



LE MAGAZINE DU SIDE-CAR

SIDKAR

LES TROIS ROUES DE L'AMITIÉ

n°380 - avril 2021 - 36^{ème} année - 0.60€ - Abonnement annuel 6€

Rassemblements

Voyages

Balades

Sport

Infos





**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
amicalesidecariste@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°380 avril 2021

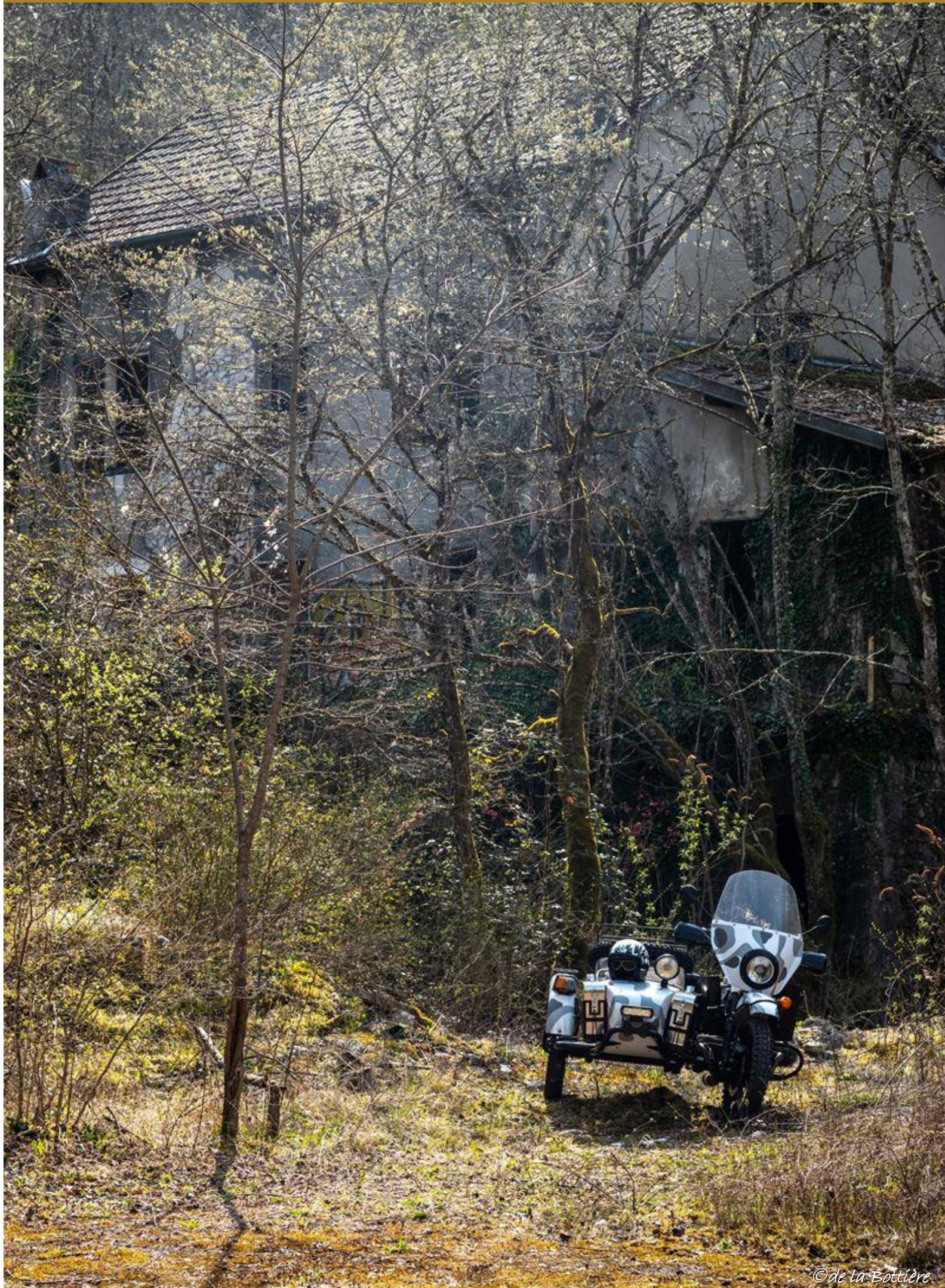
La reproduction même partielle des textes, dessins et photographies est totalement interdite sans l'accord du directeur de la publication. SIDKAR se réserve tout droit de traduction dans le monde entier. L'envoi de photos ou la remise de documents à la rédaction implique automatiquement les autorisations 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 mai

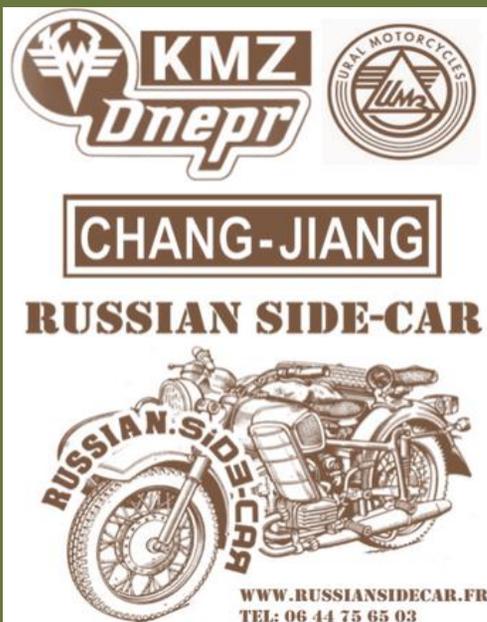


Le mois prochain





©de la Bottière



Bienvenue dans mon atelier de side-cars russes !



Je suis Thierry MULLER, passionné depuis 1995 de side-cars russes Dnepr 650, Ural 650 & Ural 750 ainsi que KMZ et Chang-Jiang, que je restaure depuis 2014, j'ai souhaité créer mon entreprise, afin de faire profiter et partager ma passion avec tous ceux que ces machines russes attirent.

Mon atelier est situé entre Aix-en-Provence et Marseille (13) où je fais de la restauration de ces side-cars (modèles à carburateurs). Je vous renseigne et vous conseille également sur des montages et réparations à partir de manuels techniques. Cela peut aller de réparations et réglages moteurs et châssis sur place jusqu'à la restauration complète du side-car. Les travaux de mécanique sur votre Dnepr, Ural ou K750 sont effectués dans mon atelier.

Je vous propose également de l'importation de side-cars russes venant de l'union européenne.

Je fais aussi de la vente de pièces détachées sur place ou par correspondance : cela peut être des pièces mécaniques comme embrayages, roulements, pignons, engrenages ou encore allumages, en allant jusqu'au moteur complet. Je vous propose aussi des pièces détachées consommables comme des joints Spi, des joints de culasse, des goujons moteurs ; je peux vous proposer toute une large gamme de pièces détachées pour vos modèles.

Toutes les pièces détachées peuvent être livrées partout en France ou à l'étranger.

N'hésitez pas à me contacter par E-mail ou par téléphone pour convenir d'un rendez-vous.

Salutations

Thierry MULLER
RUSSIAN SIDE-CAR
www.russiansidecar.fr







La naissance et la réalisation de ce projet déraisonnable

La naissance de ce rêve est due à un concentré de ce que je voulais en matière de side, ayant roulé avec deux side-car dans les années 90, un 1100 GL puis un 1000 CBR débridé à 136 CV. J'ai décidé d'arrêter le side à la naissance de mon premier garçon, car mon souci était absence de cerveau au guidon, ce qui entraîna un arrêt de side-car durant 20 ans.

Pour différentes raisons ayant été à l'origine de la réalisation de mes deux premiers side-car, une connaissance reprend contact avec moi pour régler un problème de freins sur un side-car d'un client. Un service ne coûte rien et c'est toujours agréable pour son égo de rendre service, sauf qu'en revenant à la maison, à mon regard mon épouse a compris immédiatement le malheur qui me frappait, j'avais de nouveau attrapé le virus alors que je m'étais juré de ne jamais reprendre le guidon d'un side, au passage merci à Guy et à Lulu .

Résultat, promenade sur un site de vente bien connu, essai d'un premier, mais trop poubelle, on ne va pas s'étaler dessus, puis la découverte de Caca-huète, un TOMCAT/GX BOXER , toute la famille en est tombée amoureuse, à l'origine c'était juste pour me refaire la main et rien d'autre, il n'était pas question d'aller sur un autre projet.

