

AMICALE SIDECARISTE DE FRANCE



LE MAGAZINE DU SIDE-CAR

SIDKAR

LES TROIS ROUES DE L'AMITIÉ

n°381 - mai 2021 - 36^{ème} année - 0.60€ - Abonnement annuel 6€



Infos

Sport

Balades

Voyages

Rassemblements



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@gmx.fr

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

Calendrier / Agenda
Gérard Okulewicz
asfra@gmx.fr

N°381 mai 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 juin

Mon antivol est peut-être moins impressionnant
mais il m'accompagne partout.
Steph Guzz



Le mois prochain





Une vraie hivernale

Retour sur un week-end sympathique en cette période bien compliquée. Ma dernière sortie hivernale remonte à presque un an au Rallye des Cols Blancs. Impossible pour moi cette année de rejoindre St Véran pour les Marmottes en une journée et d'être sur place avant 18h. Heureusement, deuxième solution, rejoindre le camping de la Marmotte à la Bourboule pour un week-end à la neige. Départ difficile sous la pluie et le vent vendredi matin. Un an que je n'avais pas pris le side-car pour une sortie et les éléments sont contre moi. Arrivé à Guéret, je me demande ce que je fous là. Tout le monde me regarde avec amusement, seul un couple sympa me dit bon courage en repartant. Heureusement les conditions vont commencer à s'améliorer légèrement à partir d'Aubusson, surtout que les premiers bas-côtés enneigés arrivent. D'un seul coup la motivation et l'espoir me reprennent, enfin une vraie hivernale. Mais vieux démon ou l'appel de la neige, un instant j'ai l'envie de passer le col de Guéry, mais la raison et surtout l'heure qui tourne me font reprendre la bonne route. Arrivé vers 17h, j'ai le temps de planter mon tipi et surtout d'aller au ravitaillement. L'accueil du camping est vraiment chaleureux et je retrouve avec bonheur quelques copains venus aussi ici par hasard. Une très bonne adresse ce camping estampillé relais motard. La soirée sera au top surtout qu'il neige.

Samedi tout est bien enneigé, c'est le bonheur. Après un bon petit déjeuner, nous décidons d'aller tâter de la poudreuse avec nos side-cars. Sortie laborieuse du camping, j'arrive jusqu'au centre-ville du Mont Dore difficilement. Si je veux aller plus loin, il me faut absolument monter mes chaînes. Nous repartons direction les hauteurs. En bas du Col de la





Le side-car est posé sur une épaisse couche de neige et impossible d'avancer ou de reculer

Croix Morand, j'ai de l'élan et je fonce en passant devant le panneau "col fermé". Je me régale avec un petit 70 dans la dernière ligne droite. Mes chaînes vont bien. Là-haut je retrouve Tof qui est monté sans encombre avec son Zeus mais qui lui aussi a visiblement des problèmes de vue pour lire les panneaux. Tof me déconseille la descente vers Chambon à cause des congères. Encore une fois je vais écouter ses conseils. Avant de redescendre, je vais quand même tenter la traversée du parking en force ; presque réussi car il m'a juste manqué un bon mètre. Le side-car est posé sur une épaisse couche de neige et impossible d'avancer ou de reculer ; heureusement les copains me poussent pour sortir. Une connerie en amenant une autre, le long du lac de Guéry, la visibilité étant nulle je tape le panier dans une congère. Congère, fossé et cabriole digne de mes meilleures années de course de quad, je me retrouve sur la route sans savoir ni pourquoi ni comment. Je me souviens juste d'avoir mis gaz en grand. Seul Jean Claude venu à ma hauteur me rappelle que j'ai failli en prendre une bonne et qu'il a cru que j'allais finir sur le toit. Pour rentrer au camping, vu que je ne vois toujours rien, c'est lui qui va ouvrir la route. Tout ça nous a ouvert l'appétit et la soirée sera encore très bonne.

Le temps s'est légèrement radouci et au moment de me coucher, l'intérieur de mon tipi ressemble plus à une piscine qu'à un nid douillet. Dimanche matin le sol est gelé avec un petit -8°, résultat l'eau s'est transformée en glace. Il est temps de repartir.





J'ai passé un excellent week-end

Un grand merci pour l'accueil du camping, un couple vraiment sympathique.

Le retour sera comme l'aller, à Guéret une tempête de flotte et de neige fondue, puis flotte jusqu'à Poitiers.

Au plaisir de vous revoir les copains, grâce à vous tous j'ai passé un excellent week-end même si St Véran m'a bien manqué.

Amicalement

Éric Boudinet





La naissance d'un nouveau side-car

En août 2019, j'ai trouvé une moto d'occasion très bon marché que je pourrais utiliser pour la convertir en 3 roues. Une BMW R1200R LC (blanche et rouge).

Lors de l'EGT (European Sidecar Meeting) à Luxembourg, j'ai trouvé un accord avec Manfred Beck de Mobeck sur la conversion. Son side-car Triton R convenait parfaitement à ma femme et au chien. Le volet d'entrée s'ouvre vers l'arrière, de sorte que la housse de pluie ne doit pas toujours être retirée pour s'ouvrir. Il y a aussi un grand coffre sur lequel un porte-bagages peut être attaché.

La moto ne doit être convertie qu'en side-car avec des composants vissés. Pour le guidage des roues avant, il y avait un choix de bras oscillant ou de direction Ackermann. Pour des raisons esthétiques, j'ai choisi le bras oscillant. Les roues ont été converties en jantes de voiture avec des pneus 165 / 65-15. Le sous-châssis en rouge correspond à la couleur du châssis de la moto. Un garde-boue avant visuellement adapté a été complété par un pare-éclaboussures de Puig sur la roue arrière.

Le side-car doit être conçu pour un confort optimal pour ma femme. Bien qu'il s'agisse d'une 1 ½ place, nous avons décidé d'en faire une monoplace spacieuse mais flexible. Cela a été bien mis en œuvre avec un harnais central, des accoudoirs fixés sur les côtés, un repose-pieds et une doublure de tapis pour tout





BMW R1200R LC Mobec Triton R

l'intérieur. Le coffre n'avait pas de réservoir supplémentaire, mais un compartiment à bagages élargi et un porte-bagages supplémentaire sur le couvercle. Le coffre était entièrement recouvert de tapis. Dans le panier, un éclairage LED est installé pour le coffre et l'intérieur. Il y a aussi une prise pour GPS / téléphone portable / câble de chargement, etc.

Pour que ma femme puisse également surveiller la circulation derrière, un rétroviseur a été fixé sur le côté, à côté de la poignée pour faciliter l'ouverture du volet d'entrée.

Le couvercle du coffre et le volet d'entrée s'ouvrent extrêmement facilement et commodément, électriquement et avec des vérins à gaz.

La peinture du side-car et le reste du design ont été adaptés à la couleur de la moto. Un blanc brillant en combinaison avec du rouge et du noir donne un beau design.

La technologie de freinage a posé un défi particulier: la moto est équipée d'un ABS (Anti-Lock-Brake) et d'un frein intégré qui active les roues avant et arrière. Le side-car a reçu 2 étriers de frein Brembo, dont l'un était combiné avec le frein intégré, mais sans la fonction ABS. La deuxième pince est activée par la pédale de frein sur la roue arrière. Le résultat du freinage est parfait, seul le point de pression est relativement spongieux du fait du système. Mais les performances de freinage sont parfaites.



Mon deuxième side-car était un R1100RS avec EZS RX5. Construit en 2002 avec une BMW de 1994, il a parcouru 90000 km, il a été récemment vendu pour faire place à la toute nouvelle machine.

30 ans d'expérience

Malheureusement, l'antipatinage de la moto ne peut plus être utilisé, sinon une baisse soudaine des performances pourrait se produire dans les virages à gauche.

Avec une capacité de réservoir de 18 litres, l'ensemble consomme entre 5,5 et 7 litres, ce qui signifie qu'il n'y a pas besoin d'un réservoir supplémentaire. Poignées chauffantes et ordinateur de bord, suspension de roue arrière à réglage électrique (ESA), différents modes de conduite pour la pluie, la normale et le sport rendent l'équipe prête à toutes les situations.

Je suis très satisfait du résultat de la conversion, qui était de 9 mois à venir, mais a été effectuée dans les délais et n'a donné lieu à aucune réclamation ou à des retouches. Seul le phare antibrouillard dans le nez du bateau a dû être légèrement réajusté. Ça ne pouvait pas être mieux.

