



LE MAGAZINE DU SIDE-CAR

SIDKAR

LES TROIS ROUES DE L'AMITIÉ

n°384 - septembre 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
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°384 septembre 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 octobre



Le mois prochain



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



Traverser de nouveau l'Italie en scooter



Ayant déjà participé au premier événement moto d'Italie sur de vieux Lambretta à châssis ouvert, j'ai décidé de repousser mes limites cette fois et de l'essayer avec un side-car. Le «Milano – Taranto» est un événement motocycliste international avec des concurrents venant de tous les horizons, petit résumé de l'épreuve : 1 nuit, 5 jours, 2200 km à travers l'Italie. Au départ de Milan dans le Nord, il zigzague vers le Sud pour finir à Tarente.

Les préparatifs ont commencé 14 mois avant l'événement prévu en 2017. Mon destrier choisi cette fois était un Lambretta LI150 Framebreather 1958 Série 1, le side-car était un Vélorex Jawa 560 avec un châssis Watsonian. Vous seriez surpris d'apprendre combien d'heures de travail ont été nécessaires pour construire une machine pour un événement de compétition comme celui-ci. Cela a été rendu plus difficile par le fait que j'ai été à nouveau déployé pendant 9 mois au Moyen-Orient, ce qui a nécessité de compter sur d'autres personnes pour faire une partie du travail à ma place. Avec seulement quelques problèmes mineurs, j'ai réalisé tout ce que j'avais à faire avant de voir à nouveau le scooter en Italie.

Après 27 heures de voyage, ma petite amie Katie et moi avons finalement atterri à l'aéroport de Milan Linate un peu désordonnés et fatigués. Ici, nous avons rencontré deux des trois autres membres de la « Team Australia ». Siobhan et Akiko Ellis, des Australiens expatriés vivant maintenant aux États-



Enfin, tout le travail avait porté ses fruits

Unis et arrivés la veille pour venir nous chercher. Peu de temps après, nous avons rencontré Donato Di Dio, notre dernier membre de l'équipe et d'autres passionnés de Lambretta, ou comme on les appelle en Italie « Lambrettisti », et nous avons passé les deux jours suivants à faire nos derniers préparatifs.

Katie a essayé sa nouvelle « maison » la semaine suivante et a trouvé le side-car plutôt spacieux et confortable. L'ensemble est peint en rouge de l'équipe de course Ferrari des années 1970 et a l'air rapide même à l'arrêt. Nous avons reçu beaucoup de bons commentaires lorsque nous y étions. Cependant, mon dernier travail de préparation s'est réduit après avoir bloqué le moteur deux jours avant la course. Lors d'un essai, nous roulions dans un trafic aux heures de pointe par une journée très chaude en montée, lorsque tout s'est soudainement arrêté. Pour aggraver les choses, Siobhan a plié son arbre de démarrage, l'obligeant également à reconstruire le moteur. Heureusement, Tino et Tim d'Evergreen Lambretta sont venus à notre secours non seulement en fournissant les pièces nécessaires, mais aussi en aidant à réparer, et même à améliorer, mon moteur. Après cela, nous étions impatients d'y aller... à nouveau.

A minuit le premier jour, au point de départ d'Idroscalo, Katie prend le départ pour 3 heures. Sous le drapeau des partants, j'ai fait le départ obligatoire de Monza au milieu des acclamations de l'immense foule rassemblée. Au départ, je ne pouvais pas voir les petites flèches directionnelles en forme d'éclair rouge nous guidant vers l'endroit où nous devions aller, alors j'ai suivi un autre side-car jusqu'à ce que je puisse les distinguer. Enfin, tout le travail avait porté ses fruits et nous parcourons la campagne italienne en saluant tous les sympathisants au passage. La pleine lune a créé une toile de fond étrange alors que nous mangions les kilomètres avec tous les contrôles horaires prévus. Et avec l'aube éclairant lentement notre chemin, nous avons traversé avec succès notre première chaîne de montagnes de 1000 m en direction de Pise, notre destination du premier jour. La première nuit/jour est toujours longue et se termine vers le milieu de l'après-midi. Notre chambre d'hôtel était très attrayante après cela, le sommeil étant notre première priorité.

Le deuxième jour a vu notre première vérification après la chute du drapeau au musée Pontedera Piaggio. Ma précédente visite au musée Vespa a été écourtée car j'ai dû changer un câble d'embrayage cassé lors d'une compétition en 2010. Cette fois, je n'avais aucun



problème mécanique à affronter. J'ai donc pu profiter de la riche exposition de produits fabriqués par Piaggio. De là, le parcours du jour nous a permis d'aborder les "collines". Cinq chaînes de montagnes avec la plus haute à 750 m ont fait travailler l'attelage. L'embrayage a commencé à glisser après une chaîne de montagnes difficile. Alors à un point de contrôle, j'ai fait quelques ajustements. Avec la tension relâchée et l'embrayage fonctionnant à nouveau, nous n'avons plus eu de problèmes pour aborder le terrain vallonné.

Le troisième jour, nous avons affronté des montagnes plus difficiles et plus hautes, avec des routes plus mauvaises qui ont éprouvé notre attelage. Pour citer un ancien membre de Team Australia, « vous changez de vitesse ici en cinq jours plus que vous ne le feriez en des années entières en rentrant en Australie ». Aucun mot plus vrai n'a été prononcé. Katie a commenté le lendemain qu'elle n'arrêtait pas d'entendre mes changements de vitesse pendant que je dormais. Pour une fois je suis content que ce ne soit pas mon ronflement...

Sur le parcours dans une montée particulièrement épuisante, j'ai constaté que l'arrière commençait à se comporter étrangement. Après m'être arrêté et inspecté la tenue, j'ai vu que nous avions perdu trois écrous de la roue arrière ! Malgré mon entretien rituel chaque matin qui incluait leur vérification, ils étaient correctement serrés. Réalisant que je n'avais pas d'écrous de 12 mm recharge pour les nouvelles roues tubeless, Katie a demandé aux membres de notre équipe de nous aider à résoudre le problème, personne n'avait des écrous spéciaux nécessaires, j'ai donc dû remplacer la roue par une jante fendue ordinaire en utilisant des écrous standard de 13 mm. Je transportais deux roues de secours normales, donc pas de problème et nous avons pu repartir sans autre problème. J'ai appris plus tard que certains pilotes de Lambretta qui utilisaient également ces roues tubeless spéciales avaient subi le même sort.