Les 50 ans approchant le deal avec mon épouse était l'achat d'un solo teuton, mais avec ma mauvaise foi habituelle, je prétexte un excès d'électronique et j'aimerais bien un super Caca-huète à la place d'un solo Germanique (peut-être peur de me sentir trop vieux... pardon pour les possesseurs des motos à l'hélice).

Donc retour sur un célèbre site de vente, avec des idées bien précises sur



Cet engin démoniaque

l'engin tout en consultant deux des plus pointus préparateurs de side en France, mais là sans qu'eux mêmes soient vraiment au courant.

Budget comparé entre un super side d'occasion et un side fait pour ma patte, la différence semble assez minime, précisons : semble, parce que ça va se gâter un peu.

Quelques prises de contact avec nos deux préparateurs bien connus, pas fermé aux conseils malgré des idées précises de ce que je voulais. Un échange téléphonique avec le préparateur de Savoie qui avec son accent jovial me suggère que tant qu'à vouloir s'amuser il est plus sympa de partir sur un 1000 que sur un 1400... à vous de comprendre. La raison du coffre d'un 14 ou la déraison des montées en régime d'un 10 avec un poids bien plus contenu.

J'aime, j'adore le son du V4 et ses montées en régime, ce n'est pas une cacophonie mais une symphonie, de plus tant qu'à être déraisonnable et atypique, soyons fous.

Plus qu'à persuader ma chérie que j'ai les bonnes options, mais ça c'est pas compliqué, elle est adorable.

Reste à discuter des différentes possibilités de réalisation avec nos deux sorciers fous.

Pour finir le choix se fera donc avec Albert et Marie CHOIN, loin de moi de douter des compétences de Jean-Louis DAMOIS, mais les premiers ayant déjà finalisé un de mes projets dans les années 90 et pour des raisons de polyvalence suivant mes goûts.

Résultat : cet engin démoniaque surnommé suivant les moments Titi ou Bumblebee_à vous de choisir lequel des deux est le plus démoniaque ou le plus sournois...

Rendez-vous pris, discussions, pas sur le prix c'est pas raisonnable, mais sur les choix techniques qui évolueront légèrement durant la réalisation, pour arriver au résultat que vous pouvez découvrir sur les photos. Un délai d'attente sur le moment pas raisonnable, mais quand on aime on ne compte pas, enfin ça c'est que l'on dit mais dans la tête ça fonctionne pas trop bien.

Le résultat est là, un peu fou un peu déraisonnable un peut pas trop confortable mais le pied entre le son du V4, le châssis rallye préparé par Albert avec des suspensions Schock Factory, un double circuit de freinage, une transmission finale adaptée à la traction de l'ensemble.

Jean Luc Daniel





Nous y étions !...

Nous, qui nous, d'abord ?

Commençons par ceux grâce à qui je suis en train d'écrire un article pour notre journal associatif préféré : Aloin et Monique Stotz en tant qu'agitateurs officiels de la FFMC 06.

Dés l'annonce de la fin du test et l'interdiction de la CIF (Circulation Inter Files) la FFMC s'est mise en ordre de marche pour mettre la pression sur la sécurité routière et le gouvernement pour régulariser la circulation inter files.

Ce test n'a pourtant amené aucune réponse ni d'augmentation des accidents ni non plus de diminution mais c'est important pour la population motarde que l'autorisation soit étendue à tout le territoire pour plusieurs raisons.

Tout d'abord pour faire taire les détracteurs éventuels qui seraient amenés à soutenir cette mesure en disant que les motards et les scooteristes roulent comme des bourrins en remontant entre les files, je leur rappelle que la remontée inter file n'est demandée que lorsque la circulation est ralentie en dessous de 50 km/h et que le différentiel de vitesse entre les deux véhicules n'est que de 20 km/h.

Donc pour ceux qui foncent à toute berzingue en mettant en danger leur vie et celles des autres, la maréchaussée n'a qu'à faire son boulot et ne stigmatisons pas toute une population pour quelques excités qui finiront plus ou moins tôt en centre de rééducation ou pire...

Ensuite il faut se rappeler que le fait de remonter des files n'est pas autorisé par le code de la route, c'est même franchement interdit, c'est simplement une tolérance qui peut-être sanctionnée et qui risque bien de l'être en ces temps liberticides (ZFE qui interdisent certains véhicules dans les grandes métropoles les jours de semaine, stationnement payant pour les deux roues, contrôle technique toujours envisagé, gants devenus obligatoires et maintenant ils parlent de rendre obligatoires les bottes puis les airbags, etc...). Où s'arrêteront-ils ???

On a le droit de doubler un véhicule qui circule... quand il y a une ligne pointillée, voire de le doubler quand il y a une ligne continue en ne la franchissant pas, mais certainement pas une file de véhicules.

Bon, maintenant que j'ai expliqué le pourquoi qu'on était à la manif on va passer au comment et au combien et où qu'on était et qui y était.

Alors il y avait 3 trikes, 7 Canams et c'est là qu'on intervient : 5 side-cars.

The first : Thierry et Cathy qui se trouvaient pour la première fois à manifester devant la préfecture et pour qui ce fut un deuxième baptême : Thierry a consommé de l'eau, de la vraie, sans aucun adjuvant (pastis, alcool à 95°,...). Rien de rien !! On a immortalisé l'évènement en photo.

The second : Véronique en chef d'orchestre. Elle a passé son temps debout sur ses cales pieds à gesticuler des deux bras pour inciter les motards à klaxonner et



La miss trompette



Organisé par qui ?...

Screugreugneus de sidecaristes sur plusieurs files pour maîtriser les motards

faire monter les moteurs dans les tours. Aucun respect pour nos esgourdes.

The 3^{ème} larron qui étaient deux bien que cités en 3^{ème} : Philippe et Dany. Lui devenu mécano officiel de Véro (vu le nombre de problèmes qu'elle a à gérer, c'est bon, elle a réussi son examen de passage, pour son prochain attelage elle peut passer chez GUZZI) et elle qui, voyant que leur moto japonaise ne faisait pas assez de bruit avait amené un klaxon portatif.

The 4^{ème}. Ah, oui, monsieur Tintin. Enfin un individu moins bruyant que ses potes sidecaristes mais dont on essayait de reconnaître l'attelage sous les tracts scotchés de tous côtés.

Et the dernier, nous-même présentement Carole et Djipé qui avons été désignés par la foule en délire pour écrire cet article. Et que pendant que Galinette se décarcassait à prendre des photos pour meubler l'article, moi je gesticulais comme un malade pour essayer de faire rouler ces screugreugneus de sidecaristes sur plusieurs files pour maîtriser les motards qui nous suivaient mais qu'est ce qu'ils sont indisciplinés !!!!!

Quoi, et les autres ?

Quels autres ? Ah, oui, les motards qui s'étaient déplacés en ce samedi ensoleillé pour manifester ? Oui, c'est vrai, je les avais déjà presque oubliés.

Ça me fait penser à Aloin et Monique, nos GO de la FFMC et leur équipe de volontaires (que je remercie au passage car j'ai connu pendant longtemps ce qu'est l'organisation de ce genre d'évènement et je dis bravo pour leur engagement).

Donc au moment où ils ont décidé d'organiser... à ce moment là c'était plutôt essayer d'organiser car depuis les confinements successifs il n'y avait plus eu de manifs : est-ce que les pouvoirs publics allaient l'autoriser, est-ce que les motards allaient se mobiliser, est-ce qu'il y aurait assez de monde pour assurer la sécurité...

Donc les jours passent, la préfecture ne semble pas refuser, une réunion se tient avec les services généraux et les responsables de la police et les négociations vont bon train. Du style :

Vous pensez être combien ? Aucune idée, disons entre 50 et 200 (les motards furent présents en nombre, 5 à 600, ce qui a amené des difficultés de gestion. Mais ça c'est une autre histoire)

Vous voulez passer par où ? Un bout d'autoroute. Hors de question.

Puis la promenade des Anglais sur toutes les voies et stop and start à mi-chemin pour laisser refroidir les moteurs. Jamais de la vie.

Ah, oui, puis de là on veut passer sur la voie rapide pour rejoindre le port. Ah, certainement pas !!

Puis on finira sur la place Massena où le cortège se dispersera. C'est tout ?