Mes 30 ans d'expérience avec side-cars ont été mis en œuvre sous forme d'idées dans le véhicule. Je ne manquerai certainement pas mes véhicules précédents (BMW R 100 avec EZS Rallye, BMW R 100 RS avec EZS RX5 et un MZ 500 Silverstar avec Velorex 562, représentant ensemble un kilométrage total de plus de 360 000 km, grâce au résultat parfait de Mobec à Holzmaden/D.

Beaucoup Merci à Elisabeth et Manfred Beck et à leur équipe.

Et le prix : 37.500 € complètement fini avec tout, moto et side-car.

Contact: Horst Müller
(horst.mueller.salmal@t-online.de)
Construction: Mobec, Holzmaden/D
www.mobec.de

Mon premier side-car était une BMW R 100 EZS Rallye, construit en 1993 avec une R65 de 1981. Cet attelage a parcouru presque tous les pays d'Europe de l'Ouest, du Sud et du Nord et a maintenant parcouru 265 000 km.



Le troisième c'est une MZ 500 Silverstar, moto attelée dans les usines de Zschopau. Probablement l'un des derniers avec le side Velorex 562 original en Allemagne. Équipé avait un frein de stationnement, une chaîne entièrement encapsulée et un comportement de conduite pas terrible, c'est pourquoi je me suis séparé de nouveau après moins de 5.000 km.



L'ASF Rhône-Alpes à Champdor-Corcelles

ASF Rhône-Alpes avait rendez-vous ce 28/02/21 avec la Municipalité de Champdor-Corcelle dans l'Ain, pour une réunion de travail.

Et lorsqu'un élu est sidecariste, comment imaginer ne pas le connaître... pour autant, nous nous appelons toujours par nos surnoms ou pseudos, alors quand le Maire vous dit, mais si ... C'est un sidecariste, il vous connaît... mais qui est donc cet intrus ?

Bref, quand l'artiste arrive, mais bien sûr que l'on se connaît, Brazil et Popie.

Nous étions un petit groupe de 6 au départ, puis 2 plus, et encore 2 autres, quoi au final 12. En raison du couvre-feu, pas le temps de rentrer dans nos maisons respectives, alors nous avons profité de l'ouverture du camping et sommes restés tout le week-end sur site.

Après avoir travaillé sérieusement, nous avons fêté nos retrouvailles comme il se doit, autour d'une bonne tartiflette, et bien sûr Maria étant de la partie, la soirée s'est poursuivie par de la country et autres danses.

Bien que la température soit très fraîche en cette période, Popie et Brazil nous emmènent en balade découvrir la cascade de Charabotte, un petit sentier qui se cache en contrebas des falaises, aucune indication en bordure de route, seuls les connaisseurs nous conduisent en dessous.

La cascade de la Charabotte, la plus majestueuse, sur la route de Tenay, au-dessous du goulet du Thiou, un belvédère des chutes



Ce 1er week-end de retrouvailles nous a fait grand bien

s'impose (mais vue de haut).

Grand spectacle naturel et grandiose qui permet d'admirer la force et la puissance de la nature. Albanie où elle prend sa source, se croise à Brenod, elle se gonfle à bloc, elle débouche sur le cirque de Charabotte en torrent, dans un vacarme assourdissant pour s'écraser 115 m plus bas, éclaboussant au passage les falaises de calcaires. Tout autour, la montagne qui n'arrive plus à juguler les crues, laissent place aux "demoiselles" lieu de prédilection pour les faucons pèlerins.

Si vous avez Facebook, je vous invite à consulter notre site Amicale Sidecariste Rhône-Alpes, vous verrez c'est impressionnant...

Notre balade se poursuivie sur une autre petite cascade, Le trou de la Marmite. La plus sauvage, sur la route du col de la Rochette, près de la Croix du Grapillon, sur la route qui redescend sur Cormarranche, près de l'ancienne carrière de la Touvière.

Très difficile d'accès, un petit chemin très pentu, elle coule avec de nombreux sauts déchainés à cette époque de l'année où elle explose de son lit et provoque des tourbillons impressionnants et le roulement des cailloux.

Quoiqu'il en soit, ce 1^{er} week-end de retrouvailles nous a fait grand bien.

Et on recommence dès que possible, donc à vos mails, consulter notre site, et bienvenu(e)s.

À très bientôt.

Marie-Caillou

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





Circuit du Val de Vienne les 13 et 14 mars 2021

Circuit du val de Vienne—mars 2021 - PierreH

Le circuit du Val de Vienne nous a accueilli le week-end des 13 et 14 mars pour notre 1^{er} roulage de la saison.

Les giboulées de mars nous ont accompagnés jusqu'au Vigeant le vendredi. La pluie et les bourrasques n'ont pas cessé le samedi, mais malgré tout, nous avons pris beaucoup de plaisir à retrouver la piste et les sensations. La dernière session du samedi se fera sur piste sèche, pour notre plus grand bonheur.

Réveil dimanche matin sous un grand soleil et un magnifique ciel bleu, la température ne montera pas beaucoup à cause du vent toujours bien présent, mais nous allons rouler sur piste sèche. Surtout que nous avons acheté un pneu neuf pour l'avant, on va se régaler...

10h10, séance de formation avec un équipage de Superbike qui a fini 3^{ème} l'année dernière, Goulven Crochemore et Julie Morin. Le principe : 2 tours pour chauffer les hommes et la bête, 2 tours de roulage à notre rythme pour que Goulven et Julie remarquent ce qui est à améliorer, puis les formateurs nous doublent et nous les suivons sur 2 tours.

Trajectoire, freinage, position du singe, tout est analysé à la sortie de la piste, lors d'un débriefing très intéressant.

Quelques modifications doivent être apportées sur les barres de



Circuit du Val de Vienne - mars 2021 - PierreH



Championnat de France SBK - Le Mans les 27 et 28 mars 2021

maintien pour Nicolas, mais les 2 prochaines séances nous permettront de mettre en application les conseils de nos formateurs.

Nous nous rendons rapidement compte que nous freinons plus tard, nous passons plus fort et de manière plus fluide. Un vrai bonus pour nous, que du plaisir.

Le week-end se termine pour nous sans encombre ni problème mécanique, nous nous sommes régalez, lundi matin, les courbatures se font sentir, mais nous sommes heureux de notre prestation.

A très vite pour les prochaines dates.

Romain BOUDET
Biarnès Racing Team 64
21 rue de la Reine Margot 64110 GELOS
biarnesracingteam64@gmail.com



Circuit du Val de Vienne - mars 2021 - PierreH



Circuit du Val de Vienne - mars 2021 - PierreH

Minivernale du Cantal



Une hivernale à la sauce Covid

Restrictions sanitaires, confinements, événements moto annulés,, on a connu des jours meilleurs. Dans ce contexte, nous avons besoin d'un grand bol d'air frais. Mais comment s'évader à bécane en se regroupant (mais pas trop) ? Nous avons trouvé la solution avec la minivernale du Cantal. Le concept : une hivernale, mais en comité très réduit. Dans cet article, nous vous racontons les aventures de 6 motards en quête d'évasion. Bonne lecture !

Une boucle de 1000 bornes depuis Nantes.

Pour ma part, l'aventure commence depuis Nantes. Rouler en Ural étant physique, je décide de me ménager. Alors, j'ai décomposé le voyage. Une première journée pour atteindre la Rochelle, puis une deuxième pour rallier le Plateau des Millevaches. 300 bornes, ça semble peu ? N'empêche qu'au guidon du trois-pattes russe, c'est long, très long... Le corps entier participe aux manœuvres, c'est une fusion physique avec la machine.

Sur le plateau, je retrouve mon ami Wlad qui organise ce petit rassemblement. Lui aussi est uraliste. Je passe une nuit chez lui car le spot de bivouac se situe à 200 bornes plus au sud-est. Il me fait le topo pour le lendemain : « demain, levé 6h, on aura 200 bornes à parcourir, il y aura de la neige et il fera -10 degrés ». Tentant, non ?

Une dernière nuit au chaud, et c'est parti.

Nous nous levons donc aux aurores, chargeons les bécanes, les démarrons tant bien que mal et c'est parti. Il fait -12° ! C'est la première fois que je roule par ces températures. Evidemment, mes poignées chauffantes ont décidé de me lâcher la veille. Loi de l'emmerdement maximum ? Sans doute. Alors je gigote mes doigts pour les réchauffer tant bien que mal.