La quatrième journée s'est avérée tout aussi vallonnée que la veille avec seulement une légère amélioration des revêtements routiers. La campagne est magnifique dans cette partie de l'Italie et je signalais constamment à Katie ce qui était beau à voir sur notre passage. Malheureusement, elle a raté une partie de ce que j'essayais de lui montrer en raison du fait qu'elle ne pouvait souvent pas voir au-dessus des glissières de sécurité. J'avais oublié qu'elle était assise beaucoup plus bas que moi et qu'elle ne pouvait pas nécessairement voir ce que je pouvais voir. A la fin de la

SCOOTERIST

MILAN-TARANTO
1367 miles in five days

BLAST FROM THE PAST
Lambretta Harlequin

VESPA FUEL LEAK
Be safe, not sorry

HOMAGE TO ED
Dom Shurety's Lambretta Series 2

ITALY ON A BUDGET
Pete Hughes builds his scooter from scratch in under 12 weeks

THE VESPA 100
A (not so) mystery machine

MORTONS
No. 118 December 2017/January 2018 £3.80
9 772756 949073

SCOOTERAMA! – A FELICITOUS FANFARE OF FACTS, FEEDBACK & FACES



Quel plaisir nous avons tous vécu

journée, je lui ai montré les belles photos que j'avais prises.

La cinquième journée a bien commencé pour Team Australia, jusqu'au 2^{ème} arrêt où deux de nos coéquipiers, Siobhan et Donato, se sont arrêtés pour mettre de l'essence. Ici, Siobhan était tout à fait heureux d'utiliser le service complet (assistance d'un préposé), mais Donato a insisté sur le libre-service. Siobhan a mis l'argent dans la pompe à essence automatisée et Donato a sélectionné la pompe et fait le plein de son réservoir. Il a remis la pompe à Siobhan et a fait de même... avec 7L de gazoil ! Heureusement, Donato et Siobhan avaient tous deux coupé leur circuit afin qu'aucun gazoil n'atteigne leurs moteurs, mais ils devaient maintenant vidanger leurs réservoirs. Ce fut l'arrêt non programmé le plus populaire de la journée. Une heure plus tard, Siobhan et Donato ont fait le plein cette fois avec le bon carburant et sont sortis de la station-service. À ce stade, Siobhan vient de laisser Donato derrière elle car elle avait besoin de rattraper un temps considérable. Jusque-là, elle avait un chrono parfait, alors elle filait comme si sa queue était en feu. Par la suite, elle a estimé que c'était la course la plus folle de sa vie, mais elle est arrivée à son prochain contrôle avec 5 minutes de perdu. Notre petite machine a eu du mal à entrer dans une ville pour un contrôle horaire. Une pente de 30% a mis l'attelage à l'épreuve en ne parvenant qu'à parcourir environ 35 km/h. Je voulais demander à Katie de sortir... mais nous avons réussi à traverser les 5km de montée et à faire notre contrôle horaire. Tous les 1 km parcourus, nous montions 300 m... c'était assez raide.

Le sixième jour et dernier, notre petit attelage nous rendait fiers de nous avoir amenés à l'arrivée en temps opportun. Cela s'est avéré être la journée la plus chaude avec 44° et comme ce devait être une course plus courte et plus tranquille, Katie et moi avons roulé sans nos vestes. Cela s'est avéré être une véritable bénédiction malgré la ligne de bronzage sur nos bras en fin de journée. Peu de temps après, nous sommes arrivés au point d'étape final avec seulement 1 km à parcourir. Ici, tout le monde est encouragé à parcourir le dernier kilomètre le plus rapidement possible dans la rue principale jusqu'à la chute du drapeau à damier. L'équipe australienne essayait de faire ce dernier segment ensemble, mais une confusion avec un officiel a fait que Katie et moi allions seuls vers la ligne d'arrivée. Quel plaisir nous avons tous vécu et nous avons célébré en conséquence pendant les deux heures suivantes jusqu'à ce que ce soit enfin terminé... jusqu'à la prochaine fois.

Comment revenir à Milan après avoir roulé jusqu'à Tarente ? Pourquoi ? Vous roulez bien sûr ! Mais il y a une autre histoire.

*Bill Guthrie, Canberra Australie
Club de scooter de roue de secours.*



Remerciements spécial à : Scott Grey, Paolo Catani, Iain Wilkins, Keith Newman, Allen Wall, Nicky Johnston, Tim Boardman, Tino Sacchi, Siobhán et Akiko Ellis, Donato Di Dio, Adolfo D'Artagnan, Enio Ghelardoni, tous les gars de l'équipe anglaise Lambretta et ma compagne bien-aimée Katie Lemsing.





Le besoin d'une nouvelle expérience

Originaires de la Moselle, expatriés dans le Haut-Doubs pour le travail, j'œuvrais en Suisse dans la haute horlogerie puis dans la joaillerie fine, tandis que Jennifer évoluait dans le monde du droit.

La trentaine arrivant, après un début de vie bien remplie, le besoin d'une nouvelle expérience s'est fait de plus en plus ressentir ; construire un projet de vie avec du sens et qui nous ressemble. Nous voulions revenir aux sources, avec ces valeurs humaines de partage qui guident notre quotidien, accueillir la famille, les amis et les hôtes.

En passant par la Vallée de Dordogne entre Lot et Périgord, nous sommes littéralement tombés sous le charme. L'authenticité de cette région avec des paysages à couper le souffle, une gastronomie d'une richesse incroyable, et son patrimoine culturel exceptionnel chargé d'archéologie et d'histoire ; mieux encore, les Périgourdins : une bienveillance et une ouverture aux autres qu'on ne retrouve nulle part. Ce ressenti, nous voulons vous le faire découvrir !

Après une centaine de visites, c'est un second coup de foudre. Une évidence : c'est ici que nous vivrons, dans cette belle maison typique de la région, chargée d'histoire. Mettre notre touche dans cette demeure de charme nichée dans un écrin de verdure, c'était tout le défi.





C'est un réel plaisir que de faire découvrir le side-car

Les Chandelles est une ancienne ferme typique de la région avec son pigeonnier et ses belles pierres dont les origines remontent à 1865. Soigneusement restauré mais ayant conservé une grande partie de son caractère original, cet hébergement de charme au cœur de la nature dans une atmosphère raffinée avec le doux sentiment d'être hors du temps.

Je possède un Mash family side-car qui est mon outil de travail. En effet je loue des Royal Enfield 650 Interceptor et ce petit Mash au sein de la société French Retro Ride.

J'ai voulu créer une expérience de location un peu différente en proposant également des gîtes, chambres d'hôtes et tables d'hôtes en plus de la moto !

Je me suis évidemment attiré les foudres quant à la location d'un side car, ce que je comprends tout à fait.

À chacun de mes clients, pour le moment j'offre une formation à la conduite d'un side-car de 2h avec les classiques virages gauche, droite, freinage d'urgence, freinage avant, arrière, couplé et évitement ainsi que levé de panier. Pour le moment je touche du bois, j'ai loué le Mash une très grande partie de l'été et absolument aucun accrochage ou accident malgré des routes très sinueuses et étroites pour visiter notre belle région.

C'est un réel plaisir que de faire découvrir le side car à des personnes qui n'auraient jamais franchi le cap (moi le 1^{er}) et c'est peu à peu devenu mon moyen de déplacement quotidien, lorsqu'il n'est pas en location.

Au plaisir de vous rencontrer.

