



LE MAGAZINE DU SIDE-CAR

SIDKAR

LES TROIS ROUES DE L'AMITIÉ

n°385 - octobre 2021 - 36^{ème} année - 0.60€ - Abonnement annuel 6€

Rassemblements

Voyages

Balades

Sport

Infos



© photo Pierre CHAMBON Juillet 2021



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°385 octobre 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 novembre



Robert Steinke

Le mois prochain



Phil Oural



Heureusement le pilote n'avait rien

Tout a commencé en 1993, avec une 1000 FZR vendue neuve à un de nos clients, de la concession Yam de La Rochelle.

C'était en juillet, et en août, on s'octroie quelques jours de congés.

A notre retour, un camion de dépannage nous amène une moto accidentée, c'était notre belle 1000 FZR à peine rodée, mais en un peu moins longue.

Heureusement le pilote n'avait rien. L'expert passe voir la bête, mais avec une fourche coupée, et tout l'avant éclaté, le verdict tombe : "Epave".

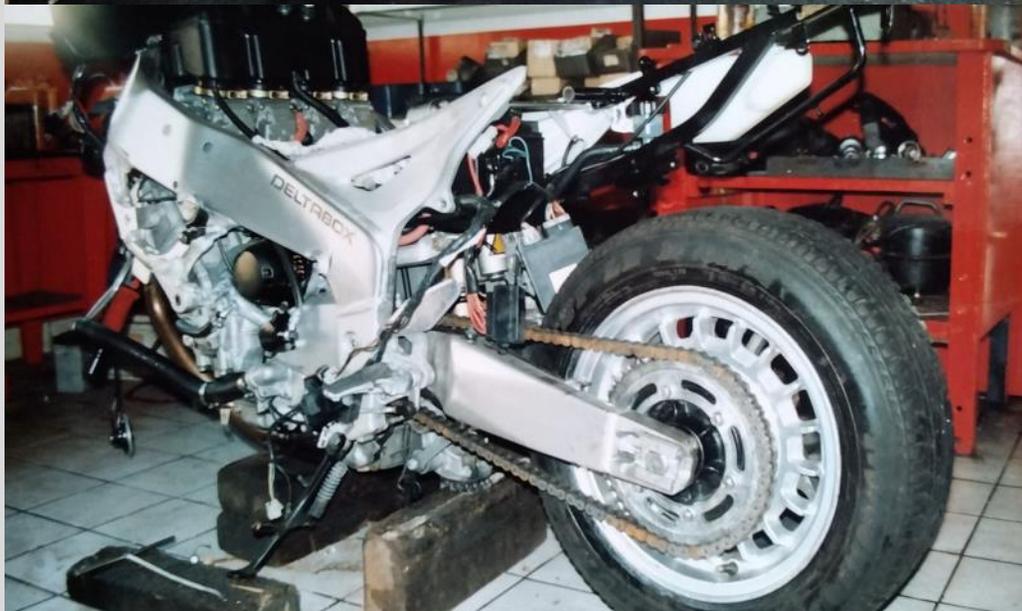
En ce temps-là, l'expert demandait au concessionnaire s'il était intéressé par la chose, avant de faire partir la moto chez un épaviste.

Voilà donc, comment je me suis retrouvé avec une moto froissée, mais comme neuve côté mécanique.

Nous étions concessionnaire Side-bike, et j'avais en stock une caisse de Comanche que je montais de temps en temps sur le châssis du FJ Méga Comète. L'idée de fabriquer un ensemble "FZR Comanche" a vite germé dans ma tête. L'occasion était trop belle.

Après avoir trouvé d'occasion un châssis complet Side-bike et un moyeu de roue avant de FJ1200, les choses sérieuses peuvent commencer. Je n'ai pas compté le nombre de week-ends à bosser sur ce side, mais le mariage ne s'est pas fait en claquant des doigts.

Côté moto, il restait le moteur, le cadre, le bras oscillant, et la roue arrière. Ah j'oubliais. Les compteurs et





Il cherchait les trous

le réservoir avaient miraculeusement résisté au catapultage de la moto.

Pour l'habillage, j'ai pris du Chaplot, avec tête de fourche double optique. Je trouvais ça plus sympa que le phare trapézoïdal d'origine. Ca n'éclaire pas terrible, mais bon, la nuit j'ai une bonne vue. (gag).

La fabrication de la roue arrière s'est faite sur base d'une roue de BMW 14 pouces, soudée sur le moyeux d'origine. Pourquoi faire compliqué...?

Le train avant a représenté le gros du boulot. Le positionnement de la roue, le cintrage des tubes, pointage des pièces, essai, dépointage, modif, re-pointage, etc... et la direction, toujours reprise sur le modèle du FJ12 n'a pas été simple non plus.

La suspension avant, par contre, est reprise sur le principe 1000 GTS. C'est-à-dire que c'est la rotule inférieure qui supporte en traction le poids de l'avant. Alors que sur le FJ, le poids s'exerce en appui sur la rotule supérieure. D'où l'utilisation d'une rotule inférieure avec graisseur, de Side bike GTS.

Pour obtenir une chasse idéale, qui donne une direction stable mais pas trop dure à tourner, il a fallu fabriquer un deuxième bras de suspension inférieur. Avec le premier, comme on dit dans le jargon sidecariste, "il cherchait les trous". Mais ça a payé, car



J'en vois déjà qui vont dire, et l'homologation ? ...

ce side qui ne génère aucune réaction parasite, même sur route défoncée.

Avec le bras inférieur pris sur le châssis et le bras supérieur fixé sur le faux cadre, l'ensemble est d'une rigidité à toutes épreuves. En pilotage sportif, le ressenti met vraiment en confiance et le plaisir est total.

Pour le faux cadre, ce n'a pas été simple non plus, notamment pour la partie avant qui passe entre le radiateur et la culasse, pour venir se fixer dans la partie haute du cadre Deltabox. Autant dire qu'il n'y a pas beaucoup de place. Une prise de chaque côté des fixations haut moteur, finit de rigidifier l'ensemble. L'arrière est fixé au niveau de l'axe du bras oscillant et c'est le châssis qui sert de repose-pied droit. Comme sur le FJ. Un tirant vient garantir la rigidité de l'arrière. Il est presque superflu, puisque les Side-bike n'en sont pas équipés. Mais bon, vu les contraintes, j'ai préféré assurer...

L'amortisseur arrière a juste eu besoin d'une cale pour précontraindre légèrement le ressort. Vu qu'il y a la barre antiroulis, toujours d'origine Side-bike, pas besoin de durcir plus. Et puis moi, les side-cars durs comme des "bouts de bois", ce n'est pas mon truc. Sur le side, amortisseur W.Power.

J'en vois déjà qui vont dire, et l'homologation...? Il faut replacer ça dans le contexte, de l'époque, où les choses étaient plus simples. Comme on dit souvent avec les copains, "on a connu une époque formidable". Des constructeurs de side nombreux et innovants, un service des mines pas trop chiant, et des routes sans trop de radars pour s'arsouiller avec bobonne dans le panier.

Après une cure de jouvence, esthétique et mécanique, le voilà reparti pour encore quelques belles balades.

Patrice Percier



Une photo sur laquelle on le voit dans sa période Kyrnos. Il a servi quand mon gendre, et ma fille ont eu leur premier enfant. Pas vilain non plus je trouve.

Un side-car pour Léa

Un projet porté par l'association Roulons Ensemble Avec Léa (REAL) #roulonsensembleaveclea

Malgré le contexte sanitaire actuel très défavorable depuis plus d'un an, l'association continue d'avancer. En effet durant le mois d'août 4 actions ont été menées par l'association REAL.

Deux week-ends ont été consacrés au salon du livre à Cournon et Super-Besse pour se faire connaître et y faire connaître leur projet. Merci à Patricia et Gérard de l'association « Art et Livre » pour leurs invitations.

Le 15 août, une sortie moto a été organisée par l'association Équipement Riders créée par Manfred.

www.associationequipementriders.fr

Jérôme (papa et président de REAL), Alexandre (parrain et vice-président), Virginie (maman et trésorière), Laëtitia (Marraine et secrétaire) étaient bien évidemment sur leurs montures pour cette jolie balade.