Il est 7h30, nous nous arrêtons à une intersection pour attendre un compère. Romain nous rejoint au bout de 10 minutes avec sa Royal Enfield Bullet





Le programme libre de patinage artistique est lancé



500. Il ne s'en doute pas encore, mais une 3^{ème} roue lui aurait été fort utile pour la suite.

Le convoi, constitué de deux russes et d'une indienne, se remet en route. Le soleil commence à pointer le bout de son nez sur le plateau des Millevaches. Le ciel s'irise d'orange au dessus des plaines enneigées. Ce spectacle, à lui seul, justifie cette sortie par un froid glacial.

Nous atteignons Meymac. -8 degrés. Une pause café/croissant s'impose. La boulangère croit rêver lorsqu'elle nous voit arriver. « Mais pourquoi vous faites ça ? » doit-elle se dire.

Après 60 bornes, nous arrivons à Riom-ès-Montagnes et c'est là que la vraie aventure débute. Nous gagnons en altitude et les paysages changent progressivement. Les pinèdes laissent place à de vastes plaines vêtues d'un manteau blanc immaculé. Magnifique. Pour les deux Ural, c'est du pur bonheur. Pour Romain sur sa Bullet, c'est une autre histoire. La route est complètement verglacée, le programme libre de patinage artistique est lancé. Après 2-3 chutes sans gravité, il prend la tête du groupe à son rythme. Les deux pieds en mode chasse-neige, nous progressons lentement mais sûrement.

Finalement, nous atteignons Allanche. Nous y retrouvons le dernier équipage de cette aventure. Pascal, sa femme, et Perle le berger allemand. Ce joli petit monde roule dans une Goldwing attelée avec remorque. Le tout pesant près de 800 kg ! Plus du double de l'Ural. Chacun voit midi à sa porte dans le milieu du sidecar.

Nous nous remettons en route pour les derniers kilomètres. L'épopée fantastique commence avec son festival de gamelles. Et c'est Romain sur son indienne qui ouvre le bal de la plus belle des manières en laissant son cale pied dans une congère en bord de route. C'est ensuite à mon tour. Comment je





Les side-cars passent sans souci

fais mon compte ? Et bien, je me suis dit que c'était une bonne idée de m'arrêter sur le bas côté pour filmer mes compères. Sauf qu'au moment de repartir, la roue du panier est emprisonnée dans la neige. Impossible de repartir, même avec le 2WD. Heureusement pour moi, un couple sympathique passe par là en voiture et m'aide à pousser.

Je retrouve le reste du groupe qui m'attendait mais au moment de repartir, la Bullet ne bouge pas d'un pouce. Qu'est ce qui se passe ? Roue avant bloquée par la neige... Décidemment, quand ça veut pas, ça veut pas. Un coup de tournevis pour gratter la glace et c'est reparti. Enfin, pas tout à fait... Car la Goldwing subit le même sort. Alors on regratte. Mais avec tous les carénages de la japonaise, ce n'est pas chose aisée. Nous nous remettons en route tant bien que mal.

Quelques centaines de mètres plus loin, c'est au tour de Wlad de tanker son Ural. Comment s'y est il prit ? Et bien, la roue du panier étant légèrement dans la congère, il a essayé d'avancer mais elle a freiné tout l'attelage. Résultat, un beau 90 degrés sur la droite, nez dans la neige. Le compte est bon, chacun d'entre nous s'est mis au tas au moins une fois. Pascal pousse même le vice en reproduisant la figure de Wlad. Un beau plantage ! Mais sortir l'attelage de 800kg de sa prison de glace s'avère un brin physique.

Plus que quelques dizaines de mètres avant le spot de bivouac. Sauf que !

Une belle pente montante verglacée se présente devant nous. Les side-cars passent sans souci, mais la Bullet n'a aucune adhérence. Que faire ? Un peu de bricolage ! On sort les rilsans et improvisons des chaînes maison, ça fonctionne au moins le temps de passer



Un expérience incroyable

l'obstacle.

Enfin ! Nous y sommes ! Le lieu est magnifique. Une forêt de pins donnant sur un lac gelé. Un merveilleux tableau bi-chromique blanc et vert. On contemple cette beauté de la nature en se disant qu'atterrir ici en hiver, ça se mérite.

Trêve de pensées philosophiques, il faut monter le campement ! Dénéiger un passage, allumer le feu, décharger le bois, monter les tentes, ... Une fois fait, c'est activité luge tractée par l'Ural. L'attelage remorque est fait pour ça, non ?

Il est maintenant temps de passer aux choses sérieuses : cuire la viande, déboucher les bouteilles et refaire le monde au coin du feu toute la soirée. Je commence à saisir les joies d'une hivernale. Se délecter de bons produits entre amis dans un cadre unique.

La nuit est un peu agitée. Dormir à côté d'un lac, c'est génial, mais lorsque le vent se lève, le souffle est glacial. Il faut donc faire un peu de gymnastique dans le duvet pour se couvrir au fur et à mesure que le thermomètre descend.

Une fois levés, nous constatons avec joie que le soleil est de la partie.

Ses rayons teintent le lac gelé d'une couleur orangée. Magnifique. Un dernier repas et c'est l'heure de replier le campement ! Romain, ayant chuté 5 ou 6 fois à l'aller, décide d'atteler sa Royal Enfield à l'arrière du Range pour une partie du retour. Il faut dire que la route est encore très verglacée.

De retour à Allanches, il est temps de se séparer. Les au-revoirs sont teintés d'émotions car il faut bien se le dire, c'était une aventure. D'autant plus que la période actuelle limite les moments de sociabilité. Cette hivernale en comité réduit, baptisée minivernale, est donc un grand bol d'air pour chacun d'entre nous.

Wlad et moi retournons ensemble au plateau des Millevaches. Le retour est tout aussi épique car le temps est apocalyptique. Grésil, neige, grêle, tout cela ressemble à 50 nuances de neige. Une fois arrivés à bon port, il est temps de se réchauffer au coin du feu dans une maison avec un toit en dur. ça fait du bien. Quant à moi, il me reste encore 350 bornes pour retrouver Nantes.

Voilà, j'espère que le récit de cette minivernale vous aura plu. Peut-être vous aura t-il donné envie de tenter cette aventure, si ce n'est pas déjà fait ? De mon point de vue, c'est vraiment une expérience incroyable. La solidarité qui se développe dans ces moments assez rudes est forte. Je souhaite de tout coeur que cette hivernale puisse se répéter l'année prochaine dans des conditions plus normales.

Uralistan





Championnat de France SBK - Le Mans les 27 et 28 mars 2021

Après une édition 2020 annulée pour raison de COVID, le circuit Bugatti reste la manche d'ouverture du championnat de France Superbike, donc l'entrée en compétition des meilleurs équipages nationaux de la catégorie side-car. A partir de cette saison 2021 le règlement s'aligne sur celui du mondial, fini les F1-châssis long/moteur 1000^{cc} et place aux F600 avec leur châssis long motorisé avec des moteurs 600^{cc}. La fin de saison va nous révéler un nouveau champion de France car le multiple champion Sébastien Delanoy (15 titres) n'est pas de l'aventure F600 pour 2021.

Pour cette première épreuve, 3 équipages du plateau mondial (Reeves/Rousseau- Streuer/Clément - Sattler/De Haas) prennent le départ mais dès le début de la première séance de qualification le duo Sattler/De Haas fait une grosse sortie de piste, les mettant forfait pour le reste du week-end.

Suite à cette première qualif, la pôle-position revient à Bennie Streuer/ Emmanuelle Clément devant Tim Reeves/Kevin Rousseau. Côté français on retrouve sur la 2^{ème} ligne en troisième position Ted Peugeot (18ans)/Vincent Peugeot et à la quatrième place Paul Leglise/ Sebastien Lavorel.

La course du samedi part pour 13 tours, et, sans surprise, ce sont les deux équipages mondiaux qui partent devant avec le châssis #77 de Reeves en tête devant le #21 de Streuer. Derrière le duo Peugeot assure la 3^{ème} place et l'équipage Leglise/Lavorel est victime de problèmes techniques et abandonne, laissant la place dans le top 5 à Guignard/ Poux et Barbier/Rigondeau. En F2, victoire de César Chanal/





Prochaine épreuve, le 24 et 25 avril à Nogaro

Olivier Lavorel après une grosse bagarre avec Estelle Leblond/Clément Carré (6^{ème} et 7^{ème} au scratch) et Leguen/Cescutti qui complètent le podium de la catégorie. Mais, surprise à l'arrivée, Reeves/Rousseau sont sanctionnés de 10 secondes pour avoir été au-delà des limites de la piste et la victoire revient donc à Streuer/Clément.