Kevin Dolisy







**FRENCH
RETRO RIDE**



Encore une journée merveilleuse pour ce Jumbo 2021

34 motos Sécurité et 3 CRS pour encadrer le convoi.

56 motos, 1 trike, 16 side-cars, 7 Can-Am, 1 mustang, 1 camaro et 1 206CC pour emmener les 18 familles inscrites cette année pour un total de 22 adultes et 43 enfants.

2 voitures remorques et 1 médecin qui n'ont heureusement pas servis (aucun problème mécanique ni médical à signaler).

Merci à Aqua Loisirs Confolant pour leur accueil : repas pour 210 personnes, mini golf, trottinettes électriques, plage et structures gonflables (dont la météo ne nous a pas vraiment permis de profiter mais nous reviendrons).

Qu'ils soient des clubs : Les Casques Coppellois, Moto Club Les Copains d'Abord, Les Casques Gaulois, Gunfighters MC Gergovia, Clermont Loisirs, Auvergnats Riders, Moto Amta Aubiat, Philou de l'Association les 2 ARTS enfants hospitalisés, ASF Région Auvergne ou sans club, merci à tous les motards et motardes qui ont donné de leur temps pour faire sourire les enfants et leurs parents.

Merci à Parkattak et Les Ecuries D'Ambur pour avoir diverti les petits comme les grands.

Merci à tous nos photographes et vidéastes : Jean-Paul De Freitas, Eric Hospital, Ary Lee, D'Jim My et tous ceux qui ont immortalisé tous ces beaux moments.

Merci à notre invité André Monreisse, victime de son succès après son passage au journal de TF1. Accompagné de sa femme, il est venu nous remettre le magnifique panier qu'il a fabriqué aux couleurs de notre association.

Merci à Xav Bzh le magicien de C Koi le Truc ? qui a, une nouvelle fois, bluffé tout le monde avec ses tours.

Merci à nos partenaires Volvic France, Puy-de-Dôme, le Département, Ville Clermont Ferrand pour leurs dons.

Merci aux 18 bénévoles qui ont œuvré toute la journée à la bonne



Et enfin un merci tout particulier aux organisateurs

réussite du Jumbo ainsi qu' à Eric Lucarelli et leurs membres du Club de pétanque des Cheminots pour la préparation de notre barbecue du soir.

Et enfin un merci tout particulier aux organisateurs (Jeff Mallet, Patrick Lours, Vincent Leonce et RHZ Animations) et aux vainqueurs de la vente aux enchères des maillots de champions de pétanque dont la marraine n'était autre que Angélique Colombet, championne du monde. Cette action nous a permis de financer une partie de la sortie. Nous consacrerons prochainement une publication spéciale pour cette action caritative.

*Association Tous pour un sourire
www.touspourunsourire.fr*





Championnat France RSCM Open - Circuit Anneau du Rhin (Blitzheim 68) les 26 et 27 juin 2021

Quel périple pour arriver à ce circuit qui se situe à l'opposé de notre Bretagne, 1000km et 12h de route sur la journée du vendredi ! Mais nous arrivons sur le circuit alsacien en fin d'après-midi et sous un magnifique soleil.

A l'entrée du circuit, nous découvrons les bâtiments au style typique de la région, et nous nous installons dans un paddock boisé... original. Après le repas nous décidons de parcourir les 3,7km du circuit à pied, histoire de voir où nous allons poser nos roues le lendemain. Un beau circuit avec une partie technique sympa et une longue ligne droite de départ... puis au lit car le programme du samedi est chargé.

Samedi 9h20, début des hostilités lors d'une séance d'essais libres de 20 minutes. Nous prenons assez vite nos marques et finissons en 3^{ème} place avec un chrono de 1"46"1. Suite à cette séance nous avons deux séances qualif, la première en fin de matinée et la seconde en milieu d'après-midi. Notre chrono de 1'45"2 nous place 5^{ème} sur la grille (les 3 premières places étant occupées par des F1/1000^{cc} ayant presque le double de puissance par rapport à notre F2/600^{cc})

A 18h15, place aux 12 tours de la course 1, et premier coup de théâtre ! Au départ le side #506 de l'équipage Joly/ Joly, qui était 4^{ème}, reste cloué sur la ligne (casse du sélecteur) et nous voilà donc lancés à la poursuite des trois F1. Très vite deux d'entre eux s'échappent, mais nous parvenons à rester au contact du 3^{ème} ! Au second tour petite frayeur car je me rate dans le changement de position et je me retrouve presque éjecté de la planche ! Sans trop savoir comment j'y remonte aussi vite et je fais signe à Pascal, qui avait commencé à couper, de se remettre dans le rythme... surtout que cette mésaventure a permis à l'équipage Bajus/



Notre première victoire !...

Darras de nous doubler ! Dès la fin de ce même second tour nous refaisons la jonction et dans la longue ligne droite nous reprenons notre 4^{ème} place pour repartir à la chasse de ce F1 #88 (Piette/ Boschelli).

S'en suit une course où nous donnons tout dans la partie technique pour les recoller, mais ils reprennent le large dans la longue ligne droite de 1,1km. A la fin des 12 tours nous passons le damier et nous réalisons que nous sommes sur le podium, à la 3^{ème} place suite à l'abandon d'un des deux sides de tête. Nous sommes également premier F2.

Le dimanche, nous avons le droit à un warm-up de 15 minutes pour se remettre en jambe. Puis départ à 17h pour la course 2. Après un très bon départ nous sortons de grille à la seconde place, toujours en embuscade derrière cet équipage Piette/ Boschelli, mais à mi-course et après être partis dernier, l'équipage Joly/ Joly (qui avait abandonné la veille) nous remonte dessus, puis nous double. Nous ne parvenons pas à prendre leur rythme et nous les suivons à distance quand, quelques tours plus tard, nous apercevons le side de tête #88 prendre la voie pour rentrer au paddock sur problème mécanique. Nous comprenons alors que nous récupérons la seconde place ! Mais surtout, les manches se calculant au cumul des temps des 2 courses du week-end, cela nous positionne en tête du classement ! Nous assurons donc notre position jusqu'au damier qui déclenche à son passage une grosse euphorie dans nos casques Notre première victoire !!!..... que nous savourons dans les paddocks avec nos deux accompagnants Allan et Tanguy, puis sur le podium.

Mais il faut replier car une longue nuit de route nous attend pour arriver au petit matin dans notre Bretagne, très fatigués certes mais des étoiles pleins les yeux.

Sportivement

Prochaine étape avec un mois de juillet chargé du 9 au 11 Juillet, Promosport au Mans (72) et du 23 au 25 Juillet, RSCM Open à Haute-Saintonge (17) .