Et j'allais oublier, cerise sur le gâteau, on cachera nos plaques avec des tracts où sera inscrit « CIF Légalisons la » car on passe à des endroits où il y a des radars de



La chef d'orchestre



Ce n'est pas si dur de manifester entre le soleil et la mer



Confrontation Tram/Motards, qui va gagner ?...



Prêts au départ

Fichtre, diantre, c'est bien fait pour eux

feu mais on est prêts à faire un effort, si vous nous autorisez tout ça on laissera le tram circuler sur la place Massena. Mais vous vous croyez où ?

Vous vous doutez bien que la négociation fut difficile mais notre Aloin national les a eu à l'usure et le trajet a été totalement accepté (il paraît qu'une cellule psychologique a ensuite été créé pour aider les interlocuteurs officiels à reprendre une vie à peu près normale si tant est qu'ils puissent un jour s'en remettre !).

Mais comme dit notre Aloin : « Fichtre, diantre, c'est bien fait pour eux, ils n'avaient qu'à ne pas me flasher à 77 km/h au lieu de 70. Pour une fois que je réussissais à passer la seconde !!)

Ah, ça fait du bien une belle manif comme celle là, surtout en ces périodes de confinement.

On a même eu droit à l'ouverture du journal régional avec nos side-cars (pour les autographes, vous pouvez faire la demande directement sur le site de la FFMC 06)

Et d'ailleurs ce soir pendant que j'écris ce texte décousu qui part dans tous les sens, ils doivent annoncer dans la boîte à image qu'on a au milieu de notre salle à manger un nouveau confinement pour notre département qui serait décrété uniquement pour les week-ends.

Et, il n'est pas fort notre Aloin, hein ? Il avait anticipé sur le Covid et avait repéré que c'était ce week-end ou jamais qu'on devait manifester. Quand je vous dis que c'est le meilleur qu'on a nous !!!!

Forza Moto Guzzi (même si ça n'a rien à voir avec le texte du jour !!)

Djipé

Oui, oui, il boit de l'eau !!



3 meufs que j'ai pécho lors de la manif !...



Nissa la bella

Un périple hivernal

La plupart m'ont dit de ne pas préparer une telle machine pour mon périple, j'entendais : tu es fou, elle n'est pas adaptée, tu casseras tout ; que nenni il n'en n'a rien été, fiabilité et confort avec une bonne protection contre des températures très très basses.

Combien de 1500 Gold ou de K1100 ont roulé sur le Lac Baïkal et ont fait des centaines de km sur de la tôle ondulée à travers les steppes de Mongolie. Si notre aventure vous tente commencez par lire le synopsis du livre.

Si vous voulez tout savoir sur ce raid, je vends ce livre 32€ + 10€ de port en colissimo, envoi sous 5 jours dès réception du chèque à : Didier RENAUX 3520 route des Pigeonniers 82300 Monteils - gwrenaux@orange.fr

Merci de me communiquer votre adresse postale ainsi que votre numéro de téléphone portable.

<http://goupilsgelessurlacbaikal.e-monsite.com/pages/precommande-livre-2.html>



Baïkal

"l'aventure au cœur de l'hiver"
deux amis, deux sides, un défi !



Didier Renaux



En route pour un voyage de 24000 kilomètres, avec deux amis qui ont plus de vingt ans de "baroudages" et d'hivernales.

Direction la Sibérie pour rouler sur le lac Baïkal puis, retour par la Mongolie et le Kazakhstan. Une vraie expédition, remplie de rencontres humaines et la découverte de somptueux paysages à couper le souffle.

Ils partiront de France le 26 décembre 2018 sur deux side-cars fortement remaniés. Sébastien avec une BMW K-1100/DBS et Didier sur une Honda 1500 Goldwing / DBS.

Des souvenirs, des galères, des doutes, du froid, tous les ingrédients qui ont rendu ce raid inoubliable.



Lors d'un changement de pneus, suite aux multiples crevaisons



Sur les pistes de Mongolie pas de routes, pas de signalisations, pas de panneaux ce jour là il faisait bon, moins 24° avec un beau soleil, le bonheur.



Camping sur le bord de la transsibérienne





Side-Car Party Le Vigean 13, 14 et 15 mars 2021

Mi-mars, période qui sonne un peu comme la rentrée des classes pour les side-caristes qui retrouvent la piste... Pour cette 14^{ème} édition, la Side-Car Party nous a donné rendez-vous au Vigean, avec 120 attelages inscrits (repartis en 4 groupes)

Nous arrivons le vendredi après-midi sur place et nous nous installons pour les 3 jours de roulage. Au programme de ce week-end : roder le F2 suite à sa grosse révision hivernale (châssis, moteur, freinage, faisceau), reprendre notre rythme pour préparer la saison 2021... et préparer 2022 (oui oui déjà) avec la prise en main d'un châssis long F1 en configuration 1000 cc !

Après une nuit agitée (pluie et vent) nous nous préparons à rentrer en piste - Pneus pluie de rigueur. Malgré les conditions météorologiques et le rythme "rodage", nous prenons du plaisir en piste et nous en profitons pour prendre la mesure du châssis sur une piste très humide. La fin de la dernière session de la journée rime avec fin de rodage. Nous décidons donc de mettre un peu de rythme et à l'entame de la ligne droite, d'arriver à plus de motricité... le pignon de sortie de boîte, lui, a décidé de se faire la malle !!! Donc dès la fin de repas, «petite» séance mécanique.

Le dimanche, c'est une météo toujours fraîche mais sèche qui nous accueille. Du coup la séance nous permet de vérifier que tout est OK sur le side. Nous bénéficions d'une seconde séance dans la matinée avec le parrainage de César Chanal/ Olivier Lavorel, qui nous prodiguent une fois encore



Un week-end au top

des conseils fort bénéfiques pour notre évolution.

Le dimanche après-midi, le moment est venu de tester le F1, et avec 230 chevaux ça change tout... Nous prenons la piste prudemment pour reprendre nos repères respectifs, et bien que nous soyons en rodage, on se rend compte que tout va très vite, le potentiel de cette machine est énorme. Il y a de la puissance partout, ça accélère fort, ça freine fort, bref ça arrache les bras !!!

Le lundi, le roulage est organisé par la Team 18 EWC (équipe du mondial d'endurance) et il n'y a plus qu'un groupe de 32 side-cars inscrits. Nous roulerons 2 séances avec le F1 et la dernière session du matin avec le F2 avant de replier pour reprendre la route de la Bretagne.

Une nouvelle fois, un week-end au top. L'organisation de France Side-Car Compétition (Ex la Main au Panier) est toujours aussi conviviale et sérieuse, sans oublier le plaisir de revoir les copains du paddock. De plus, c'est toujours super de recevoir des conseils des "champions" de notre catégorie.

Prochain rendez-vous pour la première manche du championnat RSCM Open à Croix en Ternois du 23 au 25 Avril

Clément – Team 515 Racing
Photos : Bruno Da, Pierre Herzog, team



Circuit du Val de Vienne - mars 2021 - PierreH



Circuit du Val de Vienne - mars 2021 - PierreH



Circuit du Val de Vienne - mars 2021 - PierreH

Tous les mois un nouveau side-car



BSA G35-14 (Grande Bretagne) 1935

BSA, (Birmingham Small Arms Compagny), une entreprise de Birmingham, a fabriqué sa première moto en 1919 avec un moteur en forme de L de 770 cm³, c'était un modèle E. En 1922, la société a également lancé la production commerciale d'une motocyclette de 986 cm³ qui a reçu index F et après la mise à niveau en 1924, index G. Avant 1936, les modèles de motos BSA avaient un index à deux chiffres qui changeait chaque année, et après 1936, alors qu'une prochaine gamme de modèles arrivait à la production, chaque machine avait son propre nom. Ainsi, les motos lourdes du modèle G avaient au début des index comme G 30-16 ou G 34-14 et après 1936, elles étaient simplement appelées G 14. Ainsi, même si l'histoire du BSA G14 a commencé en 1936, son héritage remonte aussi loin que au début des années 1920.

