



LE MAGAZINE DU SIDE-CAR

SIDKAR

LES TROIS ROUES DE L'AMITIÉ

Rassemblements
Voyages
Balades
Sport
Infos



n°386 - novembre 2021 - 36^{ème} année - 0.60€ - Abonnement annuel 6€



SIDKAR Bulletin de liaison
de l'Amicale Sidecariste de France
www.amicale-sidecariste.com

Vente au n° : 0.60€

Dépôt légal : à parution

Commission paritaire n°0915 G 87265

I.S.S.N. n°1150-6237

Directeur de la publication
Christian Chevalier
30 rue Georges Maeder
38170 Seyssinet-Pariset

amicale-sidecariste@associationactive.fr

Rédaction / Maquette
Gérard Okulewicz
sidkar@associationactive.fr

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

N°386 novembre 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.

Photos de couverture
Chimay Open Trophy 2021
©Vin Cent

Prochaine parution le 5 décembre



Black Eagle Escapes - Sydney

Le mois prochain



BMW Précision - Pierre de Coligny



L'esprit de la série télévisée des années 1970 M*A*S*H*

Qui suis-je ?

Le pilote : plus de 40 ans de side-car sur tous types de machines, du monocylindre anémique MZ 250 TS + Stoye de mes débuts au Honda 1100 BO + Panda Sport en passant par toutes les motorisations (sauf diesel) et tous types de side-cars (sauf Zeus).

La machine : Modèle 2021 - Norme Euro 5 - Critair 1 (un détail qui pourrait avoir son importance dans un avenir proche).

Une nouveauté de la marque MASH/SIMA reprenant la couleur vert armée et l'esprit de la série télévisée des années 1970, M*A*S*H, série comique basée sur l'histoire des médecins et infirmières de la section SF 4077 (plaque avant sur le side car).

Une petite trentaine de CV (là je suis encore en rodage, j'ai dû en utiliser 15 ou 17 pas plus).

Boîte 5 vitesses plus marche arrière mécanique (très bien foutue et j'adore le «bip bip» style camion qui recule), fourche à balancier, injection, transmission chaîne, 3 freins à disque et poids environ 340 kg.

Un peu d'histoire de la mondialisation :

- le moteur du Mash Side Force 445.

Ce moteur est d'origine Honda, il équipait les anciennes Honda 400 XR et les dérivés de cette machine chez le constructeur de l'Empire du Soleil Levant (Japon).

Les droits de ce moteur ont été rachetés par la société Shineray basée dans l'Empire du Milieu (Chine).

La société Shineray ayant racheté la société SWM, le moteur équipe la moto



Il a de la gueule !

SWM Six Days et porte fièrement le drapeau italien.

SWM, sous couvert de Shineray, revend le moteur à la Ste Janus Motorcycle qui construit des motos haut de gamme, à la demande, aux USA dans l'Indiana, en l'espèce le modèle Halcyon 450.

Enfin, mais ça tout le monde le sait, ce même moteur équipe le side car Mash Force 445 en France et ailleurs en Europe.

Le Covid 19 a eu un impact sur l'arrivée tardive de ce nouvel attelage sur le vieux continent. La SIMA en commandait 28 et obtenait, au mois de juin 2021, une livraison de seulement 14 attelages tous vendus ou pré-vendus.

Mes premières impressions sur le Mash Side Force 445.

Ce petit compte rendu sera forcément mâtiné de subjectivité puisqu'il s'agit de mon side-car.

Présentation statique

Il a de la gueule !

- Succès assuré question curiosité et capital sympathie garanti.

- Il est livré avec tous les accessoires visibles sur les photos :

- habillage intérieur du side-car avec vide poches et habillage du coffre

- Prises USB guidon et side car

- porte-bagage sur le side car

- roue de secours interchangeable

- Porte bagage sur le garde boue du panier

- pare-chocs

- coffre fermant à clef et monté sur vérins

- fourche à balancier

- marche arrière mécanique

- 2 coffres amovibles style caisses à munition

- marche pied pour accéder au side car et ceinture de sécurité (ça rassure ma petite fille de 3 ans et demi)

L'ensemble est plus imposant que sur les photos. Il se révèle relativement haut proposant une excellente garde au sol.

Les commandes sont basiques avec un compteur/compte tours unique que personnellement je trouve bien intégré mais parfois un peu difficile à lire (ou voir). Ce compteur équiperait également les Ducati Scrambler.

En y regardant de plus près, je constate que les bouchons de valve sont intelligemment pensés, ils font à la fois bouchon et de l'autre côté démonte valve !! (le petit plus très utile).

Présentation dynamique

Le monocylindre s'ébroue dans un « petit bruit » ou « poum poum » très sympa via les deux sorties d'échappement et je suis fort étonné qu'il soit homologué à 88 dB (officiel).

La prise en main est d'une facilité déconcertante avec un panier lourd et une fourche à balancier frisant la perfection.



Et me voilà parti sur les routes départementales

Les réglages d'origine semblent également parfaits (les side-cars arrivent chez vos concessionnaires déjà montés et réglés).

Le guidon est suffisamment large pour une bonne prise en main. La direction est légère. Il n'y a pas d'amortisseur de direction et surtout il n'y en a pas du tout besoin.

Jamais sur les presque 500 premiers kilomètres chargé ou seul, l'attelage n'est parti en guidonnage.

Le panier est monté sur la moto via un faux cadre de belle qualité.

La boîte de vitesses est douce, bien étagée et sans faux point mort.

Le freinage tout simplement parfait, et je n'exagère pas. Les étriers AR et Side car sont couplés et le frein AV reste autonome. Je n'ai jamais pris ces éléments en défaut et l'attelage reste en ligne.

Ce qui manque :

Le couvre tonneau, disponible comme accessoire à la Sima pour une centaine de sesterces européens.

Bien sûr les esprits chagrins verront des petits défauts... Mais il faut vraiment avoir l'esprit chagrin !!

Et me voilà parti sur les routes départementales de ma belle région d'abord seul (25 km), ce qui m'a permis de constater et d'apprécier les qualités dynamiques de la bête, puis avec ma passagère (100 km) qui a goûté au confort du panier et de nouveau seul (5 à 10 km) de pistes et sentiers non carrossés et là ça secoue vraiment bien !! mais ça passe partout !! (même si j'ai parfaitement respecté le rodage de ma machine).

Vous voulez parler de la conso ? Je ne pourrai pas encore, mais il semblerait qu'elle soit d'environ 5 l/100.

Du Grip des pneus à crampons ? pareil, il faisait super beau aujourd'hui.

De la fiabilité sur le long terme... euhhhhhh... on verra plus tard !!

Et puis si vous voulez on parle du prix, tout compris : 11000 € = imbattable (et une garantie de deux ans) et si vous voulez vraiment comparer :

1/ Avec le Chang Jiang ce n'est pas possible. Ce dernier est trop typé route. On ne peut comparer le CJ qu'avec l'Ural Rétro et sans parler du prix qui avoisine les 14000 €.