Photos : Jeff / L'instant d'un regard

Team 515 Racing (Clément RICHEUX)



12 juin 2021, Jumbo side-cars à Sens (89) avec le GEM

Mi-avril, je reçois un mail de Philippe Chevot, Trésorier de l'ASF et side-cariste de Villeneuve-sur-Yonne (89), il a été contacté fin mars par Jean-Luc Derouvois le responsable de l'ASF Bourgogne pour répondre à une demande de Jumbo à Sens dans l'Yonne (89) qu'il ne peut assumer car le gros des troupes de l'ASF Bourgogne étant de Nevers, ça leur fait trop loin pour une sortie d'une journée.

A la connaissance de Philippe, le monde du side-car de l'Yonne, se limite à 3 ou 4 attelages auxquels il prévoit de rajouter Chantal (son épouse) avec son Can Am, alors il lance un appel sur la Seine-et-Marne département plus proche, il recherche 3 ou 4 side-cars supplémentaires pour l'aider à répondre à cette demande. Side-cariste depuis de nombreuses années, Philippe me contacte ainsi que l'équipe du Jumbo Run des Gâtines (77) par JF qu'il connaît bien.

Cette demande vient du Groupement d'Entraide Mutuel de Sens (le GEM), une petite association qui s'occupe de personnes victimes de lésion cérébrale, tous sont investis dans le fonctionnement de leur structure et ils aimeraient organiser une sortie side-car en juin pour la douzaine de résidents dont deux en fauteuils électriques. Cette sortie est un événement important pour eux. Seul l'engagement des motards à leurs côtés permettra à cette journée d'exister. Le projet est de faire deux boucles d'une soixantaine de kilomètres, une le matin, une l'après midi. Pour bien faire il faudrait être 7 ou 8 attelages. Le repas en commun du midi serait organisé par le centre sur place.

La date est définie ce sera le samedi 12 juin 2021, les restrictions liées au confinement et au Covid ayant été allégées, c'est un peu avant 9h00 que nous arrivons au centre du Service d'Accompagnement à la Vie Sociale (SAVS) de Sens (89), suivi de Philippe en side et Chantal avec son Can Am. Eric, Sandrina, Ossama, les encadrants du centre, et la majeure partie des résidents nous attendent déjà dans la cour. Petite présentation alors qu'ils nous proposent café et viennoiseries pendant que les autres sides arrivent. En raison des contraintes sanitaires le café du matin et le repas du midi (25 personnes) seront pris dehors sur le parking où des tables et des chaises sont dressées.

Nous ne serons que 6 machines, Chantal en Can Am, en side Philippe, Manu, Dominique Jouas avec JF Lehry (responsables du Jumbo run des Gâtines), Jean-Paul Lévêque avec Alain arrivés la veille pour planter la tente chez Philippe à 15 kms du centre, mais



Le beau temps est au rendez-vous annonçant une journée agréable

avec seulement le Zeus de Jean-Paul, le side d'Alain étant tombé en panne au moment de partir hier, et nous uniquement le matin car retenus par un engagement, Odile et moi même seront absents l'après-midi.

Le beau temps est au rendez-vous annonçant une journée agréable.

On fait le point, les passagers se répartissent dans les attelages et finissent de s'équiper. 10h15 c'est le départ de la boucle du matin, ouverte par Philippe avec Sandrina comme passagère. Cette balade emmène les équipages sur 60 kms de petites routes tranquilles aux paysages différents à travers la campagne du Sénonnais, Ossama se charge de faire des vidéos pour le centre depuis l'un des sides, le minibus conduit par Eric ferme la marche. Après être sorti de Sens, direction Soucy, Thorigny-sur-Oreuse, La Postale, Lailly et Villeneuve-l'Archevêque pour une première pause à la sortie du village. Il est temps de repartir direction Cerisiers, Dixmont, Villeneuve-sur-Yonne où l'on s'arrête au bord de l'Yonne pour une seconde pause un peu plus courte. L'heure du déjeuner approche, il est temps de reprendre la route, on traverse Villeneuve-sur-Yonne pour remonter sur Etigny, Gron et arriver au centre à Sens vers 13h. Menu Italien ce midi avec entrée, pizza et dessert.

Une seconde boucle identique à celle du matin partira vers 14h avec d'autres passagers. Au total ce sont 15 résidents qui ont pu profiter de ces balades, 8 le matin et 7 l'après-midi.

Si cette première organisation s'est faite en peu de temps, par rapport aux jumbos qui se font souvent d'un événement à l'autre, la ténacité des animateurs et l'engagement spontané des side-caristes ont permis de boucler cette sortie en quelques semaines.

Mais comme toujours les visages radieux, les aurevoirs qui n'en finissent pas, et tant d'autres attitudes, font que cette journée, en toute simplicité, est un beau moment d'amitié, de bonne humeur, d'échanges, d'histoires, de souvenirs, de partages.

L'intitulé de cette journée du 12 juin 2021 a toujours été "sortie side-car Sens", Philippe propose à toute l'équipe du GEM et ses adhérents de trouver un joli nom pour la seconde édition, en espérant cette fois pouvoir réunir encore plus de side-cars.

Contact de Philippe :
philippe.chevot@orange.fr

L'Association ACOR (Association du Centre de l'Orval) a obtenu de la part de l'Agence Régionale de Santé de Bourgogne l'autorisation d'ouverture d'un GEM (Groupe d'Entraide Mutuelle) attaché au



Sortie side-car Sens

Sénonnais, son but est de favoriser et promouvoir l'accueil et la réadaptation de personnes victimes d'un traumatisme crânien.

Ce service au caractère associatif, se veut un lieu d'accueil convivial pour personnes cérébro-lésées ayant pour « objectifs d'aider à rompre l'isolement, de restaurer et maintenir les liens sociaux et de redonner confiance en soi ».

Ce n'est pas un endroit de prise en charge institutionnelle classique.

<http://www.acor.fr/>

Le GEM (Groupe d'Entraide Mutuelle), service de ACOR, est un lieu répondant à des besoins spécifiques identifiés. Ouvert en juillet 2014, le GEM est une association fondée sur l'adhésion libre et volontaire des personnes. C'est un lieu d'accueil informel et convivial spécifiquement dédié aux personnes cérébro-lésées. Pour toute personne qui cherche à rompre l'isolement, à rencontrer d'autres personnes et vivre des moments conviviaux. Il permet à des personnes victimes d'une lésion cérébrale acquise (accident de la route, de la vie, AVC, tumeur...) :

- de lutter contre l'isolement et de recréer des liens avec l'environnement social et culturel ;
- de partager des moments de convivialité et d'échanges ;
- de mutualiser les compétences et les capacités de chacun, afin de développer des projets visant l'épanouissement personnel et favorisant l'entraide entre les adhérents ;
- de favoriser l'écoute, l'échange et le partage d'informations entre adhérents ;
- de soutenir les personnes cérébro-lésées à partir de leurs questionnements, dans leur projet de réinsertion, et le cas échéant, de les orienter vers les organismes médicaux, sociaux, professionnels ou juridiques compétents, en s'appuyant sur des partenariats extérieurs.

