomètre) interdits.

La non-augmentation

Carburant le plus utilisé par les français, le SP95-E10 bénéficie d'une taxation légèrement réduite. Le Projet de loi des finances (PLF) 2021 envisageait d'y mettre un terme. Ces quelques euros par plein représentent au final la coquette recette de 60 millions d'€. Alerté par des associations de consommateurs, le ministre des finances, Bruno Le Maire, a annoncé rapidement son renoncement par le gouvernement, conformément à ses choix de ne pas augmenter les impôts et taxes et aux promesses faites au mouvement des gilets jaunes. Rappelons que le E10 contient 10% d'éthanol principalement produit en France par une filière représentant 8 900 emplois.

Re annulation

Bien entendu, suite aux dernières décisions sanitaires, la FFM annonce la

fermeture de tous les circuits d'entraînement et de toutes les écoles moto. Les épreuves restant encore à être disputées sont également annulées. Seuls les sportifs professionnels (business must go on) et de Haut Niveau bénéficient de dérogation. Restent quelques épreuves internationales (à l'étranger) à se mettre sous la dent sportive.

Motori Minarelli vendu

Yamaha Motor Europe annonce la vente de son usine Motori Minarelli au constructeur italien Fantic Motor. Le constructeur italien Motori Minarelli, installé à Bologne depuis 1951, s'est spécialisé dans la conception de moteurs dans les années 70, puis s'est associé dans les années 90 à Yamaha qui le rachètera en 2002. Les 192 ouvriers produisent environ 80 000 moteurs de 50 à 400cc par an. Fantic utilise déjà les motorisations Minarelli et des pièces Yamaha pour sa gamme de motocross. L'ouverture vers la motorisation électrique, avec le E-Caballero, est envisagée.

Sébastien Poirier président

La FFM a renouvelé pour 4 ans son équipe dirigeante et a élu Sébastien Poirier avec 88,4 % des suffrages à sa présidence. Né en 1973, diplômé de droit et d'économie, il est issu du sérail, premier juriste de la FFM en 1995 puis directeur des sports en 2001, Directeur Général Adjoint en 2008 puis DG en 2010. Il est également directeur du circuit Carole depuis 2012 et président de moto club.



Réfléchissant

Les campagnes de rappel sont régulières, souvent pour des risques majeurs de sécurité. Yamaha organise une campagne d'envergure concernant 45 000 motos et scooters rien que pour la France. Elle concerne le changement d'un catadioptré arrière non conforme au standard de fabrication de la marque. 12 modèles de Yamaha et MBK sont concernés.

Enduro du Luc annulé

Prévu en ouverture du championnat en avril et déplacé fin octobre en guise de finale, l'enduro du Luc en Provence or-

ganisé par le MC du Var est annulé. À la suite des nouvelles dispositions sanitaires gouvernementales de mi-octobre, la préfecture du Var a signifié l'interdiction, alors que tout était en place, y compris les protocoles sanitaires, deux jours avant l'épreuve. La décision est dure pour les organisateurs, qui avaient fait de gros investissements, les officiels et même les pilotes dont certains étaient déjà sur place. De nombreuses autres organisations ont aussi eu à subir les mêmes rigueurs étatiques de dernières minutes.

Extraterrestre

Malgré les perturbations sanitaires, le championnat du monde de trial a pu rendre son verdict. Et, sans surprise, le vainqueur est Toni Bou qui signe ainsi son 14^{ème} titre mondial consécutif en trial outdoor. Il devance encore une fois Adam Raga qui avait réussi à lui piquer une manche. Avec les 14 titres mondiaux indoor, Toni Bou totalise 28 couronnes mondiales : un véritable record.



Nouveau mini radar

Malgré le pays mis à l'arrêt, la répression est toujours en marche. Les radars tourelles qui se déploient progressivement pour remplacer les « vieilles » cabines endommagées, se déclinent en version urbaine. De taille mini, il se fixe sur un mat de 3 mètres ou sur du mobilier urbain et contrôle la vitesse (dans les deux sens), le franchissement de feux tricolores mais aussi l'absence de ceinture et l'usage du téléphone au volant. L'expérimentation de six mois débute début novembre à Montbéliard et à Montpellier. La Sécurité Routière envisage l'installation de 500 appareils dont le coût unitaire se situe entre 30 000 et 40 000 euros.