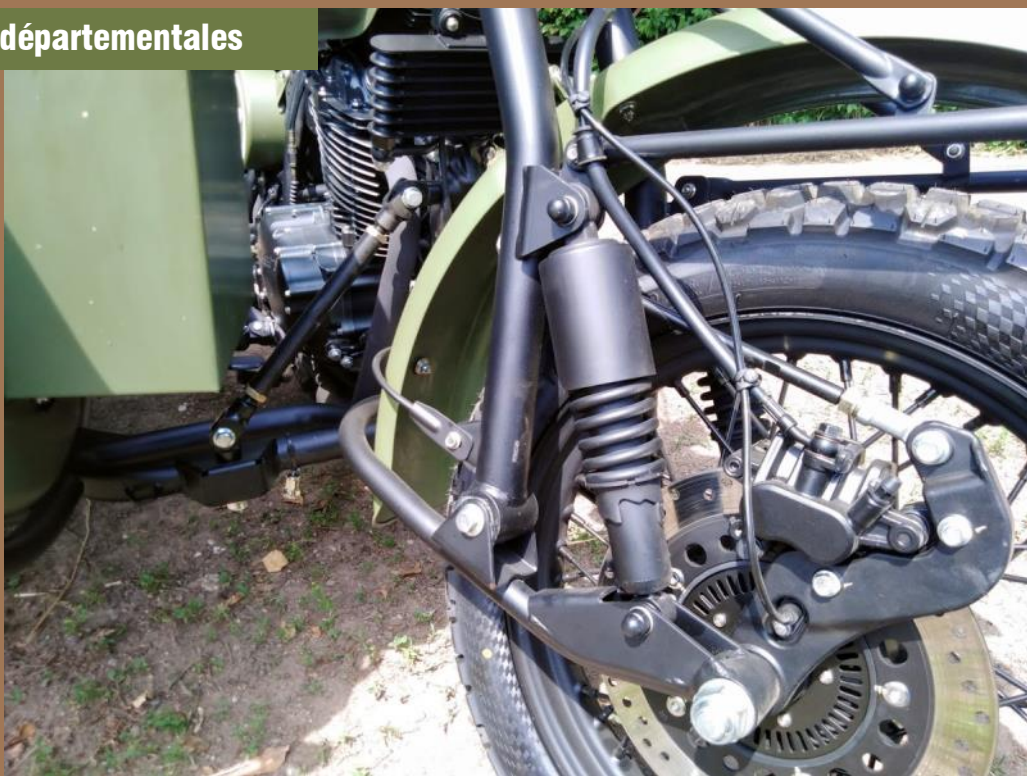
2/ Avec l'Ural 1 roue motrice ? Oui, mais on approche des 17000 € et si on prend un deux roues motrices on dépasse les 20000 €.

Et au fait les 30 CV (ou un peu moins) suffisent largement pour se faire plaisir... Une notion qu'on oublie parfois !!

Parlons roue de secours.

Elle se monte sur les trois roues.

Le pneu de la roue de secours est en 4.60X18 comme la roue du panier et la



On ne tombe pas en panne, le moteur tourne...

roue avant de la moto (la roue arrière en 5.10X18).

Il faudra juste monter/démonter la couronne et les disques ou mieux, commander une couronne et des disques d'avance avec les fixations et les avoir déjà prêts dans le coffre du side ou les caisses à munitions latérales.

A cela il faudra bien sûr ajouter : un cric, un maillet, des clefs de différentes tailles pour démonter les axes et du petit outillage qui va bien.

Ce qui a un peu « merdé »

Et tout ceci est de ma faute ! Mais sans conséquence grave.

Je pars de la concession, attelage neuf, sourire aux lèvres. Quelques litres dans le réservoir. Je vais donc faire le plein et je me réfère à l'autocollant sur le réservoir E5 – E 10. Je mets 10 litres de SP95 E10.

Et en avant !! solo, duo, montées, descentes, frein moteur, et là... énoooooorme trou à l'accélération, impossible de prendre des tours.

On ne tombe pas en panne, le moteur tourne néanmoins correctement, mais uniquement sur le plat ! Mon voyant indiquant un dysfonctionnement moteur ou injection est allumé (orange).

Pas grave, je contacte la SIMA (nous sommes samedi), le « Brain Storming » commence avec eux.

Dimanche, mon réservoir est vide (ou presque), je retourne à la station, mais après avoir pris le temps de lire le manuel de la moto qui préconise l'emploi du SP 98 et surtout pas du E10. Je fais le plein de SP 98.

Et je découvre une nouvelle machine !

Le voyant moteur s'éteint quasi immédiatement, le moteur ronronne, les accélérations sont franches.

Voilà vous savez ce que vous devez faire et surtout ne pas faire !

Mention spéciale à la SIMA pour sa disponibilité et le « Brain Storming » dès le samedi lors de l'apparition des premiers symptômes, merci.

Phil Oural



2500km en 11 ans

Je fais de la moto depuis 40 ans et depuis 10 ans du side-car avec une Honda Pan European ST1100 - EZS.

Depuis 2005 je suis propriétaire d'une BMW 1200 GS et j'en étais très content. Alors j'ai cherché une GS avec un side-car et je l'ai trouvée en Allemagne, mon nouveau jouet acheté d'occasion, première immatriculation en 2009 avec seulement 2500 km, oui 2500 km après 11 ans.

Constructeur Mobec modèle Triton GT 1,5 places avec Fourche Mobec Easy-Drive, suspension avant Bilstei et arrière Öhlins, freins Brembo origine BMW et Grimeca sur side-car, roues alu Auto 195/40-17 et poids 380 kg. Je pense que cette fourche n'est plus construite chez Mobec et est remplacée.

Steinke Robert, Luxembourg







TantDeMM

Une page d'histoire

L'idée d'organiser une course de plage en France a germé dans la tête de 3 passionnés suite à leurs participations à la mythique course 'The Race of Gentlemen' organisée aux USA.

Ils ne tardèrent pas à s'imaginer vivre la même expérience sur une plage française... et de surcroît en Normandie, sur une plage qui a marqué l'histoire. Leur passion communicative, leur envie et ténacité à relever ce défi d'organiser une telle manifestation, fait aujourd'hui de la Normandy Beach Race un rendez-vous attendu en France comme à l'international.

La 3^{ème} édition a eu lieu du 10 au 12 septembre de nouveau à Ouistreham sur la célèbre plage Riva-Bella.

Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook





TantDeMM

Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook



TantDeMM



Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook





Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook

2^{ème} Rassemblement du Viaduc 18 et 19 septembre 2021

Pour cette seconde édition, nous sommes plusieurs Bourguignons à être inscrits. Stéphane et l'ami Pierrick sont en solo et partent le vendredi matin.

J-Marc, Françoise et J-Luc partent à 13h45 après un repas chez Sylvie. On roule gentiment, passant par Ygrande, Montmarault et Saint Eloy les Mines.

Le ciel se noircit sérieusement sur les monts d'Auvergne. Premier arrêt où l'on s'interroge : faut-il mettre ou pas les tenues de pluie ? Finalement on décide d'attendre un peu.

Deuxième arrêt avant Saint Gervais d'Auvergne, même interrogation, même dilemme. Finalement, un semblant d'éclaircie parmi la noirceur nous décide à continuer, quitte à s'arrêter aux premières gouttes.

Dix kilomètres avant l'arrivée, nous n'avons pas le temps de nous arrêter aux premières gouttes, c'est carrément la bonne grosse averse orageuse qui nous prend de court.

On s'arrête en vitesse, on ferme les capotes des side-cars en se faisant rincer et on se réfugie sous des arbres, les filles étant restées à l'abri dans les paniers.

Jean-Marc avait même sorti les parapluies. Imaginez le tableau : Deux side-cars garés sur le bas-côté et les pilotes casqués, avec des parapluies abrités sous les feuillages. Heureusement personne n'est passé pendant ce temps, sinon il y a de fortes chances pour qu'il en rigole encore.

Au bout d'une dizaine de minutes, il ne pleut presque plus. Nous repartons sans mettre les tenues de pluie. Après tout il ne reste que dix bornes et nous sommes déjà largement humides.

Arrivés au camping, nous retrouvons Alain, Mimile et Andrée les Berrichons. Laurent nous accueille et nous partons choisir un emplacement pour planter les tentes.

Nous retrouvons Stéphane et Pierrick et nous plantons à côté sous un ciel bien chargé tout en gardant des places pour Alex, Delphine, Tony du 41, sa femme et ses deux filles qui doivent arriver le samedi.

Nous allons faire pointer nos arrivées et Laurent nous explique le programme du week-end.

Après la bière de bienvenue, quelques retrouvailles, notamment Alain et Michèle, des Bourguignons émigrés en Lot et Garonne pour la retraite. Encore quelques bières, puis nous quittons la buvette, car la température n'incite pas davantage à la consommation.

