



LE MAGAZINE DU SIDE-CAR

SIDKAR

LES TROIS ROUES DE L'AMITIÉ

Rassemblements
Voyages
Balades
Sport
Infos



n°383 - juillet/août 2021 - 36^{ème} année - 0.60€ - Abonnement annuel 6€



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
38170 Seyssinet-Pariset
amicale-sidecariste@associationactive.fr

Rédaction / Maquette
Gérard Okulewicz
sidkar@associationactive.fr

Abonnement / Adhésion
Geneviève Chevalier
30 rue Georges Maeder
38170 Seyssinet-Pariset
amicale-sidecariste@associationactive.fr

N°383 juillet / août 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 septembre

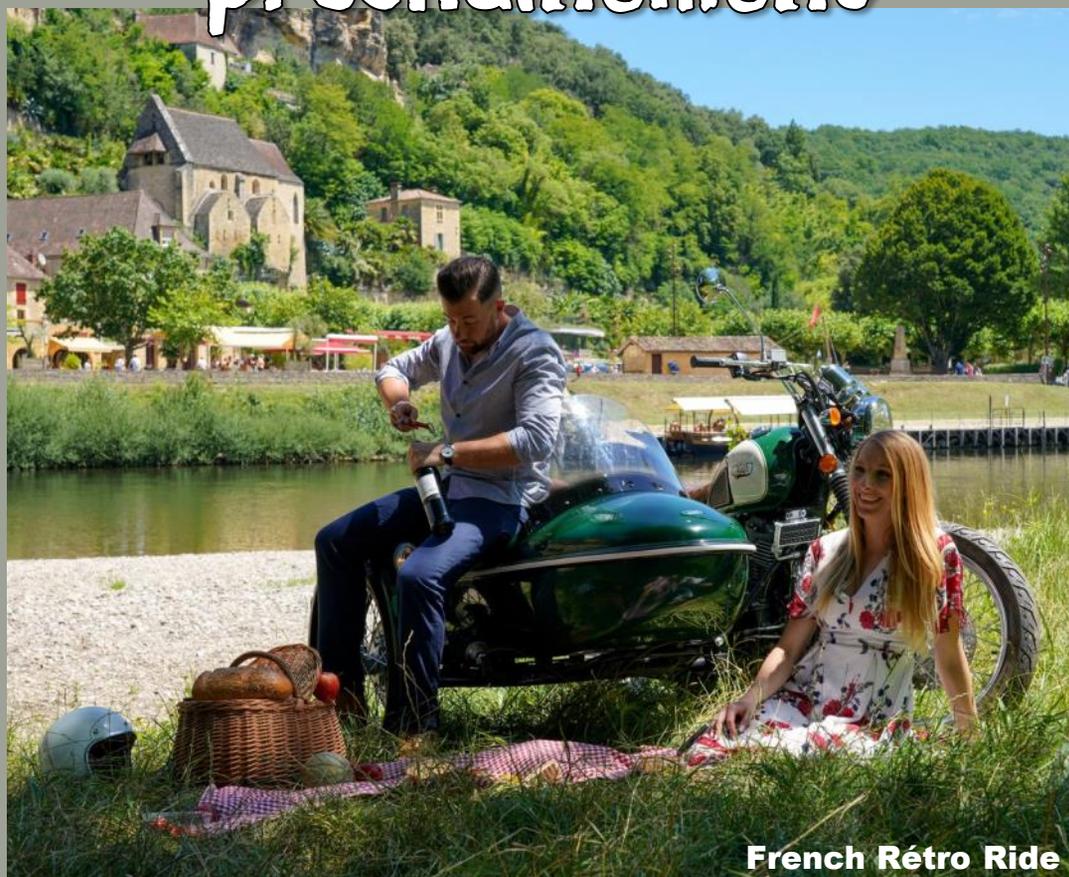
ARRIVO

L'Italie en scooter

*William Guthrie
Canberra Australie*



prochainement



French Rétro Ride



Peut-on atteler un side sur cette moto ?

Déjà je fais du side depuis de très nombreuses années et je possédais jusqu'au mois d'août un side Harley XR1200 attelé à un Sygma de chez Héchard depuis 8 ans qui me donnait entièrement satisfaction et avec lequel nous nous sommes baladés avec mon épouse dans divers pays européens.

Au printemps, lors d'une période sans confinement avec mon épouse et des amis nous avons fait la route des Grandes Alpes (Orléans, Thonon, Menton, Les Gorges du Verdon et de l'Ardèche...). A cette occasion, mon épouse a perdu les plaquettes arrière de sa moto (Harley aussi) en descendant le col du Petit Saint Bernard. Grosse frayeur lors du premier freinage. Roue bloquée. Tout s'est bien passé mais perte totale de confiance sur la moto en question.

A notre retour, on a fait le tour des concessions pour remplacer sa moto. Chez BMW, deux Nine T Racer sont exposées je tombe raide dingue de la bleue turquoise repeinte par la concession alors que mon épouse flashe sur la blanche aux couleurs motorsport. Magnifique. Peut-on atteler un side sur cette moto ?

Dans mon annuaire téléphonique j'ai toujours le numéro de téléphone de Cédric de chez Héchard Side-car :

«- Allo Cédric c'est François, j'ai envie de changer de side et d'en faire un à partir d'une Nine T Racer, est-ce possible ?





Je suis un vieux de la vieille attaché aux traditions

- *Oui François je peux te faire quelque chose.*

- *J'achète alors ?*

- *Oui tu peux »*

Voici la raison pour laquelle nous avons changé de motos mon épouse et moi.

Restait le side à réaliser. Dans la foulée, je livre la moto à Cédric et nous discutons du projet. Quel panier, quelle fourche ? Quelles roues ? Quelle couleur ?... la vente du side actuel. Nous tombons vite d'accord. Déjà Cécile son épouse avait flashé sur mon Harley XR quand il l'avait construit en 2012, ils me le reprennent.

Au sujet de la construction, je suis un vieux de la vieille attaché aux traditions, ce sera un side classique, roues et fourche d'origine. En ce qui concerne le panier, le Sygma sans coffre, plus petit me semble le mieux adapté à la moto. Mais ce n'est pas tout, je veux aussi mon petit panier "style basset" adapté à ce nouvel ensemble. Comme ça 2 side-cars en un.

Et c'est là que c'est fabuleux, Cédric est à l'écoute de tes envies, de tes désirs, de tes souhaits et lors d'échanges sur place et par téléphone réalise la machine de tes rêves. Quoi demander de mieux !!!

Le 15 janvier, Cédric m'appelle : j'ai reçu tous les papiers, le side est prêt, tu peux venir le chercher quand tu veux.



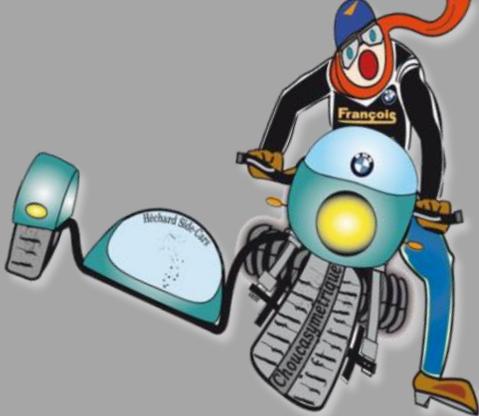


Tout simplement sublime

Le lendemain je débarque à Saint Georges lès Baillargaux, bises masquées, cafés, galettes... le side est tout simplement sublime. Je remonte sur Orléans sous la neige. Même pas peur !

Voilà l'histoire de ce side Héchard. Je ne sais pas quand j'en changerai, ni pour quoi, mais j'ai déjà une idée du constructeur."

François GUILLEBOT





Acheter un side chinois ? Jamais !...



Comme dirait notre ami Djipé

« Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis »... Posez la question à votre entourage : tout le monde est d'accord avec ce proverbe, bien évidemment.. Même les imbéciles !

Oui mais... Posez la même question à un sidecariste. Un vrai, un pur, un dur... Genre la soixantaine grisonnante, ayant roulé sa bosse dans tous les rassemblements du SCCP voire au-delà... Bref, un « couillu qui n'a plus rien à apprendre », comme dirait notre ami Djipé (qui est loin d'être un imbécile, soit dit en passant...). Et rajoutez aussitôt : « Si je te proposais d'acheter un side-car chinois « tout métal », avec une vraie gueule d'Oural, mais qui outre le « tout chemin », peut rouler loin et longtemps à plus de 100km/h avec 71CH ? Il serait confortable et tenant bien la route pour moins de 12.500€ toutes options comprises. Alors, tu es partant ? »... (Silence dubitatif et regard fuyant...). « Heuh... ».



Petit retour en arrière :

Novembre 2018 : en vadrouille au salon de milan en novembre 2018 avec les inénarrables Djipé et Martin, nous eûmes la surprise

Bouille plutôt sympa

de découvrir un side-car chinois de marque Changjiang, dénommé Pékin Express: bouille plutôt sympa, visuellement bien fini mais sans détail sur sa provenance ni son tarif en Europe. Un rapide coup d'œil sur la bête, un essai de la position pilote puis singe, et nous voila peu convaincus sur ses chances de rouler un jour sur nos routes. D'ailleurs, les mines esbaudies de Djipé dans le panier et de son compère Martinien au guidon confirment bien qu'ils ne prenaient pas ce side au sérieux...

Mars 2020, un comparatif MotoMagazine (9 pages dans le n°365 !) entre Oural et Changjiang soulignait la modernité de ce side sous des airs « vintage rustique ».

Etant présents au salon Alpes Adventure Motofestival à Barcelonnette le week-end des 4, 5 et 6 septembre, un essai « découverte » s'imposait...