Rebond du marché

Le renouveau du marché des 2 roues à moteur a poursuivi son embellie en septembre. Après le +17,1% du mois d'août, il enregistre un +16,9 % réjouissant. Dans le mois, Triumph enregistre un +85%, Mash +84%, Kymco +59%, KTM +51%, Suzuki +30% alors que Harley-Davidson plonge avec -30% et Royal Enfield à -25%. Ainsi, les déficits du printemps sont quasiment comblés avec un retard de seulement 3,82%

global sur les 9 premiers mois de l'année. Au palmarès des marques, Yamaha reste devant Honda et BMW, Suzuki passe devant Harley et Guzzi grimpe à la 18^{ème} place et Benelli entre dans le top 20. Les électriques équivalent 125 connaissent un boum de +16%. En attendant les chiffres d'octobre, le confinement de novembre risque de ne pas arranger les choses.

Les vices du trial

La dernière manche italienne a rendu son verdict dans les autres championnats du monde de trial. En catégorie Trial2, le français Alexandre Ferrer termine vice-champion derrière l'italien Grattarola. Même sanction pour le jeune Léo Guiraud en Trial 125 qui termine second derrière l'espagnol Pau Martinez et pour Gaël Chatagno qui butte contre l'expérimenté Albert Cabestany pour le titre TrialE malgré un même nombre de points.

Accidentologie en baisse

Le mois de septembre confirme la baisse continue de l'accidentologie constatée depuis le début de l'année. Avec un nombre d'accidents corporels (+1,6%) et de blessés (+ 55) en hausse, l'ONISR enregistre 35 décès de moins qu'en septembre 2019. Sur la période de 12 mois, la baisse significative de -13,6 % d'accidents et de blessés et de -15,9 % de tués est enregistrée. Confinement et baisse du trafic expliquent en partie ces résultats. En revanche, la mortalité des cyclistes est en hausse passant de 22 à 35 dans le mois et le passage à l'heure d'hiver augmente chaque année avec la baisse de la luminosité leurs risques ainsi que pour les piétons.

Et de 6 pour Jo

Jonathan Rea a attendu cette année le dernier round pour coiffer sa 6^{ème} couronne consécutive de championnat du monde Superbike, record dans la catégorie. Malgré les efforts de l'adversité, il reste le maître de la discipline. C'est à partir de 2015 et son arrivée dans le team officiel Kawasaki que sa carrière a explosé. A 33 ans, il a remporté 99 courses, montant sur 185 podiums et signé 27 poles pour 302 épreuves disputées. De quoi donner le sourire à l'aixoïis Fabien Foret son coach.



Relais motard permanent

Les Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) et sa filiale AREA, société du groupe Eiffage, second réseau autoroutier français, se sont associées avec l'enseigne Dafy pour mettre en place des « corners moto » pour proposer des équipements d'appoint (graisse de chaîne, nettoyant visière, bombe anti-crevaison, sangles ou combinaison de pluie) pour séduire les 6% d'usagers de ce réseau. Consignes casque, espace de séchage et même café gratuit sont envisagés sur les 12 aires prévues. Des relais Calmos permanents.

Dainese rachète TCX

L'équipementier italien Dainese, déjà propriétaire des casques AGV, en rachetant le fabricant de bottes et chaussures moto TCX. A l'origine sous la marque Oxtar apparue en 1999, le bottier italien voisin du géant est une bonne opportunité pour renforcer son leadership sur le marché en développant une gamme tout-terrain et touring.

Ferrandis champion

Pilote officiel Yamaha US, Dylan Ferrandis a déjà dans la poche deux titres AMA Supercross 250 côte ouest (2019 et 2020). A l'issue d'une finale très disputée, l'avignonnais décroche son premier titre US 250 de motocross outdoor. Son palmarès prend du volume. De quoi envisager sereinement son passage en 450, la catégorie reine, pour la prochaine saison.



Bilan 2019

L'ONISR, observatoire de sécurité routière, dans son bilan annuel, révèle que plus de 26 millions d'infractions ont été relevées sur les routes de France en 2019. Elles représentent 12 699 438 points (-14,6% de moins qu'en 2018) retirés sur les permis de conduire. La baisse provient principalement (-19,2%) du rendement moindre des radars (-7,3%) mis à mal en début d'année. La vitesse reste malgré tout la principale cause de retrait de points. 62 315 permis ont été invalidés. Les conducteurs de 2 roues sont plus nombreux à se faire verbaliser pour le non-port du casque ou des gants.

Maxime d'actualité

D'après nos chefs, nous sommes en guerre contre le virus. Vu le nombre de gens demandant un coiffeur, comme d'habitude, il y aura encore des tondus à la fin.

Honda Repsol encore

C'est probablement la décoration la plus emblématique du sport moto. Le pétrolier Repsol a reconduit son partenariat historique avec le team officiel Honda en MotoGP pour 2 années supplémentaires. L'association des deux marques fonctionne déjà depuis 26 ans avec un palmarès incomparable.

Tixier champion

En contrat avec KTM Sarholtz, un team germain de motocross, pour disputer le grand prix, Jordi Tixier devait disputer le championnat ADAC. Signant un doublé pour la finale, l'ancien champion du monde MX2 en 2014 a rempli son contrat en devenant champion d'Allemagne 2020, ajoutant une nouvelle ligne à son palmarès.