Le GEM 'le sens de la vie' 03.86.67.16.17
Courriel : gem-acor@orange.fr

Le SAVS (Service d'Accompagnement à la Vie Sociale), service de ACOR, dispose de 8 appartements individuels regroupés, proches du centre-ville de Sens pour des personnes souhaitant vivre sur site.

Selon leurs aptitudes, et en cohérence avec leur projet de vie, elles ont la possibilité d'intégrer un appartement dans le parc privé ou public icaunais.

Le service s'adresse également aux personnes résidant à l'extérieur du site (locataire ou propriétaire de leur habitation). Le SAVS leur offre les mêmes prestations.

L'accompagnement est conduit par du personnel qualifié, formé à l'accompagnement des personnes cérébro-lésées : Educatrice spécialisée, AMP, animateur social, assistante sociale, personnels administratifs.

Le SAVS 03.86.83.34.51

Courriel : orval-savs@orange.fr





Coupe de France Promosport - Circuit Bugatti (Le Mans 72) du 9 au 11 juillet 2021

Le Mans, circuit mythique de par son histoire et les compétitions internationales qui ont lieu chaque année sur ce tracé.

Et pour nous le rendez-vous sur ce circuit est prévu hors de notre habituel championnat Open, mais dans un niveau au-dessus, au sein des Coupes de France Promosport (histoire aussi de prendre la température en vue de 2022)!

Nous arrivons donc sur place le jeudi en fin d'après-midi pour Pascal (le pilote) et fin de journée pour moi (Clément, le passager) avec nos accompagnants respectifs puisque cette course se déroule à huis-clos. Une fois installés dans le paddock side, repas et au lit... car le vendredi 2 séances d'essais libres pour découvrir la piste et le niveau Promosport.

Comme à notre habitude le side est prêt à prendre la piste dès l'arrivée sur le circuit, nous avons juste à faire quelques contrôles et les pressions des pneus... je vous avouerais que suite à la première session, le passage de la chicane Dunlop ne me rassure pas vraiment. Entre la vitesse où l'on y rentre et le timing pour passer de l'appui à droite au freinage et le placement à gauche pour l'entrée de la chicane il faut être vif, et à cet endroit pas trop envie de me faire éjecter de la planche...

Pour la seconde session, tout s'est très bien passé et pour ma part, je suis beaucoup plus à l'aise dans la Dunlop... nos automatismes commencent à venir : meilleur tour 2'03"316 (14^{ème} sur 25!).

Samedi matin la pluie s'invite au programme et nous devons nous préparer en vue des 20 minutes de qualification. Nous enchaînons les tours et prenons la mesure de la piste dans ces conditions piègeuses pour finir à la 9^{ème} place, en 2'19"920. Nous nous élancerons donc en 5^{ème} ligne pour la course 1.

Samedi après-midi il est temps de se



Encore un week-end de course très satisfaisant pour la team

mettre en grille pour la première course. Malgré la piste séchante, la course est déclarée "wet" mais nous faisons comme la majorité des équipages le choix de monter les pneus slicks. Nous pensons qu'il ne devrait pas repleuvoir. Mise en place sur notre côté gauche de la grille, les feux rouges s'éteignent et nous nous retrouvons très vite en paquet à l'entrée de la courbe Dunlop. Et là, frayeur... un F1 perd l'arrière et nous passe sous le nez, perpendiculaire au sens normal de circulation, pour finir dans le muret de stand... mais pas le temps d'y penser, car ça va déjà vite devant malgré les conditions glissantes de la piste séchante ! Nous avons devant nous le groupe de tête mais il nous manque quelques dixièmes pour rester au contact. Nous faisons tout de même une course solide mais suite à un drapeau jaune, nous rendons trop la main et les deux équipages qui nous suivaient depuis le début en profitent pour nous recoller. Le duo Lacour finit par trouver l'ouverture à 3 tours de l'arrivée, nous parvenons à maintenir l'équipage Crochemore/Morin derrière mais à l'entame du dernier tour, dans la chicane Dunlop, le museau de leur F2 pointe à côté de nous et la « porte » n'étant pas assez fermée, ils parviennent à passer. Malgré nos tentatives nous finirons derrière eux. Une fois rentrés au paddock nous nous rendons compte que nous avons raté le podium F2 pour 0"448 millièmes car avec ce dépassement nous sommes 4^{ème} F2 (et 7^{ème} scratch) mais contents du résultat et pour notre meilleur tour en course, nous sommes descendus à 2'00"968.

Dimanche fin de matinée place à la course 2. Suite au résultat de la première course nous partirons en 4^{ème} ligne (7^{ème} place) et les conditions météo sont idéales ! Ça part très fort et tout de suite nous sommes sur un rythme de course plus élevé, (avec notre nouveau record sur ce tracé en 1'58"8 !) La bataille fait rage entre plusieurs F2, et à ce rythme élevé nous commettons quelques petites erreurs, un freinage trop tard au Chemin aux bœufs à mi-course, puis une grosse perte de l'arrière et passage dans l'herbe à cause du pneu arrière HS ! Au drapeau à damiers nous sommes 8^{ème} au scratch et 5^{ème} F2.

Les résultats sur ces deux courses sont au-dessus de nos attentes car le plateau Promosport est élevé ! Encore un week-end de course très satisfaisant pour la team avec toujours cette motivation pour apprendre et progresser, mais en y prenant surtout beaucoup de plaisir.

Prochain rendez-vous pour la seconde course de notre championnat RSCM Open sur le circuit de Haute-Saintonge (17) du 23 au 25 juillet.

Sportivement

Photos : French Arrogance / Shooting 78
/ Éric Sauvage / Jeff

Team 515 Racing (Clément RICHEUX)



Tous les mois un nouveau side-car



Terrot VAtt 750 (France) 1939

Terrot VAtt 750

Франция, 1939 г.

En 1930, la société Terrot devient le plus grand constructeur de motos de France : elle produit alors plus de 100 000 motos. Mais la joie de réussir n'a pas duré longtemps - la crise financière mondiale a frappé le monde et les ventes ont chuté. La situation de Terrot s'est un peu améliorée en 1934 lorsque la société a obtenu un contrat pour fournir à la cavalerie française des motos militaires.

En 1936, Terrot a produit sa première moto lourde - la VAtt 750 - c'était une version modifiée d'un modèle VA civil. Les différences entre eux étaient les suivantes : VAtt était fourni avec des pneus tout-terrain spéciaux, un tuyau d'échappement surélevé, un éclairage de camouflage (il manque sur cette moto en particulier) et d'autres options militaires standard. Les étincelles à piles ont été remplacées par des magnétos afin d'améliorer la fiabilité. La moto avait également un gadget tout-terrain spécial (indiqué par deux lettres « tt » dans le nom du modèle, signifiant « tout-terrain » qui consistait en plusieurs rouleaux fixés au moteur sous le bouclier.

Ce modèle avait un moteur bicylindre en forme de V à tête plate de 750 cm³.

Environ 2000 motos VAtt 750 ont été produites pour l'armée française, mais pas plus de 15 unités ont survécu à ce jour.