Dimanche matin à 8h30, seconde séance de qualification par une température très fraîche (2°) mais la grille ne change pas vraiment. Aux avant-postes, on peut noter la belle 5^{ème} place de Claude & Cyril Vinet et l'absence de LeBail/Leveau qui partiront donc dernier sur la grille ! La course est lancée et se révèle une copie presque conforme. On retrouve dans l'ordre les châssis #77Reeves, #21 Streuer et #74 Peugeot pour le podium. Derrière le #33 de Leglise prend la 4^{ème} place et la 5^{ème} revient à Barbier/Rigondeau. On peut noter la 9^{ème} place de LeBail/Leveau après un départ de la dernière place. En F2, Chanal/Lavorel confirme en s'imposant de nouveau devant Leguen/Cescutti et Palacoeur/ Cescutti

Pour la prochaine épreuve, le paddock doit se retrouver les 24 et 25 avril à Nogaro

Clément Richeux

Photos : Clément Richeux





Avant le départ à Cannes avec le palais des festivals en arrière plan



Manif de la FFMC Bis répétita !...

Deux manifs motos en un mois et demi, c'est assez rare pour être souligné.

Le 20 février nous avons manifesté à l'appel de la FFMC contre l'interdiction de remonter les files. Le nombre de participants nous avait paru exceptionnel (5 à 600 motards).

Récidiver un mois et demi plus tard, en pleines restrictions de déplacement (maximum 10 kms autour de chez soi), avec de la pluie annoncée depuis plus d'une semaine, remotiver des bénévoles pour faire les voltigeurs autour de la manif, relancer les appels via les réseaux sociaux, l'envoi d'un millier de mails, contacter les radios et les journaux locaux (pour les journaux c'est facile, y'en a qu'un !!), imprimer des caches plaques avec des inscriptions originales (contrôle technique, non merci, CT pompe à fric, je confine - tu contrôles - ils s'enrichissent, contrôle technique - le mensonge de trop, etc...), négocier un emplacement pour le départ de la manif et le trajet avec les autorités,... tout cela prend du temps et est très long à régler, comme la longueur de ma phrase !!

Au fil des jours le temps semble moins incertain, la pluie se décalant vers la fin de l'après midi, le moral revient car on sait combien le motard sudiste est soluble dans l'eau. Il est décidé de faire une manif d'une trentaine de kilomètres, de partir de Cannes pour traverser Antibes (qui sont en terme de population les 2^{ème} et 3^{ème} villes du département) pour se terminer sur la place Masséna à Nice.

C'est quand même un coup de poker car les niçois ont l'habitude de partir de Nice et non pas de se déplacer pour manifester. Le but de cette manœuvre : s'arrêter devant les centres de contrôles techniques situés sur le trajet pour y coller des tracts car ce sont ces centres qui font du lobby auprès des autorités pour faire appliquer le CT aux motos (side-cars, trikes, scoots, quads, etc...).

A la dernière manif les flics avaient été dépassés car peu nombreux et la sécurité



Nos 4 side-cars prêts à prendre le départ



550 selon la police et 580 selon les organisateurs

avait reposé sur les voltigeurs de la FFMC qui se donnaient à fond mais certains carrefours ont été peu sécurisés. Cette fois ci ils ont mis le paquet : policiers, gendarmes, police municipale, tous en bécanes et nombreux tout au long du trajet. Tout paraissait hyper organisé sauf que ...

Vu de l'intérieur : arrivée des responsables de la police et de la police municipale de Cannes au départ de la manif.

Police : « Bonjour, veuillez nous présenter le trajet de votre manifestation »

FFMC : « On a tout envoyé à la préfecture, ils ont accepté le trajet »

Police : « oui, mais nous on ne l'a pas !! »

FFMC : « et nous on n'a rien sur place, c'est incroyable qu'ils ne vous l'ont pas fourni et dans 5 mn 500 motards vont partir »

Police : « Faites nous un plan rapide »

FFMC : « on n'a pas le temps, mais on a peut-être une solution en récupérant le PDF qu'on a fourni à la préf »

Police : « OK, faites vite »

La FFMC récupère le PDF, l'envoie sur le portable perso d'un policier qui lui-même le transfère sur d'autres portables perso d'autres policiers et roule ma poule tout le cortège se met en branle sur un document qui aurait pu être totalement bidon et qui a été envoyé d'un service à l'autre par les portables perso.

Elle n'est pas bien organisée notre maréchaussée ?... Ce fut le seul couac de la journée. Manif impressionnante avec des motards venus du Var en renfort.

Pour une fois les chiffres de la police qu'ils ont bien voulu nous communiquer étaient très proches de ceux relevés par les bénévoles (550 selon la police et 580 selon les organisateurs). Un groupe de motards nous attendait à Cagnes sur Mer, d'autres à l'arrivée à la place Masséna. Un groupuscule des gilets jaunes en moto se sont joints au groupe ainsi que deux trikes, quelques Canam et nous étions 4 side-cars.

La pluie a attendu la fin de la manif et a décidé de tomber sur les derniers retardataires mais ce fut une réussite totale. Encore une fois merci à nos amis sidecaristes la Stotzi family et à tous les bénévoles de la FFMC.

Pourquoi être contre le contrôle technique ? On pourrait accepter un seul contrôle technique au moment de la vente de la moto pour rassurer l'acheteur ?

Le contrôle technique pour les voitures devait aussi être unique au départ, on voit comment il a été dévoyé pour enlever les voitures anciennes de la circulation. Une demande de contrôle chez un concessionnaire peut être réalisé pour rassurer l'acheteur.

Comment justifier qu'il soit obligatoire pour les voitures et pas pour les motos ?

Ce n'est pas facile en voiture de vérifier l'état de certains points de sécurité en voiture alors qu'en moto il n'y a pas de carrosserie donc on voit facilement l'état des pla-



Des véhicules à 3 roues



Adieu choppers, Harley modifiées, side-cars persos, ...

quettes, le feu clignotant ou le stop qui ne fonctionne pas, l'état des pneus nous rappelle vite à l'ordre s'ils sont usés, etc...

Y'a-t-il beaucoup d'accidents liés au mauvais entretien des motos ?

D'après les chiffres connus, il y en a moins de 0.3 %. Par contre l'état des chaussées de plus en plus dégradées en France, les dos d'ânes, les coussins berlinois et autres systèmes de ralentissements mis en place sans parler du peu de doublement des rails de sécurité, tout cela serait à revoir.

Quels seraient les points contrôlés ?

Entre autres les freins, la direction et la structure du cadre. T'imagines passer le contrôle technique avec un sidecar ? Le freinage ils l'homologuent comment ? Le cadre ils te le font changer s'ils voient un point de rouille près des attaches, etc... Pour la petite histoire et pour montrer les genres de difficultés qui nous attendent : il y a quelques années j'ai acheté un attelage d'occase en Allemagne.

Une 1100 BM attelée avec un Armec (side Suisse non importé en France). En Allemagne il existe un contrôle technique très sérieux : le TÜV. Mon attelage était passé au TÜV 3 fois, c'était certifié sur le document de l'homologation, et la vitesse maximum du véhicule y était indiquée 170 km/h avec les jantes de 15 pouces. Et bien il m'a fallu un an en passant par un constructeur de side français pour qu'il arrive à me le faire homologuer !! La DRIRE réclamait que les pneus puissent atteindre la vitesse maximum indiquée par le constructeur BMW qui est de 210 km/h. Hors dans la dimension de mes jantes ça n'existe pas et le véhicule dans cette configuration ne peut atteindre cette vitesse. Autre demande kafkaïenne : ils me réclamaient l'homologation Suisse du pare brise du side-car. J'ai même téléphoné au constructeur en Suisse qui est tombé à la renverse car depuis des années il montait ce type de pare brise et c'était la première fois qu'on lui faisait une telle demande. Bien sûr il n'en avait pas. Je ne vous explique pas par quelle manipulation le concessionnaire a réussi à me le faire homologuer (encore merci !!) mais voilà ce qui nous attend. Et la cerise sur le gâteau :

Au moment de la revente il faut remettre sa moto dans sa configuration d'origine !!!