On redescend chez nos Berrichons qui ont pu bénéficier d'un lodge, suite à un désistement de dernière minute et on attaque l'apéro tranquillement.

Vers 20h nous remontons nous installer sous le barnum qui sert de salle de restauration où nous sommes rassasiés par une copieuse assiette du viaduc (on



Comme nous repartons, les nuages prennent une couleur de mauvaise augure

vous la conseille).

Après le café, nous redescendons tous chez les Berrichons où nous attaquons le digestif jusque tard dans la soirée, puis direction les duvets pour un bon dodo.

Le samedi, une balade de 95km est prévue sur la journée avec pique-nique le midi sous forme de plateaux repas, départ dans la matinée.

On se consulte et nous décidons de faire la balade l'après-midi, ce qui nous permet d'attendre Alex et Tony et de leur indiquer leurs emplacements. Et puis, l'arrivée de la pluie est prévue pour 18h, donc cela nous laisse un temps suffisant.

L'un d'entre nous part prévenir de garder nos plateaux repas et récupère le road-book de la balade.

Alex, Delphine et leur copain Johnny arrivent en fin de matinée. Tony, sa femme et ses deux filles vers 13h.

Finalement nous partons pour la balade vers 13h30 en les laissant à la joie du montage de tente.

Par les petites routes, nous rejoignons méandre de Queuille avec une superbe vue sur la Sioule.

Nous continuons jusqu'au prochain arrêt : un temple Bouddhiste sur la commune de Biollet. Comme nous repartons, les nuages prennent une couleur de mauvaise augure et nous décidons de rentrer en passant par le barrage et le viaduc des Fades.

De retour au camping vers 17h30, on se change pour être à l'aise et à 17h45, retour d'une pluie continue parfois violente qui ne cessera plus.

Nous remontons nous installer sous le barnum de restauration et le temps passe à refaire le monde à l'aide de quelques bières et de l'apéro.

Après un bon repas, retour chez les Berrichons pour le digestif. Mais comme nous sommes humides et que la température est fraîche, nous sommes plusieurs à rejoindre prématurément la chaleur des duvets.

Le dimanche matin, la pluie continue. On dé plante et on se réfugie sous le barnum où nous prenons le repas du midi sous forme de plateaux.

Vers 13h30 nous prenons le chemin du retour accompagnés par la pluie pendant tout le trajet.

Tout le monde est rentré sans encombre malgré le temps. Dommage que la météo n'ait pas été au rendez-vous, car c'était un super week-end.

Un grand coup de chapeau à Laurent Morlière et à l'équipe du camping du Viaduc qui ont assuré et qui en ont bavé le samedi soir pour apporter les assiettes des cuisines au barnum sous une pluie battante.

Merci encore à eux et à l'année prochaine.

J-Luc
pour la Bourgogne





© 20-100

Chimay Open Trophy du 24 et 25 juillet 2021 (Belgique)



Chimay et son circuit, c'est une longue histoire. Ma première visite sur ce tracé date de 1994... Grand fan de side-car depuis toujours, c'est avec une grande impatience que j'attendais le 11^{ème} Open Trophy disputé à Chimay les 24 et 25 juillet 2021. Et pour cause, suite à une certaine pandémie qui n'a épargné personne, c'était la première fois que l'on pouvait revoir des side-cars de vitesse en Belgique depuis l'édition 2019, soit 2 années complètes sans aucun événement 3 roues ! Et sur un plan plus personnel, ça allait être mon premier reportage photographique depuis le side-car festival d'Oschersleben d'octobre 2020. Autant dire qu'un certain manque s'était installé ! C'est donc avec grand plaisir que j'ai revu le monde du 3 roues, pas juste belge, mais aussi français, qui débarquait avec une belle délégation, principalement en F2 (Estelle et François Leblond, Paul Leglise et Steve Palacoer en tête de file). Seule petite déception, l'absence d'équipage britannique, pour-



© 20-100



© 20-100



© 20-100



Vivement l'édition 2022...

tant toujours bien représenté à Chimay...la faute non pas au Covid, mais bien au brexit...ce sera donc 17 sidecars qui s'élanceront le samedi fin de matinée pour la première séance d'entraînement... la crainte d'une météo exécrationnelle annoncée, ne se manifesterait finalement qu'à la fin de la seconde séance le samedi, qui écourtera cette dernière de 10 minutes... pour le dimanche, les 2 courses se dérouleront sur le sec.

Je ne m'étendrai pas en long et en large sur les résultats, mais le spectacle a encore été bien présent, autant du côté équipages, que du côté spectateurs, ces derniers se régalaient toujours autant de cette catégorie 3 roues, le fait d'être à proximité de la piste (pour rappel, Chimay est un circuit routier) y étant pour quelque chose !

Ce sera l'équipage hollando-belge, Hilbert Talens et Frank Claeys qui remportera les deux manches, et si aucun record ne sera battu, leur moyenne au tour et pour la course sera relativement élevée. Les frères Pierard, devant leur public, auraient pu prétendre jouer avec eux, mais quelques petits soucis mécaniques les freineront dans leur élan. La palme du spectacle, quand à elle, reviendra à l'unanimité à l'équipage français Paul Leglise-Mélanie Farnier qui mèneront leur F2 à un rythme dément, prenant la plupart des courbes tout en glisse, et se retrouvant plus d'une fois la roue du panier à plusieurs dizaines de centimètres du sol ! Ils seront les premiers en F2, se classant 3^{ème} au général en première manche, et second dans la deuxième course.

Bref, une fois de plus, de manière générale, l'Open Trophy avait tenu ses promesses, en partie grâce aux 3 roues... vivement l'édition 2022... mais d'ici là, d'autres événements 3 roues sont prévus à mon programme... à suivre...

©Vin Cent









Pour Didier Van Loo

A force de côtoyer le monde sidecariste depuis des décennies maintenant, j'en aurais oublié un détail propre aux sports mécaniques...et je pense que c'est propre à tout un chacun se trouvant dans ce milieu, qu'il soit pilote, passager, mécano, photographe, commissaire de piste, ou simple spectateur passionné...la banalisation de la réalité. Pourtant cette réalité est toujours bien présente, prête à surgir n'importe quand, et à se rappeler au souvenir de tout le monde... ce samedi 18 septembre, cette réalité m'est revenue en pleine figure... une personne que je respectais énormément s'en est allée... d'un coup, sans prévenir, Didier nous avait quitté ! Après avoir roulé des années sur des circuits routiers dangereux, avec succès, après avoir participé au championnat d'Allemagne (le célèbre IDM) et l'Eurocup, également avec d'excellents résultats, tu avais annoncé ton arrêt fin 2016, après une très belle carrière. Mais la passion du 3 roues étant toujours là, tu étais revenu cette année. Très mauvaise idée, mais qui aurait pu prédire cela ? Ton expérience, ton matériel toujours soigné, aucun signe annonciateur ne s'était manifesté... mais « motorsport is dangerous », et un simple message reçu le samedi m'a fait comprendre que la réalité n'était plus une banalité, à cause d'une simple attache de carénage... mais comme on le dit, et comme tu l'aurais voulu, « the show must go on »... et le retour le long des circuits a repris, qui avec le temps, va de nouveau banaliser cette réalité, pourtant toujours bien présente... l'esprit de l'être humain est ainsi fait!

©Vin Cent



5^{ème} Course Historique Colmars Les Alpes 29 août 2021

Ce dimanche, je pars à la rencontre de la famille Bouviale, Alain et Odette ainsi que Yannick Bouculat et Thierry Bothero qui participent à cette épreuve historique dans les premiers kilomètres du Col des Champs. L'itinéraire de 6 kilomètres présente une chaussée relativement étroite agrémentée de nombreuses épingles, mais aussi des enfilades de « S » relativement plus rapides entre parapet et roches surplombantes, donc bon coup d'œil nécessaire pour assurer la trajectoire. Bien sûr, les quatre sidecars inscrits devront partager les montées avec motos solos (CBX 1000, Ducati, Guzzi, RDLC, VFR...) mais aussi avec les voitures : Alpine A110 et 310, Matra-Simca, Austin, Porsche, vraie Mini, Escort...