Le ralliement s'est fait à Ribérac (24) à 10h. 16 motos diverses et variées étaient au départ. Kawasaki, Suzuki, Triumph, BMW, KTM... Nous avons roulé en direction de Rochechouart (87) en passant par Mareuil (24), Nontron (24) où nous avons fait un petit arrêt afin de faire des photos et expliquer pourquoi l'association a été créée et en quoi elle consiste. Nous avons repris la route pour nous arrêter à Rochechouart pour une pause repas bien méritée au restaurant « Dans l'même panier ». Après cette petite restauration, nous reprenons la route en passant Ecuras, Montbron, un ravitaillement essence et pause fessier à Villebois-Lavalette (16). Puis direction Ribérac par Saint Seurin (16) et Aubeterre (16). Et enfin l'arrivée au siège de l'association Équipement Riders à Ribérac où Manfred avait préparé un petit apéro dînatoire pour bien terminer cette journée.

Ce petit périple de 224 kms, avec une vitesse moyenne de 40km/h, s'est déroulée dans la joie, la bonne humeur et surtout sous le soleil.

Encore un grand merci à Manfred pour son initiative de cette belle balade qui a permis de récolter ce jour là 250€ pour notre association.

Mais aussi un grand merci à toutes les personnes qui soutiennent le projet.

MERCI POUR LEA.

Jérôme, Virginie, Laëtitia et Alexandre

Le 21 septembre l'association était sur toute la journée au supermarché Auchan de Marsac Sur L'isle (24), ce qui a permis de récolter pas moins de 450€.



Association Roulons Ensemble Avec Léa

" Croire en ses rêves c'est l'espoir de les réussir... "

Salon du livre Navacelle



Salon du livre Super-Besse





Auchan de Marsac Sur L'isle (24)



ASSOCIATION ROULONS ENSEMBLE AVEC LEA

*Croire en ses rêves,
c'est l'espoir de les réussir...*
Participez à la cagnotte !*

* par un achat de médailles de la Monnaie de Paris



Avec le soutien



Contact : <http://roulonsensembleaveclea.over-blog.com>



Montée historique de Confolant

Le 25 juillet dernier, 7^{ème} édition de la montée historique de Confolant, commune de Miremont (63)

Démonstration pour motos et side-cars anciens. Pas de chrono, pas de classement, juste le plaisir de passer une journée ensemble à voir rouler de belles mécaniques que l'on ne voit pas tous les jours sur la voie publique.

125 participants dont 4 suisses avec de belles machines, des participants des 4 coins de France.

102 motos solos de 1926 à 1990 plus quelques raretés. Les plus jeunes, membres d'Auvergne Moto Sport, avaient 11 ans.

23 side-cars entre bassets et side-cars rallye de 1937 à 2020; basset tout frais sorti de l'atelier de Michel Sicard à Metz qui a tout fabriqué de ses petites mains.

Nous avons dû refuser près de 40 demandes et le tri sur les machines s'est avéré très difficile en réunion de club.

Une bonne journée avec une météo qui nous a épargné mais a sans doute fait peur aux spectateurs, peu nombreux par rapport aux années passées.

Sans doute le contexte sanitaire y est pour beaucoup...

<https://photos.app.goo.gl/vbqgX29AxdBW4Z7a7>
<https://www.youtube.com/watch?v=iAkAcIXKLMc>

Claude Astaix
 Auvergne Moto Sport





© foto Pierre CHAMBON Juillet 2021



© foto Pierre CHAMBON Juillet 2021



© foto Pierre CHAMBON Juillet 2021



© foto Pierre CHAMBON Juillet 2021



© foto Pierre CHAMBON Juillet 2021



© foto Pierre CHAMBON Juillet 2021



© foto Pierre CHAMBON Juillet 2021







© foto Pierre CHAMBON Juillet 2021



© foto Pierre CHAMBON Juillet 2021





Bientôt 30 ans pour mon Comanche

Début des années 90 (à peine 20 ans) je roulais à moto permis AL en 90 et A en 92. Je commence à m'intéresser au side-car après plusieurs rassemblements ASF, SCCF, RSCF, jumbos et autres. Il y en avait plein à l'époque et en 93 lors d'un RSCF à Pont l'Abbé d'Arnoult chez la famille Tessier j'ai vu mon premier Comanche, le top, et après la naissance de ma fille en 2000 je me suis mis au side-car.

Mon premier TDM Cobra 2 après plus side-car. En 2012 je trouve un FJ Comanche voilà donc pour mes 39 ans mon cadeau et après 9 ans je trouve autant de plaisir à rouler avec (même si j'ai un FJ Comète) avec ma fille Marina et son chien Gismo on est parti le plus souvent possible les week-ends et en vacances. Nous sommes allés à l'Inter ASF à Hambers (53), au salon du side-car en 2016 dans le (49), chez Paulette à l'île d'Oléron, en Dordogne et souvent dans la Vienne. Bientôt 30 ans pour mon Comanche et toujours un look à part, merci à Dom Corrieras et JC Perrin le plus son look indémodable et le châssis Side-bike avec roue directrice. Un side une place sport mais confortable, ma fille a souvent dormi dedans. Des petits rangements se situent autour du passager, un de chaque côté et un autre devant les jambes. Petits bémols l'été la chaleur du moteur qui revient sur le passager et quand il pleut pas de capote mais un couvre-tonneau comme les canoës-kayaks; l'ensemble vieillit très bien même au niveau rotules. Et voilà la présentation de mon FJ Comanche







Championnat France RSCM Open - Circuit Haute-Saintonge (17) du 23 au 25 juillet 2021

C'est en fin d'après-midi, sous une chaleur étouffante (35°) que nous arrivons Mika, mon accompagnateur du week-end, et moi dans les paddocks side-car du circuit, rejoints 1h plus tard par Pascal et Noah (son fils). Nous installons notre campement rapidement (3 courses en 5 semaines, on commence à être rodés) et on retrouve les copains du championnat RSCM Open.

Vendredi en fin de matinée, essais libres 1 (pas de chrono sur cette séance) . Nous entrons en piste pour découvrir ce tracé de 2,2km et ses deux lignes droites de 650m chacune. Le tracé est très sympa, vallonné... nous nous y sentons très vite à l'aise. Juste une petite frayeur à un moment où en bout de ligne droite les freins ont décidé de... ne pas freiner !! Donc suite à cette session, séance de purge de tout le système de freinage et en effet il y a de l'air dans le circuit. L'opération se déroule sans souci jusqu'à la casse nette d'une vis de purge dans son raccord... et là, c'est la catastrophe !!! C'est parti pour 3h30 de mécanique pour remettre le circuit de freinage en parfait état de fonctionnement. A 10 minutes de la seconde séance libre le F2 est remonté et tout semble ok.

Nous prenons donc la piste, nous nous assurons du bon fonctionnement des freins et nous mettons du rythme... à la fin des 25 minutes nous avons le meilleur temps de la séance en 1'05"413. Demain matin place à la séance de qualification.

Samedi 9h, pré-grille de la séance de qualification de 20 minutes. Nous sommes motivés pour aller chercher une des deux premières lignes. Et après deux runs, le chrono tombe 1'05"049, 2^{ème} temps. Nous ratons le pôle pour 94 millièmes mais satisfaits de cette première ligne pour la course 1 de l'après-midi.

Début d'après-midi, nous sommes en grille pour la première course du



Notre première victoire !...

week-end. Les feux s'éteignent et nous sortons en tête. Mais au premier freinage l'équipage #506 Joly/Joly tente un freinage, s'écarte, nous reprenons la tête de course mais au freinage de l'épingle il repasse à l'intérieur et ce coup-ci conserve l'avantage. Et la course part sur les chapeaux de roue car nous avons le duo Gilard/ Ecorchard #156 en embuscade et le ton est donné pour jouer la victoire entre nous 3. La course est un enchaînement de dépassements propres, intérieur, extérieur, aucun contact sur l'ensemble de la course entre nous trois bien que cela se joue à quelques petits centimètres entre les carènes. Au moment de doubler les retardataires il ne faut pas se laisser enfermer sous peine de perdre le contact. Pour notre part, là où le premier double on y va aussi ! Nous ne voyons pas les 17 tours passer tant la bagarre est intense. Au passage du damier nous finissons 2^{ème} à 0'408 du vainqueur et nous avons le meilleur tour en course en 1'04"802.