Alors celui qui a pondu ça dans son cabinet ministériel il ne doit pas sortir souvent dans des rassemblements motos car bien que les ratbikes ne courent plus les rues, que le premier motard qui n'a jamais modifié ne serait ce que quelque peu sa bécane me jette le premier boulon.

Adieu choppers, Harley modifiées, side-cars persos, cadres bidouillés, selles monos, lèches roues, clignos et rétros designs, guidons remplacés, motos personnalisées à l'extrême, etc....

Bref, que du bonheur !!!!

Allez, la vie est belle... et c'est tant mieux... mais il faut quand même qu'on soit vigilant à ce qu'elle le reste.



La promenade des Anglais envahie par les motards



nos amis GO Alain et Monique



Dijipé



Ils étaient des centaines mais ils n'avaient pas intérêt de nous doubler, non, mais !...DIJPE

Seule permission de rouler à plus de 10km

Ce Samedi 10 Avril 2021, seule permission de rouler à plus de 10 km : la Manifestation FFMC-06 !
 Ça tombe bien c'est une fois de plus pour une bonne cause : faire obstruction au Contrôle Technique dont on nous menace... Les adhérents ASF de la région Provence Côte d'Azur ont ouvert le cortège avec leurs side-cars, ainsi que des trikes et autres Canam, suivis par environ 600 motards de tous styles !
 Les photos sont de Véronique Romanens qui pilote le side-car rouge visible sur les photos.



Bien sûr dans nos rangs on comptait des habitués : Djipé Arnéodo, Thierry Pasco dont on voit les attelages arrêtés devant un des centres de contrôle technique dont le cortège a troublé la sérénité rémunératrice!...



Le départ du cortège s'est fait sur le port de Cannes près de l'embarcadère pour les Iles de Lérins, mais le temps n'était pas à la promenade en mer ; fin du périple sur la Place Masséna à Nice. L'harley ayant tendance à chauffer un peu dans les embouteillages, j'ai quitté le cortège prématurément en bord de mer, ayant un rendez-vous pour devinez quoi : la vaccination anticovid ! Gardez-vous en bonne santé !

Joel Morvan



ARIEL Square Four (Grande Bretagne) 1940

L'idée de créer la moto Ariel Square Four est venue à Edward Turner en 1928. Tout en cherchant du travail à l'époque, il montrait autour de ses dessins un dessin de moteur aux fabricants de motos. Son moteur était très spécial en raison de sa configuration inhabituelle : quatre cylindres étaient placés aux coins d'un carré. Deux arbres courbés étaient reliés par un entraînement par engrenage (ses couronnes étaient coupées droit dans les volants situés au centre) ; les bielles étaient fixées aux volants via des consoles, à l'exception du cylindre arrière gauche, à partir duquel l'engrenage se connectait à la transmission. Toutes les soupapes étaient entraînées par un arbre à cames en tête central entraîné par chaîne. Bien que la société BSA ait rejeté l'idée de fabriquer un tel moteur, cette conception a été approuvée par Ariel.

Ariel Square Four est l'une des motos britanniques les plus charismatiques créées après la crise économique mondiale des années 1930. La combinaison de son moteur 4 cylindres et de sa cylindrée de 996 cm³ a abouti à une moto unique qui était dans une classe à part car une telle combinaison est rarement utilisée avec les motos classiques. Malgré sa grosse masse de 197 kg, cette moto atteignait facilement la vitesse de 160 km/h, et elle était facile à conduire.

Ariel Square Four, surnommé «Squariel», a été bien accueilli par les clients, malgré ses fréquents problèmes de surchauffe du



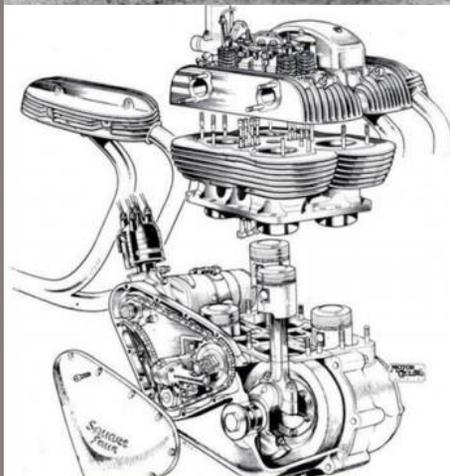


Années de fabrication 1931 à 1958, 15 641 unités produites

moteur dus au mauvais refroidissement de ses deux cylindres «arrière». Pendant la période de production, en commençant par un prototype en 1930 et jusqu'à ce que ce modèle soit arrêté en 1958, un total de 15 641 motos ont été fabriquées.

Le side-car est un Bernardet Grand Routier GR.48 de 1948, sur un châssis T d'origine de 1948. Il a également été produit dans le modèle Grand Sport GS.48 Records du Monde type Avion. C'était le dernier side-car jamais produit entre 1947 et 1949 par Bernardet avant que l'entreprise ne passe aux scooters, et ils sont toujours les plus connus de toute la production !

© Archives Famille Bernardet.



vitesse maximale 160km/h, poids 197kg, réservoir 23l..





Ça c'est le mien, petit et vieux.
Oswaldo Mantoan, Vicence, Italie



Le papa du président FIFA vendait son
side-car BMW



La valise est aussi
vieux que le side_car.
Oswaldo Mantoan
Vicence, Italie

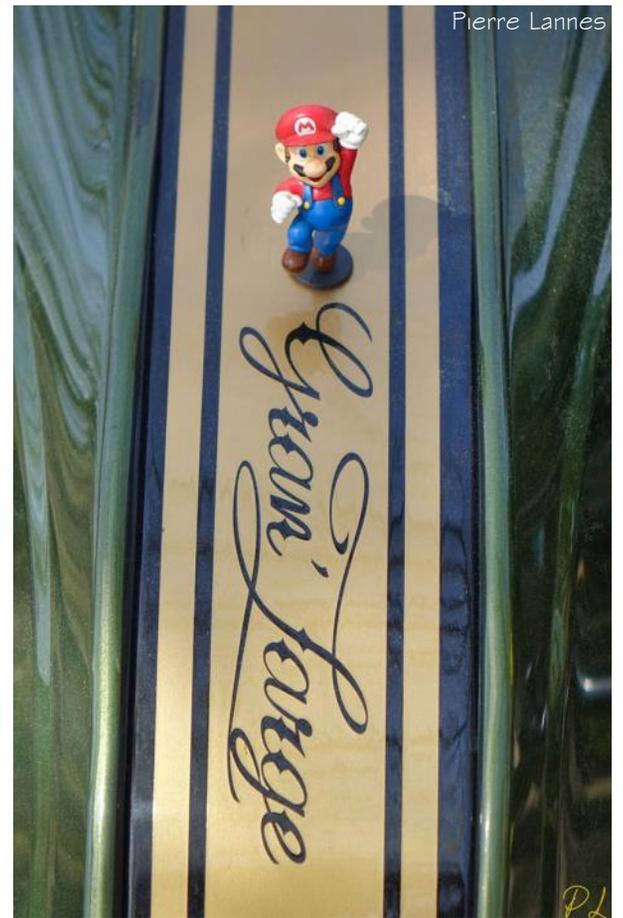


BMW R25/3 avec
side-car BMW (Steib) 1954
Oswaldo Mantoan





Baptême side-car,
repos bien mérité.
Marco Rispoli
Vérone Italie



Pierre Lannes



La relève arrive !...
Marco Rispoli



Manif FFMC63 le 10 avril
1000 motards et quelques
sidecaristes dans les rues
de Clermont Ferrand
GOK

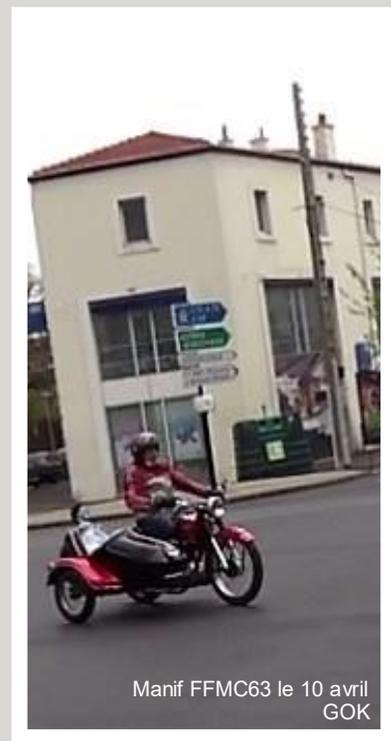


Manif FFMC63 le 10 avril
GOK



Manif FFMC63 le 10 avril
Jimmy

FFMC 63
MOTARDS EN COLERE PUY DE DOME



Manif FFMC63 le 10 avril
GOK

Week-end historique pour le sport moto français

Si vous suivez l'actualité, l'information a circulé dans tous les médias. Pour les autres, vous avez droit à une piqure de rappel. Dimanche 4 avril 2021, le GP de Doha nous a offert un spectacle haletant et un finish de folie en MotoGP, la catégorie reine. La lutte était déjà formidable avec bagarre à tous les niveaux. Dans ce contexte, nos deux français ont réalisé une course grandiose pleine de volonté et d'intelligence pour finir de la meilleure des façons.