Terrot VAtt 750

Франция, 1939 г.



Terrot VAtt 750

Франция, 1939 г.



MOTOMHP
МОТОЦИКЛЫ ИСТОРИИ



Années de fabrication 1936 à 1940, 2000 unités produites

Terrot VATT 750
Франция, 1939 г.



Terrot VATT 750
Франция, 1939 г.



bi-cylindre 750^{cc}, 130kg(sans le side-car), réservoir 16l., vitesse maximale 90km/h



Terrot VATT 750

 France, 1939 г.



Terrot VATT 750

 France, 1939 г.



Terrot VATT 750

 France, 1939 г.



Terrot VATT 750

 France, 1939 г.



Ducati Diavel Sygma



Avec la collaboration des propriétaires nous avons spécialement modifié le SYGMA pour la DUCATI DIABOL.

Une fourche à balancier avec roue 15 et freinage d'origine.

Pas de peinture sur le SYGMA mais un covering complet reprenant la déco d'origine de la moto.

Quelques mois d'attente, Merci Manu et Chantal.

Cédric Fabien
HECHARD
SIDE-CARS





Cédric Fabien
HECHARD
SIDE-CARS

Sidkar Attitude, c'est le side-car sous toutes ses formes, RSCF, balades, circuit, etc...

Jumbo side-cars à Sens (89) avec le GEM



Jumbo side-cars à Sens (89) avec le GEM



Jumbo side-cars à Sens (89) avec le GEM



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

Sidkar Attitude, c'est le side-car sous toutes ses formes, RSCF, balades, circuit, etc...



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

Sidkar Attitude, c'est le side-car sous toutes ses formes, RSCF, balades, circuit, etc...



Rallye hivernal des Senons, Roumanie.
Février 1992.
Philippe Chevot



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



1^{ère} Édition
Concours photos ASF
Sidkar Attitude



1^{er} prix (1110 points)
Jean François ART, Walhain (Belgique)





1^{ère} Édition
Concours photos ASF
Sidkar Attitude



2^{ème} prix (805 points)
Clément Richeux, Pleslin(22)





1^{ère} Édition
Concours photos ASF
Sidkar Attitude



3^{ème} prix (800 points)
Pierre Lannes, Seignosse(40)



80 ou 90 km/h ?

La Loi d'orientation des mobilités a ouvert la porte aux départements de remettre en place le 90 km/h sur leurs réseaux. Une bonne trentaine a déjà franchi le pas sans incidence particulière sur l'accidentologie. Le réseau dit « secondaire », souvent des nationales déclassées, de France est devenu à deux vitesses. Au moment de traverser la France pour partir ou revenir des vacances, il conviendra donc d'être attentif à chaque changement de département même sur un tronçon identique sans changement de profil pouvant passer de 90 à 80 et inversement mais aussi au sein d'un même département, comme dans les Hautes-Alpes, les quelques nationales survivantes restant à 80 km/h.

Programme de septembre

Huis clos, jauge et couvre-feu semblent s'éloigner. Par contre, variants et passe sanitaire prennent le relais pour perturber les événements. Le mois de septembre en donne un exemple. Du 3 au 5 septembre, c'est la fête des trails, de la rando et des voyages avec la 5ème édition de l'Alpes Adventure Moto Festival à Barcelonnette (04). Constructeurs, équipementiers et voyageurs motos seront encore au rendez-vous avec plein d'animations. Les 17, 18 et 19 le circuit Paul Ricard accueillera le public sans limite pour la 84ème édition du Bol d'Or qui sera accompagné du Bol d'Argent et du Bol d'Or Classic avec nombre d'animations. Le Bol de Bronze est « oublié ». En revanche, les anciennes devaient être à l'honneur les 11 et 12 septembre sur le circuit de Dijon Prenois (21) pour les Coupes Moto Légende. Compte tenu des variants divers se développant en Europe, les organisateurs ont pris la décision d'annuler l'édition 2021. Même motif et même punition pour les GMG (Journées mondiales Guzzi) qui devaient célébrer le centenaire de la marque exceptionnellement du 6 au 12 septembre. La mairie de Mandello del Lario et le comité d'organisation ont pris la décision de reporter les grandioses festivités en 2022. Moto Guzzi conserve malgré tout à ces dates son musée ouvert avec protocole sanitaire.



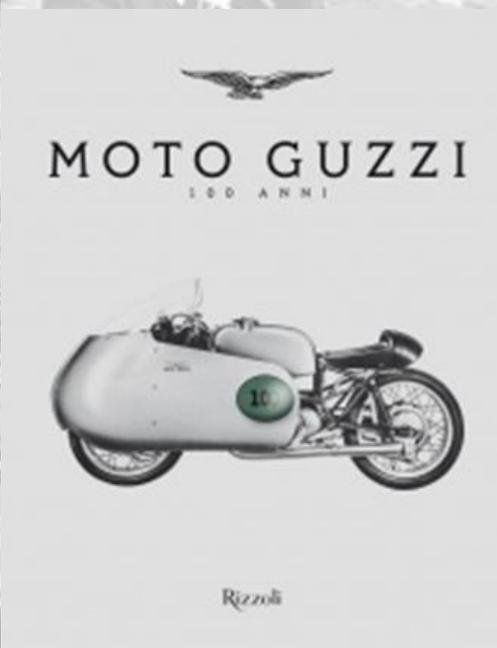
Bihr rachète P&W

Fondé en 1975 par Cyrille Bihr, le gros distributeur européen de la pièce déta-

chée, de l'accessoire et du pneumatique moto scooter prend encore du volume. En rachetant 100 % de Paaschburg & Wunderlich GmbH il franchit une nouvelle étape. P&W bien implanté en Allemagne et aux Etats-Unis permet au distributeur français d'élargir son réseau de distribution. Il compte désormais 15 000 revendeurs actifs.

Livre commémoration

Faute de GMG, les fans peuvent se consoler avec l'ouvrage intitulé Moto Guzzi 100 Anni publié aux éditions Rizzoli Illustrati. Loin de l'encyclopédie, les auteurs ont donné la parole à 10 personnalités diverses, de l'acteur à l'architecte en passant par le DJ ou l'astronome, qui révèlent leur relation avec la moto et la marque italienne. Ces déclarations d'amour sont illustrées de nombreuses photos souvent inédites, parfois historiques. Les 224 pages en anglais et en italien sont proposées en commande chez les concessionnaires pour 80 €.



Et pour faire plaisir au guzzistes privés de voyage anniversaire pèlerinage à Mandello, voici les logos historiques auxquels ils auraient dû avoir droit.