Dimanche course 2 en fin d'après-midi, comme la veille nous faisons un très bon départ et réalisons le holedshot. Après 7 tours en tête, le duo Gilard/ Ecorchard nous double et nous restons dans leur sillage mais au moment où nous remontons sur les retardataires, nous perdons le contact (peu de drapeaux bleus agités et certains ne nous ont pas facilité le dépassement comme cela est pourtant indiqué au briefing) nous passons donc le damier comme la veille en 2^{ème} position.

Donc au cumul du week-end, nous sommes deuxième, pour la seconde fois sur le podium en deux courses dans ce championnat Open. Nous sommes donc en tête du championnat Open 3 (avec 23 pts d'avance sur le second). Et nous sommes bien déterminés à continuer sur notre lancée lors de la 3^{ème} épreuve à Pau-Arnos le week-end du 3 au 5 septembre.

Nous tenons à remercier Mika venu en tant qu'accompagnateur, pour son implication et dont les connaissances mécaniques ont été précieuses pour résoudre notre souci de freinage, dans un moment où la suite du week-end paraissait compromise.

Sportivement

Team 515 Racing (Clément RICHEUX)
Photos : Jeff / Pierre Herzog



Vivre la piste à la sauce italienne, Trofeo Rosso 20 ans



Vendredi 16 juillet, départ 6h30 pour la journée au Trofeo Rosso en Yamaha BT1100 Bulldog. J'arrive vers 8h30 en mode balade, arrêt café à Saint Martin l'Ars (86) et déjà pas mal de monde en piste et sur le terrain de camping où je rejoins mon club Bimota Passion. Avec des sessions de 20 mn, cela va très vite; il y a toujours de très belles motos et side-cars. Je suis reparti fin d'après-midi pour y revenir en side-car le lendemain pour 2 jours. Cette année, le Bimota Passion a un box (le numéro 6) bien pratique car pas besoin de planter la tente. Toutes les marques italiennes étaient pratiquement représentées et dans les stands il y avait une belle brochette de Ducati et une grande représentation de Guzzi pour les 100 ans. Le matin, le temps était bizarre frais et couvert, mais très vite le soleil a pris le dessus. J'ai croisé plusieurs amis, des contacts Facebook. Ce fut une superbe journée, et le soir il y a eu un concert jusqu'à 23h30 environ. Après direction le box 6 pour aller dormir avec les 2 Ducati Radical et la Bimota BB3, la nuit fut courte. Le jour se lève, je prends debout un café et le monde commence à bouger de partout. Le départ des courses est à 8h30 motos et side-cars. C'est toujours aussi impressionnant, surtout depuis le mur derrière la ligne droite des stands. J'ai fait beaucoup de photos et de vidéos des courses, qui seront à voir sur ma page Facebook. Il y a eu quelques chutes dans le week-end, mais à ma connaissance pas de graves blessures. La fin du week-end arrive, c'était un bon cru pour les 20 ans, même avec le contexte sanitaire. Je tiens à remercier tous les bénévoles sans lesquels, ce week-end n'aurait pas eu lieu, le Trofeo Rosso et bien sûr l'organisation, les coureurs, leurs familles et amis et le public et tous ceux qui ont participé de loin ou de près.

Franck Debord



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 Incriptions à partir du 1er mars 2021

CLUB BIENT du Val De Vienne







Championnat France RSCM Open - Pau-Arnos (64) du 3 au 5 septembre 2021



Pour la 3^{ème} manche de notre championnat Open, nous revoici sur le circuit de nos débuts en course, le circuit vallonné de Pau-Arnos où nous arrivons sous la pluie.

Vendredi matin première séance d'essai libre... La pluie est encore au programme ! Tant pis cela nous permettra de nous remettre le tracé en tête tranquillement.

Pour la seconde séance d'essai libre, la pluie a laissé place à un grand et chaud soleil. En 2020 nous avons roulé en 1'35"1 sur ce tracé, nous aimerions donc retrouver ces chronos pour commencer le week-end. Fin de séance : 1'33"510, presque 2 secondes de mieux. On ne va pas s'en plaindre.

Dans la matinée du samedi, place à la séance qualif, nous descendons encore notre chrono, en 1'32"447, 2^{ème} temps et donc première ligne au côté de nos collègues bretons Gilard/Ecorchard #156

Course 1 dans l'après-midi : à l'extinction des feux nous réalisons le hole-shot et c'est parti pour une course en tête avec les châssis #156 et #122 (Palacoeur/Chevalier) dans notre sillage. Nous parvenons à creuser un écart sur ces derniers mais nos amis bretons ne nous lâchent pas, voire même tentent des dépassements, auxquels nous répondons du tac au tac en reprenant l'avantage. Mais à l'entame du dernier tour ils trouvent une ouverture dans le pif paf au bout de la ligne droite des stands. Nous restons dans leur sillage, mais un attardé nous fait perdre du temps. Nous revenons sur eux à la fin du tour, mais déjà le drapeau à damier s'agite... 2^{ème} ! Mais quelle course.

La course du dimanche matin sera, quant à elle, annulée à cause de deux drapeaux rouges (au 4^{ème} tour et au 2^{ème} tour du second départ) et la distance minimale de course n'étant pas atteinte, elle n'est pas validée !

C'est donc un nouveau podium à la seconde place pour nous, et nous conservons la tête au championnat.

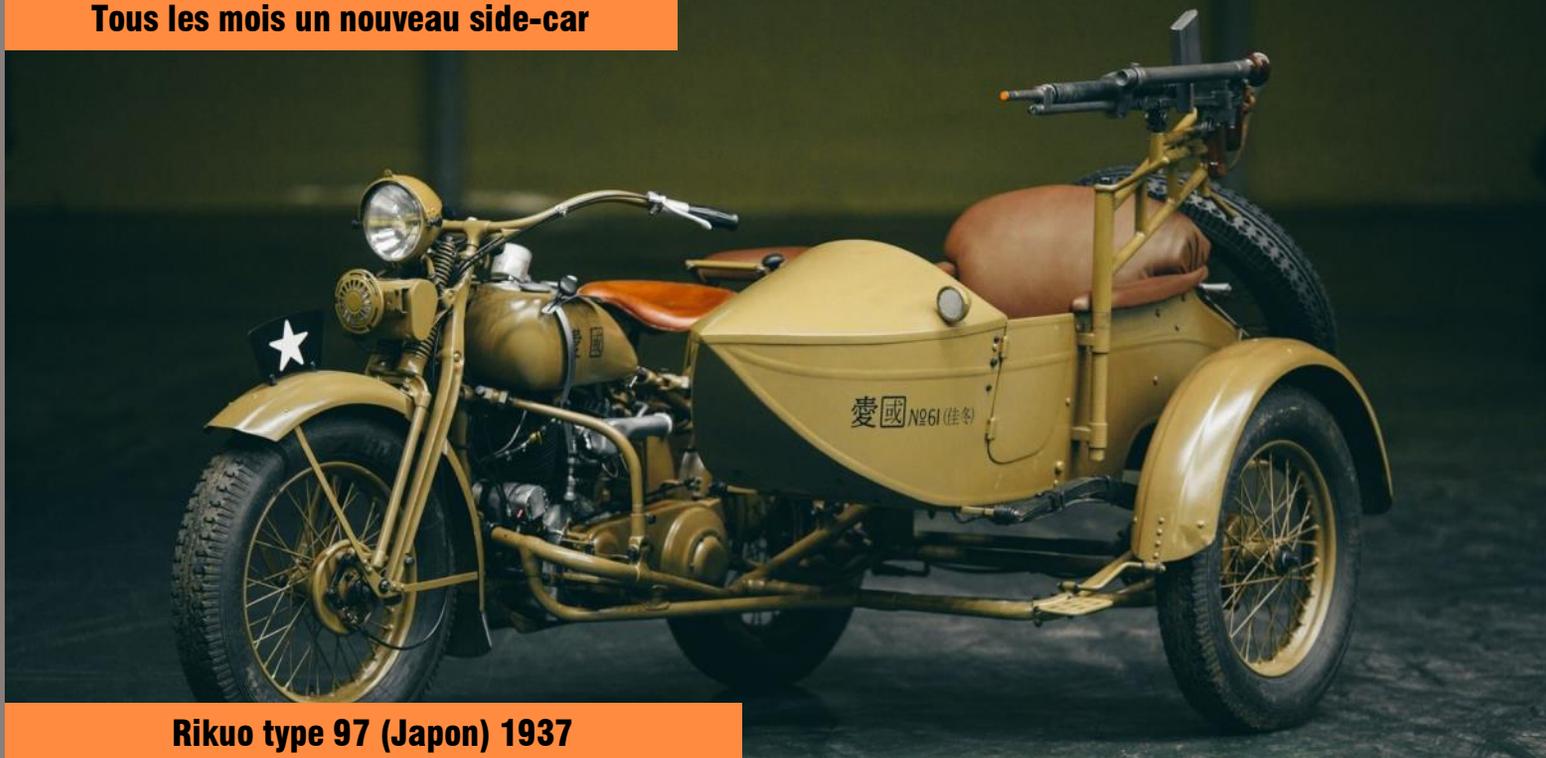
Rendez-vous à Croix-en-Ternois (62) le 17- 18- 19 septembre pour la 4^{ème} manche