Et nous voila, Monique et moi, à musarder sur le stand Chanjiang. Importé par la DIP, basée à Marseille, le commercial Rémy Montanti nous aborde en apportant une « précision » (ce qui, pour un side, est très logique... ouaf, ouaf, merci Martin) : Changjiang fabrique des side-cars en Chine depuis plusieurs décennies, mais le moteur moderne est fourni par CF-Motor (fabriquant des moteurs de ER-6 pour Kawasaki depuis longtemps). Se voulant rassurant côté techno, notre commercial DIP rajouta que l'injection est de fabrication Bosch. Enfin, le Changjiang s'avère très facile à prendre en main pour de grandes balades, même pour un novice...

Le Pékin-Express se pose en complément d'autres marques sur le créneau balade avec une douzaine de concessionnaires, dont certains multimarques (dont l'importateur Oural à St Rémy de Provence).

Ok pour la pub commerciale, mais quoi en penser vu du client ?

Après un petit tour en statique, quelques remarques me viennent à l'esprit :

- Tout métal, la finition générale est de bonne facture avec peinture visuellement « très correcte » (mais à voir dans le temps...)
- Belles grandes roues rayonnées dont une en secours sur le coffre du panier
- Très vintage, 2 selles type tan-sad confortables au premier contact.
- Soufflets de fourche à l'ancienne bien utiles.
- Commodos et accastillage type « japonais » : compteur analogique (tours/mn) & numérique (vitesse, rapport engagé,...), rétros de bonne qualité, », frein à main au guidon, ...
- Accès side aisé avec de la place pour les jambes, coffre verrouillé à clef et



Mais, dans la vraie vie, ça dit quoi ?

couvre-tonneau d'origine (petit pare brise en option), porte-paquet sur le nez du side

- Prise 12v, USB et interrupteur du phare additionnel sur le side
- Treuil électrique d'origine pour se sortir des ornières boueuses : pour explorateurs avertis ?

Tout ça, ça en jette... sur le stand. Mais, dans la vraie vie sur route, ça dit quoi ?

Un essai n'était possible que pour les conducteurs ayant déjà piloté un side-car, et avec présence obligatoire d'un membre du staff « DIP » à bord... Nous voilà donc partis, ma p'tite femme, Rémy le commercial et moi à 3 à bord de l'attelage. Ma passagère préférée dans le side, et moi sur la deuxième selle tan-sad...

Première phase : le commercial DIP pilote, et nous fait découvrir les possibilités du side-car, avec vitesses soutenue et virages à droite assez impressionnants (bref, ça vire bien à plat!) :

- Avec 3 personnes à bord, les 71ch pulsent bien dans les tours, bien aidés par un couple très correct du moteur Kawa ER6. Surprenant au regard du caractère « tranquille » affiché par le look de ce panier
- Lors des accélérations, l'horreur pour le passager moto (donc moi !) : rien pour se tenir et rester sur la selle lors d'accélération ou de freinage : pas de barre, pas de poignée. Donc, s'accrocher au pilote, et éviter les variations brusques de vitesse. A n'utiliser que pour dépannage occasionnel...
- Les virages à droite sont pris à (très) bonne allure, sans crainte de « lever la patte »...

-La passagère apprécie le confort global, sans « coup de raquette » dans le dos ni mouvement brusque. Au top sur ce point, comparé à d'autres side-cars. La selle pilote (et passager moto) est également confortable, presque trop souple car engendrant des phénomènes de « yoyo » lors de passage sur des bosses ou dans des trous

-Le freinage de l'attelage, même chargé avec 3 personnes, est réellement très progressif et efficace.

Ouais, mais, si c'est moi qui conduis, ça donne quoi ?

Deuxième phase : je prends le guidon, ma passagère toujours dans le panier et le staff DIP derrière moi :

- Habitué au couple Guzzi à bas régime, je galère un peu en sous-régime au début, m'obligeant peu à peu à monter dans les tours pour apprécier ce bloc moteur. Très souple et vivant, voire joueur, il ne demande qu'à tracter sans hésiter, la boîte moelleuse impo-



Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis...

sant de s'habituer au levier double-branché lors du changement de vitesse.

-Sur route bombée et bosselée, ce side-car est très sain, ne tirant ni à droite ni à gauche, et sans louvoyer sur les raccords de chaussée. Un novice va s'habituer très rapidement, contrairement à mes galères avec mes premières Guzzi et Captain Jeaniel sur ce type de chaussée.

-Le freinage est couplé pour le frein à pied (side et moto avant/arrière), et sur le disque avant au guidon : donc plus limité que le frein séparé au pied sur le panier « only ». Mais est-ce vital vu le comportement de ce side ?

-A vive allure pour ce type de side (100km/h sur départementale étroite et bombée...), le panier tire droit sans louvoyer sur les raccords de chaussée. (petit amortisseur de direction d'origine).

Alors, parfait ? Non bien sûr, mais ce side-car chinois atteint un niveau d'efficacité et de sérénité que beaucoup de sides des années 80 ne possédaient pas lors des premières prises en main. Alors, quels reproches vu les attentes du conso-motard des années 2020 ?

-Le plus gros défaut à mes yeux est la difficulté à tourner le guidon : ceci réclame beaucoup d'efforts pour un side « routier » pouvant justement parcourir beaucoup de kilomètres dans une journée. Ce qui est la principale différence avec l'Oural, à vocation plus « off-road » que le Changjiang (même si on peut rouler beaucoup avec un Oural, mais avec quel confort ?). La clientèle étant – à mon avis – majoritairement des quinquas voire sexas avec courbatures et rhumatismes, une fourche à balancier (ou à déport) devrait être proposée en option, ce qui ne serait pas du luxe... Pas prévu pour l'instant, mais suggestion faite au staff DIP...

-Une barre de maintien sur le coffre du side-car serait rassurante pour un passager moto, même éphémère

Pour un prix affiché de 12.500€, j'avoue que j'ai du mal à demander plus. Pour qui recherche un side pour la balade tranquille, le Changjiang sait s'insérer dans la circulation d'aujourd'hui à un rythme soutenu avec une puissance suffisante et un bloc moteur actuel. Ce side aux yeux bridés risque de faire changer d'avis certains side-caristes endurcis ou novices ayant affirmé jusqu'à ce jour : « Un side chinois ? Jamais... ».

Mais comme vous le savez déjà, il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis...

Contact : Rémy Montanti, DIP France,
r.montanti@dip.fr – 06.45.63.66.67)

Alain Stotz





Un side-car qui ne passera pas inaperçu

Il y à 21 ans j'ai transformé et équipé ce side-car pour le transport de personnes en fauteuil roulant électrique.

Après 150 000 km de bons et loyaux services je viens de le restaurer totalement. Un grand merci à mon ami Taz pour le don d'une Yamaha 1200 FJ donneuse d'organes, à Aurélien Girerd pour une partie de la peinture et à Selleriaz Christian Mandaroux pour la sellerie totale et la capote.

Plus de 450 heures pour un résultat qui ne passera pas inaperçu...
Un grand V à tous.

Kimbol Savoie







Le retour de Persifleur

Elle a l'air contente la dame

Jet de fiel sur un rassemblement au demeurant bien sympathique ou le retour de Persifleur

C'est vrai quoi, pourquoi ne raconter que les bons moments avec les potes ?

En cette période où les meilleures audiences sont obtenues par les chaînes d'infos continues qui ne débitent que des infos angoissantes 24h/24, il faut rester « in » et ne surtout pas se démarquer au risque de se faire flasher, aligner, avoir droit à la reconnaissance faciale, flageller (oh oui, encore !!), expulser, être équipé d'un bracelet, gilet jaunisé, j'en passe et des meilleures, on peut citer tous les mots doux de notre époque.

Donc mon venin s'étant préparé tout au long de ce confinement je reviens en peine forme

SSSS !!!! Faites-moi confiance...

Nous voilà donc partis pour notre premier vrai faux RSCF le week-end de Pentecôte qui a réuni 40 adultes et deux enfants alors que la jauge était de... 6 maxi.

Mais attention qu'il a dit le chef cuisto organisateur : « c'est un rassemblement mais ce n'en est pas un car ce n'est pas autorisé. C'est comme la balade des 20 side-cars, plusieurs caisses et solos... on se sera rencontré tous par hasard au même moment. »

C'est cela, oui, c'est cela. Celui qui arrivera à faire gober ça à un flic, il est fort !!!

Commençons par le commencement car ça commence bien : on a réservé dans un camping qui se situe à plus de 1000 mètres d'altitude et qui s'appelle « Les Sirènes ». Déjà il ne fallait pas croire que c'était une embrouille quand on a payé notre réservation mais quand on vous dit que le gars qui tient le camping est un belge, vous vous dites : « Ah, oui, évidemment, avec



L'effet Mont Blanc a encore frappé



Number Five. Facebook or not facebook

Quand il fait froid on se retranche chez les bourgeois



Il y a quand même des gens bizarres, vous ne trouvez pas ?

eux tout est possible ». Arrivé sur la Côte d'Azur il a cru voir des sirènes. Pourquoi pas ? On a bien vu un article sérieux dans un journal local il y a quelques années qui racontait qu'un belge arrivé dans sa villa ne pensait qu'au premier saut qu'il ferait dans sa piscine en arrivant. Il a bien sauté... mais la piscine étant vide il s'est fracassé au fond. Alors pourquoi pas des sirènes ???

Nous voilà donc installés bien au chaud dans notre mobil home (on s'embourgeoise en vieillissant) et on regarde avec plaisir les ceusses qui s'évertuent à monter leur tente. Il y a la célibataire qui arrive avec une tente gigantesque, il y a la famille marseillaise qui comme à chaque fois décidera de jeter la tente qui prend l'eau à la fin du week-end, celui qui a un side car chinois tout neuf mais qui est venu en caisse et qui plante sa tente, celui qui a acheté un Tepee mais à une seule place donc ça ne lui règle pas son problème quand il vient avec sa femme, celui qui a acheté la tente Décathlon qui fait le beau quand il arrive mais qui ne s'en sort pas pour la replier à la fin du séjour...