Le niçois Fabio Quartararo dans le paquet (8^{ème}) attend la mi-course pour effectuer une remontée fantastique portant ses attaques au bon moment et au bon endroit pour prendre la tête à quatre tours de la fin et s'envoler avec sa Yamaha officielle vers la victoire. Le cannois Johan Zarco a pris un excellent départ pour s'installer à la seconde place, solide derrière son coéquipier Jorge Martin chez Ducati Pramac, résistant à toutes les attaques (sauf celle de Fabio), portant son effort dans le dernier tour pour prendre la seconde marche du podium.

Deux français sur la plus haute marche de la catégorie reine c'est une première historique qui remet en lumière le sport moto (avec la une de l'Equipe). Cerise sur le gâteau, Zarco prends la tête du classement provisoire du championnat et Quartararo la seconde place. La diffusion de La Marseillaise reprise par nos azuréens sur le podium fut un grand moment d'émotion.



La seule référence historique remonte à 1954 avec la victoire de Pierre Monneret sur Gilera au GP de France disputé à Reims et la troisième place de Jacques Collot sur Norton (à 2 tours malgré tout). Ils feront aussi 1 et 4 en 350cc.

Cette course d'anthologie en rejoint quelques autres comme la double ba-

garre Saarinen – Agostini et Read – Karna au GP de France 1973 en 500cc sur le circuit Paul Ricard, la victoire de Christian Sarron stratosphérique sous la pluie au GP d'Allemagne 500 à Hockenheim ou le fantastique triplé du GP de Grande Bretagne 250cc de 1983 avec la victoire de Bolle (sur la française Pernod) devant Espié (avec la française Chevalier) et Sarron sur Yamaha. (*Liste non close issue de ma mémoire personnelle*).

Vous avez compris que j'ai eu un grand moment de plaisir et je voulais vous faire partager mon bonheur.



Fausto Gresini

Après plusieurs mois de combat et d'hospitalisation, le champion italien Fausto Gresini a été terrassé en février par le Covid à 60 ans. Né en 1961 à Imola, il débute à 17 ans avec un 50 Minarelli et débarque en GP en 1982 avec un MBA 125. Spécialisé dans les petites cylindrées, il décroche 2 titres de champion du monde 125 en 1985 et 1987 (Garelli) et vice-champion en 1986, 1991 et 1992. Il met un terme à sa carrière de pilote en 1994 avec 123 courses, 17 pôles et 21 victoires à son palmarès. Il crée sa propre écurie dès 1997 en 500 avec Barros puis en 250 en 1999 (avec le titre mondial de Kato en 2001). Présent dans toutes les catégories, il fait courir de nombreux champions. Ses teams décrochent aussi le premier titre Moto2 en 2010 avec Elias, le titre Moto3 en 2018 avec Jorge Martin et MotoE avec Ferrari. Son écurie privée est devenue la structure support d'Aprilia en Mo-



toGP.

Gratis

Le gouvernement espagnol socialiste respecte ses engagements et ne renouvelle pas les concessions d'autoroutes arrivées à terme. A partir du 1^{er} août, l'AP-7 entre Tarragone et La Junquera et un morceau de l'AP-2 (soit 500km) seront gratuits. En 2020 déjà, des portions de l'AP-4 (Séville-Cadix) et de l'AP-

7 (Saragosse-Tarragone) ont déjà été libérées. Reste à trouver le financement des coûts d'entretien estimés à 30 millions d'€ par an rien que pour l'AP-7. Budget de l'état, taxes spécifiques ou vignette spécifique sont à l'étude.

Le point sur l'inter file

La pratique de la circulation inter file est quasi générale depuis des lustres. La fin de l'expérimentation a fait l'objet d'une communication officielle relayée par de nombreux médias généralistes ou pas (et même par votre serviteur) insistant sur l'interdiction de la pratique selon le principe « ce qui n'est pas autorisé est interdit ». Or un principe fondateur du droit est au contraire « ce qui n'est pas interdit est autorisé ». Et rien dans le code de la route ne l'interdit. Les forces de l'ordre zélées utilisent un article (R-414) qui interdit le dépassement par la droite (sanction 3 points et PV 4^{ème} classe 135 €) pour verbaliser. Mais, le code prévoit aussi une levée de cette interdiction en cas de trafic dense et de circulation en files ininterrompues progressant à des vitesses différentes. Tout PV dans ces circonstances serait donc illégal. Reste malgré tout à pratiquer l'exercice avec circonspection : différentiel de vitesse faible, chaussée glissante, passage étroit, etc...

Mash Side Force 445

Chez Mash, le Family side avec son moteur 400 cède la place au Side Force 445 avec un nouveau moteur de 445cc. Ce dernier homologué Euro5, mono 4 soupapes avec radiateur d'huile, développe 28 chevaux à 6000 tr/mn. La boîte contient 5 rapports et aussi une marche arrière. Le réservoir contient 13 litres pour une grande autonomie. Une fourche à balancier remplace la télescopique. Freinage avec 3 disques sur les 3 roues interchangeable avec la roue de secours. Un coffre fermant à clef, tableau de bord digital, homologation 3 places, la garantie 2 ans complètent le tableau. Look militaire obligatoire avec la couleur unique kaki, jerrican annexe, grille de phare et fausse plaque sur le garde-boue avant. Avec un poids de 342 kilos, et donc des performances limitées, il est affiché à 10 999 €.



Branché

La motorisation électrique est à la mode. La coupe du monde MotoE, organisée en marge du moto GP, entame sa troisième saison. Les manches brèves (seulement 7 tours, autonomie oblige) sont très disputées et spectaculaires. Les Energica, marque unique qui compose le plateau, approchent les 260 kg, à comparer aux 157 kg des MotoGP. Le problème majeur reste celui de la recharge des 18 machines en même temps. Elle nécessite l'utilisation d'un générateur d'appoint de forte puissance à moteur thermique. De nouveaux chargeurs avec batteries devraient arriver.

Rémy Julienne

Après avoir survécu à de nombreuses fractures, deux cancers et trois infarctus, le cascadeur Remy Julienne a été vaincu par le COVID-19 à l'âge de 90 ans. Sa longue carrière dans le 7^{ème} art avec des participations dans plus de 1400 films avec des cascades mythiques en ont fait une star, à l'image des plus grands. Né en 1930, après des virées routières en Peugeot et Gnome-Rhône, il se lance dans le motocross avec une 250 Monet Goyon en 1954. Après une finale loupée sur crevaison en 1955, il décroche le titre de champion de France national avec une 500 Gilera. Il débute le cinéma en faisant un remplacement en 1964 pour une cascade dans le film Fantomas. Ses 2 fils Michel et Dominique ainsi que le petit fils David poursuivent l'œuvre cinématographique.



Le side-car était aussi dans ses cordes comme ici dans *La Grande Vadrouille*.

Maxime d'actualité du mois

A chaque problème son numéro vert.

Audiences record

La saison de MotoGP a démarré sur les chapeaux de roues avec 2 courses successives sur le circuit de Losail et avec le succès historique français dans la seconde session que l'on connaît. Ce succès sur le terrain se confirme avec les audiences télévisuelles. La première retransmission exceptionnellement en clair (sans trop de promotion)

sur Canal+ a réuni plus d'1,5 million de téléspectateurs (soit 8 % de l'audience globale du moment) et la seconde, cryptée, autour de 800 000 (soit autant qu'un match de football de ligue 1). Qui osera encore prétendre qu'il n'y a pas de culture motocycliste et un intérêt certain pour les compétitions en France, un public qui mérite une diffusion en clair ?