Ducati encore à vendre ?

Entre conséquences financières du dieselgate, investissements massifs dans l'électrification et baisse de l'activité lié au Covid-19, le groupe Volkswagen n'est pas au mieux. Aussi, la revente de Ducati revient sur le devant de la scène surtout au moment de discuter de la stratégie pour les 5 années à venir. Déjà envisagé en 2017, l'hypothèse est envisagée surtout avec une offre de KTM. Le constructeur bolognais fait partie du groupe depuis 2012. Lamborghini et Bugatti sont également concernés par ces choix stratégiques.

Tear-off taquin

Le tear-off est un film plastique qui protège la visière des pilotes en GP et qui se jette. Contraint à l'abandon au 8^{ème} tour du GP d'Emilie-Romagne suite à une baisse de puissance de sa Ducati Pramac, Jack Miller a découvert le dit tear-off de son pote Quartararo bouchant l'entrée d'air de sa moto. Dédicacé par Fabio himself, Miller l'a mis en vente aux enchères au profit de l'association caritative Two Wheels for Life.

30 km/h partout

A la rentrée, plus de 600 km de la voirie nantaise, soit environ 80% de de la ville, sont passés, à coup de panneaux et de marquages au sol, à la limitation à 30 km/h généralisée. Une zone 30 sert à signaler un danger particulier et une généralisation annule cet effet.



ROAD TRIPS EN SIDE-CAR URAL

Par deux mordus de chemins buissonniers



<https://uralistan.fr/>

Participez à la vie de votre magazine en envoyant un récit de voyage, un essai de votre side-car, partagez une balade ou un rassemblement, un jumbo, une hivernale,... Sidkar a besoin de vous pour enrichir ses pages et vous proposer toujours autant de pages chaque mois. Alors devenez rédacteur de votre magazine et envoyer vos articles et photos, ne vous inquiétez pas nous nous occupons de la mise en page et de l'orthographe. Pour envoyer vos articles une seule adresse : asfra@sfr.fr

Adhésion Abonnement ASF 2020

Merci de cocher la case correspondante

Tarifs

Adhésion (2 motocollants) + Abonnement à SIDKAR (PDF).....15 €

Adhésion du conjoint (même adresse) (2 motocollants)15 €

Je soutiens l'ASF en versant la somme de.....€

Montant du règlement

.....€

Mode de règlement (cocher le mode utilisé) mandat - virement - chèque postal - chèque bancaire - espèces

Toute adhésion donne accès à la consultation de Sidkar depuis le site www.amicale-sidecariste.com

Tu seras informé de la prise en compte de ton adhésion et/ou abonnement par mail si tu indiques lisiblement ton adresse ci-dessous

Nom : Prénom :

Date de Naissance :

Adresse :

Code postal : Ville :

Pays :

Téléphone : Téléphone :

E - mail :

Moto (marque, modèle, année):.....

Side : (marque, modèle):.....

Première adhésion Renouvellement n° carte :.....

Membres d'un club affilié, pour profiter du tarif spécial, contactez le président de votre club

Nom conjoint : Prénom conjoint :

Date de Naissance :

Adresse :

Code postal : Ville :

Pays :

Téléphone : Téléphone :

E - mail :

Moto : (marque, modèle, année).....

Side : (marque, modèle).....

Première adhésion Renouvellement n° carte :.....

Bulletin à renvoyer à : ASF Geneviève CHEVALIER 30 rue Georges Maeder 38170 SEYSSINET-PARISSET

Règlement par chèque à l'ordre de l'Amicale Sidecariste de France

Nos amis étrangers peuvent payer, soit par mandat, soit par virement bancaire au numéro IBAN suivant :

FR76 30003 00650 00037268717 22 – Code BIC : SOGEFRPP

Membres d'un club affilié, pour profiter du tarif spécial, contactez le président de votre club

J'autorise (case à cocher) l'ASF à m'envoyer des informations

J'autorise l'A.S.F. à diffuser mes coordonnées personnelles dans l'annuaire interne de ses adhérents Oui Non

Fait à : le : Signature :

Signature (conjoint) :

« Les informations recueillies sont nécessaires pour votre adhésion. Elles font l'objet d'un traitement informatique et sont destinées au secrétariat de l'association. En application de l'article 6.1.a du règlement européen en matière de protection des données personnelles vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Si vous souhaitez exercer ce droit et obtenir communication des informations vous concernant, veuillez-vous adresser à amicalesidecariste@free.fr ». L'explication sur l'utilisation des données personnelles : site officiel <https://www.cnil.fr/fr/reglement-europeen-protection-donnees>