Malgré le fait que le G35-14 ait été fourni dans sa version solo, sa tâche principale était d'être un bourreau de travail qui consiste à transporter de lourdes charges dans le side-car. Le moteur puissant offrait des conditions de conduite confortables au conducteur, même sur un terrain accidenté. Dans les années 1930, les motos comme la G35-14, bien sûr, n'appartenaient pas à la catégorie des routières, même si elles avaient, du point de vue actuel, toutes les caractéristiques pertinentes: un couple de torsion supplémentaire (qui était obtenu, entre autres, grâce aux volants d'inertie), un empattement long, un volant rétracté, de gros pneus, beaucoup de chrome et une selle basse.

Le cadre du G35-14 était très spécial. Sa base était en acier forgé et pesait 16 kg. La partie supérieure





vitesse maximale 104km/h, poids 308kg, réservoir 17l.

et la partie assise du cadre ont également été forgées. L'acier forgé est très rarement utilisé dans la conception de motos, à l'exception peut-être des bielles, même s'il est bien connu que cette solution est plus fiable et solide que l'utilisation de pièces moulées. Cette pratique était plus souvent le cas dans la production d'armes - qui était en fait le secteur d'activité initial de la BSA.

En 1937, la Hollande rompit le contrat avec BMW pour la livraison de motos militaires et passa à la coopération avec BSA, concluant l'un des plus gros contrats de toute son histoire de collaboration avec des fournisseurs étrangers. Deux ans avant l'occupation allemande, BSA a livré à l'armée néerlandaise plus de 1 750 motos - modèles M13 et G14.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la BSA était l'un des plus grands fournisseurs de motos de l'armée britannique. Sur les 425 000 motos, un total de 126 334 unités ont été fabriquées à Birmingham. Cependant, il s'agissait principalement de motocyclettes à un seul cylindre qui ont été choisies en raison de leur moindre coût et de leur relative facilité de fabrication. Quant au modèle G14, sa production a été arrêtée en 1940.






MOTORWORLD
by V. Sheynov

BSA G35-14
 Great Britain, 1935




MOTORWORLD
by V. Sheynov

BSA G35-14
 Great Britain, 1935

Du côté de chez MS-R



La dernière réalisation MS-R



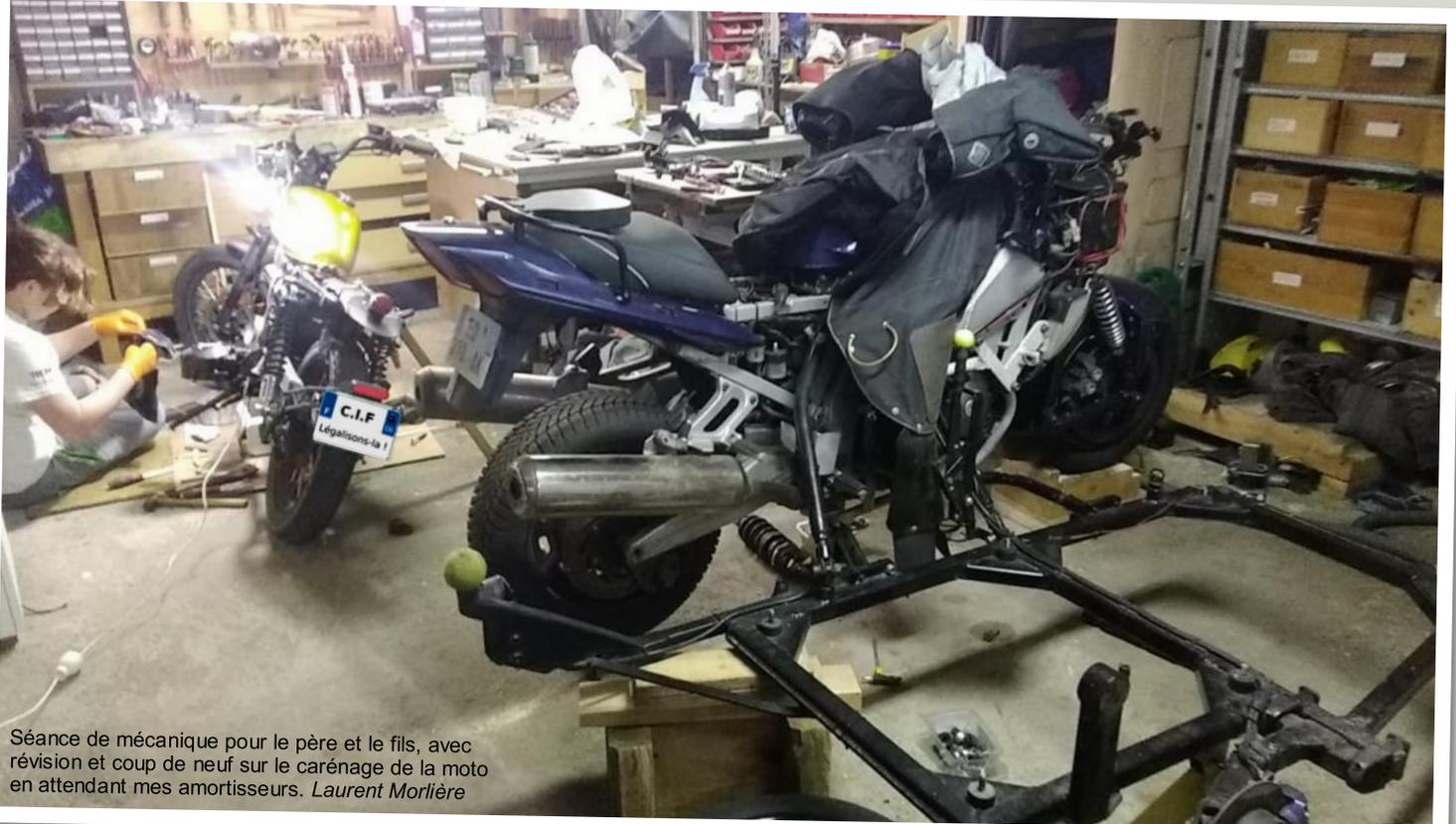
Un classique mais néanmoins indispensable Hayabusa-Neptune





Ducati Diavel Carbon Neptune





Séance de mécanique pour le père et le fils, avec révision et coup de neuf sur le carénage de la moto en attendant mes amortisseurs. Laurent Morlière



Mes nouveaux antivol ! Jeanton Hayab

c'est votre rubrique alors envoyez vos photos à asfra@sfr.fr



LA FAMILLE SIDECARISTE S'AGRANDIT

Bonjour.

Je m'appelle Elie et je suis né le 7 février 2021 pour la plus grande joie de mes parents Alexandra et Clément RICHEUX, de ma sœur Margo et de mes papy et mamie, Joël et Cathie RICHEUX. Je suis arrivé un peu en avance ce que explique mon poids plume, 2.080 kg et 43 cm... Je vais donc attendre un petit peu avant de prendre place dans le side-car pour découvrir le plaisir des balades en famille.

Les beaux jours vont arriver, le singe est prêt !
Pierre Suplice



c'est votre rubrique alors envoyez vos photos à asfra@sfr.fr

Mon épouse m'ayant demandé d'aller remplir le frigo de nos courses alimentaires, comme tous les week-ends par ailleurs. Je n'avais pas d'autre choix que de partir en side... Ciel bleu, soleil, neige, moins 7°C. Tous les prétextes sont bons que pour sortir en 3 roues. Un vrai virus, comme on l'aime, celui-çi!
Au plaisir de vous croiser amis sidecaristes