Reconstruction

La reconstruction du Top Mountain Crosspoint Museum détruit par un incendie en janvier à 2 200 m d'altitude a commencé. Les débris ont été évacués. Un nouveau bâtiment plus haut avec 1 000m² d'exposition supplémentaires est en route. La réouverture est annoncée pour l'hiver prochain. Les centaines de motos détruites étant irrécupérables et perdues à jamais, les frères Scheiber ont reçu des promesses de nombreux collectionneurs pour alimenter l'espace muséal nouveau avec plus de 200 machines remarquables.

Toujours moins de décès

Télétravail, confinements locaux, rassemblements limités et couvre-feu limitent les déplacements. Après une année 2020 record, la tendance de janvier se prolonge en février. La baisse est de 20% de tués par rapport à l'année passée et de 31% par rapport à 2019. Accidents corporels (- 22%) et blessés (- 23%) suivent la même pente. Les piétons connaissent la plus forte baisse. Au contraire des cyclistes qui enregistrent une hausse. Les accidents mortels ont diminué de moitié en milieu urbain. Ils ne reculent que de 8 % hors agglomération et augmentent même de 8 % sur autoroute.

Victoire juridique

La FFM a du pain sur la planche pour défendre le sport moto. À la suite d'un recours engagé par la FFM, le Conseil d'Etat a annulé un arrêté abusif de 2019 en application du Code du sport. Il imposait aux organisateurs d'épreuves sur terrains fermés à la circulation la réalisation systématique d'une évaluation Natura 2000. Les juges ont estimé cette obligation illégale. Une sacrée économie pour les clubs.

Froid persistant

Le froid persiste sur le marché français de la moto. Les ventes sont en baisse de 14 % en février avec 12 751 ventes. Rappelons que le mois de février 2020 (avant un arrêt complet) avait été exceptionnel. Les plus de 125 enregistrent un recul de 17,2 %. Honda est en tête avec un score positif alors que BMW et Kawasaki remplacent Yamaha (chose très rare) sur le podium du mois. La vague de

froid de la mi-février explique en partie ce recul. Mars (non confiné) permettra de redresser les résultats.

Aire de « repos »

Les gendarmes du peloton autoroutier de Salon, alertés par des automobilistes, sont intervenus sur l'aire de repos de Sénas pensant interpellier un exhibitionniste. Ils sont tombés sur un tournage de film X sur l'aire fermée pour l'occasion. Ils ont mis fin au tournage et des poursuites sont envisagées. Merci qui ? Jacquie et Michel-in.

80 ou 90 km/h

Alors que 30 départements, malgré la complexité et les menaces voilées, sont déjà revenus au 90 km/h sur tout ou partie du réseau dépendant de leur compétence, 10 autres départements favorables au projet sont encore en phase d'étude. A contrario, 36 conseils départementaux se sont prononcés pour le maintien de la limitation à 80. Les nationales survivantes restent bien sûr à 80. La surveillance des panneaux au bord des routes nous occupera à chaque changement de département pendant nos déplacements estivaux.

Nogaro gagnant

Régulièrement, les circuits motos tout terrain ou bitume, comme récemment celui d'Albi, sont la cible de riverains pour pollution sonore. L'installation antérieure de circuits avant les logements n'empêche pas la justice d'infliger des amendes voire de suspendre des homologations. Pas toujours. La cour d'appel d'Agen a suivi le TGI d'Auch en déboutant un riverain du circuit de Nogaro tenace. Installé en 1978 à proximité du circuit Paul Armagnac, construit lui en pleine campagne en 1960, une première action en 1999 avait déjà été rejetée. Il avait remis le couvert en 2015 pour un même résultat. Il a en outre été condamné à verser un dédommagement de 6 000 € à la SEMPMA gestionnaire du circuit.

Pénurie de puces

Domage collatéral de la pandémie, puces électroniques et autres microprocesseurs viennent à manquer dans de nombreuses industries. Mondialisation oblige, leurs fabrications sont affaires de spécialistes, rares, dont le plus important, le géant taïwanais TSMC assure plus de 40 % de la production mondiale. Plusieurs arrêts de production pour cause de confinement combinés à une demande accrue d'appareil (smartphones, ordinateurs, consoles) expliquent la pénurie. Les quelques autres producteurs (Intel, Texas Instrument, ST Microelectronics,

... et même Samsung) sont en flux tendu et ne peuvent fournir la demande. Sony livre sa PS5 au compte-goutte, Renault et VW ont arrêté plusieurs chaînes de production. Avec les nouveaux modèles bourrés d'électronique, l'industrie moto, plutôt marginale comparée à la téléphonie, risque d'être impactée. Certains constructeurs ont déjà programmé des baisses de production.

Chaise musicale

La pandémie perturbe toujours les championnats. Le promoteur Eurosport Events et la FIM ont modifié le calendrier EWC. Les 12 Hours d'Estoril se disputeront dans la fournaise du Portugal le 17 juillet à la place de Suzuka. Les 8 heures de Suzuka sont reprogrammées le 7 novembre en clôture de la saison. Les restrictions sanitaires nippones strictes (Jeux Olympiques fin juillet sans spectateurs étrangers) imposent ce choix. Le début de saison avec les 24 Heures Moto (initialement prévu au Mans les 17 et 18 avril à huis clos comme en 2020) est finalement annulé. Un report est à l'étude.

La légende Motosacoche

Nos voisins helvètes ont aussi une riche histoire motocycliste où Motosacoche a été une référence pendant la première moitié du 20^{ème} siècle. Fondée en 1899 par les frères Henri et Armand Dufaux, l'entreprise fabrique des motos jusqu'en 1956 puis poursuit avec des moteurs (les célèbres MAG) devenus industriels jusqu'en 1984. La marque a été redéposée en 2020 et un prototype de vélo électrique est en gestation. Retour au source puisque la première production en 1900 était un moteur autonome se fixant dans un cadre de vélo comme une sacoche pour en faire une moto. La riche histoire de cette marque prestigieuse dans l'entre-deux guerres est contée dans un livre écrit par Sandra Ansanay. Sur 292 pages avec 300 photos historiques, le livre est disponible pour 68 € sur le site internet Motosacoche.swiss.



Amende plus chère

Alors que l'expérimentation des péages sans barrière, baptisés « free flow » pour faire moderne, se poursuit, les fraudes aux péages se poursuivent. Aussi, faut-il durcir les sanctions. Un arrêté paru en avril fait passer la contravention de la 2^{ème} à la 4^{ème} catégorie soit de 75 € à 375 €. En outre, les sociétés d'auto-routes en profitent pour passer les frais de dossier de 20 à 90 € auxquels s'ajoute le coût du péage du parcours le plus long. Il n'y a pas de petit profit. Le même arrêté prévoit aussi de sanctionner les récidivistes avec une amende de 7 500€.

Anniversaire Vespa

La Vespa, icône du scooter, née en avril 1946, produite à plus de 19 millions d'exemplaires, fête ses 75 ans. Pour célébrer cet anniversaire, Piaggio sort une série limitée en jaune avec le 75 peint sur les flancs et le garde-boue avant. Selle en nubuck, jantes grises, porte-bagage avec sacoche ronde façon roue de secours complètent l'équipement. Le welcome kit avec foulard en soie, plaque vintage, huit cartes de collection historique Vespa bien sûr accompagnent les modèles proposés : Primavera 50 (3 899 €) et 125 (5 499 €), GTS 125 (6 299 €) et GTS 300 (6 649 €).



Restrictions nouvelles

Pendant la pandémie, la fabrication des lois continue, surtout les restrictives. La loi dite « climat et résilience » actuellement en discussion prévoit dans son article 27 d'étendre l'obligation des Zones à Faibles Emissions (ZFE) aux agglomérations (et pas qu'aux villes) de plus de 150 000 habitants à partir du 31 décembre 2024. L'accès sera alors interdit aux véhicules les plus anciens (jugés trop polluants). Par ailleurs, les véhicules émettant plus de 95 g de CO2/km seraient interdits à la vente en 2030. A ce jour, seuls les électriques ou hybrides échapperaient au couperet.

Maxime du mois

Il y a quatre idéals d'homme : le crétin, l'imbécile, le stupide et le fou. Le normal est le mélange équilibré des quatre. (Umberto Eco)

Pas de contrôle technique moto au 1^{er} janvier 2022, la France n'est pas prête!