Sportivement

Team 515 Racing (Clément RICHEUX)
Photos : Jeff / Jean Pierre Cazabat



Tous les mois un nouveau side-car



Rikuo type 97 (Japan) 1937

Parler de la Seconde Guerre mondiale dans le Japon d'aujourd'hui est encore un sujet très sensible. Essayez d'imaginer la mentalité des gens qui ont senti un « vent divin » souffler dans leur dos et qui ont méprisé la Vie elle-même, mais ont quand même perdu une guerre lorsque la bombe atomique les a arrêtés...

Au début des années 1930, le gouvernement japonais (c'est-à-dire l'armée impériale japonaise) a décidé de réduire drastiquement l'importation de technologies et de pièces détachées étrangères, en particulier pour les besoins de l'industrie de la défense (ou « industrie stratégique », comme les Japonais préféraient le dire). Un objectif national a été fixé pour créer son propre complexe militaro-industriel (historiquement, le Japon résolvait les besoins d'approvisionnement de ses forces armées en important des systèmes d'armement complets). Il a été « suggéré » à Sankyo Seiyaku, une entreprise de Tokyo, de commencer à développer le segment des moyens de transport motorisés. (Cette société existe toujours aujourd'hui, mais elle produit des médicaments pharmaceutiques.) À l'époque, toute demande de l'armée était, en termes pratiques, une commande, de sorte que l'armée impériale japonaise est finalement devenue propriétaire d'une version nationale du 1200^{cc}, Harley-Davidson en assemblant uniquement à partir de pièces fabriquées localement ; il est devenu la base de multiples modifications des motos qui ont été largement utilisées par l'armée japonaise jusqu'à la fin de la guerre.

En 1932, Sankyo Seiyaku envoya son représentant à Milwaukee, dans le Wisconsin, dans le but d'acheter une licence de production et une usine de fabrication de la moto de 1200^{cc} de la série VL. Les États-Unis étaient en proie à



Années de fabrication 1937 à 1945, 18 000 unités produites

une forte crise économique, alors Harley-Davidson Motors Co. qui était au bord de la faillite a accepté avec joie l'offre japonaise.

En 1933, l'équipement de l'usine a été démonté et expédié au Japon où il a été remonté à nouveau dans la ville appelée Kita-Shinagawa, non loin de Tokyo. Les fonds pour l'achat du terrain, de l'usine et des salaires de 100 travailleurs ont été alloués par l'armée impériale japonaise, et la transaction a été conclue en utilisant une société intermédiaire affiliée enregistrée à Tokyo. Plusieurs experts techniques de Harley-Davidson Motors Co. se sont rendus au Japon afin de mettre l'usine en service et de démarrer la production. Harley-Davidson Motors Co. a fourni tous les équipements de fabrication nécessaires, l'expédition initiale des pièces ainsi que les organigrammes pour la production en cycle complet (notons que la production de moteurs était également maîtrisée). La licence payée par Sankyo Seiyaku était valable 4 ans.

La production locale a également été lancée, et bientôt ces motos ont été vendues sous le nom de marque japonaise : elles ont reçu le nom de marque Rikuo (« King of the Road ») afin qu'elles ressemblent davantage à des motos locales. Les motos Rikuo sont devenues si populaires qu'en 1936, la décision a été prise de changer le nom de la société affiliée Sankyo Seiyaku en Rikuo Nainenki KK (Rikuo Internal Engine Co., Inc.).

Parallèlement au succès de la fabrication de la moto civile, la Rikuo Nainenki KK développa immédiatement sa version spéciale, militaire, sur la base du modèle 1200^{cc} : cette moto était équipée d'un side-car (situé à gauche) ayant un pignon d'entraînement pour la roue du side-car.

Cela a été fait en gardant à l'esprit que la scène principale des opérations militaires était en Chine et en Mandchourie, avec leurs sols particuliers et boueux (les Japonais ont commencé leur expansion dans ces régions en 1931). La moto militaire est devenue connue sous le nom de Rikuo Type 97. Il s'agissait d'une moto de la série VL dotée d'un moteur bicylindre en forme de V de 1 200^{cc}.

La désignation numérique de l'équipement militaire japonais était basée sur l'année où le modèle a été adopté pour l'armement, selon la date "de la fondation de l'Empire" (660 avant JC). Avant 1940 (3000 selon le calendrier japonais), la désignation complète (quatre chiffres) ou les deux derniers étaient utilisés, ainsi les modèles de 1937 étaient nommés « type 2597 », « 2597 » ou « 97 ». Modèles de 1940 - "type 100". Depuis 1941, seul le dernier chiffre a été utilisé dans la désignation, par exemple, les modèles de 1942 ont été nommés "type 2", 1943 - "type-3", etc.



bi-cylindres en V 1274^{cc}, 24Cv à 4000tr/mn, vitesse maximale 96km/h

Il est devenu le principal véhicule de transport motorisé de l'armée impériale japonaise et il a été produit par plusieurs entreprises locales jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale (leurs versions présentaient quelques variations, par exemple, en termes de longueur d'empattement et d'équipement amovible). Orient Industries (aujourd'hui Mazda) faisait partie de ces sociétés productrices. Diverses sources conviennent qu'un total d'environ 18 000 unités de motos ont été produites.

Revenons à 1936. Cette année-là, la licence, que Harley-Davidson a vendue aux Japonais en 1932, a expiré, alors la société américaine a proposé de vendre une nouvelle licence, pour l'assemblage de nouvelles motos, la EL Knucklehead (le nom évoquant une forme spéciale de couvercles de soupapes). La société affiliée Rikuo Nainenki KK a toutefois décliné cette offre, suivant probablement l'idée générale exprimée par le dicton "si ce n'est pas cassé, ne le répare pas". A noter qu'à cette époque les Japonais occupaient toute la Mandchourie et une grande partie de la Chine, et y installaient un régime que les sources chinoises d'aujourd'hui appellent de plus en plus le « génocide »... Rappelons également que la théorie militaire de l'époque considérait que la capacité de manœuvre était d'une importance primordiale pour les forces armées, et elle était assurée par le degré de mécanisation des unités de l'armée. Quelque temps plus tard, la pratique a brillamment confirmé cette théorie, après les succès éclair de la Wehrmacht. Le véhicule de transport principal était la combinaison side-car-moto. En ce sens, la coopération entre Harley-Davidson et Rikuo Nainenki KK, transposée aux réalités d'aujourd'hui, pourrait ressembler à un accord, si la Russie proposait aujourd'hui à l'Iran de fournir une licence pour le SU-30 MKI, un avion de chasse lourd multirôle (« Flanker-H » dans la spécification du code OTAN). Et devinez de combien les prix du pétrole augmenteraient dans ce cas, si le détroit d'Ormuz devait être fermé avec succès après cela ? Et aussi si quelques groupements tactiques de porte-avions étaient détruits dans la région du golfe Persique...

Ci-après la traduction d'un texte d'un historien militaire américain commentant le fait que, concrètement, dans les conditions de cette période, l'accord était, en fait, un cas de transfert de technologie militaire au profit de l'armée de un État agresseur.