Bref beau spectacle pour ceux qui aiment tout genre de sport mécanique.

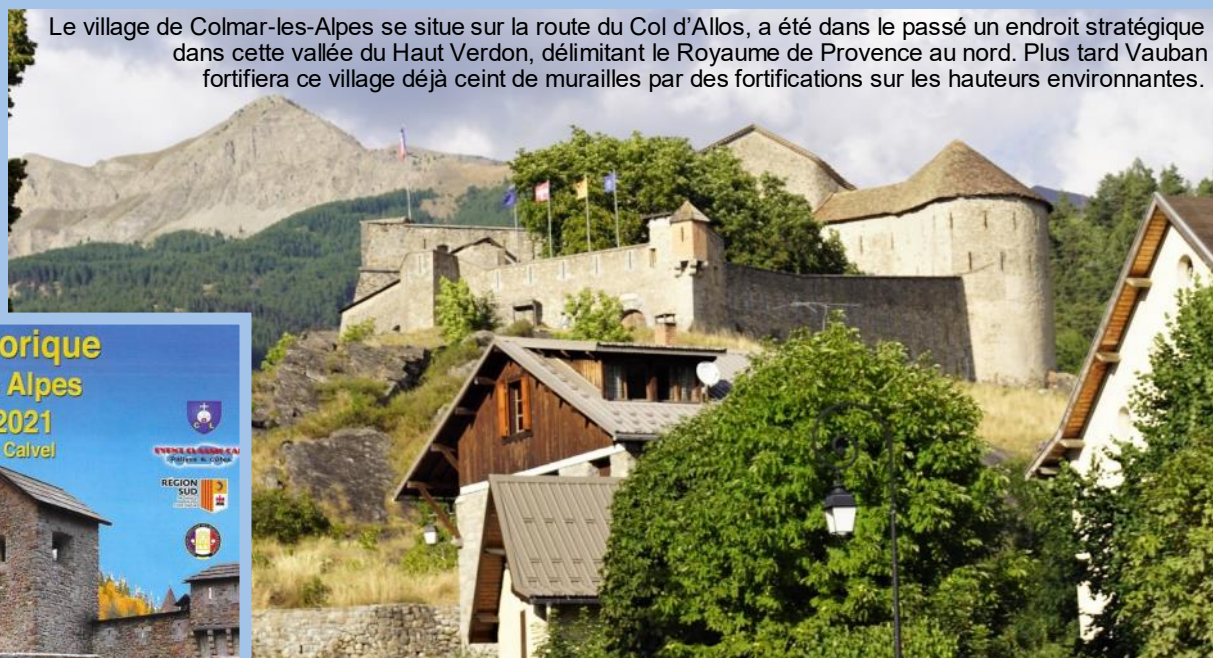
Bruit de moteur et bonne ambiance garantis toute la journée !

Joël Morvan – ASF PACA

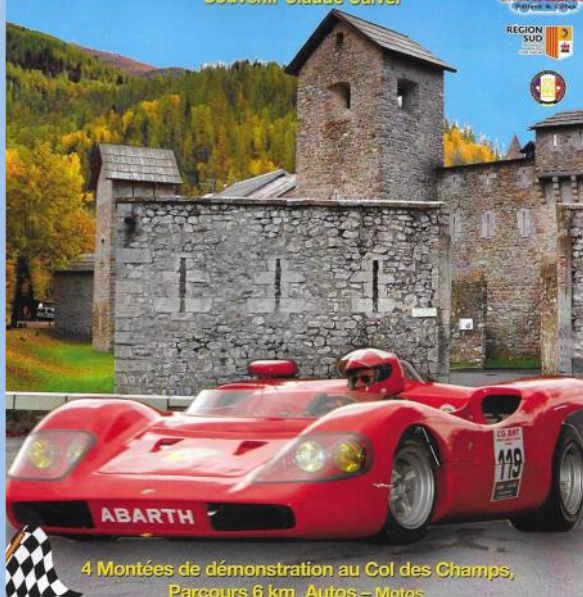


L'équipe au complet, avant de déclencher le tonnerre des moteurs. De gauche à droite : Alain Bouviale, Thierry Bothero, Lucas Moreau, Yannick bouculat, Tom Moreau et le gendre de Thierry.

Le village de Colmar-les-Alpes se situe sur la route du Col d'Allos, a été dans le passé un endroit stratégique dans cette vallée du Haut Verdon, délimitant le Royaume de Provence au nord. Plus tard Vauban fortifiera ce village déjà ceint de murailles par des fortifications sur les hauteurs environnantes.



5^e Côte Historique Colmars Les Alpes 29 AOUT 2021 Souvenir Claude Calvel



4 Montées de démonstration au Col des Champs,
Parcours 6 km. Autos - Motos.



Préparatifs de départ au camping



On chauffe les moteurs



Pas de conflit de génération, dans notre sport !



Le singe de bâbord à tribord !



La descente est plus décontractée !



5ème Côte Historique de Colmars les Alpes

29 Août 2021

www.federationsidecariste.fr

En pleine action, le regard sur la trajectoire !



Outre notre équipe, il y avait un concurrent en basset Guzzi de 82 ans... Bravo à cet attelage pas moins efficace.



Championnat France RSCM Open - Croix-en-Termois (62) du 17 au 19 septembre 2021

Un compte-rendu que j'aurais aimé n'avoir jamais à rédiger...

Ce week-end de course s'annonçait pourtant bien. Un nouveau circuit à découvrir et une épreuve avec exceptionnellement trois courses dans le week-end au lieu de deux habituellement.

Bon déjà le circuit, il est court avec ses 2 kilomètres, et bosselé. En ce qui nous concerne on ne l'apprécie pas vraiment mais bref il faut l'assimiler et descendre le chrono.

À la fin des séances d'essai libre nous sommes en 1'03"571 (3^{ème} place), et on enchaîne sur les 20 minutes de qualification : 1'02"844.

Nous partirons donc troisième pour les 12 tours de course. Devant, nous avons deux châssis F1 1000^{cc} donc on peut dire qu'on ne pourra pas lutter. Par contre sur la seconde ligne avec nous, il y a un autre F2 (Van Loo/Charlot) et nous nous attendons donc à batailler pour la dernière marche du podium.

Samedi fin d'après-midi, course 1. A l'extinction des feux nous partons fort, on colle aux deux F1 de tête et au dernier virage du 1^{er} tour on tente un freinage. Mais, trop optimistes, nous finissons en travers et reprenons la course 5^{ème} ! Nous repassons 4^{ème} assez rapidement puis s'en suit une bataille avec Didier Van Loo/Félix Charlot pour le podium. Après de multiples dépassements, nous passons devant mais peu après la mi-course drapeau rouge ! Et là, de retour au box, nous découvrons l'accident dramatique de nos concurrents... et c'est avec



© Yves Marie MACREZ
Y2M Photographie
Page FB : Yves Marie Media Motors



© Yves Marie MACREZ
Y2M Photographie
Page FB : Yves Marie Media Motors

Championnat France RSCM Open -

une énorme tristesse que nous apprendrons dans la soirée le décès du pilote !! Le paddock side est sous le choc.

Aussi dur que cela soit à accepter, le lendemain nous reprenons la piste pour les deux courses restantes. Évidemment la tête n'y est pas mais il faut se concentrer et continuer à faire ce que l'on aime et qui nous passionne. Je serai bref sur ces deux courses où nous finissons 3^{ème} à chaque fois. Cela nous permet de monter une nouvelle fois sur le podium mais l'heure n'est pas vraiment à la fête.

Lors du podium nous invitons Félix, le passager de Didier, à partager cette 3^{ème} place avec nous et nous lui remettons un de nos trophées, en hommage à celui avec qui nous luttons pour cette place.