Le week-end des 10 et 11 avril, la FFMC mettait dans les rues de France plusieurs dizaines de milliers de motards pour réaffirmer son opposition au contrôle technique moto. Parallèlement à l'organisation de ces manifestations, et à l'initiative du député de la deuxième circonscription de la Vienne Sacha Houlié, le Ministère des Transports a reçu en visioconférence le député Houlié, les représentants de la FFMC et de la FFM*.

L'objectif poursuivi conjointement par le député Sacha Houlié, la FFMC et la FFM, est que la France déroge à l'obligation communautaire de mise en œuvre d'un contrôle technique pour les motos (CT) à compter du 1er janvier 2022. Le député a rappelé que cette dérogation a été obtenue par la France lors de l'élaboration de la directive européenne 2014/45 sur le CT, et qu'elle est envisagée par la Finlande, l'Irlande et les Pays-Bas.

Si les services du ministère confirment l'impossibilité d'une mise en place du CT au 1er janvier 2022, ils évoquent l'idée d'un contrôle « visuel » de sécurité assorti d'un contrôle de bruit et de pollution. Le député Sacha Houlié et les représentants de la FFMC et de la FFM ont rappelé l'opposition des usagers, (ils étaient 25 à 30 000 mobilisés malgré des conditions défavorables, restrictions, météo et vacances). Ils ont pu ainsi exprimer leurs réserves et leurs arguments sur l'accidentalité, le bruit, la pollution, la faisabilité technique, l'utilité, la non transposabilité de mesures auto à la moto, le faible kilométrage moto ne justifiant pas un CT tous les 2ans, etc...

Les services du ministère ont bien saisi les enjeux complexes de ce dossier. De leur côté, ils doivent envisager les possibles pénalités financières qu'imposerait l'Europe en cas de non-respect de la directive sans motif valable de la France. La FFMC s'est donc engagée à fournir au ministère tous les éléments qui justifient de mesures prises en faveur de la sécurité routière des deux-roues motorisés d'une part, et de la forte diminution de leur accidentalité d'autre part : ils serviront à justifier auprès de l'Europe de l'exemption souhaitée par la France.

Plus d'informations sur le site national de la FFMC : <https://ffmc.asso.fr/controle-technique>
FFM : Fédération française de motocyclisme : www.ffmoto.org

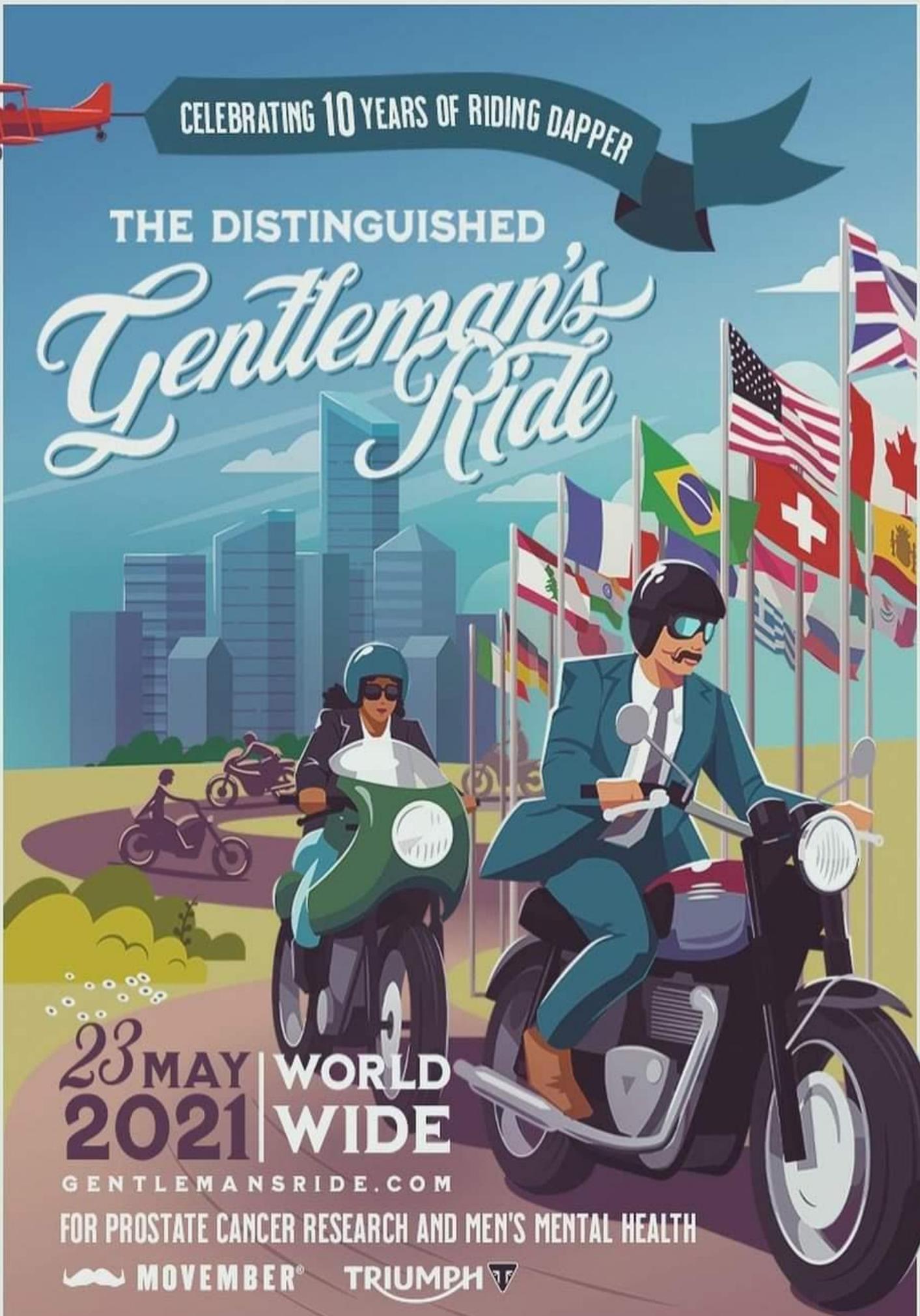
Communiqué de presse FFMC du 14 avril 2021

FFMC
MOTARDS & CITOYENS



CELEBRATING 10 YEARS OF RIDING DAPPER

THE DISTINGUISHED
Gentleman's Ride



23 MAY | WORLD
2021 | WIDE

GENTLEMANSRIDE.COM

FOR PROSTATE CANCER RESEARCH AND MEN'S MENTAL HEALTH



MOVEMBER®

TRIUMPH 

CALENDRIER

MAI

2 mai

- MotoGP - Grand Prix d'Espagne

Circuit de Jerez

1^{er} 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)

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)

- 10^{ème} Distinguished Gentleman's Ride pour la

recherche sur le cancer de la prostate

Inscriptions : <https://www.gentlemansride.com>

28 au 30 mai

- Championnat de France FSBK

Circuit de Ledenon(30)

30 mai

- MotoGP - Grand Prix d'Italie

Circuit de Mugello

31 et 1^{er} 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)

- Benelli Days 2021 - Circuit de l'Auxois(21)

- 44^{ème} Edition 24H du Mans Moto

Circuit du mans(72)

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)

AOÛT

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 Lury 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)

- 1^{er} Rassemblement Mécanique Auto Moto

Légende - Valentigney(25)

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)

- Oil And Sand by Gazzoline Riders

Port Barcares(66)

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)

17 au 19 septembre

- 4^{ème} Rencontre Européenne de Side-car Ural

France - Vassieux en Vercors(26)

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)

19 septembre

- MotoGP - Grand Prix de Saint Marin

Circuit de Misano

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

Calendrier sous réserve d'annulation ou de report de dernière minute suite aux restrictions sanitaires.

OCTOBRE

2 et 3 octobre

- 23^{ème} Rassemblement Moto Guzzi

La Celle-Dunoise(23)

3 octobre

- MotoGP - Grand Prix du Japon

Circuit de Motegi

10 octobre

- MotoGP - Grand Prix de Thaïlande

Circuit de Buriram

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

9 au 11 octobre

- Championnat RSCM Classic & Open

Circuit du Val de Vienne(86)

16 octobre

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance

12 Heures Motos d'Estoril(Portugal)

18 au 19 octobre

SIDE CAR



DISTINGUISHED GENTLEMANS RIDE

CLASSIC STYLED MOTORCYCLES WITH ROOM FOR THREE



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 :

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>