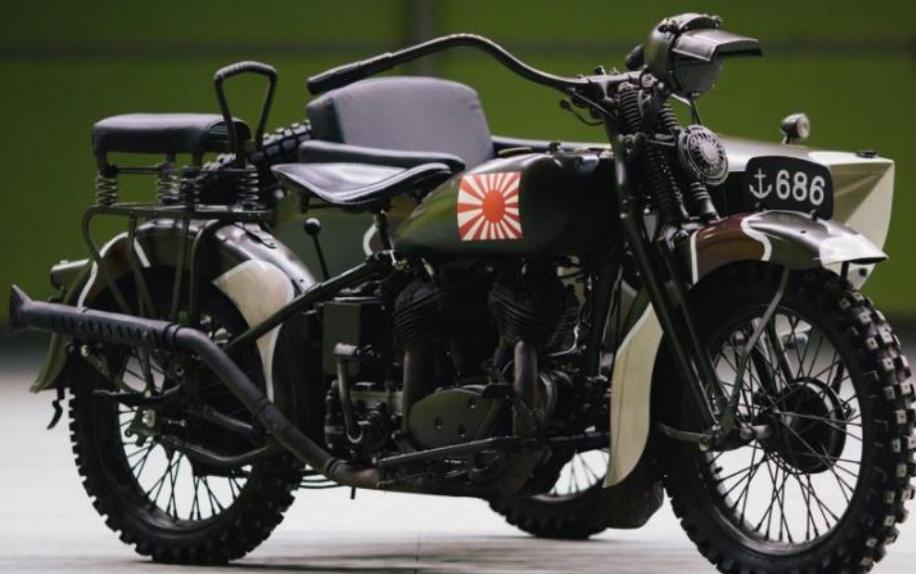
« La décision de Harley-Davidson de vendre l'usine au Japon en 1932, l'année suivant l'invasion japonaise de la Mandchourie, n'a pas été considérée comme particulièrement controversée à l'époque. Sankyo Seiyaku était une entreprise civile, et le fait que l'argent provenait de l'IJA n'a pas été divulgué par Sankyo. De



Fabrique Sankyo Seiyaki, Shinagawa (Japon)

plus, l'accord a été négocié par une société de procuration, il ne s'agissait donc pas d'un soutien direct de l'armée japonaise ou de la politique étrangère du Japon par Harley-Davidson. La moto de 1200 cc a été vendue avec succès à des civils ainsi qu'à l'armée, tant au Japon qu'en Mandchourie, et a été utilisée dans tout l'empire japonais jusqu'en 1945. Aujourd'hui, Sankyo refuse d'aborder le sujet, mais j'ai lu leur publication Histoires japonaises, que l'on peut trouver dans les grandes bibliothèques universitaires de recherche. Ils ne sont pas fiers de l'épisode, en particulier de leur vente de la machine dans les zones occupées, alors ils se taisent. En ce qui concerne la recherche, je ne pense pas que ces épisodes doivent être célébrés pour être étudiés. »En 1947, la société a commencé à fabriquer la version 750cc de la moto, mais la demande pour une moto assez chère dans le pays ravagé par la guerre était plutôt négligeable, aussi en 1949 sa production a-t-elle été arrêtée. Les droits sur la marque et sur l'équipement de fabrication ont été achetés par Showa Koukoku, une société d'aviation, et en 1951, ils ont commencé à fabriquer deux modèles : R (746 cc, 15 hp) et VFD (1207 cc, 30 hp). Ils n'étaient en aucun cas différents des machines Harley-Davidson d'avant-guerre : bicylindre, forme en V, tête en L, boîte de vitesses à 3 vitesses en tant qu'unité séparée, fourches avant liées par parallélogramme et suspension rigide de la roue arrière. Étonnamment, ces motos ont trouvé de fervents fans non seulement parmi la police japonaise mais aussi parmi les militaires américains des forces d'occupation : ils considéraient ces motos comme des « parents proches ».

En 1953, la société a commencé la production, sous le nom de RQ, d'une version considérablement améliorée du modèle 750cc. Il était équipé d'un moteur de 22cv très efficace. moteur et la fourche avant télescopique (alors que la suspension rigide des roues arrière est restée inchangée). Dans le même temps, l'entreprise a sorti son propre modèle A qui a été créé, évidemment, sous l'influence des motos BMW allemandes : son moteur monocylindre OHV (345cc, 16ch) a été installé dans le sens longitudinal sur le cadre double berceau, avec une fourche télescopique à l'avant et une suspension pendulaire à la roue arrière entraînée par un arbre à cardan. Plus tard, en 1958, une version 247cc de cette même machine fut présentée, sous l'indice FB. À peu près au même moment, ils ont commencé à installer une boîte de vitesses à 4 vitesses sur la moto de 750cc (modèle RT-II). En 1960, un modèle RX expérimental a été créé, avec le moteur OHV, bicylindre 747cc et la suspension pendulaire de la roue arrière. Cependant, une très petite échelle de production ne justifiait pas les coûts de développement de cette machine, et en 1962 la marque Rikuo disparu de la scène.



Du côté de chez Mobec Holzmaden(D)



BMW R18 First Edition - Mobec Zéro GTO





Quelques caractéristiques de l'ensemble BMW R18 First Edition ou Classic avec Mobec Zéro GTO

- Conversion de fourche télescopique Mobec avec ponts de fourche pour une direction facile et support anti-plongée pour les étriers de frein
- Frein à main sur la roue avant et side-car avec fonction ABS
- Frein à pied agissant sur la roue arrière et side-car avec fonction ABS



- Refroidisseur d'huile BMW intégré dans le nez du side
- Frein à disque hydraulique avec deux étriers Brembo
- Roues à rayons métalliques 15" avec jante noire et pneus 185/65 R 15
- Préparation pour réservoir (21l.) supplémentaire sous plancher
- Side-car 1,5 places, largeur d'assise de 74 cm
- Volume de coffre : environ 220 litres

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



Balade en Ardèche à Montpezat sous Bauzon avec l'Amicale des Vieux Flats Russes

Thierry Muller
Russian Side-car

c'est votre rubrique alors envoyez vos photos à sidkar@associationactive.fr



Thierry Muller
Russian Side-car



Archipel Palawan
Philippines.
L'ainée de nos petits.
Philippe Chevot

Archipel Palawan
Philippines.
Juillet 2014.
Philippe Chevot



Les Tribulations d'un Chinois en Chine (1965)

Jean Paul Belmondo





1^{ère} Édition Concours photos ASF Sidkar Attitude



Les filles, les parents et les grands parents

4 - Michel Vereecque



5 - Clément Richeux



1^{ère} Édition

Concours photos ASF

Sidkar Attitude



6 - Véronique Pindat



Pierre Lannes

7 - Pierre Lannes



1^{ère} Édition

Concours photos ASF

Sidkar Attitude



8 - Thierry Chaix



9 - Collet Bevot



1^{ère} Édition Concours photos ASF Sidkar Attitude



3 générations de sidecaristes

10 - Bruno Cosmo



10 - Franck Saint Martin

2021, année moto ?

« Le bon général a gagné la bataille avant de l'engager. » Sun Tzu, l'art de la guerre

La moto est une affaire de passion. Nous le savons bien, nous qui défendons bec et ongles cette passion contre vents et marées depuis plus de 40 ans. Une passion tellement envahissante que même quand nous gagnons des batailles, nous dépensons plus d'énergie à nous chamailler qu'à fêter, ensemble, la victoire. Même quand la victoire n'est pas définitive.

Prenons la circulation inter-files, un des chevaux de bataille de la FFMC depuis des années. L'expérimentation, nécessaire à ce qu'enfin la pratique soit légalisée et inscrite dans les textes, vient d'être promulguée à travers 21 départements, et plus seulement sur des zones péri-urbaines mais sur toutes les routes de 4 voies et plus avec séparation centrale. Soit une bataille vers la légalisation définitive de la pratique bel et bien gagnée !

Sur le sujet bien plus sensible du contrôle technique moto, c'est encore plus évident : la FFMC se bat contre un CT inutile, localement et nationalement, depuis une quinzaine d'années. La date d'échéance de la directive européenne approchant, la FFMC, avec la FFM, a travaillé aux côtés de la DGEN dans un seul et unique objectif : tout faire pour éviter ce CT moto. Le feuillet de l'été, avec un décret promulgué « avec excès de précipitation administrative », et presque aussitôt suspendu, n'a pas arrangé la difficulté de l'exercice. Pourtant, quand notre unique but est qu'il n'y ait pas de CT moto, et que le ministre des transports nous invite à travailler pour que ce CT moto n'existe pas, bien entendu, nous y allons !