Rendez-vous au Vigeant le 8, 9, 10 octobre pour la 5^{ème} manche (finale)

À Didier Van Loo #133

Photos : Loncou / Arnaud Louf
Team 515 Racing (Clément RICHEUX)



Loncou ©



Tous les mois un nouveau side-car



Gnome-Rhône AX II (France) 1937

Avant le début de la Seconde Guerre mondiale, en 1936, l'usine de la Société des Moteurs Gnome et Rhône produit une moto militaire, le modèle AX II. C'était l'un des premiers modèles de motos militaires produites en série avec un side-car à traction.

Le modèle AX II était équipé d'un moteur à soupapes en tête de 804 cm³ d'une puissance de 18,5 ch à 4 000 tr/min et d'une traction latérale commutable. Ce modèle avait un cadre estampé, une fourche avant en parallélogramme et une boîte de vitesses à 4 vitesses avec marche arrière supplémentaire (bien que les premiers échantillons aient été équipés d'une boîte de vitesses à 5 vitesses avec marche arrière). La capacité de charge du side-car était de 420 kg. En plus de la version standard, l'armée française a utilisé un grand nombre de side-cars de combat à usage spécial, par exemple, ambulance, défense chimique et autres types d'unités.

Le modèle Gnome-Rhône AX II a été produit en grande quantité presque jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, et non seulement par la Société des Moteurs Gnome mais aussi par l'entreprise de motos Terrot à Dijon. Le Gnome-Rhône AX II se retrouvait dans presque toutes les armées, des deux côtés de la ligne de front.



Années de fabrication 1936 à 1945, 2700 unités produites



Poids 316 kg, réservoir 15 l., autonomie 180km, vitesse maximale 85km/h



Du côté de chez DJ Construction



KTM 1290 Adventure S - Mégacomète

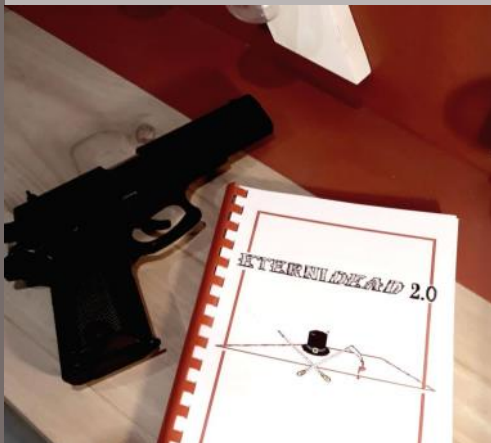




ETERNIDEAD 2.0

Notre ami Bruno Ferrer a réalisé un vieux rêve... Ecrire un roman. Comme il est grand amateur de Science-Fiction, pourquoi ne pas s'aventurer sur ce terrain-là ?

Alors, il s'y est collé et ETERNIDEAD 2.0 est né.



Dans ce roman, vous suivrez l'inspecteur MORLOV dans son enquête. Elle se situe dans un monde qui a dû beaucoup souffrir et qui s'est remodelé en créant un large fossé avec d'un côté celui des puissants qui possèdent l'argent et façonnent leur vie et celle de leurs concitoyens à leur convenance, et de l'autre, celui de ceux qui se sont exclus d'eux-mêmes et qui survivent dans un univers où les maîtres mots sont débrouille et magouille.

L'inspecteur MORLOV est un vieux briscard désabusé, qui a du mal à se plier aux règles en vigueur et qui sait que les limites de son enquête sont de toutes manières fixées par ceux qui ont le pouvoir. Mais il est obstiné et il ira jusqu'au bout... Sans divulguer la fin du roman, je vous dirai qu'il n'y a que la fin de triste, mais ça, vous le saviez déjà, puisque Bruno lui-même vous le dit dans la présentation de son roman *"Ce voyage inconnu vous emmènera au long de ses 240 pages en format A5, vers un dénouement des moins réjouissants que personne ne devrait subir !..."*.

Pour ma part, j'ai pris beaucoup de plaisir à lire ce roman, étant moi-même un grand consommateur de livres de SF, j'y ai retrouvé les ingrédients qui font les bons livres, une dose de technologie avant-gardiste dans un univers glaçant, une galerie de personnage que l'on se plaît à suivre dans leurs aventures et un dénouement qui fait froid dans le dos.

N'hésitez pas, faites comme moi, offrez-vous un moment de détente agréable en lisant ce premier roman de Bruno. Si nous sommes nombreux à le faire, peut-être cela l'incitera-t-il à poursuivre son chemin sur la voie de l'écriture et de récidiver en nous gratifiant d'un second roman ?



Entretien avec l'auteur :

Quand vous demandez à Bruno de se présenter, il vous dit de sa voix rocailleuse à l'accent du sud-ouest : *"Je m'appelle Bruno Ferrer, je suis né le 27 octobre 1960 à Bordeaux et... je suis le seul à qui c'est arrivé !..."*.

D'entrée de jeu, cela vous pose le personnage !

Bruno a perdu l'usage de son bras gauche (Plexus brachial) en 1986, suite à sa rencontre des plus fâcheuses avec un poteau alors que circulant en moto, il venait de se faire percuter par une voiture. Deux ans pour remonter la pente et quelques années encore pour digérer l'accident et régler toutes les répercussions administratives et autres tracasseries qui s'ensuivent.

Deux rencontres importantes vont permettre à Bruno comme il le dit, *"de remettre la botte au repose-pied"*. Ce sera Serge ATTAL, magasinier chez Osca Moto, spécialiste de la moto italienne près de Bordeaux. Serge a participé au Tour de France sur une Laverda attelée et il lui fera découvrir l'univers du Side-Car. Et Patrice Percier, concessionnaire Yamaha à La Rochelle (17), comme Bruno, il a perdu l'usage d'un bras, mais il a repris la moto au guidon d'un side. C'est avec Patrice, que Bruno va atteler sa Ducati à un panier Panda. Nous sommes à la fin des années 80, Handicaps Motards Solidarité n'a pas encore vu le jour ; Bruno est donc seul pour affronter les tracasseries administratives, faire homologuer son attelage et valider son permis. Mais comme il le dit, il faut être obstiné et la bonne question à se poser n'est pas, est-ce que je peux le faire, mais comment puis-je le faire ?

Comme pour beaucoup d'entre-nous, la visite médicale ne lui a pas laissé que des bons souvenirs. Heureusement, l'inspecteur au permis de conduire avait l'esprit plus ouvert et finalement, Bruno a pu reprendre la route au guidon de son side.

Quelques années plus tard, Eric Pamart va le contacter. Nous sommes aux débuts de HMS, et l'expérience de Bruno va

permettre d'apporter de l'eau au moulin de notre association... Puis s'en suivra les combats avec l'administration aux côtés de HMS et les bons souvenirs des premières rencontres avec les adhérents de la première heure.

Aujourd'hui la Ducat' n'est plus, mais Bruno est l'heureux propriétaire d'une Guzzi 1100 Sport attelée à un panier CHODA.

Mais, revenons-en à l'écriture de son roman !

C'est en regardant un reportage de prospective sur l'an 2000, où sera notamment abordée la voiture volante, mais aussi la téléportation comme étant l'ultime évolution du déplacement d'un point à un autre, que vont naître les germes de son futur livre.

Les années passent et les bribes de l'aventure de l'inspecteur MORLOV tournent dans sa tête, jusqu'au jour où il se jette à l'eau et comprend bien vite face à son traitement de texte, que ce ne sera pas chose aisée !... Cent fois sur le métier tu remettras ton ouvrage, sera la maxime de Bruno pendant les trois ans qui lui seront nécessaires pour mettre un point final à l'écriture de ETERNIDEAD 2.0.

Son inspiration il la puisera dans des films comme Soleil Vert, ou Dune, mais aussi dans la lecture des grands noms du roman d'aventure et de Science-Fiction comme Stephen King, Arthur C. Clarke, H.P. Lovecraft... Mais c'est bien dans sa tête que va naître l'inspecteur MORLOV et sa quête de vérité.