Je ne parlerai pas bien sûr par décence de ceux qui ont des Harley et qui se déplacent en combi Volkswagen aménagé ni ceux qui dorment dans le fourgon qui a tracté le side jusqu'au camping. Non, je n'en parlerai pas, n'insistez pas.

Quant à ceux qui ont loué des mobil homes ? Non, rien à dire, que des gens bien.

Quoique !! Il y a quand même des gens bizarres, vous ne trouvez pas ?

Tiens, j'en prends un au hasard. Le gars il roulait y'a peu de temps sans amorto de direction et son attelage prenait toute la largeur de la voie pendant que lui se démenait à essayer de le faire rouler droit. Beh, du jour au lendemain il décide d'installer pas un, mais deux amortos. Y'a des grands malades quand même. Ils ne pensent pas à protéger la planète, ils dépensent sans compter et vivent dans la surconsommation inconsidérée !! Où s'arrêteront-ils ?

Il y en a aussi qui proposent de mener le groupe en balade, mais qui en perdent quelques uns quand les derniers du convoi sont arrêtés par un feu rouge. Mais à ceux là personne ne peut jeter la pierre car qui en dirigeant un groupe n'a jamais perdu une partie du troupeau ? Je me rappelle un jour où moi-même (et pourtant dieu sait combien je suis parfait !!) je me suis trompé de route et tous les side-cars tournaient dans tous les sens et se croisaient dans un village sans savoir qui était dans la bonne direction et donc qui il fallait suivre !!

Donc revenons à ce rassemblement



N°1 président abandonné



N°2. Distances sociales respectées



N°3 Après l'intervention de notre Gourou

Ils ont niqué l'impact carbone pour trois décennies

car c'est sur ceux qui étaient présents que je dois cracher mon fiel. Pas d'erreur !!

Comme vous pouvez le constater sur la photo N° 1, le président bien qu'élus démocratiquement avec un score de dictateur africain n'ayant pas tenu ses promesses (comme tous les présidents) a été mis à l'écart par la populace. Il a l'air bien seul le pòvre...

Sur la photo N° 2 les distances sociales sont bien respectées puis le grand maître cuisto organisateur nous a remis dans notre enclos et obligé à respecter les gestes barrières (voir photo N°3)

Photo N°4, Ah, enfin une japonaise qui va repartir sur la dépanneuse. Pour une fois que ce n'est pas une Guzze qui est en panne, je ne pouvais passer à côté de cette signalisation.

Photo number Five : Qui c'est ce monsieur qui me parle ? Je ne l'ai pas sur mon application facebook où j'ai pourtant 1543 friends. Je suis peut-être dans la vraie vie et c'est un ami ?

Photo N° 6 : J'en ai marre d'être un objet sexuel, elles sont toutes folles de mon corps de dieu grec !!

Photo N°7 : si maintenant même les hommes s'y mettent, je ne m'en sors plus. Au secours...

N°8 : Alors ceux là c'est le pompon !! Ils débarquent avec un Guzzi deux temps datant d'avant l'invasion des Huns (voire même avant celle des autres). Déjà trouver une Guzze à deux temps faut le faire, mais qui fume et qui pue comme celle là, bonjour. Ils ont niqué l'impact carbone pour trois décennies.

Après plusieurs poumons calcinés et maintes plaintes reçues il fut décidé en haut lieu et pour une fois à l'unanimité qu'ils rouleraient en dernier. Bilan : un halo de fumée nous suivait, empêchant tout poursuivant éventuel de la maréchaussée de nous verbaliser mais effet secondaire indésirable, la forêt au milieu de laquelle nous circulions mourait au fur et à mesure de notre (de leur !!) passage.

Nous avons donc fini notre balade presque bucolique au milieu des jets de pierre des manifestants qui nous attendaient dans les villages que nous traversions dans les vallées. Suite à notre passage, Attila fut requalifié comme un petit joueur !!

Enfin, je ne regrette pas le temps du confinement où vous étiez tous empêchés de rouler et c'est aussi la fin de mon craché de venin qui j'espère va réveiller certains maldisants que je connais et qui peuvent mettre un peu de sable dans les rouages de ce monde qui redevient un peu trop joyeux à mon gout.

Vive le fiel et le side-car.

Persiffleur



N°4 Enfin une Gold en panne



N°7. Même les hommes s'y mettent



Elles sont bizarres les femmes dans ce camping



N°6 - Ells sont folles de moi



N°8 cylindres à tours

J'ai sauté le pas

Petite présentation Stéphane tout nouveau sidecariste de 40 ans après de nombreuses motos j'ai sauté le pas et quel plaisir de partir en famille sur les belles routes de France.

J'ai choisi un side-car Chang-jiang Dynasty tout à fait propice pour les débutants et sur les conseils de mon concessionnaire FIRSTRACER je ne regrette absolument pas mon choix.

Je découvre aussi dans l'œil des gens leur sympathie et les pouces en l'air quand je passe dans les villages. C'est fou ce que cette machine attire la sympathie j'espère juste trouver un jour des compagnons de route en Moselle car mes potes motards à qui il manque une roue s'ennuient un peu en ma compagnie.

Stéphane Dieudonne



Mini rassemblement de l'équipe organisatrice de l'ASF-PDLL pour préparer l'Inter 2021

Comme dans les contes d'antan, je vais commencer mon propos par ces quelques mots, « Il était une fois » dans un petit coin retiré du Maine et Loire et par un weekend ensoleillé, un groupe de sidecaristes, plus que motivés (es), se sont retrouvés pour préparer le 1^{er} Inter de l'après Covid (35^{ème} dans le calendrier de l'ASF, pour les puristes).

Ça commence fort vous allez me dire, le décor est planté et vous remarquerez déjà que je fais volontairement une allusion appuyée sur le lieu choisi par notre Président TATANE pour cette réunion. En effet, bien que nous ayons tous reçu de sa part, un plan digne des plans grands topographes de l'IGN, nous ne sommes en fait que quelques-uns à nous retrouver au lieu indiqué et à l'heure prévue, et cela sans être obligé d'aller saluer le frère du Prez en passant, ou encore d'aller visiter les chemins creux du coin. Notre ami le STROUMPH, lui préfère s'arrêter pour faire un point topo au milieu de la verte, afin de comprendre où ça a pu merder, alors que de son côté, TATAVE qui connaît bien les lieux a eu l'honneur de revisiter la Touchardière, lieu où notre ami TATANE a passé toute son enfance. Heureusement la technologie est venue à leur secours et grâce au téléphone portable, outil indispensable du 21^{ème} siècle, tous ont pu se re-caler et regagner sans encombre, le point de rendez-vous initial.

Comme vous vous en doutez c'est le moment des retrouvailles pour beaucoup d'entre nous. Même si cela ressemble à une mini estivale, ça n'en est pas moins une réunion de travail pour préparer notre Inter 2021, entrecoupée bien sûr, de moments conviviaux, qui font la renommée de l'ASF-PDLL. L'Installation du bivouac est notre première tâche à accomplir avant d'attaquer les choses sérieuses. Au bord de cet étang ombragé, la salle est grande et suréquipée et surtout le beau temps est au rendez-vous, ce qui nous promet de passer un très bon weekend de travail.

Nous décidons de faire la réunion dans l'après-midi ce qui nous laisse un peu de temps pour prendre une petite mousse en attendant les derniers. Nous ne trainons pas trop pendant le repas, c'est déjà le moment des bons desserts, préparés avec amour par nos conjointes et vient le tour d'un petit café pour rester bien éveillé pour la suite des événements.

La réunion commence vers 15h00 par la prise de parole du Président qui retrace brièvement ce qui avait été calé l'an passé et qui peut sans problème être reconduit cette année.



C'est un moment pour notre passion commune

On aborde tous les domaines qui ont ou pas évolué, le but étant que tout le monde se replonge dans le bain. Malgré les incertitudes liées à la pandémie Covid, il faut aller de l'avant, se projeter. Certes le Président a encore une réunion avec la municipalité dans la semaine, mais il faut positiver et y croire. Le but que s'est fixée l'équipe organisatrice est bien de tout faire pour que ce rassemblement soit une réussite et pour cela il faudra être réactif, voire même inventif. Après un tour de table, la réunion touche à sa fin et la date du 11 juillet est avancée pour une prochaine réunion de calage.

Maintenant c'est un moment pour notre passion commune, puisque la quasi-totalité des participants se dirige tout naturellement vers le tout nouveau modèle de chez NSCsidecar, l'Hayabusa 2021 avec le challenger. Notre tout nouveau constructeur de Side-car Mayennais, Nicolas DUBUT, n'en est pas moins un de nos adhérents et Manue sa compagne la trésorière adjointe de l'ASF-PDLL et c'est donc tout naturellement que ce « géo trouvetou » s'est empressé de remonter l'engin, le matin même, pour assister à cette réunion.

La fraîcheur tombe peu à peu sur ce lieu paisible, les participants reviennent petit à petit vers cette salle si bien équipée, qui en ferait rêver plus d'un, pour y organiser un petit rassemblement. C'est désormais l'heure de l'apéritif, offert ce soir par notre ami JACQUOT, pour fêter ses 60 ans et son départ à la retraite. Puis c'est le repas avec ses traditionnels éclats de rires et autres histoires rigolotes. Bizarre, comme si la Covid avait eu raison de nos habitudes de noctambules, c'est tout naturellement et à une heure plus que convenable que les derniers vont se coucher, même pas d'excès. Quelques bruits de tronçonneuses çà et là, histoire de ne pas perdre les bonnes habitudes puis le bivouac s'endort lentement.