Curieusement, autant nous ne sommes pas étonnés des réactions de certaines associations prétendument écologistes, qui ne comprennent rien au dossier et vont jusqu'à pétitionner POUR un CT moto qui ne changerait rien ni à la sécurité, ni au bruit, ni à la pollution, autant certaines réactions de copains motards, que ce soit en interne à la FFMC ou d'autres associations amies, sont plus qu'étonnantes. Comment justifier que, plutôt que de faciliter le travail de la FFMC, de la FFM et du ministère, on appelle à manifester contre ceux qui défendent le même objectif que nous ? Les délais prévus sont courts, puisque le décret de cet été doit être abrogé courant novembre. Bien entendu, si, à ce moment-là, nous nous trouvons face à une promesse non tenue, nous serons les premiers à appeler à manifester !

Bref, vous l'aurez compris, quand le vent nous est favorable, nous devons

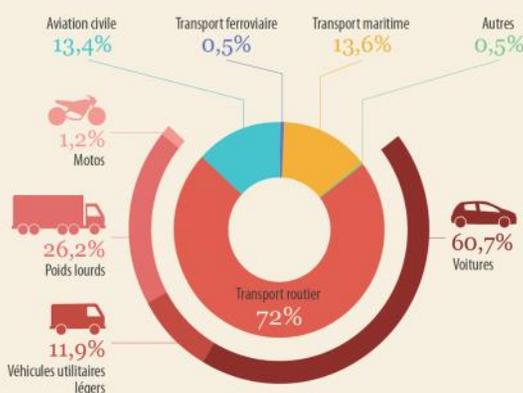
rester aussi unis dans les succès que contre les motophobes de tout poil. Et ce, que nous fassions ou non partie de la FFMC. Nos adversaires ne roulent pas à moto ! Ensemble, plus forts.

Le Bureau national

0.86 %, la pollution par les 2RM : les idées reçues

ÉMISSIONS LIÉES AU TRANSPORT DANS L'UE

Part des émissions par mode de transport (2016)



Source: Agence européenne pour l'environnement

Les ZFE, une erreur « de base » ? Nous le disons depuis longtemps, les ZFE (ex-ZAPA, ex-ZCR) sont d'abord et avant tout, surtout en l'absence de toute alternative, une base de clivage social. Mais concernant spécifiquement les deux-roues motorisés (2RM), il y a aussi une vaste opération de manipulation de l'opinion qui a été entamée avec le soutien de mouvements comme Ralescoot d'une part, mais aussi de politiciens qui se disent écologistes. Voici de quoi démonter leur dogme, en les étayant par des études et chiffres des plus sérieux !

Premier point : le secret d'une moindre pollution réside (aussi) dans la fluidification de la circulation. Ce point de bon sens, qui devrait être une évidence pour tout le monde, dit que moins on est bloqué dans les embouteillages, moins on passe de temps moteur en marche, donc moins on pollue. Ce qui implique que si on roule à 2RM, on permet aux autres de moins polluer en rendant la circulation plus fluide. L'étude belge de l'université de Louvain a ainsi démontré que non seulement plus de deux-roues favorise une meilleure fluidité, mais aussi que dans les heures de pointe, les 2RM émettaient systématiquement moins de polluants que les voitures !

Deuxième point : on sait que la qualité de l'air dans les villes est en amélioration constante depuis 20 ans, et que seule la concentration en ozone a augmenté. Ce qui ne signifie pas qu'il faille en rester là,

mais le fait reste à souligner. En particulier, les polluants très nocifs comme les oxydes d'azote et les particules fines PM10 sont surtout le fait de moteurs Diesel, donc pas des 2RM. Notre émission de PM10 est principalement issue des pneus et freins, donc très inférieurs à ce qu'émettent des voitures, utilitaires et camions ! [Source ADEME](#)

Troisième point : la technologie des moteurs de 2RM a fait des progrès spectaculaires puisque malgré une mise en route beaucoup plus tardive des normes Euro pour les motos (raison du décalage entre les numéros de norme voiture et moto), aujourd'hui la norme moto Euro5 équivaut à la norme voiture Euro6c. Autant dire que le renouvellement du parc, et son augmentation ces dernières années (on estime à 4.5 millions le parc roulant 2RM français) permet d'éliminer « naturellement » les plus anciens donc les plus polluants de nos 2RM.

Quatrième point : la proportion de la pollution due aux 2RM

[L'Europe a rendu une étude qui caractérise la proportion de pollution due au transport en général](#), en détaillant la part due à chaque mode de transport : le transport routier cause 72% de la pollution globale. Les 2RM sont responsables de 1.2% du total du transport routier, soit 0.86% du total !

L'ANSES (agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail), tenant compte de ces progrès et du renouvellement de notre parc roulant, a ainsi conclu l'étude la plus complète de ces dernières années : [le scénario le plus ambitieux pour améliorer la qualité de l'air passe par une transition avec plus de 2RM en circulation](#). Mais nos adversaires préfèrent bien entendu ne parler que de l'étude de l'ICCT, dont les conditions sont très défavorables aux 2RM. Ce qui est normal puisque les heures choisies ne tiennent pas du tout compte de l'influence de la congestion, et que les scooters de livraison, souvent de vieux 2-temps, sont majoritaires aux moments choisis. Vous avez dit partial ?

On pourra compléter ces informations avec l'interview de Jean Coldefy dans l'article ZFE du Motomag 380, en kiosque !

Les questions "CT moto"

Discuter avec le ministère, ce serait cesser de lutter ?

C'est tout le contraire : la FFMC a toujours tout fait pour lutter contre un CT moto qu'elle juge inutile. Donc quand un ministre nous propose de tout faire pour y échapper malgré la directive européenne, nous y travaillons avec lui,

c'est la mission confiée au national de la FFMC.

Si la promesse n'est pas tenue ?

Nous avons un peu de temps devant nous puisque quoi qu'il arrive il n'y aura pas de CT 2RM en 2022 ! Et comme le temps d'action proposé par JB Djebbari (ministre des transports) est très court puisqu'il parle de deux mois, donc au pire avant la fin 2021, si le décret du 11 août n'est pas abrogé avant la fin de l'année, nous reviendrons dans les rues. Et en face ils le savent très bien, nous leur avons dit.

Quoi faire en attendant ?

Il y a bien d'autres mesures motophobes dans les cartons, entre les ZFE, le stationnement payant, qui ne concerne pas que Paris, loin s'en faut, les projets de radars anti-bruit qui sanctionneraient automatiquement (façon CSA) ... La meilleure façon de contrer tout ça est de démontrer tout l'intérêt de l'usage de 2RM dans la fluidité, la mobilité, la réduction de pollution liée à la fluidification du trafic, etc...

FFMC

MOTARDS & CITOYENS

Conseils - Le point sur les ZFE

Après plusieurs allers-retours entre l'Assemblée nationale et le Sénat, le calendrier et les conditions de mise en application des Zones à faibles émissions mobilités (ZFE_m) ont été approuvés en juillet dernier. Dans la foulée, la loi « Climat et Résilience » comprenant cette mesure a été promulguée le 22 août.

Avez-vous encore le droit de circuler avec votre 2-roues en ville ?

Pour savoir quel est l'impact, présent et futur, de cette loi sur vos déplacements urbains et péri-urbains, suivez notre guide.

Quelles sont les restrictions de circulation imposées par les ZFE ?

Les véhicules les plus polluants sont interdits de circuler dans les ZFE du lundi au vendredi de 8 h à 20 h, sauf les jours fériés. Tous les véhicules routiers sont concernés : voitures, poids lourds, bus, autocars, 2-roues, véhicules utilitaires (sauf engins agricoles et engins de chantier).

Voir les restrictions de circulation par ville

Le certificat qualité de l'air, appelé « vignette Crit'air », détermine l'aptitude à circuler ou non dans les ZFE. Il est basé sur la date de première immatriculation ou la norme EURO du véhicule ainsi que son type de motorisation.

Le périmètre d'une ZFE doit être matérialisé par des panneaux de signalisation.