Ah, j'allais oublier !... Bruno a pensé à tous ceux qui ont perdu l'usage d'un bras. Pour faciliter la lecture de son livre avec une seule main, il l'a voulu relié par une bande spiralée.

Amateurs de Science-Fiction ou tout simplement envie de découvrir le roman de Bruno ? Rien de plus simple, faites comme moi et rendez-vous sur son site internet :

<https://eternidead20.fr/>

Là, vous pourrez vous porter acquéreur de la version imprimée ou de la version digitale.

Bonne lecture !





Salon de l'Automobile de Mornant 2018
Marie Léonora Ciuffa



Le side-car autrement !...





La Bretagne sous la neige.
Février 2021
Franck Lemesle

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



ALTERNATIVE
S I D E - C A R

Le side-car autrement !...



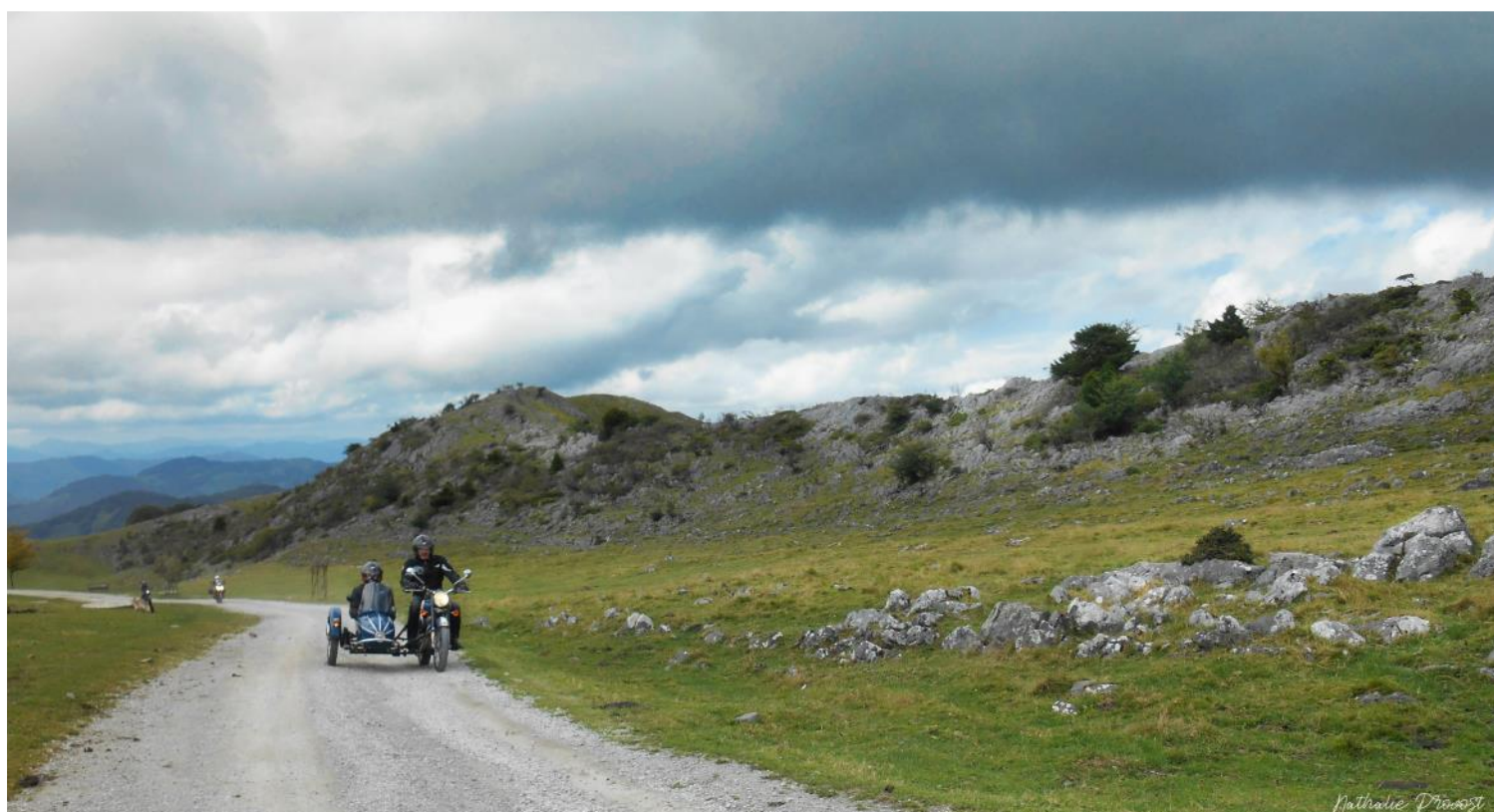
c'est votre rubrique alors envoyez vos photos à sidkar@associationactive.fr