Pour moi qui suis toujours matinal en rassemblement, c'est un réveil à 6h30 qui me permet de découvrir le lieu différemment, la nature est magnifique et la campagne est calme. Le soleil commence à pointer son nez au-dessus des arbres, les fermetures éclair des toiles de tente commencent à crisser ici et là, accompagnées de bâillements qui en disent long sur la qualité de la nuit passée. Il est vrai que certaines personnes n'ont pas l'habitude de dormir autant en rassemblement, mais je ne donnerai pas de nom bien sûr. C'est désormais l'heure du petit déjeuner puis le tour d'une ultime reconnaissance sur le



Au plaisir de vous accueillir à la Chapelle-Rousselin

site, pour que tout le monde ait bien la même vision des lieux et aussi pour caler les éventuels aménagements à prévoir.

Ce weekend « de travail » s'achève en début d'après-midi, tout le monde repart chez lui avec une idée plus que précise de cet Inter 2021. Chacun a pu apporter ses idées et les décisions prises ont été entérinées à l'unanimité. Maintenant il ne nous reste plus qu'à croiser les doigts pour que la pandémie de Covid ne vienne pas tout remettre en cause.

Il ne me reste plus maintenant qu'à souhaiter à tous mes amis sidecaristes, une bonne préparation, une bonne route et au plaisir de vous accueillir à la Chapelle Rousselin dès le 11 août 2021.

Le Webmaster du site asf-pdll.com

Programme prévisionnel de l'Inter

Vendredi 13 août :

- 19h00 : Apéro, tombola des Pays de la Loire
- En soirée : Sono et DJ

Samedi 14 août :

- A partir de 11h, Marché avec artisans et producteurs locaux
- 18h00 : Apéro de l'inter 2021, remise des coupes
- En soirée : Concert gratuit ouvert à tous (groupes locaux et autres)

Dimanche 15 août :

- Le matin : Expositions de vieux sidecars et vieilles motos



Inter 2021 de l'ASF Plan d'accès la Chapelle-Rousselin 49120





Championnat RSCM – Circuit Paul Ricard au Castellet les 22 et 23 mai 2021

La saison 2021 commence enfin au Castellet pour La Sunday Ride Classic

Heureux de retrouver la petite famille des sidecaristes ainsi que ma passagère Marianne Pitre qui va découvrir ce circuit mythique du Castellet, un tracé assez grand (5,8km) avec des courbes très très rapides où ça passe à fond.

Petite surprise du jeudi soir le paddock sidecariste nous a remis notre coupe pour notre première place du championnat 2020 en Classic 1, merci à tous.

Nous réalisons des bons essais pour apprendre le circuit et essayer une nouvelle transmission pour les grandes lignes droites.

La première course se déroule le samedi. Nous prenons un bon départ de la 12^{ème} place pour terminer 8^{ème} au général et premier Classic 1.

La deuxième course du dimanche se déroulera bien avec un bon départ en 8^{ème} position pour terminer 7^{ème} (1^{er} Classic 1) avec un chrono sous les 3mn, ce qui était l'objectif de la course Marianne et moi.

Merci à nos partenaires, à France Side Car Compétition aux Parents qui m'accompagnent ainsi que Doutez Jacqueline pour les photos

Prochain rendez-vous les 26 et 27 juin à l'Anneau du Rhin

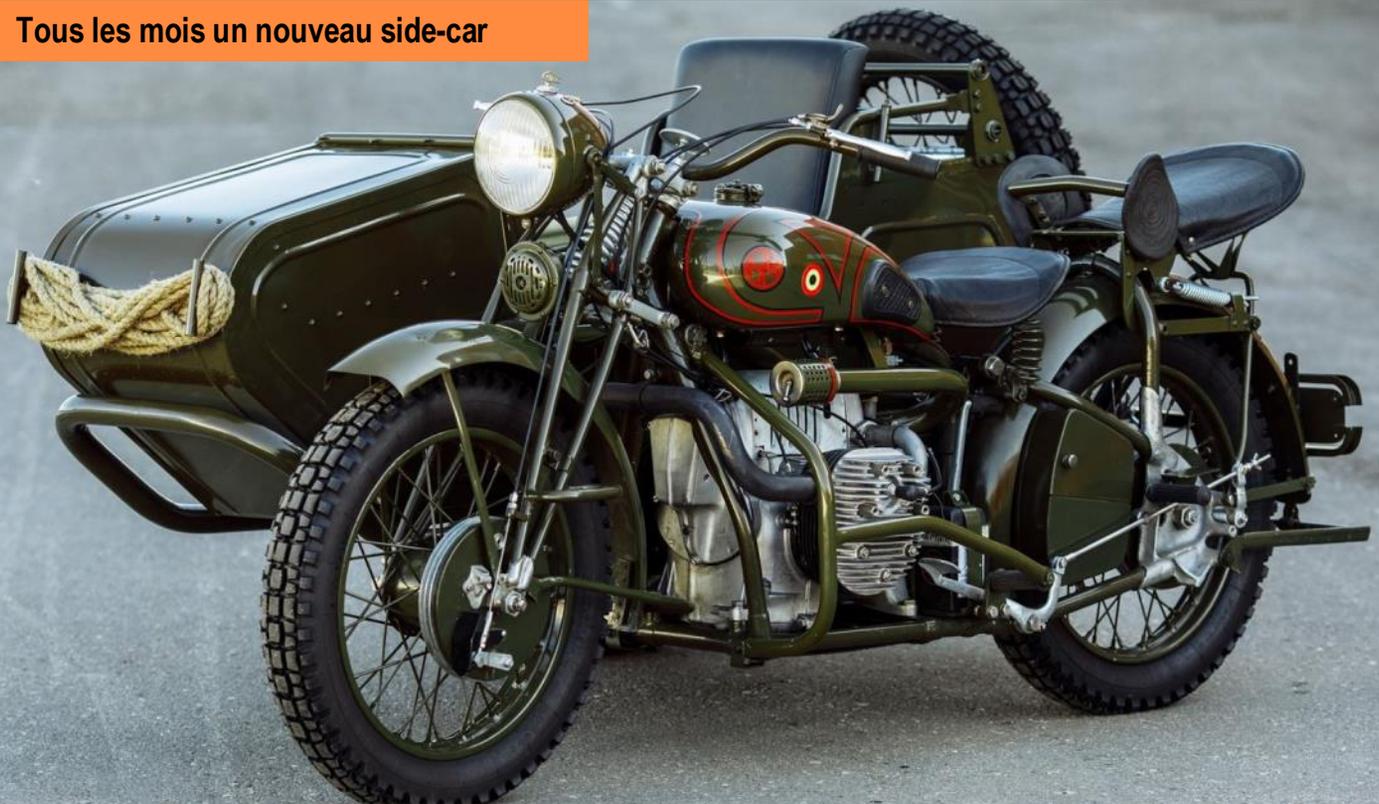
Yves Gledel



Championnat de France FSCC



Tous les mois un nouveau side-car



FN M12a SM (Belgique) 1939

Fabrique Nationale d'Armes de Guerre Herstal
(Fabrique Nationale SA, Herstal)

Au début des années 1930, des optimistes bien informés se sont rendu compte que la Première Guerre mondiale n'était pas terminée et qu'elle reviendrait. Ainsi, les grandes puissances ont commencé à se préparer à un autre cycle, qui sera appelé plus tard la Seconde Guerre mondiale.

Les autorités belges ont compris que se cacher dans la neutralité n'est pas une option. Mais ils n'allaient pas être un agneau sacrificiel. D'autant plus que les forces belges ont combattu héroïquement pendant la Première Guerre mondiale, et qui sait quel serait l'issue de la bataille de la Marne si le siège d'Anvers n'attirait pas certaines forces allemandes ?

Les meilleurs stratèges s'étaient préparés à une action agile, à une guerre mécanisée. L'un d'eux était Henri Denis, secrétaire belge à la Défense, lieutenant-général. Il a initié plusieurs projets de réarmement et de mécanisation de l'Armée de terre et a lancé des appels d'offres pour la création d'une moto militaire lourde. Il devait s'agir d'une machine, qui pouvait être utilisée pour des opérations de soutien au feu, d'un soutien au ravitaillement ainsi que d'un véhicule de communication. Les exigences étaient les suivantes : Il doit transporter trois soldats entièrement équipés et une mitrailleuse. Répondant à ces exigences, la société belge FN, début 1937, introduit une moto lourde FN M12.

A cette époque, le FN était le principal fournisseur de motos pour l'armée belge ; à ce stade, le modèle M86 a été largement utilisé dans les armées d'autres pays. La machine avait un moteur à un cylindre de 600 cc.

Aux fins de l'appel d'offres, FN a conçu un moteur avec plus de capacité : moteur



МОТОМИР
МОТОЦИКЛЫ

FN M12a SM
Бельгия, 1939 г.



Années de fabrication 1937 à 1939, 1180 unités produites

à double cylindre à tête plate à piston opposé ayant une cylindrée de 992 cc. Ce n'était pas le moteur le plus puissant, même dans la seconde moitié des années 1930 - le moteur a développé 22 ch à 4000 rpm, mais avait un rapport de compression de 5,0, ce qui lui a donné la possibilité de fonctionner à l'essence de toute qualité. Beaucoup d'attention a été accordée au système de garde-saleté : le carburateur d'Amal et les composants électriques principaux étaient sous un couvercle, une entrée de filtre à air a été localisée relativement haut ainsi la machine pourrait passer par le peu profond de la rivière (jusqu'à 0.5 m de profondeur). Deux tuyaux d'échappement sont entrés dans le silencieux unique situé entre la moto et un side-car. Le tuyau d'échappement qui sortait du cylindre gauche formait un arc empêchant ainsi le tuyau d'entrer en collision avec un talon, un rocher, etc. qui était typique des machines BMW à pistons opposés. Un double berceau avec des tuyaux de fond robustes a fourni une bonne protection pour le groupe motopropulseur à partir du fond. Sur les côtés, le groupe motopropulseur était protégé par de grands gardes d'accident.