JF Art



JF Art



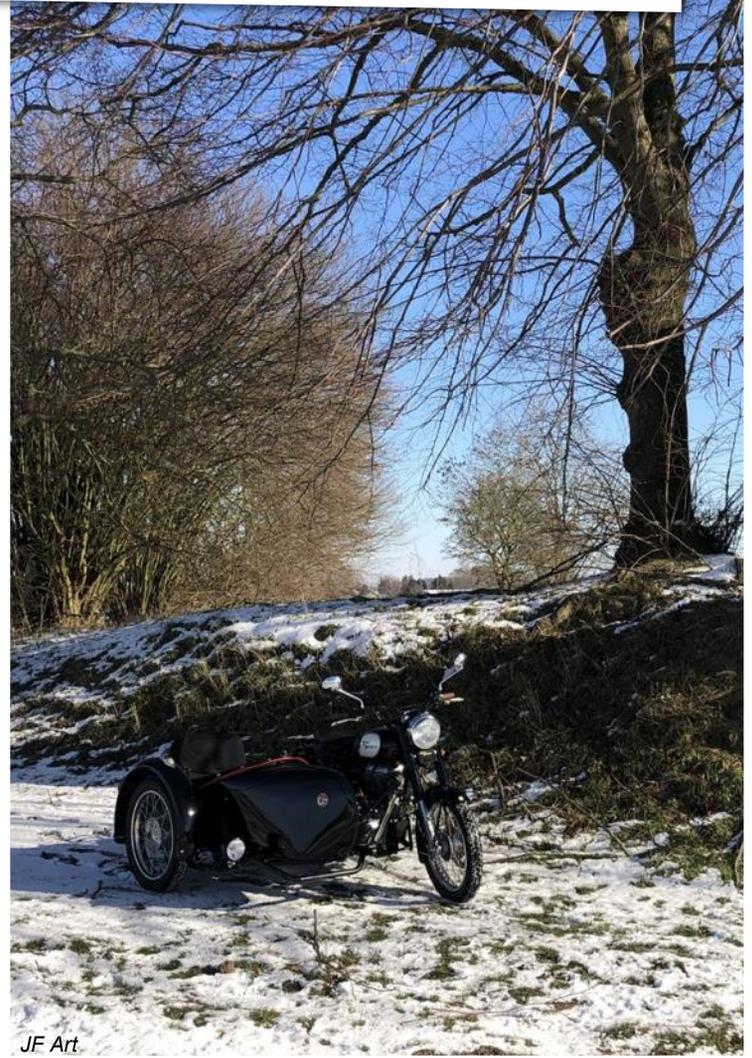
JF Art



JF Art



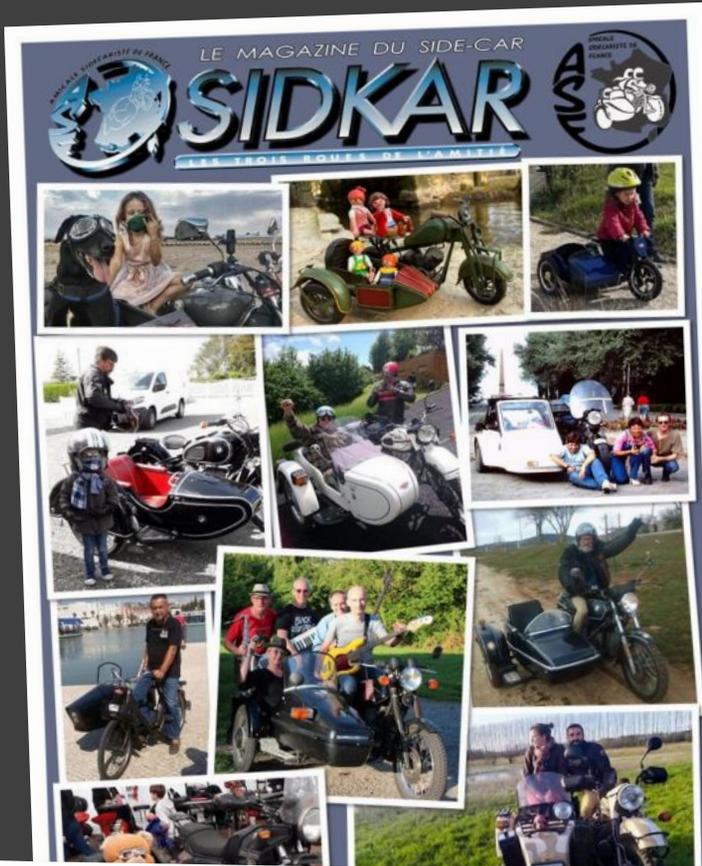
JF Art



JF Art

c'est votre rubrique alors envoyez vos photos à asfra@sfr.fr

CALENDRIER ASF 2021



Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

L'ASF édite un calendrier pour 2021 au prix de 16€ port compris (format A4).
 Les photos sont issues des numéros de Sidkar parus pendant l'année 2020.
 Pour passer commande, contactez-nous à cette adresse : asfra@sfr.fr

Interfile incontournable

La circulation interfile, pratique très répandue dans l'hexagone, ni interdite réellement, ni autorisée, est absente du code de la route. Une première expérimentation de cinq ans pour poser un cadre légal à ce comportement a pris fin sans résultat probant le 1er février. La DSR prévoit, après concertation avec les représentants des usagers, de relancer une nouvelle expérimentation, avec un nouveau protocole, dès le mois de juin dans les onze départements historiques mais aussi dans d'autres départements représentatifs.

Éric Simon n'est plus

Enduriste amateur né en 1955, Éric Simon s'est très vite intéressé à l'organisation du sport moto en accompagnant sa femme Christine, chronométreuse réputée. De la création du Moto Club de Vitrolles en 1988 en passant par les fonctions de commissaire sportif et directeur de course, il s'investit dans la ligue de Provence, commission enduro puis président de la ligue en 2002. Au niveau national, il intègre la commission enduro en 1991 qu'il dirigera de 2011 à 2020. Membre du Comité Directeur de la FFM depuis 2000, il devient vice-président de 2008 à 2020. Le monde de la moto a perdu en février une personne passionnée, dévouée et investie.



Bilan 2020 historique

Comme prévu, les perturbations sanitaires avec ses restrictions de déplacement et ses modifications de comportement impactent mécaniquement les bilans de la sécurité routière. Avec 2782 morts (2550, - 21,4 % en métropole), la baisse est supérieure à 20 %. C'est le meilleur résultat obtenu depuis 1924. Accidents corporels (- 19,7 %) et blessés (- 20,9 %) suivent la même tendance. La baisse touche toute les tranches d'âge avec une pointe de - 34% chez les plus de 75 ans. Seule la catégorie « cyclistes et usagers divers » (EDP) enregistre une hausse de 24 %. L'ONISR dans sa grande sa-

gesse estime « très probable » la diminution du trafic comme facteur explicatif.

Comité d'experts de la SR

Un nouveau « comité des experts » de la Sécurité Routière s'est intéressé à la sécurité moto. Il a pondé un rapport, qui n'a heureusement qu'une valeur consultative, concernant les 2 roues. Il propose entr'autres le port du casque intégral et du gilet airbag obligatoire, une fiscalité augmentée (malus « écologie » ou prix du cheval fiscal plus élevé), une augmentation de la taille des plaques d'immatriculation pour des contrôles de vitesse accrus, un freinage intégral couplé obligatoire, des assistances castratrices (limiteurs automatiques) et même une formation continue. L'unanimité des associations représentatives (FFM, FFMC, Codever et même la Mutuelle des Motards) dénonçant l'absurdité de ce rapport à charge ne s'est pas faite attendre. Elles fustigent la profonde méconnaissance des motards, considérés incapables de gérer leur propre sécurité, dangereux et inconscients.

Citation du mois

Être faible avec les forts et fort avec les faibles c'est la marque de fabrique des chefs qui n'en sont pas.

Joël Robert

Un monument de l'histoire du motocross est décédé à 77 ans. Le belge Joël Robert, né en 1943, débute la compétition en 1960 et passe rapidement en inter. Surdoué, il décroche 3 titres sur CZ en 1964 (devenant le plus jeune champion de l'histoire), 68 et 69 puis 3 autres avec Suzuki en 1970, 71 et 72. Il établit un record de 50 victoires en Grand Prix (avec un calendrier plus restreint que maintenant), record battu seulement 30 ans plus tard par son compatriote Stefan Everts. Il est parti des suites du coronavirus.



Voix de la sagesse

La baisse exceptionnelle et atypique de l'accidentologie contraint la nouvelle Déléguee interministérielle et l'ONISR à revoir leurs méthodes d'analyses. Dans l'impossibilité de prendre l'année 2020 en référence, les indicateurs seront comparés à des moyennes pluriannuelles. En s'appuyant sur des tendances plus

longues, on pourra ainsi arrêter la communication sur des variations ponctuelles très aléatoires. Est-ce que le bon sens trouverait enfin une faille dans la politique de la SR ?

Le CNSR nouveau

Par décret en date du 26 janvier 2021, le nouveau Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) est composé de 52 membres d'origine diverses (personnalités, représentants des institutions, des gestionnaires de routes, des entreprises, des associations, parmi lesquelles peu de représentants des motards, et des professions médicales) et présidé par Yves Goasdoué. L'ouverture d'esprit ne fait pas partie du cahier des charges des 52.