1^{ère} Édition Concours photos ASF Sidkar Attitude



11- Olivier Dahan



Nathalie Provost
12 - Nathalie Provost



1^{ère} Édition Concours photos ASF Sidkar



13 - Colette Bevot



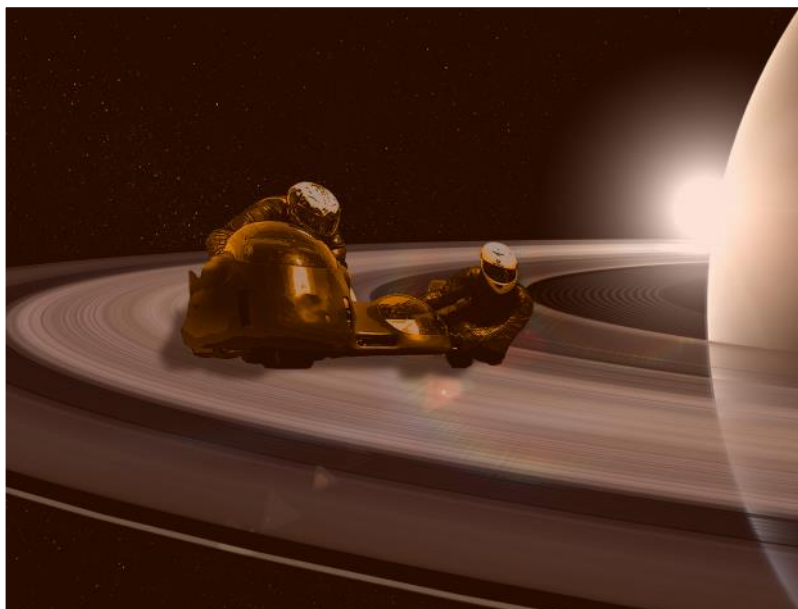
14 - Marie Léonora Ciuffa



15 - Berger by Lydie



1^{ère} Édition Concours photos ASF Sidkar Attitude



15 - Catherine Richeux



16 - Berger by Lydie



16 - Colette Bevot



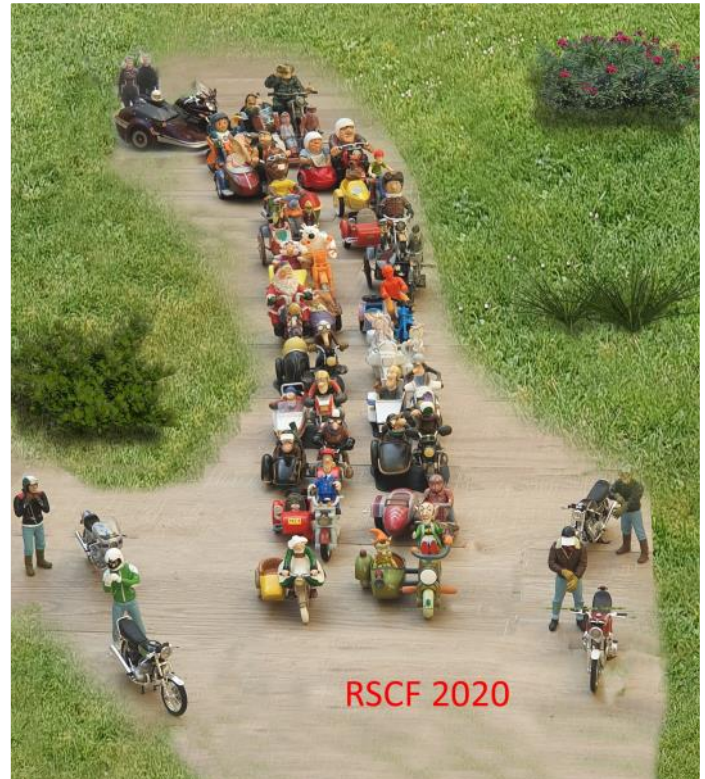
16 - Frédéric Perez



1^{ère} Édition Concours photos ASF Sidkar Attitude



16 - Thierry Chaix



17 - Catherine Richeux



17 - Thierry Bottero



17 - Thierry Bottero

CIF is back

Déclarée interdite par le ministre en janvier sans modification réglementaire, la circulation interfile revient pour une nouvelle expérimentation de 3 ans débutée en août. Cette pratique, qui facilite la fluidité du trafic, est effective depuis des dizaines d'années. La première expérimentation limitée à quelques portions de voies dans seulement 11 départements sur 4 + 1 années, n'a pas permis d'établir un bilan objectif. Elle est relancée sur 21 départements pour 3 ans. Rappelons que l'interfile se pratique sur les routes ou autoroutes à deux voies avec séparation centrale à 50 km/h maximum avec un différentiel de vitesse de 30 km/h, avec toutes les règles de sécurité nécessaires. La circulation interfile fera l'objet d'une signalisation spécifique. Hors de ces zones, la pratique devient sanctionnable pour dépassement par la droite (135 € et 3 points de moins).



Les nouveaux panneaux encadrant la nouvelle expérimentation.

Pèlerinage à Sturgis

Pour sa 81ème édition, le Sturgis Motorcycle Rally, la Mecque des bikers américains, a fait le plein en août : quasiment 600 000 motards. Pas de pass sanitaire, de tests ni de masques, malgré la fourniture de tests (boudés par les participants) et de gel hydroalcoolique, les bikers ne semblent pas concernés par la pandémie. Plus de 260 000 contaminations directes ont été recensées en 2020. On attend le score de 2021.

Tecno Globe vendu

Créé en 1995, Tecno Globe est devenu un fournisseur majeur de produits technologiques (alarme, GPS, systèmes de communication, airbag) pour les deux-roues. Une croissance de 108 % sur les 5 dernières années, un réseau de 4000 revendeurs, un CA de plus de 21 millions d'euros et un résultat net de 1 388 600 €, de quoi susciter les convoitises. Duell Bike-Center, un gros distributeur finlandais de pièces et équipements sur le marché nordique concrétise sa stratégie d'expansion en Europe en l'achetant. TG conserve son indépendance, sa direction et ses 39 salariés tout en élargissant sa gamme avec certains produits Duell.

Maxime du mois

Le néant est un trou avec rien autour (P. Dac)

Salons

Après les Coupes, les Editions LVA reportent à l'année prochaine le Salon Moto Légende qui était prévu du 19 au 21 novembre pour les mêmes raisons sanitaires. Les déçus peuvent se rabattre sur le salon Epoqu'Auto qui se tiendra du 5 au 7 novembre à Lyon. Annulé en 2020, il revient plus ambitieux avec plus de 800 exposants sur 70 000 m2 dans l'enceinte de l'Eurexpo. Outre les nombreuses autos, un plateau de 600 m2 avec une centaine de 2 roues sera présenté. Un panel copieux de marques françaises, surtout de l'entre-deux-guerres, voisinerait avec d'autres raretés étrangères. Le musée de Rochetaillée sera présent avec une dizaine de machines. Infos sur www.epoquauto.com



Supermoto des Nations

La quinzième édition du Supermoto des Nations s'est déroulée sur le circuit Carole. L'équipe de France, composée de Thomas Chareyre, Sylvain Bidart et Germain Vincenot-Marchal, n'a pas manqué son rendez-vous. Malgré une chute et des ennuis de freins et avec le sans faute du capitaine Thomas Chareyre, elle décroche sa 10ème victoire, la 7ème consécutive. Pour compléter le podium derrière l'Italie, l'équipe junior (Steve Bonnal, Youry Catherine et Axel Marie-Luce) monte sur la troisième marche.



Le prix des carburants

Que ce soit en passant à la pompe ou même en prêtant une oreille à toutes les informations, l'augmentation du prix des carburants a atteint des sommets. Après s'être effondré pendant le gros de la pandémie (avec même un cours mondial négatif), la reprise économique mondiale, avec un contrôle des producteurs, a provoqué un boum du marché mondial. La fiscalité (TVA et TICPE) représentant 60 % du prix amplifie l'augmentation. En attendant le moindre geste de soutien ou une baisse plus qu'hypothétique, il ne vous reste qu'à contrôler votre consommation et vos achats avec l'application officielle <https://www.ecologie.gouv.fr/prix-des-produits-petroliers>.

Voitures radars pour tous

En 2022, le maillage du territoire avec les voitures radars privées se poursuit. 4 nouvelles régions s'ajoutent aux 8 déjà couvertes. Seule la Corse y échappe. Ces véhicules banalisés équipés de caméras avant et arrière enregistrent automatiquement les excès de vitesse. De 223 voitures, le parc devrait passer à 400 avant la fin 2022.

Musée Top Mountain

Totalement détruit, avec 230 motos rares voire uniques, dans la nuit du 18 au 19 janvier, le Top Mountain Motorcycle Museum va rouvrir le 18 novembre, à d'Hochgurgl, dans les Alpes autrichiennes. Les grands travaux de reconstruction sont allés bon train. Le musée agrandi proposera sur 4 000 m2 pas moins de 250 motos, en grande partie prêtées par des collectionneurs du monde entier.



Le CT en discussion

Le décret d'août concernant le CT aussitôt suspendu a des chances d'être abrogé. Les discussions entre le ministère et les représentants des usagers (FFM et FFMF) sont en cours pour une mise en place d'une procédure simplifiée concernant les nuisances sonores, la pollution et la sécurité routière. Ce dernier volet peut tout justifier et ouvrir la porte à toutes les dérives. Les points de contrôle auto se sont multipliés

depuis l'obligation de 1992. Une affaire à suivre.

Dean Vinales

La course moto reste un sport à risques. Une chute collective à l'entame du 11^{ème} tour de la manche espagnole du championnat du monde SSP 300 a été fatale à Dean Berta Vinales, un pilote espagnol de 15 ans. Cousin du pilote de MotoGP Maverick Vinales, il était prometteur pour sa première saison en mondial 300 avec une série de bons résultats. Après la disparition récente du suisse Dupasquier, l'émotion est vive dans le milieu des compétiteurs.

Ferrandis champion US

Après un doublé 250 historique en championnat US SX et MX en 2020, Dylan Ferrandis a débarqué en « rookie » dans le championnat majeur AMA 450, le summum mondial. Remportant 7 manches et montant à chaque épreuve sur le podium, il décroche le titre une course avant la fin. L'avignonnais n'est que le 3^{ème} rookie, le 7^{ème} non américain et le second français (après Jean-Michel Bayle en 1991) à y parvenir depuis le début du championnat en 1972. Il décroche ainsi un quatrième titre US, étoffant un palmarès exceptionnel. Il ne lui manque que le titre Supercross 450 US pour un grand chelem.



Guzzi dans le futur

Pour fêter ses 100 ans, Moto Guzzi a dévoilé une inédite V100 Mandello avec un moteur refroidi par eau entièrement nouveau. Le constructeur italien révèle aussi un projet d'une nouvelle usine toujours à Mandello del Lario, berceau historique de la marque. Cette nouvelle unité de production devrait augmenter les capacités de la marque dès 2025.

30 km/h pour tous

Après Grenoble, Lille, Nantes ou Paris, régulièrement, de nouvelles municipalités annoncent le passage à 30 km/h. Montpellier puis Bordeaux ont annoncé le passage sur 90 % de leurs rues. La justification principale est de réduire la pollution et accessoirement les accidents et de fluidifier le trafic.