Malgré de bonnes performances de remorquage, les ingénieurs belges ont équipé la machine d'une transmission auxiliaire en complément de la boîte de vitesses à quatre vitesses décalées à la main avec engrenage inverse. Mais la véritable innovation était une traction latérale. La conduite de la roue latérale a été suggérée indépendamment par deux inventeurs différents : Peter Mozharov (Russie) et Henry Baughan (Angleterre). À la fin de 1929, Peter Mozharov construit un Izh-2 expérimental, et Henry Baughan construit un vélo d'essai avec une traction latérale (les vélos de Baughan



bi-cylindre 992^{cc}, 485kg, réservoir 19l., vitesse maximale 90km/h

avaient été la fabrication de 1930 à 1936 sous la marque Baughan). Les Belges ont été les premiers à utiliser cette idée pour une moto militaire produite en série. La traction latérale a été mise en place par un arbre d'entraînement, qui s'est connecté si nécessaire (dans des conditions routières difficiles). Ainsi, la moto n'a pas besoin d'équipement compensatoire.

Le double berceau était fait de tuyaux en acier robustes (les mêmes tuyaux ont été utilisés pour un cadre sidecar). Un sidecar était fixé au cadre via des ressorts quart-elliptiques (d'autres motos belges avaient la même conception selon les exigences militaires). La suspension avant était une suspension à parallélogramme avec le ressort central ; la suspension arrière était rigide. Les trois roues pouvaient être échangées et les moyeux étaient montés de telle sorte que les freins et les roulements étaient toujours en place lorsqu'une roue a été enlevée. Toutes les roues, y compris la roue latérale, avaient des freins à tambour et des pneus avec de gros crampons. Une roue de secours était fixée à l'arrière du side-car.

En janvier 1937, un modèle civil FN M12 Grand Tourisme est présenté au Salon de l'Automobile de Bruxelles. Cependant, il n'est pas entré dans la production de masse. Au printemps 1937, une version militaire FN M12a SM a été préparée pour des tests militaires. Pendant six jours, les machines ont parcouru 6 000 km (routes hors route, sablonneuses et rocheuses). Les inspecteurs militaires qui prenaient scrupuleusement les dossiers acceptèrent la machine avec une excellente note. L'ordre de lancement militaire se composait de 750 unités. Le nombre total produit était de 1180 machines dont 1090 étaient enrôlés dans l'armée belge. Les unités de moto de la 1^{ère} Division de Cavalerie ont obtenu ces motos en premier.

En juillet 1938, le FN M12a SM est présenté au Concours International des Motos Militaires de Spa. Après, les ventes à l'étranger ont commencé : l'Iran a acheté 51 unités et la Grèce a acheté 33 unités. Plusieurs motos sont allés en Allemagne où ils ont été soigneusement examinés. Lorsque Zündapp a conçu le [KS750](#), il a utilisé des solutions techniques empruntées aux motos FN groupe motopropulseur et d'autres éléments du FN M12a SM ont également été utilisés dans le FN Tricar T3 (un trike militaire) et dans une camionnette à trois roues légères (après la guerre).

Malheureusement, l'histoire ne s'est pas répétée cette fois et la Belgique a échoué à une autre campagne vaillante. Les Allemands ont franchi le plateau belge le 10 mai 1940. Le 28 mai 1940, la Belgique avait frappé le drapeau. Presque tous les FN M12a SM ont été capturés comme butin de guerre. Un nombre considérable de ces machines ont été utilisées sur le front de l'Est (y compris la bataille de Stalingrad).



FN Tricar T3

Du côté de chez NSC Side-car



Suzuki 1300R Hayabusa Challenger Touring

- Side-car Challenger Touring 2 places
- Caisse Challenger allongée de 10 cm
- Coffre 250 litres
- Sellerie sur mesure
- Capote en alpage
- Train avant mono-bras
- Châssis thermolaqué
- Eclairage LED dans le coffre
- Amortisseurs Shock Factory
- Homologation 4 places
- Prise USB dans le side-car
- Options : peinture 3 tons
ceintures



Passage à l'UTAC, freinage validé !...



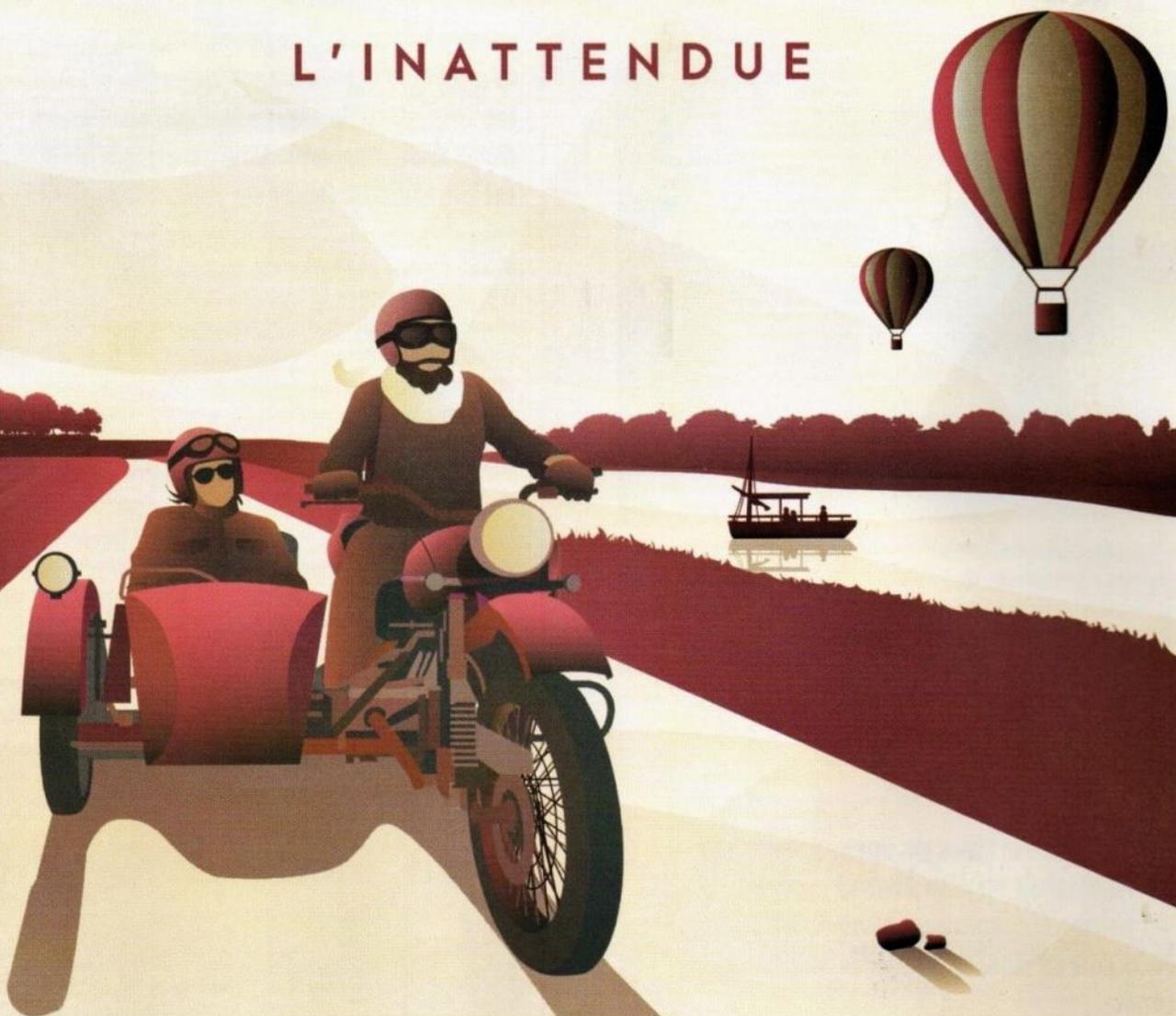
Campagne
de promotion
touristique de
Tours Métropole
Val de Loire

NOUVELLE
ÉDITION

— VAL DE LOIRE —

TOURS

L'INATTENDUE



LE VENT DANS LES CHEVEUX,
DESTINATION TOURS MÉTROPOLE



INATTENDUE-TOURS-TOURISME.FR

Studio SoixanteSeize et Tours Métropole Val de Loire



Le virus du side car de père en fils.
Bruno Cosmo



Mary Jane, 95 ans, première promenade dans mon side-car Ural. C'était une explosion ! Robert Moorman - Okeechobee Floride USA

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

Franck Saint Martin



Franck Saint Martin



Franck Saint Martin
Sortie à classer dans le top trois.



1^{ère} Édition Concours photos ASF Sidkar Attitude



Pour participer, rien de plus simple. Chaque participant nous enverra un maximum de 3 photos récentes ou anciennes ayant pour thème le side-car et ce avant le 22 août 2021, en remplissant le bulletin ci-dessous. Tous les sujets peuvent être traités, qu'il s'agisse d'images de sport, de balades, de concentrations, etc. Toutes les photos (format numérique JPG mini 500Ko) seront examinées par un jury composé des membres du conseil d'administration ASF et d'un représentant de chaque région ASF. Un vote sera ensuite effectué pour désigner les 3 plus belles photos. Par ailleurs, outre les 3 primés, les autres clichés ayant retenu l'attention du jury seront également publiés dans le magazine Sidkar et sur le site internet ASF www.amicale-sidecariste.com

Pour participer, il vous suffit d'accepter le règlement du concours photo (ci-dessous) et d'envoyer votre sélection de photos en nous envoyant vos fichiers (règlement et photos) à l'adresse mail suivante : sidkar@associationactive.fr
Attention, vous ne devez nous faire parvenir que **3 photos maximum par participant et 1 seule participation par personne**. N'oubliez pas d'indiquer dans votre mail vos nom et prénom et de préciser que vous acceptez le règlement du concours photos Sidkar Attitude.