Au feu

Le Grand Prix d'Argentine, annulé en 2020 et sur liste d'attente pour la campagne 2021, a du plomb dans l'aile. Le circuit de Termas de Rio Hondo qui l'accueille a subi un violent incendie détruisant une grande partie des stands, y compris les salons VIP, la salle de presse et les cabines des commentateurs. Le musée Juan Manuel Fangio a été épargné. Les responsables espèrent malgré tout pouvoir organiser un Grand Prix cette année.



Non conforme

Les ralentisseurs qui ont fleuri dans nos villes sont souvent non conformes et sont l'objet de nombreuses contestations. Une décision rendue par la Cour Administrative d'Appel de Lyon va faire jurisprudence. Elle condamne la mairie de Saint-Jean-le-Vieux (01) à détruire un ralentisseur à l'origine d'un accident ayant provoqué 2 500 € de dégâts à un automobiliste. La cour rejette la référence au guide Cerfu, pourtant utilisé par les maires de France, guide non conforme à la norme NF 98-300 et au décret d'application 94-445.

Police ! Ouvrez !

Les fêtes de fin d'année ont dû être bizarres au sein de Ducati North America basé en Californie. Juste avant, une escouade du FBI ame à la main a débarqué, ainsi qu'au domicile de certains dirigeants, pour une perquisition et une fouille en règle. Une enquête est en

cours pour d'éventuels délits financiers accompagnés de fraude fiscale. L'affaire doit être importante pour mobiliser une bonne trentaine d'agents fédéraux. L'enquête ne semble concerner que la filiale mais doit un peut gêner le siège à Bologne.

L'éternel retour

L'histoire de Buell, née en 1983 de la volonté d'Erik Buell, rachetée en 1993 puis arrêtée en 2009 par HD, est une vraie aventure. Erik Buell Racing (EBR) reprend le flambeau la même année et connaîtra 2 dépôts de bilan en 2015 puis en 2017. En rachetant les droits de Buell Motorcycles à HD, la marque (sans Erik) annonce son retour avec une gamme de 10 modèles lancés d'ici 2024. La production reprend autour d'une plateforme 1190 déclinée en 4 versions.



Janvier au plus bas

Après une année 2020 historiquement basse, janvier 2021 démarre sur la même tendance, bien aidée par le télétravail et les couvre-feux. Les accidents corporels baissent de 23,5 % par rapport à 2020 et de 12,7 % par rapport à 2019. Les 171 tués (respectivement à - 35,2 % et - 28,5 % par rapport aux années de référence) et les 4277 blessés (- 24,7 % et - 13,8 %) confirment la tendance observable aussi sur 12 derniers mois. Le recul se mesure dans toutes les catégories : - 34 % chez les cyclomotoristes, - 28 % pour les automobilistes, - 21 % chez les motocyclistes et même - 10 % pour les vélos.

La Sarthe reporté

Le rallye de la Sarthe marque habituellement l'ouverture du championnat de France de la discipline et réunit régulièrement un gros plateau sidecariste. Initialement prévue les 10 et 11 avril, la 63ème édition est reportée, en raison de la pandémie persistante, les 26 et 27 juin et s'intercale entre le rallye de l'Ain (5/6 juin) et le rallye du Dourdou (16/17 juillet). La saison s'ouvrira alors les 1er et 2 mai avec le traditionnel rallye du Beaujolais. La suite du championnat prévoit le rallye des Coteaux en Ardèche les 4 et 5 septembre et le rallye des Charentes les 16 et 17 octobre pour clôturer la saison.

Le marché en janvier

Covid-19 et norme Euro5 perturbent encore le marché moto. Avec en outre une météo peu clémente, les 9731 immatriculations (- 19,9 % par rapport à l'excellent janvier 2020) enregistrées en janvier marquent le retour aux valeurs 2019 (9777 immatriculations).

Jan de Vries

Il fut un temps où la catégorie 50cc, apparue en 1962, occupait une bonne place en championnat du monde. Une débauche de technologie se terminera avec l'ultime Suzuki tricylindre boîte à 16 rapports développant 19cv à 19 000 tr/min. Retour aux sources, monocylindre et boîte 6, en 1969 avec de nouvelles marques (Derbi, Kreidler, Jamathi) et de nouveaux pilotes. Arrivé en GP en 1968, le néerlandais Jan de Vries est de ceux-ci. Au guidon des mythiques Kreidler Van Veen, il devient champion du monde en 1971 et 1973. Il termine en 1972 à égalité de points, de victoires et de secondes places avec Nieto et sera second pour 21 secondes. Avec 14 victoires, il raccroche après son second titre pour passer à la préparation des « tasses ». Il est décédé d'une crise cardiaque à l'âge de 77 ans.



Report de la saison MXGP

Les calendriers prévisionnels des nombreux championnats (France ou monde) sont aussi soumis à l'évolution de la pandémie et aux décisions des différents états. Préventivement, les organisateurs du championnat du monde de motocross (MXGP) repoussent le début de la saison au 23 mai au Pays-Bas. 16 grand prix dans un calendrier resserré sont prévus.

Piaggio leader

Selon les dernières données, il s'est vendu 1 455 000 deux et trois roues en Europe en 2020. En vendant 207 000 engins, soit une croissance de 6 %, résultat remarquable dans le contexte actuel, le groupe Piaggio (Piaggio, Vespa mais aussi Aprilia et Moto Guzzi) couvre 14,2 % du marché. Il est le leader sur le continent.

Le Variant teuton

Le fameux virus persiste à nous pourrir

la vie et même se multiplie en version britannique, brésilienne ou sud-africaine contrariant les vaccins qui fleurissent aux quatre coins du monde. Historiquement, le premier Variant est en fait germanique, une déclinaison en break de la bonne vieille coccinelle, boostée en 1500 puis 1600cc, apparue dans les années 60, pas très économe mais très robuste. La preuve en photo ci-dessous.

La VW 1500 Variant



C'est si gentil d'être simple, c'est si simple d'être gentil. (Charles Trenet)

Nouveau logo Peugeot

La division 2 roues de Peugeot, contrôlée par Mahindra, a entamé sa mue il y a deux ans en abandonnant l'appellation scooter en devenant Peugeot Motorcycles. Le constructeur la poursuit en dévoilant son nouveau logo qui se retrouvera sur les deux, trois et quatre roues. C'est un rappel de l'écusson de la marque utilisé dans les années 60. Manque plus que de vraies motos (et pas que des protos) pour l'arborer et nous faire croire au renouveau de la moto française.



ISDE 2021 en Italia

Annulés pour cause sanitaire l'an dernier, les ISDE 2021, 95ème édition de cette grande épreuve par équipe, auront lieu au même endroit (du côté de Rivanazzano à la frontière lombarde-piémontaise) aux mêmes dates (du 30 août au 4 septembre). Les procédures de pré-inscriptions des concurrents sont déjà ouvertes. Le rendez-vous est pris pour les amoureux du grand spectacle enduristique.

Michelin dégraisse

L'application d'un nouveau plan de relance chez Michelin débouchera sur la suppression de 2300 emplois (1100 dans le tertiaire et 1200 dans la fabrication) dans les trois ans. Face à la

concurrence asiatique à bas coût, le manufacturier veut améliorer sa compétitivité en s'orientant vers des pneumatiques haut de gamme et vers la transition écologique. Il compte sur de nombreux départs anticipés à la retraite et aussi sur les départs volontaires « non contraints ». Pourtant, les sites industriels français tournent à plein régime.

Le Contrôle technique moto européen repointe le bout de son nez à Bruxelles

En janvier 2021, alimentés par le lobby de l'organisation de sécurité routière ETSC et de la société de contrôle technique DEKRA, des membres de la commission des transports du Parlement européen, ont soudainement manifesté une grande préoccupation pour la sécurité des motocyclistes et des cyclomoteurs. Ils sont allés jusqu'à réclamer un contrôle technique périodique européen obligatoire (CT) pour tous les 2 et 3 roues motorisés. Cela a eu lieu dans le cadre d'un débat sur le projet de « Rapport de mise en œuvre sur les aspects de sécurité routière du paquet Contrôle technique qui comprend les inspections techniques des véhicules », qui est réglementé dans la Directive sur les essais périodiques de contrôle technique (2014/45 / UE).