Beau temps pour le marché

Malgré les problèmes d'approvisionnement, le mois de juin 2021 (hormis juin 2020 post confinement record) est meilleur (+ 24 %) que juin 2019. Sur les 6 premiers mois, avec 108 908 immatriculations, 2021 dépasse les 103 446

ventes (+ 5,3 %) de 2019 et les 86 179 unités (+ 26 %) de 2020. Avec 19,2 % du marché, Honda arrive en tête devant Yamaha (16,2 %) et BMW maintenant bien installé sur la troisième marche du podium. Suzuki 8ème, Harley-Davidson 9ème, Ducati 10ème et Royal Enfield 11ème se tiennent dans un mouchoir. Entre Indian 13ème avec 1400 unités et Guzzi 20ème avec 1063 ventes, le coude à coude est sévère entre Aprilia, Orcal, Mash, Sym, Husqvarna et Benelli.

La caisse du MotoGP

Pour soutenir le championnat MotoGP 2020 réduit à 14 épreuves, Dorna, le promoteur, n'a pas hésité à la dépense. Les équipes Moto2 et Moto3 ont reçu 25 000 € par mois pendant les confinements soit une dépense d'un million et demi par mois. Les six teams satellites MotoGP ont reçu 250 000 euros par mois entre avril et juin 2020, un investissement total de 6 millions. Les promoteurs de GP dans des circuits vides de public n'ont pas payé les royalties habituelles. Malgré une baisse de 35 % par rapport à 2019, les droits télévisés avec 137 millions d'euros représentent 66 % des revenus. Avec 14 % de moins, la publicité sur les circuits (exclusivité Dorna) a rapporté 42 millions. Avec une baisse de 30 %, le chiffre d'affaires se monte à 209 millions et génère un bénéfice de 60,5 millions. Les actionnaires de Bridgepoint, les propriétaires de Dorna, ont gardé le sourire.

La légende arrête

La décision semblait inéluctable. La nouvelle est tombée début août lors d'une conférence de presse exceptionnelle : l'icône, la légende vivante, le maestro, l'idole mondiale de la moto, le doctor, Valentino Rossi prend sa retraite à la fin de la saison. A 42 ans, après plus de 25 ans au plus haut niveau, 9 titres de champion du monde, 115 victoires dont 89 en catégorie reine, bientôt papa, il raccroche le cuir. La reconversion en team manager de son team VR46 soutenu par un gros pétrolier disposant de Ducati Desmosedici est acté en MotoGP et permettra de voir encore des tribunes monocolores jaunes. La course automobile (plusieurs rallyes à son palmarès) titille aussi le pilote de génie.



Les Millevaches continuent

Après une édition 2020 annulée, la 12ème hivernale des Millevaches est annoncée du 10 au 12 décembre 2021. Les amateurs de froidure et de conditions extrêmes avec souvent des engins improbables venant des quatre coins de France ou de l'Europe sont attendus sur un nouveau site à proximité de Meymac. Créée en 69, la mythique hivernale des années 70 avait ressuscité dans les années 2000 pour faire revivre la légende et les souvenirs. L'édition 2019 avait accueilli environ 2 000 motards en terre limousine en Corrèze.

Bilan mitigé sur la route

Sur le plan de la sécurité routière, le retour à un trafic normal implique que le bilan de juin retrouve des valeurs de 2019. La mortalité enregistre une légère baisse de 1 % alors que les accidents corporels (+ 6 %) et les blessés (+ 5 %) sont en hausse. Piétons (+ 4 morts) et cyclistes (+ 12 morts) ainsi que deux roues motorisés (+ 8 morts) payent un lourd tribut. La mortalité est en hausse en agglomération et touche surtout les moins de 18 ans et aussi les anciens de plus de 65 ans.

ZFE en question

La mise en place des ZFE en application du plan climat, prévoit l'exclusion des véhicules thermiques, vignette Crit'air 3 et 4 (ou sans) d'abord en 2022, puis généralisée en 2030. L'obligation du passage à l'électrique est fixée à 2035. Une dérogation pour les véhicules de collection (+ de 30 ans) est envisagée. Restera plus qu'à trouver de l'essence pour les faire rouler.



Stabilisation en juillet

Avec une légère baisse de 2,4 % par rapport à juillet 2019 (2020 étant atypique avec les confinements), le marché du deux roues en France se maintient bien sur les 7 premiers mois de l'année (+ 4 % par rapport 2019). Rupture de stocks ou retard de production et de livraison perturbent son bon fonctionnement. Enfin livré, Yamaha reprend la tête des ventes (3871) du mois devant Honda (3084) et BMW (2009). Kawasaki en manque de nou-

veautés est dépassé par Triumph.

Pas de deux sur le CT

Le décret a été publié en plein mois d'août, pendant les vacances, moment privilégié pour les mauvais coups : le contrôle technique moto entre en vigueur en janvier 2023. La nouvelle largement diffusée dans la grande presse et le tollé provoqué ont convaincu le gouvernement de faire marche arrière sur demande du Président de la République en suspendant, 24 heures après, le décret jusqu'à nouvel ordre. Inutile de rajouter les motards aux gilets jaunes et aux antis-pass dans la rue. Par ailleurs, une certaine logique économique constate l'impossibilité technique, économique et humaine d'instaurer des centres de contrôle dans tous les départements. Néanmoins, l'épée du CT reste suspendue sur la tête du motocycliste.

ZFE pour tous dès 2025

Les Zones à faible émission (ZFE), malgré la résistance vaine du Sénat, les actions des associations de défense des usagers et les inquiétudes sociales qu'elles provoquent, arrivent à grand pas. La loi dite « Climat et résilience » du 24 août 2021 prévoit leur mise en place dans les métropoles de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024. Entre 33 et 45 métropoles, soit une grande partie de la population et environ 40 % du parc roulant vont être touchés. Le ministère des transports propose en alternative la mise en place d'un prêt à taux zéro pour remplacer un vieux véhicule et une prime élargie pour remplacer un engin polluant par un vélo à assistance électrique ou un vélo-cargo (sic). Cette généralisation impérieuse risque d'aboutir à la création de Zones à Forte Exclusion.



Carte de la quarantaine de ZFE prévues à l'horizon 2025. (Infographie ministère de la transition écologique)

Trophées Jumeaux

Les Trophées Jumeaux résistent aux événements et sont programmés pour les 25 et 26 septembre sur le circuit

Carole. Les organisateurs veulent conserver l'ambiance festive avec du roulage (50/125, Challenge Honda, moins de 500, plus de 500, anglaises, deux-temps de GP et surtout side-cars) et les habituels Run d'Or. Tous les détails sur www.trophéesjumeaux.com.

Débranché

LiveWire, le nom de son roadster électrique, devient la marque, indépendante, de la gamme électrique de Harley Davidson. Les lettres HD disparaissent au profit d'un nouveau logo LW. La distribution de ces nouveaux engins (à venir, on parle de moto « mid-power » et de scooters urbains) n'est pas encore définie. Seules douze concessions uniquement sur 3 états US sont annoncées.

Maxime du mois

Seul on va plus vite mais ensemble on va plus loin.