RÈGLEMENT DU CONCOURS PHOTO ASF Sidkar Attitude

1- GÉNÉRALITÉS

L'Amicale Sidecariste de France dont le siège social se situe 309 rue longe Rey 38390 Vertieu organise un concours photos Sidkar Attitude.

2- DOTATIONS

Le concours est doté des lots suivants :

1^{er} prix : tee-shirt mixte col en V, sac à dos, sac étanche 30l., bandana, calendrier 2021 (valeur 72€)

2^{ème} prix : tee-shirt mixte col en V, sac à dos, bandana, calendrier 2021 (valeur 47€)

3^{ème} prix : tee-shirt mixte col en V, bandana, calendrier 2021 (valeur 32€)



3- CONDITIONS DE PARTICIPATION

Ce concours photographique est ouvert uniquement aux photographes amateurs. Il est interdit aux membres du jury et leurs familles, ainsi qu'aux photographes professionnels. La participation au concours est gratuite. La date limite d'envoi est fixée au 22 août 2021, la date de connexion électronique faisant foi. Un même participant (nom et adresse postale ou électronique) ne peut participer qu'une seule fois.

4- PHOTOGRAPHIES ACCEPTÉES

Les photos du concours doivent traiter du side-car. Elles peuvent le faire de quelque manière que ce soit. Il peut ainsi s'agir d'illustrations de sorties, d'épreuves sportives, de manifestations diverses ou de mises en scène autour du side-car. Les photographies seront envoyées sous la forme fichier numérique format jpg, minimum 500Ko, elles devront être envoyées au plus tard le 22 août 2021. Un maximum de 3 photos seront acceptées par participant au concours. Avec chaque photo doit figurer le nom, le prénom, l'adresse et le numéro de téléphone du participant. Toute photo ne portant pas ces informations au complet sera refusée.

5- DROITS PHOTOGRAPHIQUES

Les participants garantissent qu'ils sont titulaires des droits d'auteur des photographies envoyées, c'est-à-dire qu'ils ont pris eux-mêmes ces photos et autorisent la représentation gratuite de leurs oeuvres dans le cadre de ce concours.

Si la photographie représente des personnes (adulte ou enfant), le participant devra avoir obtenu l'autorisation de cette personne ou des parents de l'enfant afin de permettre aux organisateurs d'utiliser cette photographie.

6- CONDITION DE SÉLECTION

Le jury sera composé par les membres du conseil d'administration de l'ASF et un représentant de chaque région ASF qui sélectionneront les photos gagnantes. Les résultats seront dévoilés dans le Sidkar n°384 de septembre 2021. Les photos retenues seront publiées dans ce numéro, ainsi que sur le site internet www.amicale-sidecariste.com.

7- RÉCLAMATIONS

La participation du concours implique le plein accord des concurrents sur l'acceptation du présent règlement, sans possibilité de réclamation quant aux résultats. L'Amicale Sidecariste de France ne pourra être tenue pour responsable si, par suite d'un cas de force majeure, ou de toute cause indépendante de sa volonté, il devait y avoir un changement de date ou même si le concours était modifié ou purement et simplement annulé.

8- RÈGLEMENT

Le règlement intégral est consultable pendant toute la durée du concours dans les magazines Sidkar n°382 et 383 et sur le site internet ASF : www.amicale-sidecariste.com. La participation au concours implique l'acceptation du présent règlement.

**Amicale Sidecariste de France – www.amicale-sidecariste.com
Concours Photo Sidkar Attitude - sidkar@associationactive.fr**

Je soussigné Madame, Monsieur : Nom.....Prénom.....

Déclare accepter les conditions énoncées par ledit règlement et joins..... photo(s)

Adresse mail : téléphone :

Fait à : Le : Signature :



Pierre Lannes

Franck Saint Martin



France Side Car Compétition

En 2005, le side-car de piste était réduit à la portion congrue, avec seulement une catégorie en Open de France (ancêtre du FSBK). L'association La Main au Panier est venue corriger ce manque de pratique pour de nombreux engins en souffrance. De séance de roulage comme la Side Car Party (qui a réuni 120 équipages pour l'ouverture de la saison 2021 malgré les contraintes sanitaires) à la mise en place des championnats Racing Side Car Mania (RSCM) Classic (châssis ancien à sortie avant) et Open (sortie arrière et moteur d'avant 1999) en passant par la Coupe de France Promosport (ouvert aux F1, F2 et F600 plus récents), les occasions de se faire plaisir sont nombreuses et variées. Pour marquer le chemin parcouru, l'association est devenue France Side Car Compétition avec un nouveau logo. Toutes les informations concernant les règlements et calendriers sont visibles sur www.france-side-car-competition.com.



Divorce MV Loncin

L'accord entre MV Agusta et le chinois Loncin conclu en 2019 est dissout, contre-coup de la crise sanitaire. La nouvelle gamme MV de 350 à 500 cc est en sommeil. Un partenariat avec QJ Motor (aussi propriétaire de Benelli) ou avec l'indien Bajaj est envisagé. Par ailleurs, une augmentation de capital de 30 millions d'euros est annoncée pour financer un plan de relance à l'international.

Relocalisation

Avec la mondialisation, l'Europe est devenue dépendante de l'extérieur, à l'exemple des masques en début de pandémie, dans de nombreux secteurs. La France et l'Allemagne ont conclu un accord il y a deux ans à hauteur de 6 milliards d'euros pour produire des batteries à l'horizon 2023. La pénurie durable des semi-conducteurs interpelle l'Union Européenne qui ambitionne de couvrir 20 % de la production mondiale d'ici à 2030. Une option consiste à inciter des producteurs (Intel) à venir s'installer en Europe. L'autre est de créer et de financer un groupe européen autonome destiné à cette

activité. En attendant, il risque d'y avoir du retard sur les chaînes de montage.

Avril en bonne voie

Perturbé par un demi-confinement, des retards de production et de livraison (pénurie de containers), le marché moto progresse de 1,7 % sur les 4 premiers mois de l'année par rapport à 2019, année de référence. Honda, en progression de 9 %, devance largement Yamaha (à - 16 %) et BMW (+ 15 %) qui se hisse sur la 3^{ème} marche du podium. Les bavarois dépassent Kawasaki qui souffre aussi (- 12 %). KTM, 6^{ème} avec une croissance de + 20 %, talonne Piaggio (- 10 %). La situation est critique pour Harley Davidson qui régresse d'un impressionnant - 55 %.

Jason Dupasquier

Malgré l'amélioration de la sécurité des équipements et des circuits, le sport moto reste un sport dangereux. La fin des qualifications Moto3 du GP d'Italie est interrompue par un drapeau rouge. Le pilote suisse Jason Dupasquier, victime d'un sévère accrochage, est évacué dans un état grave et décédera à l'hôpital de Florence. A 19 ans, après des débuts en supermotard puis en vitesse, il entamait sa seconde saison en Mondial en catégorie Moto3. Emotion et hommage furent présents pendant tout le GP. Il était fils de Philippe Dupasquier, ancien pilote suisse de motocross et de supermotard.

Recul historique

Le bilan officiel et définitif de l'accidentologie 2020 est tombé. La baisse est historique. Le nombre d'accidents corporels recule de 19 % alors que celui des blessés enregistre un - 21 %. Avec 2541 tués sur le territoire métropolitain, la baisse est de 22 %. Pour la première fois depuis 1945, le nombre passe sous la barre des 3000 victimes. Bien entendu, les confinements expliquent ces baisses et limitent l'analyse objective ou les comparaisons. La pratique du vélo en augmentation (+ 30 %) impacte les résultats de la catégorie (- 5 % de décès seulement).

Guerre commerciale USA/UE

En 2018, le protectionniste Trump (« America first ») taxe les importations d'acier de 25 % et de l'aluminium à 10 %, visant l'industrie automobile allemande mais impactant aussi les motos européennes. Bruxelles et l'UE répliquent par l'instauration d'une surtaxe de douanes de 25 % sur de nombreux produits dont les motos de plus de 300 cc touchant Harley et Indian. L'escalade était prévue au 1^{er} juin avec une nouvelle augmentation de 50 %. Victimes collaté-

rales, l'ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles) et l'USMMA (United States Motorcycles Manufacturers Association) ont demandé de stopper la guerre. En guise d'apaisement, les instances européennes ont décidé de reporter cette hausse, un sursis en attente de nouvelles négociations avec la nouvelle administration étasunienne.

Très grands excès de vitesse

Avec un trafic routier réduit, mortalité, PV (- 13 %) et points retirés ont largement diminué. Le nombre de permis avec un capital point au maximum est en hausse de 34 %. En revanche, les routes désertées incitent à certains écarts. Les très grands excès de vitesse (plus de 50 km/h au-dessus de la limitation) ont bondi de 21 %.

Jacques Collot l'oublié

Le doublé français en motoGP (qui se poursuit au classement général après 7 GP) a remis en lumière le seul et unique antécédent réalisé au GP de France 1954 disputé à Reims. C'est l'occasion de mettre en lumière Jacques Collot, 3^{ème} de la course. Fils d'un garagiste Terrot et Magnat-Debon, né à Vesoul en 1923, il entre à 18 ans comme apprenti mécanicien chez Terrot au service des essais. Après la guerre, où il s'engage dans les FFI (sergent et médaillé de la Croix de guerre), il sera pilote privé et indépendant écumant les circuits de 1947 à 1961. Avec plus de 180 victoires (principalement sur Norton Manx sans aide officielle) en France et à l'étranger, il accumule deux titres de champion de France Inter en 350 (1956 et 1958) et six en 500 (de 1952 à 1958). Forcé de la nature, il sera plongeur, archéologue, spéléologue, champion de natation, footballeur et haltérophile tout en étant garagiste, toujours à Vesoul. Il a disparu en 2003 à l'âge de 80 ans.