Lors des discussions sur le contrôle technique des deux roues motorisés (2RM), un certain nombre de politiciens préfèrent fonder leur opinion sur des hypothèses plutôt que sur des faits.

Juge et partie !

Les arguments selon lesquels la moto est dangereuse et le CT le rendrait moins dangereux, sont tirés d'un rapport rédigé au nom de la Commission européenne par un consortium du CITA (le comité international pour l'inspection technique automobile), CVH (Center for Vehicles Croatia), DEKRA (société de contrôle technique), IERC GmbH (Institut de recherche et de conseil économiques) et ISVA-UC3M (Institut de sécurité des véhicules automobiles appartenant à l'Université Carlos III de Madrid).

Au moins trois de ces organisations ont un intérêt économique direct dans le contrôle technique, ce qui n'a pas empêché la Commission européenne (DG MOVE) d'engager ces parties prenantes pour rédiger un rapport visant à « évaluer l'intérêt d'inclure les deux et trois roues et les remorques légères dans le cadre du contrôle périodique des véhicules » et de proposer la manière précise de le faire.

Avec un consortium comme celui-ci, il est difficile de croire que le résultat pourrait être autre chose qu'en faveur du contrôle technique moto.

Et c'est ce qui est arrivé. Plus intéres-

sant encore, c'est comment ils sont arrivés à leur conclusion : les nombres d'accidents avec des cyclomoteurs dans un certain nombre de régions d'Espagne ont été comparés avant et après la mise en œuvre du CT pour les cyclomoteurs et les résultats ont été extrapolés à tous les deux et trois roues motorisés dans toute l'Europe.

Oui, même les gros cubes !

Pourquoi prendre la peine de faire des recherches sérieuses quand on peut le faire de cette façon ?

L'organisation des motards finlandais SMOTO, membre de la FEMA, a réalisé une évaluation du rapport et est parvenue à une conclusion dévastatrice : il n'a aucune validité d'un point de vue scientifique. SMOTO a également publié un rapport qui montre comment effectuer ce type d'analyses... Ce rapport conclut que le CT des motocyclettes n'est pas une méthode rentable pour améliorer la sécurité routière des motocyclettes et des cyclomoteurs ou pour réduire leur charge environnementale. L'accent doit être mis sur d'autres mesures, formation, éducation, infrastructures, prise en compte des spécificités, fragilité etc...

Les documents de position et les rapports d'organisations comme l'ETSC (utilisant des informations obsolètes) et DEKRA se concentrent sur les défauts des deux-roues motorisés qui ont été impliqués dans des accidents, sans faire la distinction entre les petits et les gros défauts et, sans lien de cause à effet, déclarant que ces défauts contribuent à (DEKRA) ou ont même causé (ETSC) les accidents dans lesquels lesdites motos étaient impliquées.

Pourtant, des recherches approfondies de 2005 (rapport MAIDS) et 2019 (SaferWheels) montrent que les défauts techniques ne jouent guère un rôle dans les accidents de moto. Moins de 0,3 % des accidents de 2RM sont liés à une défaillance technique du véhicule.

La FEMA demande aux membres du Parlement européen de ne pas fonder leurs décisions sur des hypothèses, mais sur des faits.

Après le débat au sein de la commission des transports du Parlement européen le 25 janvier 2021 sur la mise en œuvre du paquet de contrôle technique dans lequel également le CT était mentionné, la FEMA et ses organisations membres, dont la FFMC ont contacté les membres du Parlement européen (députés) qui font partie de la commission des transports (TRAN).

La FEMA a eu de bons retours et des entretiens avec les députés européens et le rapporteur responsable du projet de « Rapport de mise en œuvre sur les aspects sécurité routière du paquet Contrôle technique (2019/2205 (INI)) », Benoît Lutgen. Nous leur avons fourni les faits et leur avons demandé de ne pas fonder leurs décisions sur des hypothèses, mais sur des faits. Nous conti-

nuerons de le faire jusqu'à ce qu'une décision finale soit prise.

Réponse jeudi 25 février lors de la réunion de la commission Transport du Parlement Européen.

On vous tiendra évidemment au jus.

Plus de détails sur la position de la FFMC sur le [contrôle technique moto](https://ffmc.asso.fr/controle-technique) : <https://ffmc.asso.fr/controle-technique>

PS :

Traduction et adaptation d'un article de la FEMA figurant ici : <https://www.femamotorcycling.eu/technical-inspections/>



Assemblée Générale Régionale ASF Bourgogne

L'Assemblée générale régionale 2021 de la Bourgogne s'est tenue en visio-conférence le 27 février 2021.

Côté activités 2020, c'est plutôt maigre. Une participation à une hivernale pour 3 d'entre nous fin février. Après, le confinement est arrivé avec la crise sanitaire et les rassemblements prévus au calendrier ont été annulés les uns après les autres dont l'Inter. Nous avons été également contraints d'annuler notre RSCF de Roussillon en Morvan.

Nous avons quand même pu faire 2 sorties en commun avec le Moto-club Arcandiers en mai et notre week-end Bourgogne qui a eu lieu cette fois ci début juillet en Auvergne, après : le grand vide.

Côté finances, le peu d'activités a généré peu de mouvements et elles restent stables. 2021 ne s'annonce pas mieux pour le moment. Nous avons donc décidé de porter au calendrier, l'Inter ASF et l'organisation de notre RSCF de Roussillon en Morvan qui aura lieu les 02 et 03 octobre 2021 si, bien-sûr, la situation le permet. Nous retenons toujours le principe de notre sortie ASF Bourgogne sur un week-end fin juin début juillet 2021, car si la situation s'améliore d'ici là, elle peut être organisée relativement rapidement.

Pour le reste, devant l'absence de rassemblement au calendrier, initiative est laissée à chaque adhérent de proposer des idées de sorties.

Côté Bureau, le Bureau sortant s'est représenté et accueille un petit nouveau, jeune sidecariste.

Le Bureau 2021 est ainsi composé : président : Jean-Luc DEROUVOIS, vice-Président (Jean) Alexandre BEGUET, secrétaire : Jean-Marc CAVALLINI, trésorier : Jean-François SERIZIAT

En espérant que 2021 puisse nous permettre de tous se retrouver.

La Bourgogne



MANIFESTATION

NON

au Contrôle Technique !

10 et 11 Avril 2021

FFMC

Fédération Française des Motards en Colère

Pour plus d'informations
contactez l'antenne FFMC
de votre département

Ensemble, plus forts...

FFMC
Fédération Française des Motards en Colère

CALENDRIER

AVRIL

4 avril

- MotoGP - Grand Prix de Doha
Circuit de Losail

9 au 11 avril

- Coupe de France Promosport
Circuit de Ledenon(30)

11 avril

- Marché de la Moto - Indian Saloon - Riom(63)

15 au 18 avril

- Salon du 2 Roues part en Live - Lyon Eurexpo
(69) www.salondu2roues.com

16 au 18 avril

- 6^{ème} Saison Women's Cup - Circuit Le Mans (72)

17 et 18 avril

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance
24 Heures Motos - Le Mans
- stage side-car Side's Cool - Changé(53)
sidescool.fr

18 avril

- MotoGP - Grand Prix du Portugal
Circuit d'Algarve
- Balade Side-cars Antérieurs à 1975 - Malaucène
(83) <http://malaucene.retromotoc.free.fr/>

23 au 25 avril

- Championnat RSCM Classic & Open
Circuit de Croix en Ternois(62)
- Championnat de France FSBK
Circuit de Nogaro(32)

MAI

2 mai

- MotoGP - Grand Prix d'Espagne
Circuit de Jerez

1er et 2 mai

- Coupe de France Promosport
Circuit Carole(93)

8 et 9 mai

- Exposition Rétro Ventoux Utilitaires - Balade des
Ancêtres antérieurs à 1930 - Malaucène(83)
<http://malaucene.retromotoc.free.fr/>

9 mai

- Marché de la Moto - Indian Saloon - Riom(63)

13 mai

- 8^{ème} Festival & Rassemblement Toutes Motos
Aubagne Espace Grimaud(13)

13 et 14 mai

Classic Wheels - Magny-Cours(58)

13 au 16 mai

- 1^{er} Mot' Aura-Llye - Rallye routier Motos et Side-
cars se déroulant dans le 63, 42, 43 et 69
www.auvergnemotosport.fr

16 mai

- MotoGP - Grand Prix de France
Circuit Le Mans (72)