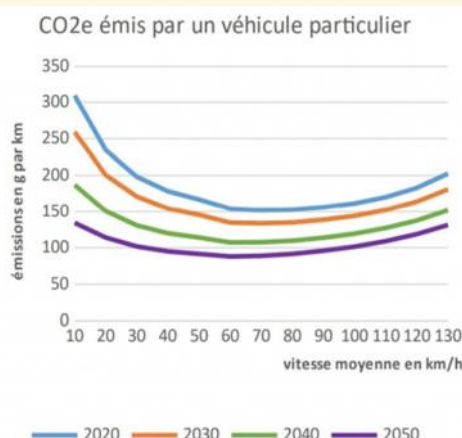
Niort devrait suivre le mouvement. L'extension des zones piétonnes accompagne généralement ces décisions, restreignant encore le réseau routier.

Peugeot condamné

Le groupe Piaggio (Vespa, Aprilia, Moto Guzzi) est très à cheval sur sa propriété intellectuelle. En 2019, il avait fait condamner le chinois Znen ou en faisant détruire les copies de scooters exposées dans les salons. Cette fois c'est Peugeot Motocycles qui a été condamné par le tribunal judiciaire de Paris et par le tribunal ordinaire de Milan pour la contrefaçon portant sur le contrôle du train avant des Piaggio MP3 et du Metropolis. En plus des amendes et des frais légaux, Peugeot a été condamné à 150 000 € de dommages et intérêts et à une interdiction de produire et de vendre le modèle utilisant le système breveté. Cette décision en première instance est susceptible d'appel suspensif de la décision.

Le 30 km/h polluant

Le Cerema, à la demande de la DGITM, a établi un rapport portant sur les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. La forte corrélation entre vitesse et niveau de pollution n'est pas absolue. Le rapport montre que la baisse accompagne la baisse de la vitesse puis remonte suivant une parabole. La pollution est deux fois plus importante à 10 km/h qu'à 70 km/h. Les émissions sont quasi identiques pour un véhicule à 30 km/h et un roulant à 130 km/h (33% plus haut qu'à 70 km/h). Le Cerema rappelle que les phases d'accélération freinage jouent davantage sur la pollution que la vitesse. L'important est donc « d'apaiser » le trafic.



CO2 émis par un véhicule léger en fonction de la vitesse

30 km/ toujours

A son tour, Lyon annonce la limitation quasi généralisée (sauf certains axes) à 30 km/h, une des promesses de campagne électorales. La justification porte sur la baisse des accidents et des nuisances sonores, oubliant le volet pol-

lution. Rappelons que Grenoble couvre 18 km², Lyon 47 km², Bordeaux 49 km² et même Paris 105 km². Comment appliquer la même mesure à Marseille qui couvre 240 km² avec un réseau de transport en commun défaillant ?

La suspension attaquée

La suspension du CT n'a pas fait que des heureux. Ainsi l'association Respira a attaqué en justice devant le Conseil d'Etat la décision pour excès de pouvoir. Elle prétend que le contrôle technique atténue la pollution atmosphérique et sonore. Elle accompagne sa démarche avec une pétition nationale. Dans un premier temps, elle a été déboutée de sa demande mais compte bien poursuivre sa bataille. Les voitures sans permis pourtant aussi concernées sont complètement « oubliées » du débat.

L'avenir frappe à la porte

Un beau résumé de notre avenir automobile, un véhicule diesel tractant un groupe électrogène à essence destiné à recharger une voiture électrique...



Envoi d'un de mes fidèles lecteurs.

Salon de Milan

Le salon de Milan (EICMA) événement majeur pour le monde de la moto revient en 2021 du 25 au 28 novembre. La pandémie a provoqué l'annulation de l'édition 2020 et perturbera la nouvelle édition. Certaines marques majeures comme BMW, KTM, HD, Indian et même le local Ducati ont déclaré forfait. Surface totale, horaires d'ouverture et prix d'entrée seront réduits. Le salon en profite pour changer de nom, devient Esposizione Internazionale delle due ruote, et de logo.



CALENDRIER

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

NOVEMBRE

5 au 7 novembre

- 42^{ème} Salon International Epoquauto
Eurexpo Lyon(69)

6 novembre

- Toy Run Collecte de Jouets à Moto au profit des enfants du secours populaire Français du Morbihan - Kervignac(56)

6 et 7 novembre

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

7 novembre

- MotoGP - Grand Prix de l'Algrave
Circuit de Portimao

- 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)

- Téléthon Motard Le Retour! - Place du Jeu de Balles - Le Quesnoy(59)

- 3^{ème} Matinale Autos Motos - Azé(71)

- 30^{ème} Bourse d'Echanges Autos-Motos

Château-Gontier(53)

- 100 Motos pour Margot - Expo Motos

Sarlat sur l'Isle(24)

- Bourse d'Echanges Moto-Side-car-Cyclos-Vélos

Hall au blé - Bourges(18)

14 novembre

- MotoGP - Grand Prix de Valence
Circuit de Valence

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

- Bourse Moto - Parc du chalet

La loge des Gardes(03)Laprugne

15 et 16 novembre

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

20 novembre

- Téléthon Randonnée Moto - Centre culturel
Saint Martin de la Place(49)

20 et 21 novembre

- 3^{ème} Edition Rassemblement de Side-cars-Les
Motards du Dimanche-Souigné Sur Sarthe(72)
lesmotardsdudimanche@orange.fr

- Hivernale du MC FLAM - Saint Méard(87)

21 novembre

- Bourses Echanges Miniatures et Jouets Anciens
Annonay Davezieux(07)

25 et 28 novembre

- 78^{ème} Edition Salon de la Moto de Milan EICMA
(Italie)

28 novembre

- Balade Moto au profit des Enfants Hospitalisés
au Service d'Urgence de l'Hôpital de Château-
Gontier(53)

DECEMBRE

5 décembre

- Marché de Noël de la Moto et Bourse Moto
Salle Jean Jaurès - Briare(45)

10 décembre

- Le Père Noël est un Motard - Collecte de jouets
organisé par la FFM59 au profit du Secours
Catholique-Neuf Berquin(59)

10 au 11 décembre

- Relais Calmos FFM19 (Millevalches) parking
Carrefour - Brive(19)

- Relais Calmos FFM87 (Millevalches) parking
Super U - Feytiat(87)

10 au 12 décembre

- 12^{ème} Edition Hivernale Millevalches-Meymac(19)

11 au 12 décembre

- Winter Octopustreffen - Albergo Miramonti
Gorreto - tél : 347 4613466(Italie)

12 décembre

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

18 décembre

- 20^{ème} Edition Défilé des Pères Noël à Moto du
MC Red Zone Calais(62)

18 et 19 décembre

- 2^{ème} Bourse Autos et Motos
Cazes Mondenard(82)

JANVIER

14 au 16 janvier

- 10^{ème} Edition La Génép'Hivernale-Le Glaizil(05)

28 au 30 janvier

- 46^{ème} Edition Enduropale du Touquet(62)

FEVRIER

4 au 6 février

- 4^{ème} Hivernale du Vercors - Vassieux(26)
FFMC2607

11 au 13 février

- 33^{ème} Altes Elefantentreffen
Camping am Nurburgring(Allemagne)

MARS

3 au 6 mars

- Salon du 2 roues Lyon - Lyon Eurexpo(69)

AVRIL

10 avril

- Bourse Expo Moto Champoly (42)

MAI

7 et 8 mai

- Classic Wheels - Magny Cours(58)

13 au 15 mai

- Grand prix de France - Circuit Le Mans(72)



Crédit photo TantDeMM visible sur Instagram et Facebook

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 amicale-sidecariste@free.fr ». L'explication sur l'utilisation des données personnelles : site officiel <https://www.cnil.fr/fr/reglement-europeen-protection-donnees>