Pénurie de pneus

Outre les semi-conducteurs, les fermetures d'usines, la crise du fret, les pénuries touchent de nombreuses matières premières. C'est le cas du caoutchouc. La baisse des prix internationaux a fait disparaître nombre de plantation d'hévéa, producteur du

caoutchouc brut. Avec la reprise de la demande, la production ne suit plus. Un hévéa devient productif 7 ans après sa plantation. Surexploitation et sécheresse ont fragilisé les plantations existantes. En outre, la Chine a stocké d'importantes réserves. Les cours s'affolent et devraient atteindre 5 \$ du kilo. Des hausses de prix des pneumatiques sont à prévoir à court terme.

Il vaut mieux avoir de la suite dans les idées que des idées dans la suite. (Proverbe Sofitel)

Retour à la normale

La levée du confinement concerne aussi les compétitions motocyclistes. Les épreuves sur circuit fermé (vitesse, motocross, moto-ball) reprennent sans limitations de participants. Le public est admis assis à hauteur de 35 % des places dans la limite de 1000 personnes. Après le 9 juin, la limite est portée à 65 % et 5000 personnes avec la mise en place du pass sanitaire. D'abord limitées à 50 participants, les compétitions sur voie publique (rallye, enduro, trial) passent à 500 participants le 9 juin et peuvent atteindre 2500 dès le 30 juin. Le couvre-feu sera aussi supprimé le 30 juin.

L'AAMF continue

Lancé en 2017, l'Alpes Adventure Moto Festival consacré au voyage à moto et aux trails a séduit exposants, constructeurs et public. La forte fréquentation de l'édition 2020 le prouve. La 5^{ème} édition du 3 au 5 septembre prochain a quasiment déjà fait le plein d'exposants. Un comportement apaisé et une fréquentation respectueuse de la nature du nombreux public ont convaincu la population et les édiles. Un accord reconduit l'évènement pour 3 ans encore.

Maintien en mai

Malgré un léger recul par rapport à 2019 en mai (rupture de stocks pour de nombreuses marques), le marché moto se maintient avec un + 0,5 % sur 5 mois. Les 3 roues et les 125 cc (- 10 %) souffrent le plus. En comparaison, le marché automobile après une année 2020 catastrophique, est à la peine (- 27,3 % par rapport à 2019).

Bimota revient

Relancée par l'intervention de Kawasaki dans son capital, Bimota revient sur le marché français. Kawasaki Europe a choisi Power Kawasaki à Cannes pour en assurer l'importation. Un site internet www.bimota.fr et un show-room vous permettent d'admirer la Tesi H2 affichée à 64 000 euros en attendant une KB4 développée sur

la base de la Kawasaki Z 1000 SX qui devrait bientôt arriver au tarif plus raisonnable de 35 000 €.

Divorce bis

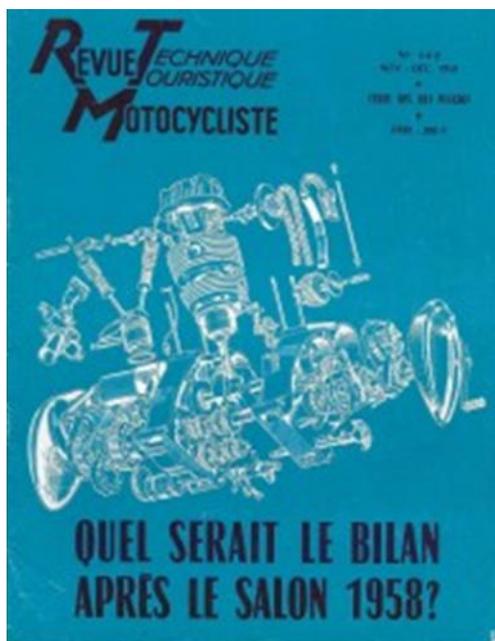
Racheté en 2011 par le groupe français 2RH, en décalage par rapport aux autres activités de ce groupe (Shark, Nolan, Bering, Segura...), Bagster reprend son indépendance. Repris par deux associés, l'équipementier se recentre sur le made in France de ses produits spécifiques en bagagerie, sellerie et tapis de réservoir.

La fin de la RMT

La Revue Moto Technique, éditée par ETAI, était la bible des mécaniciens professionnels et aussi amateurs depuis presque 50 ans. Avec des motos de plus en plus fiables, une électronique de plus en plus sophistiquée, l'intrusion des sites internet spécialisés et des kilométrages moyens de plus en plus faible, le lectorat et les abonnements se sont érodés. Le dernier vrai numéro, le 200, est sorti en mars et traite des BMW 1250 GS et GSA. Les anciens numéros sont encore en vente. C'est un pan de la presse moto qui disparaît.

L'ancêtre RTTM

Avec le renouveau de la moto, la RMT avait repris en 1972 une formule déjà célèbre dans les années 50. La Revue Technique Touristique Motocycliste avait ravi les nombreux motocyclistes de 1947 à 1958 (dates non certaines). La chute du marché de la moto avait entraîné sa disparition. Elle fait toujours la joie des restaurateurs dans les bourses spécialisées.



Un des derniers numéros de décembre 1958.

Ducati explose

Ducati a connu une année très perturbée en 2020 avec la fermeture de l'usine pendant plusieurs semaines et une baisse des ventes de 10 %. Le premier trimestre 2021 confirme un sursaut ressenti en fin d'année avec un + 2 %. Surtout, l'usine annonce un boom des commandes de 93 % par rapport à 2020, et même de 135 % par rapport à 2019, commandes qui prennent du retard suite aux pénuries de matières premières, qui touchent aussi Yamaha et Kawasaki. L'Italie reste le premier marché de Ducati devant les Etats-Unis et l'Allemagne.

Record d'audience

Avec 2 pilotes au top du MotoGP, le sport moto bat des records d'audience. Le GP de France diffusé sur Canal+ et en clair sur C8 a atteint un pic de 2,24 millions de téléspectateurs en fin d'épreuve. Une première.

Refus d'obtempérer

Sous la pression de l'actualité, le Premier Ministre a annoncé un durcissement des sanctions pour la mise en danger de la vie des forces de l'ordre. Dans le viseur aussi les refus d'obtempérer lors de contrôles routiers. Déjà pénalisé par une perte de six points et de 7 500 € d'amende, le projet propose un doublement des sanctions donc une suspension du permis et la confiscation du véhicule en plus. Il va nous falloir être bien attentif pour comprendre et interpréter les gesticulations parfois intempestives des forces de l'ordre sur le bord des routes.

Chasse aux motards

Avec le retour du beau temps, les motards ressortent et arpentent certains spots de belles routes sinueuses, parfois en horde sauvage suscitant la grogne de certains riverains. Certaines routes en Suisse et en Autriche sont même déjà interdites aux motos. La grogne gagne le Vercors. Les autorités du Parc Régional voudraient un comportement plus « apaisé » avec moins de vitesse et de bruit, pour ne pas perdre une clientèle qui fait vivre de nombreux commerces. Un contrôle sonomètre portant sur 300 machines a révélé seulement 6 motos en infraction. Est-ce que les comportements des motards sont en cause ou bien l'intolérance est-elle en hausse ?

Apéro sous surveillance

La réouverture des bars et des restaurants et la libéralisation des couvre-feux inquiètent la Sécurité Routière. Elle prend les devants en alertant sur

les dangers de l'alcool sur les routes. Il est, d'après elle, un des principaux facteurs et présent dans 32 % des accidents. Les messages « boire ou conduire » et "quand on tient à quelqu'un, on le retient" vont revenir sur le web, à la radio et à la télé. Nos apéros club n'ont qu'à bien se tenir.

Passons les bornes

Outre les questions qui se posent sur la fabrication de l'électricité et des piles de stockage de cette énergie (sans oublier leur recyclage), la promotion des véhicules électriques se heurte à un problème de logistique. Les bornes de recharge ouvertes au public devraient être au nombre de 100 000 au début 2021. Un recensement en compte que 30 000. Pour le moment, on compte une borne pour 13 véhicules et 0,44 point de recharge pour 1 000 habitants contre 2,53 au Pays Bas. Un gros effort pour atteindre les 500 000 points de recharge d'ici 2030 va être nécessaire surtout pour couvrir de manière uniforme le territoire. La problématique de la mobilité individuelle et collective est loin d'être résolue.

Maxime du mois

L'éducation est l'arme la plus puissante pour changer le monde. (Nelson Mandela)

La FFMC en distanciel et sans internet !

"Dans la communication, le plus compliqué n'est ni le message, ni la technique, mais le récepteur." Dominique Wolton

C'est une période bien étrange qu'a connue la FFMC en ce premier semestre 2021. D'abord l'incendie des serveurs d'OVH à Strasbourg dans la nuit du 9 au 10 mars nous a privés de nos moyens de communication et de gestion durant une bonne grosse semaine. Pas de site internet, pas d'annuaire des adhérents, des antennes, du national, nous avons eu l'impression d'être sourds, et surtout muets ! Fort heureusement, le dévouement de notre mandataire informatique et ses nuits blanches ont permis de remettre le système en route : ouf !

Mais nous nous sommes réjouis un peu vite : deux mois plus tard, c'est la loi de Murphy qui se rappelle à notre bon souvenir : suite à une erreur de notre prestataire pour réparer une fraude que nous avons subie, tout a de nouveau été coupé mercredi 12 mai ! Plus d'internet donc de site national, plus de mails sur les adresses habituelles, plus de listes de diffusion, encore plus sourds et muets qu'en mars ! Et ce pour deux bonnes semaines sans

que nos interventions n'y puissent changer quoi que ce soit : sourds, muets... et sans aucun recours possible ! Le tout en pleine période de préparation de nos Assises, l'assemblée générale annuelle de la FFMC, avec des dossiers importants sur le feu : le contrôle technique, la relance du CNSR, le mois de la moto=solution... Autant dire qu'animer ces actions, et surtout vous les communiquer a été quasi impossible.