15 au 16 mai

- stage side-car Side's Cool - Changé(53)
sidescool.fr

21 au 23 mai

- Championnat RSCM Classic
Circuit Paul Ricard(83)

- Sunday Ride Classic - Circuit Paul Ricard(83)

23 mai

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance
8 Heures Motos d'Oschersleben(Allemagne)

28 au 30 mai

- Championnat de France FSBK

Circuit de Ledenon(30)

30 mai

- MotoGP - Grand Prix d'Italie
Circuit de Mugello

31 et 1er juin

- stage side-car Inside - Circuit Le Mans (72)
06.64.06.79.96 ou asmaco-inside@outlook.fr

JUIN

4 au 6 juin

- Coupe de France Promosport
Circuit de Croix en ternois(62)

5 juin

- Lamotocestcool B.B.M.C - balade du souvenir
Mailly-Maillet(80)

5 juin et 6 juin

Sou'Papes Festival - Avignon Parc Expo(84)

6 juin

- MotoGP - Grand Prix de Catalogne
Circuit de Barcelone

12 et 13 juin

- Championnat de France FSBK
Circuit de Pau-Arnos(64)

13 juin

- Marché de la Moto - Indian Saloon - Riom(63)

20 juin

- MotoGP - Grand Prix d'Allemagne
Circuit de Sachsenring

25 au 27 juin

6^{ème} Saison Women's Cup
Circuit de l'Anneau du Rhin(68)

26 et 27 juin

- Championnat RSCM Classic & Open
Circuit de l'Anneau du Rhin(68)

27 juin

- MotoGP - Grand Prix des Pays Bas
Circuit d'Assen
- Balade voitures anciennes - Malaucène(83)
<http://malaucene.retromotoc.free.fr/>

JUILLET

2 au 4 juillet

- Championnat de France FSBK
Circuit de Magny-Cours(58)

3 et 4 juillet

- 15^{ème} Edition Les Motards du Viaduc
En Lutte contre la Muco - Campagnac(12)
- stage side-car Side's Cool - Changé(53)
sidescool.fr

11 juillet

- MotoGP - Grand Prix de Finlandes
Circuit de KymiRing

- Marché de la Moto - Indian Saloon - Riom(63)

12 et 13 juillet

- stage side-car Inside - Circuit Le Mans (72)
06.64.06.79.96 ou asmaco-inside@outlook.fr

16 au 18 juillet

- Trofeo Rosso 20 ans - www.trofeorosso.org
Circuit du Val de Vienne(86)

- Coupe de France Promosport
Circuit Le Mans(72)

18 juillet

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance
8 Heures Motos - Suzuka(Japon)

23 au 25 juillet

- 22^{ème} Rassemblement HDC Macadam Motors
Couches(71)

- Championnat RSCM Open
Circuit de Haute Saintonge(17)

25 juillet

- 7^{ème} Montée Historique de Confolant(63)

AOUT

6 au 8 août

- Championnat RSCM Classic
Circuit de Magny-Cours(58)
6^{ème} Saison Women's Cup
Circuit de Magny-Cours(58)

7 et 8 août

- Ascension du Mont Ventoux Motos Antérieurs à
1975 - <http://malaucene.retromotoc.free.fr/>

8 août

- Marché de la Moto - Indian Saloon - Riom(63)

11 au 16 août

- Inter ASF - La Chapelle Rousselin(49)

15 août

- MotoGP - Grand Prix d'Autriche
Circuit Red Bull Ring

20 au 22 août

Championnat RSCM Open - Marcus Party
Circuit de Lurcy levis(03)

21 et 22 août

- Championnat de France FSBK
Circuit Carole(93)

27 au 29 août

- Coupe de France Promosport
Circuit de l'Anneau du Rhin(68)

28 et 29 août

- 7^{ème} Montée Historique Orbec(14)

29 août

- MotoGP - Grand Prix de Grande Bretagne
Circuit de Silverstone

SEPTEMBRE

3 au 5 septembre

- Championnat RSCM Classic & Open
Circuit de Pau-Arnos(64)

4 au 5 septembre

- stage side-car Side's Cool - Changé(53)
sidescool.fr

10 au 12 septembre

- Championnat de France FSBK
Circuit d'Alès(30)

11 et 12 septembre

- 2^{ème} Montée Historique de Rougnac(16)
- 28^{ème} Coupes Moto Légende
Circuit de Dijon-Presnois(21)

12 septembre

- MotoGP - Grand Prix d'Aragon
Circuit d'Aragon

- 1^{er} Grand Prix Historique de Bergerac - Ancienne
base militaire de Bergerac(24)

- Marché de la Moto - Indian Saloon - Riom(63)

19 septembre

- MotoGP - Grand Prix de Saint Marin
Circuit de Misano

18 et 19 septembre

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance
24H Bol d'Or - Le castelet

- 2^{ème} Rassemblement Side-cars/Solos
Les Ancizes-Comps(63)

24 au 26 septembre

6^{ème} Saison Women's Cup
Circuit d'Alès(30)

25 et 26 septembre

- Coupe de France Promosport
Circuit de Pau-Arnos(64)

27 et 28 septembre

- stage side-car Inside - Circuit Le Mans (72)
06.64.06.79.96 ou asmaco-inside@outlook.fr

2^{ème} RASSEMBLEMENT SIDE-CARS/SOLOS

18 ET 19 SEPTEMBRE 2021
LES ANCIZES-COMPS (63)

DU VENDREDI SOIR AU DIMANCHE MIDI
BAPTÊMES SIDE-CARS
SAMEDI - BALADE PIQUE-NIQUE-VISITE
SAMEDI SOIR - REPAS CONCERT
MARCHÉ PRODUCTEURS
DEMO ROCK-PAR ROCK 'N' BIKE 63
DIMANCHE MATIN - PETIT DÉJ. BALADE
RENSEIGNEMENTS
06 07 44 29 44
MORLIERE.LAURENT@GMAIL.COM
CAMPING DU VIADUC DES FADES
04 73 86 81 64
CONTACT@CAMPINGDUVIADUC.FR
WWW.CAMPINGDUVIADUC.FR



SALON DU
2 ROUES
LYON

Du 15 au 18 AVRIL 21

LE SALON DU 2 ROUES
PART EN LIVE !

Dans ce contexte si particulier, l'édition 2021 du Salon du 2 Roues prend un nouveau tournant. Un virage inédit, et jamais vu !

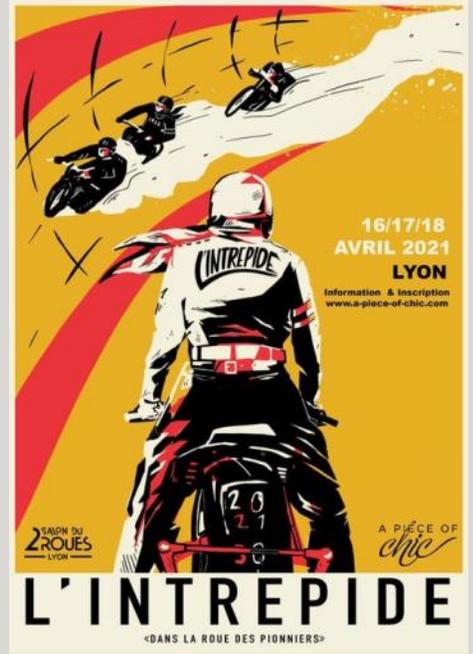
LE SALON DU 2 ROUES PART EN LIVE !

4 JOURS D'ÉMISSIONS / 12 ÉPISODES / 12H DE LIVE
7 PLATEAUX DE TÉLÉVISION XXL
ACCESSIBLE À TOUS GRATUITEMENT

A l'heure où les rassemblements sont impossibles, le Salon de 2 Roues s'adapte et s'invite directement chez vous.

Tous les acteurs de la moto se lient en force pour vous proposer du 15 au 18 Avril 2021, la Grande série du 2 Roues, sur tous vos écrans !

A suivre partout, sur tous les réseaux sociaux, et en partenariat avec automoto la chaîne.



16/17/18
AVRIL 2021
LYON

Information & Inscription
www.a-piece-of-chic.com

L'INTREPIDE
A PIÈCE OF
chic

«DANS LA ROUE DES PIONNIERS»

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 envoyez 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 2021

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 €

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 :

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 :

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

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>