Vignette Crit'Air
certificat qualité de l'air
2/3 routes

2 roues, tricycles et quadricycles à moteur NORME EURO (inscrite sur la carte grise) ou, à défaut, date de 1^{re} immatriculation

Catégorie	Norme / Description	Dates d'accès aux ZFE
1	Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène	Toujours autorisés
1	Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables	Toujours autorisés
1	EURO 4	à partir du : - 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles - 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs
2	EURO 3	du 1 ^{er} janvier 2007 au : - 31 décembre 2016 pour les motocycles - 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs
3	EURO 2	Du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006
4	PAS DE NORME TOUT TYPE	Du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004
PAS DE NORME TOUT TYPE	Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes	Jusqu'au 31 mai 2000

Le tableau n'est pas contractuel. Pour une information plus précise, consultez l'article de 23 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur norme d'émission de polluants atmosphériques ou l'application de l'article R. 210-2 du code de la route.

Pour obtenir son certificat qualité de l'air : certificat-air.gouv.fr

Que risquez-vous en cas de contrôle ?

Si vous vous déplacez dans une ZFE avec un véhicule non autorisé ou sans vignette Crit'Air, vous êtes passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 450 €. En général, il s'agit d'une amende forfaitaire de 68 €.

Comment sont mises en place les ZFE ?

Initialement prévue pour le début de l'année 2021, la mise en place des ZFE a été bouleversée par la situation sanitaire. Les agglomérations concernées ont pour l'instant toute latitude pour définir les critères d'accès, les plages horaires ou le périmètre géographique de leur ZFE. Et les modalités de mise en œuvre sont encore au stade de projet dans la plupart d'entre elles. Ainsi, les catégories de véhicules concernés ne sont pas les mêmes d'une ZFE à l'autre. Actuellement, seule la Métropole du Grand Paris a décidé d'interdire certains 2-roues motorisés. À terme, une harmonisation du dispositif sur la base des modalités appliquées dans cette Métropole devrait concerner tous les véhicules, 2-roues motorisés compris, en fonction de leur classement Crit'air.

Quelles sont les agglomérations concernées par la mise en place de ZFE ?

Cinq collectivités ont d'ores et déjà mis en place leur ZFE :

- Métropole de Lyon
- Grenoble-Alpes-Métropole
- Ville de Paris
- Métropole du Grand Paris (périmètre de

l'A86)

- Reims

Sept autres métropoles doivent obligatoirement mettre en place leur ZFE d'ici fin 2021 :

- Métropole d'Aix-Marseille-Provence
- Métropole Nice-Côte d'Azur
- Métropole Toulon-Provence-Méditerranée
- Toulouse Métropole
- Montpellier-Méditerranée Métropole
- Eurométropole de Strasbourg
- Métropole Rouen-Normandie.

La loi « Climat et Résilience » rend obligatoire la mise en place de ZFE dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024, soit une trentaine de collectivités de plus qui seront concernées.

Votre 2-roues est-il encore utilisable dans les ZFE, et si oui, jusqu'à quand ? (données septembre 2021)

Paris :

- Depuis le 1^{er} janvier 2017, les 2-roues motorisés classés Crit'air 5, (immatriculés avant le 31 mai 2000), sont déjà concernés dans Paris intra-muros.

Métropole Grand Paris :

- 1^{er} juin 2021 : les 2-roues motorisés classés Crit'air 4 (immatriculés avant le 1^{er} juillet 2004) sont interdits en semaine, de 8 h à 20 h.

- 1^{er} juillet 2022 : les 2-roues motorisés classés Crit'air 3 (immatriculés avant le 1^{er} janvier 2007) seront interdits en semaine, de 8 h à 20 h.

- 1^{er} janvier 2024 : les 2-roues motorisés classés Crit'air 2 (immatriculés avant le 1^{er} janvier 2017 ou 1^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs) seront interdits en semaine, de 8 h à 20 h.

- 1^{er} janvier 2030 : tous les véhicules thermiques seront interdits en semaine, de 8 h à 20 h.

Lyon :

Les mesures de restriction de la ZFE ne concernent pas les 2-roues motorisés.

Reims :

Les mesures de restriction de la ZFE ne concernent pas les 2-roues motorisés.

Toulouse :

- 1^{er} janvier 2023 : les 2-roues motorisés classés Crit'air 4, 5 et non-classés ne pourront plus circuler.

- 1^{er} janvier 2024 : les 2-roues motorisés classés Crit'air 3 ne pourront plus circuler.

Grenoble :

Les mesures de restriction de la ZFE ne concernent pas les 2-roues motorisés.

Autres agglomérations :

Pas encore de critères rendus publics.

Aurez-vous droit à des aides pour changer de 2-roues motorisé ?

La prime à la conversion, versée en

cas de mise au rebut d'un véhicule polluant, ne concerne pas pour l'instant les 2-roues motorisés.

Le bonus écologique pour un 2 ou 3-roues à moteur électrique de 2 kW ou plus peut atteindre 900 €. Les critères d'éligibilité sont [ici](#).

Votre moto de collection peut-elle rouler dans une ZFE ?

Seuls les véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « Collection » sont exemptés de restriction de circulation dans les ZFE, et pour l'instant uniquement dans la métropole du Grand Paris.

Les critères d'éligibilité au statut de véhicule de collection sont définis par le Code de la Route (article R 311-1). Ils précisent que le véhicule doit avoir été immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans, qu'il n'est plus produit en neuf, et enfin, maintenu dans sa configuration d'origine.

Pour obtenir un certificat d'immatriculation collection, vous devez d'abord solliciter la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE) afin qu'elle vous délivre une attestation de datation et caractéristiques. Muni de ce document, vous pourrez remplir votre demande de certificat d'immatriculation auprès de l'Agence Nationale des Titres Sécurisés (ANTS).

Attention, la dérogation pour les véhicules de collection ne permet pas de circuler dans un cadre professionnel, ou d'effectuer les trajets quotidiens entre le domicile et son lieu de travail.

Pouvez-vous circuler si vous avez souscrit un contrat « Collector » à la Mutuelle ?

Attention, le fait d'être titulaire d'un contrat « Collector » ne vous garantit pas l'autorisation de circuler dans les ZFE car nos critères d'éligibilité à ce contrat sont plus étendus que la définition de véhicule de collection. En effet, ce contrat couvre aussi les motos d'exception ayant marqué leur époque, même si elles sont âgées de moins de trente ans, ainsi que les motos antérieures à 1970 même si elles ne sont pas immatriculées en collection.



LIBERTÉ ASSURÉE

Quelle est la position de la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) sur les ZFE ?

Cela fait maintenant une dizaine d'années que la FFMC avertit de la nuisance potentielle des ZFE sur notre mobilité, en fait depuis leur apparition sous l'acronyme de ZAPA (Zone d'Action Prioritaire pour l'Air)! Et les voilà instaurées, sans aucune information préalable des citoyens ni dispositions

éducatives.

Ce système, uniquement basé sur la restriction et la sanction, est incompréhensible pour les usagers. Non seulement il est très complexe dans ses dispositions mais en plus, sa mise en œuvre peut varier d'une agglomération à une autre. Et depuis le début, nous soulignons l'aspect inégalitaire et injuste de ce dispositif, qui n'est même pas vraiment écologique. En effet, si vous avez les moyens de vous acquitter du malus de 30 000 €, vous pouvez continuer à polluer dans les rues de Paris à votre guise au volant d'un bolide qui consomme 20 l/100km au ralenti ! Et pendant ce temps, les plus défavorisés sont ceux qui vont en souffrir le plus parce qu'ils n'ont pas les moyens de changer de véhicule, avec ou sans aide de l'État. Dans les faits, cette interdiction de déplacement s'apparente à une véritable assignation à résidence !

précise Didier Renoux, chargé de communication à la FFMC.

Avec la participation de **Philippe VASSARD**
premier vainqueur du Paris - Dakar catégorie 250 cm³

TULLE - 2 octobre - 10H/17H
Place Martial Brigouleix

Faites du deux-roues!

Inauguration du vélo, de la trottinette électrique, du cycle et de la moto

Entrée libre - port du masque obligatoire
Nombreuses animations gratuites pour toute la famille
Lots à gagner (EPI) - Restauration à emporter disponible

Jeune enfants entraîné par un vélo (jusqu'à 6 ans) - Circuit de conduite de vélos pour les enfants (6 ans à 12 ans) - Initiation à la conduite de trottinettes électriques et vélos à assistance électrique (à partir de 12 ans) - Stands de sensibilisation moto : EPI, casque-choc, moto mystère... - Déclenchement de gilets airbags moto avec un taureau mécanique - Simulateurs de conduite moto et cyclo - Initiation aux gestes de premiers secours - Exposition de vélos et de motos de compétition - Atelier de contrôle et de petites réparation pour vélos - Informations assurances et permis de conduire - et bien d'autres choses...