Comme chacun sait, il y a toujours une leçon à tirer des pires situations. Nous avons déjà la (forte) impression que tout ce distanciel ne suffisait pas à assurer nos liens. Tous, nous souhaitons revenir à des réunions, des événements lors desquels on se salue « en vrai », on roule ensemble, on cause de visu des sujets importants et des autres, bref lors desquels nous resserrons nos liens sociaux. La leçon à en tirer est que tout ce qui nous a privés des nécessaires contacts ne fait que renforcer le besoin d'être ensemble pour de vrai et pas par l'intermédiaire d'un écran d'ordinateur. Ce lien virtuel, quand les circonstances ne permettent que lui, est hyper utile car sans lui comme nous venons de le constater c'est encore bien pire. Pour autant, cette privation sensorielle ne fait que renforcer nos convictions de base : ensemble, nous sommes plus forts. Vivement bientôt !

Le Bureau national

FFMC
MOTARDS & CITOYENS

7^e MONTÉE HISTORIQUE DE CONFOLANT

25 juillet 2021
Commune de Miremont (63)

SPECTACLE GRATUIT

Engagements et renseignements sur : www.auvergnemotosport.fr

AUVERGNE MOTO SPORT **Dafy**

BRESCOUDOS
Bike Week
28 AOÛT au 31 AOÛT 2021
5 SEPTEMBRE Bis

GOLDWING TRIKE
HARLEY-DAVIDSON CUSTOM
Le Cap d'Agde - Hérault

Vu sur l'Agenda Motard : PapyMoto.fr

Ville d'Orbec
1970 ORBEC CIRCUS 2021

7^{ème} Montée Historique ORBEC
de 9h à 17h30
mhpm.wordpress.fr

28/29 AOÛT 2021

ENTRÉE GRATUITE

Verifications Techniques - Exposition
Samedi après-midi / Parc de Loisirs

Restauration sur place
Contact : 06 28 67 38 52

Vu sur l'Agenda Motard : PapyMoto.fr

Vivre la piste à la sauce italienne
TROFEO ROSSO
20 ans

16-17-18 juillet 2021
Stage de piste le 15 juillet...

INSCRIPTIONS SUR WWW.TROFEOROSSO.ORG
Inscriptions à partir du 1er mars 2021

BARCUT
du Val de Vienne

CALENDRIER

Dates de manifestations sous réserve d'annulation de dernière minute suite aux restrictions sanitaires en vigueur.

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

4 juillet

- Rallye Moto Touristique - Handirockbike
Journée solidarité organisée afin de rétrocéder les
bénéfices au Service Cancérologie Pédiatrique
Oscar Lambret Lille - Givenchy en Gohelle(62)
- 11^{ème} Fête des Véhicules Anciens - Pernois(80)
- Balade au Cœur des jeunes Agriculteurs de l'Hé-
rault - Le résultat de cette journée sera entière-
ment reversé aux Rubans Gold - Saint Jean de
Védas-Béziers(34)

10 juillet

- Vintage Racing Challenge - Flat Track Racing
Mâcon(71)

11 juillet

- MotoGP - Grand Prix de Finlandes
Circuit de KymiRing
- Marché de la Moto - Indian Saloon - Riom(63)
- 16^{ème} Enduro Terres de Champagne
Epernay(51)
- Bourse du Rétro Moto Club - Pernes(84)
- Balade Moto Bourse Moto - Rieux Minervois(11)

12 et 13 juillet

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

16 au 17 juillet

- Championnat de France des Rallyes Routiers
Rallye du Dourdou - Villecomtal(12)

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)
- Chimay Classic Bikes - Chimay(Belgique)
- Vintage Classic Scooter Run - Mormoiron(84)

17 juillet

- Roulage For race Team - Circuit Lurcy-Levis(03)
forestalex63@gmail.com

17 et 18 juillet

- Festival Bike Show - Le Lioran(15)
- Festival Auto Rétro - Ohnenheim(67)
- Vintage Motor Show - Les 2 Alpes(38)

18 juillet

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance
12 Heures Motos d'Estoril(Portugal)
- Foix Motors Show - Foix(09)

23 au 25 juillet

- 22^{ème} Rassemblement HDC Macadam Motors
Couches(71)
- Championnat RSCM Open
Circuit de Haute Saintonge(17)
- Chimay Open Trophy - Chimay(Belgique)

25 juillet

- 7^{ème} Montée Historique de Confolant(63)
- 14^{ème} Balade du Motocoeur 28 - La Loupe(28)

AOUT

1^{er} août

- 3^{ème} Edition Course Tracteur Tondeuse
Saulgond(16)
- 5^{ème} Exposition Véhicules Anciens, Collection,
Prestige, Américains, Militaires et Motos
Thionville-Oeufrange(57)

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://malauce.retromotoc.free.fr/>
- Journées Coyote - Circuit Paul Armagnac
Nogaro(32)
- Les 6 Heures de Pau Arnos
Circuit Pau Arnos(64)

8 août

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

11 au 16 août

- Inter ASF - La Chapelle Rousselin(49)

13 et 14 août

- Rassemblement Collection Ducati Club de Fance
Circuit de Pau Arnos(64)

14 et 15 août

- Journées des Amis Challengistes
Roulages motos anciennes de compétition
Circuit de la Châtre(36)

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)

22 août

- 10^{ème} Edition Balade Moto en Faveur des Sauve-
teurs en Mer - Dunkerque-Calais-Boulogne sur
Mer(62)

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 août

- 4^{ème} Edition La Germinoise - Exposition motos
anciennes et balade touristique - Saint Germain la
Poterie(60)

28 et 29 août

- 7^{ème} Montée Historique Orbec(14)

29 août

- MotoGP - Grand Prix de Grande Bretagne
Circuit de Silverstone

29 août au 5 septembre

- 32^{ème} Brescouidos Bike Week
Le Cap d'Agde(34)

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
- 20^{ème} RSCF ASF Rhône-Alpes
Patrick 06.40.17.70.00 - Bernard 06.52.84.49.67
Bezaudun sur Bine(26)
- Championnat de France des Rallyes Routiers

Rallye des Coteaux - Mauves(07)

5 septembre

- Championnat de Bretagne de Course de Côte
Moto et Side-car - Saint Thural(35)

10 au 12 septembre

- Championnat de France FSBK
Circuit d'Alès(30)
- Oil And Sand by Gazzoline Riders
Port Barcares(66)
- 3^{ème} Aces Expérience - Ride and Friends - Music
Festival - Murol / St Victor la Rivière(63)

11 et 12 septembre

- 2^{ème} Montée Historique de Rougnac(16)
- 28^{ème} Coupes Moto Légende
Circuit de Dijon-Presnois(21)
- 5^{ème} Concentre Moto - MC Speed Coyotes
Treize-Septiers(85)

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)
- 22^{ème} Jumbo du Muguet-APF - mev.95@free.fr
Bouffémont(95)

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

26 septembre

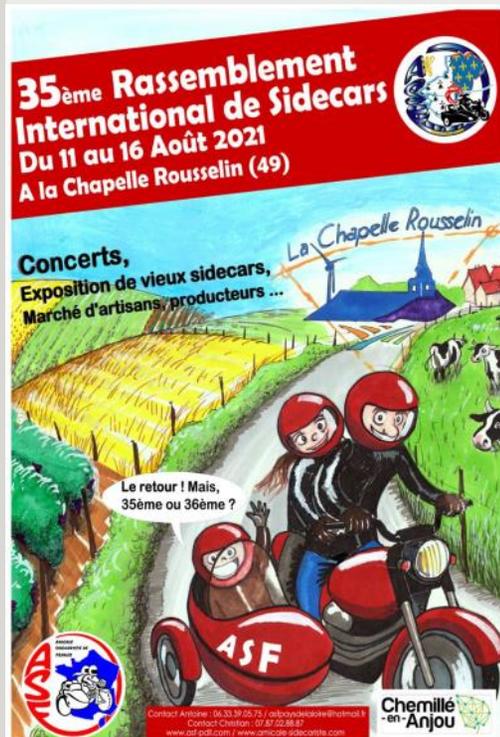
- 1^{ère} Bourse d'échanges - Compreignac(87)

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)



NOUVEAU

L'ASF met en place avec le concours de la société ENOVAMARKET SAS (Lempdes 63) un logiciel de gestion des adhésions mais pas seulement, celui-ci intègre également une partie de comptabilité, un agenda, la gestion de la documentation, la réalisation de sondages et une messagerie internet @associationactive.fr.

amicale-sidecariste@associationactive.fr

sidkar@associationactive.fr

Inscription en ligne pour les NOUVEAUX ADHÉRENTS

<https://38390sidecariste.associationactive.fr/htdocs/public/members/new.php>

Mais vous pouvez toujours envoyer le bulletin ci-dessous avec votre règlement à l'adresse indiquée.

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 à cette adresse : sidkar@associationactive.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.....€

Montant du règlement

.....€

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

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

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

Nom : Prénom :

Date de Naissance :

Adresse :

Code postal : Ville :

Pays :

Téléphone : Téléphone :

E - mail :

Moto (marque, modèle, année):.....

Side : (marque, modèle):.....

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

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

Nom conjoint : Prénom conjoint :

Date de Naissance :

Adresse :

Code postal : Ville :

Pays :

Téléphone : Téléphone :

E - mail :

Moto : (marque, modèle, année):.....

Side : (marque, modèle):.....

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

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

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

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

FR76 30003 00650 00037268717 22 – Code BIC : SOGEFRPP

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

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

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

Fait à : le : Signature :

Signature (conjoint) :

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