Piqué au freinage

L'avenir de Norton TVS reste incertain. La stratégie industrielle et commerciale n'est pas encore clairement définie. En attendant la Norton Atlas 650 qui tarde, son twin inédit de 70 ch, compatible Euro 5, apparaît dans un trail routier sous l'appellation Cyclone RX6. Le groupe chinois Zongshen, à qui appartient la marque, avait signé avec l'ancienne direction un partenariat industriel pour la production de ce moteur. De retard en faillite, l'Atlas est en rade. Le RX6, bien équipé et pour le moment réservé au marché local, pourrait rapidement arriver en Europe.

Le décret en question

La publication du décret instaurant le contrôle technique a surpris tout le monde, y compris les professionnels du contrôle qui ne sont pas prêts, alors que des discussions étaient programmées à la rentrée. Les lobbyistes font pression depuis plus de 10 ans au niveau européen pour sa généralisation. Le Sénat avait dit non déjà en 2012. Le décret concerne la catégorie L, c'est-à-dire les motos, scooters et cyclos mais aussi les sides et les quadricycles (voitures sans permis). Comme pour les autos, il sera obligatoire avant le quatrième anniversaire de sa mise en circulation puis tous les 2 ans mais aussi en cas de vente d'occasion. Les véhicules de collection bénéficieront d'un délai de 5 ans. Face à la masse de véhicules concernés, un calendrier de mise en place est aussi prévu. Seuls des centres de contrôle indépendants seront validés pour le CT. Ils devront avoir le matériel et le personnel (permis moto obligatoire) spécifiques

pour l'opération. Rappelons que ce CT est inutile (rapport MAIDS), irréaliste (dans tous les départements) et inefficace (comment contrôler tous les engins y compris les sides ?). La mobilisation des motards face à ce diktat reste d'actualité.



Le renouveau HD

En difficulté, Harley-Davidson tente de se réinventer. Après le maxi-trail Pan America, qui semble bien parti, HD annonce le lancement de la collection Icons. L'idée est de produire en quantité limitée des modèles inspirés des anciennes mythiques sorte de néo rétro. La première de la série est l'Electra Glide Revival 114 (1868 cc) inspirée du look du modèle de 1969 mais avec un moteur moderne à 8 soupapes et toute l'électronique actuelle. Chaque machine unique sera numérotée et munie d'un certificat d'authenticité. Par ailleurs, la Sportster, apparue en 1957, revient baptisée S, avec le moteur Révolution Max de 1250 cc de la Pan, développant 121 cv, un cadre inédit, des freins Brembo et plein d'assistance électronique. Le prix débiterait à 15 690 €.

Suzuka encore annulé

Frappé sévèrement par la pandémie (JO et paralympique à huis clos), le Japon annule comme en 2020 les 8 Heures de Suzuka programmées le 7 novembre. Une nouvelle épreuve apparaît pour servir de finale du championnat du monde FIM EWC. Les 8 Heures de Most, en République Tchèque, sont annoncées pour le 9 octobre en même temps que le championnat auto FIA WCTR. Le championnat du monde d'endurance très perturbé comportera ainsi 4 épreuves.

Michelin achète Allopneus

Déjà détenteur de 40 % depuis 2015 de la société Allopneus, Michelin finalise son contrôle en rachetant 100% des parts. Créée en 2004 à Aix-en-Provence, ce distributeur a connu une croissance constante, détenant avec 3,6 millions de pneus vendus, 292 employés et 6 000 centres de montage, 40 % du marché de la vente de pneumatiques en ligne.

30km/h pour tous

Paris avait déjà 60 % de ses rues limitées à 30 km/h et la vitesse moyenne intramuros est inférieure à 20 km/h. Dès le 1er septembre, la mesure est étendue à toute la ville, sauf les boulevards des maréchaux, quelques grandes artères (Champs Elysées) et le périphérique. Ce dernier devrait passer prochainement à une voie et à 50 km/h. Avec la réduction du nombre de place de stationnement et l'annonce du stationnement payant pour les deux-roues motorisés pour 2022, la mobilité motorisée se réduit aux vélos, trottinette, EDP et auto électrique. Certaines villes ont déjà franchi le pas : Grenoble dès 2016, suivie de Bègles, Lille fin 2019 ou Nantes. D'autres comme Montpellier ou Niort envisagent des mesures identiques. Le 50 km/h devient une exception sur certaines grandes artères et le 30 en ville la norme.

Ride solidaire R.A.R.E.

La 5^{ème} édition du Ride And Roses Event (RARE) aura lieu le 3 octobre dans 5 villes françaises (Paris, Lyon, Bordeaux, Nice et Nantes) ainsi qu'à Madrid et Barcelone. En plein Octobre Rose, le ride solidaire est un partenariat avec la Ligue contre le Cancer pour venir en aide aux femmes pour se remettre en selle après un cancer. Une tombola est également organisée avec une Royal Enfield Continental GT en 1er prix.

Le Ride solidaire aura lieu le 3 octobre.

Le retour du TT... en 2022

Après deux ans de disette, les autorités locales de l'île de Man par ailleurs organisatrices confirment l'organisation pour 2022 du Tourist Trophy du 29 mai au 10 juin. De nombreux changements sont annoncés. La première semaine sera consacrée aux essais et qualifications et la seconde sera consacrée uniquement

aux courses. Ces dernières passent de huit à dix avec une seconde manche Superstock et Supertwin TT. Cette catégorie succède au Lightweight TT en s'ouvrant aux bicylindres de 700 cm3 permettant l'arrivée de la concurrence (Yamaha ou Aprilia) aux hégémoniques Paton-Kawasaki. Aux côtés des 4 cylindres 600 cm3 et 3 cylindres de 675 cm3, les sidecars s'ouvrent aux bicylindres parallèles (KTM ou BMW) jusqu'à 900 cm3. Enfin, essais, qualifications et courses seront diffusés en direct live sur une chaîne webTV exclusive payante lancée en 2022.

Radar antibruit

La chasse au bruit s'intensifie surtout depuis les confinements dans toute l'Europe avec même l'interdiction de certaines routes. Son contrôle s'industrialise. Les radars antibruit arrivent en fin de phase de test et devraient bientôt entrer en action. Déjà 8 villes (dont Lyon, Nice, Toulouse ou la Vallée de Chevreuse) sont équipées. Prévu dans la nouvelle loi sur les mobilités, avec 5 micros et une caméra 360°, les « méduses » n'attendent que le décret d'application fixant le seuil sonore et le montant de l'amende pour entrer en action. Une période « pédagogique » d'avertissement sans sanction est déjà annoncée de novembre 2021 à avril 2022. Pour notre sécurité, l'étau se resserre.

Vespa retrouvée

Sur la piste d'un vol de tracteur, les carabiniers de San Giovanni ont retrouvé, outre le tracteur, une Vespa 50 Spécial blanc dérobé à Pise en 1980. L'engin a été rendu à Paolo Graziani, le fils du légitime propriétaire décédé en 1992. L'auteur des faits a été condamné pour le vol du tracteur et le recel de la Vespa.

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>