FFMC 19
Moto M' Bike
Renseignements : [motos19](#) - [pdsr19.correze.gouv.fr](#)

2 et 3 Octobre 2021
la Scuderia **GUZZI** Présente:

23^{ème} RASSEMBLEMENT MOTO GUZZI à La Celle-Dunoise (Creuse)

LES MEILLEURS Y SERONT ! ... LES AUTRES SERONT A MANDELER !

au bord de la Creuse :
- Samedi soir & dimanche midi : Repas, Creusois - et puis aussi : Tombola, balade en Creuse, spécialités de Creuse, bière de Creuse, charge Creuse, etc.

Participation :
adhérents : 40€
autres : 45€

PROGRAMME au POS, ou >B>

Beach Motor Festival
Saint Laurent du Var
Port-Esplanade Flots Bleus

2 & 3 OCT Finale France Strongman

AMBIANCE VINTAGE / US
HOT RODS TRUCKS BIKES

Entrée Gratuite
SHOWCASE LIVE

Beach Festival

GUIDE DU MOTARD
Saint-Laurent-du-Var

Vu sur l'Agenda Motard : PapyMoto.fr

BOURSE MOTO
Saint Donat sur l'Herbasse 26260
LE 17 OCTOBRE 9H00/18H00

Gratuit
Exposants / Visiteurs

Fish motors
625 rue des Sables et les Prés Gaud
26260 St Donat sur l'Herbasse
fishmotors26@gmail.com
Du mardi au vendredi : 9400-12400 / 13800-14600
Le samedi : 9400-12400 / 14600-15800
04 75 48 91 15

MOTO RÉTRO FLÉMALLE
Liège - Luik - Lutich - Belgique - Belgium

DIMANCHE 17 OCTOBRE 2021

12^{ème} DE BOURSE RUILBEURS
DE 9 H À 17 H

MOTO GUZZI 100 YEARS
1921-2021

Adresse: École L'Envol - Rue du Herdier, 6 - B-4400 Flémalle
Parking: Avenue Piombino • Entrée: 6 €
www.motoretro.be

CALENDRIER

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

OCTOBRE

2 octobre

- Faites du Deux-roues ! - Place Martial Brigouleix Tulle(19)

2 et 3 octobre

- 23^{ème} Rassemblement Moto Guzzi

La Celle-Dunoise(23)

- Beach Motor Festival - Port Esplanade Flots

Bleus - Saint laurent du Var(06)

3 octobre

- MotoGP - Grand Prix du Japon

Circuit de Motegi

- Vintage Racing Challenge - Flat Track Racing

Morizès(33)

- Exposition de Motos Anciennes et Cyclos

Halle au Coton - Wittenheim(68)

- Rando Mocu - A fond pour la vie ! pour vaincre la

mucoviscidose - Belle-Isle-en-Terre(22)

- Rassemblement et Bourse véhicules Anciens

Villevoacance(07)

9 octobre

- 8^{ème} Embouteillage de Lapalisse -15ans(03)

9 et 10 octobre

- Championnat RSCM Classic & Open

Circuit du Val de Vienne(86)

- Nogaro Classic Festival

circuit Paul Armagnac(32)

10 octobre

- MotoGP - Grand Prix de Thaïlande

Circuit de Buriram

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

- Balade Moto au Profit de l'Association "Isaac &

Co " - Troarn(14)

- La Balade Rose 2021 - Lamotte-Beuvron(41)

13 octobre

- Journée de Roulage des Barjots - motos et side-

cars - Circuit du Luc(83)

16 et 17 octobre

- Championnat de France des Rallyes Routiers

Rallye de la Charente - Rouillac(16)

18 au 19 octobre

- Stage side-car Inside - Circuit Le Mans (72)

06.64.06.79.96 ou asmaco-inside@outlook.fr

- Championnat de France Super Motard

Villars sous Ecot(25)

- Iron Motors - Motos de Caractère Only

Paris Circuit Carole(93)

17 octobre

- 12^{ème} Bourse Ruilbeurs - Flémalle Belgique

- Bourse Moto - Saint Donat sur l'Herbasse(26)

- Bénédiction des Motards - Fronton(31)

24 octobre

- 18^{ème} Journée Cyclo - Bourse-Exposition-Balade

Treignat(03)

31 octobre

- MotoGP - Grand Prix de Malaisie

Circuit de Sepang

- 18^{ème} Journée Cyclo - Treignat(03)

NOVEMBRE

5 au 7 novembre

- 42^{ème} Salon International Epoquauto

Eurexpo Lyon(69)

6 et 7 novembre

- Stage side-car Side's Cool - Changé(53)

sidescool.fr

7 novembre

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance

8 Heures Motos - Suzuka(Japon)

- 3^{ème} matinale Autos Motos - Expo de véhicules

de Collections Prestiges - Azé(71)

- Broc'n Rock - Bourse Moto & Auto - Brocante

garage & Vintage - Sausset les Pins(13)

14 novembre

- MotoGP - Grand Prix de Valence

Circuit de Valence

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

15 et 16 novembre

- stage side-car Inside - Circuit Le Mans (72)

06.64.06.79.96 ou asmaco-inside@outlook.fr

20 et 21 novembre

- 3^{ème} Edition Rassemblement de Side-cars-Les

Motards du Dimanche-Souigné Sur Sarthe(72)

lesmotardsdudimanche@orange.fr

RANDO MOTO-ROUTE
POUR VAINCRE LA MUCOVISCIDOSE

RANDO MUCO
A fond pour la vie !

DÉPART 9H00
125 KM
10€ PAR CASQUE

PASS SANITAIRE OBLIGATOIRE
Départ: Terrain des Sports de Belle-Isle-en-Terre

BELLE-ISLE-EN-TERRE
DIMANCHE 3 OCTOBRE 2021
INSCRIPTIONS SUR PLACE
RANDOMUCO.ORG 02 96 45 83 56

BALADE MOTO
Au profit de l'association " Isaac & Co "

DIMANCHE 10 OCTOBRE 2021

5^e PAR CASQUE

petite balade vers Nonfleur, pause et retour sur Troarn où un pot vous sera offert

RDV 13h SUPER U
146 rue de Rouen
14670 TROARN

Les bénéfices seront entièrement reversés à l'association pour financer des thérapies afin d'aider Isaac 8 ans atteint d'une malformation du cerveau à être plus autonome.

INSCRIPTION SUR FACEBOOK OU PAR TEL :
OPHELIE 06 77 04 74 67
NICOLAS 02 77 00 66 26

2021

SUPERMOTARD
CHAMPIONNAT DE FRANCE
Bourse

29-30 MAI BELMONT SUR RANCE (12)
19-20 JUIN LOHEAC (35)
2-3 JUIL MAGNY-COURS (59)

24-25 JUIL SAINT-AMAND COLOMBIERS (18)
7-8 AOÛT MIRECOURT JUVAINCOURT (88)
4-5 SEPT ESCOURCE (40)
10-11 OCT VILLARS SOUS ECOT (25)

LA BALADE ROSE 2021

ROULE POUR LES SUPER HÉROÏNES

DIMANCHE 10 OCTOBRE
DÉPART 14H
INSCRIPTION JUSQU'À 13H30
FOOD TRUCK & BUVETTE
BALADE D'ENVIRON 100 KM
RDV SALLE DES FÊTES DE LAMOTTE BEUVRON
5 € PAR CASQUE REVERSES À LA LIGUE CONTRE LE CANCER

André Motard - Papy

8^e Embouteillage de Lapalisse

Les départs en Vacances des Années 50-60

9 Samedi 15 Octobre 2021
2006 15 ans 2021

www.embouteillage-n7-lapalisse.com

PASS SANITAIRE obligatoire

18^e JOURNÉE CYCLO

24 Octobre 2021 (03)

BOURSE 50cc EXPOSITION BALADE

EMPLACEMENT : À PARTIR DE 7 HEURES PRIX LIBRE

BUVETTE, SANDWICHS, ANIMATIONS...

RENSEIGNEMENTS: 06.87.88.29.67
04.70.06.41.74
https://mob50.fr
legarageatzer@yahoo.com

Hercule 03380 Treignat



© photo Pierre CHAMBON Juillet 2021

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.

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>