

NOUVEAUX MEMBRES _

PERRIN SOLDAT

EYERSCHET

LILITOONLI

TOULOUSE M.C.

ATTAL

ROCHARD

1100111111

PIOT

CHRISTOPHE MOTOS

LOISEAU BERTHO

GOCHARD

ENON MOULIN

VALLET

17300 ROCHEFORT

23000 GUERET

25400 AUDINCOURT

31400 TOULOUSE

33400 TALENCE

44360 ST-ÉTIENNE de MONTLUC

45140 ST-JEAN DE LA RUELLE

49800 TRELAZE

72100 LE MANS

79000 NIORT

79100 THOUARS

79290 ARGENTON L'ÉGLISE

88100 SAINT-DIÉ

94260 FRESNES

SOMMAIRE

PAGE 1: Nouveaux Membres - Infos Sidkar

PAGE 2 : Courrier

PAGE 3 : Jumbo Limousin - Poème

PAGE 4: Ten Years After par J.J. Duret

PAGE 5 : Ten Years After par J.J. Duret

PAGE 6 : RSCF St-Pierre de Cernières

PAGE 7 : Technique Side + Gymkana

PAGE 8 : Calendrier + Petites Annonces + Info Rassemblement

+ Carte Routière

INFOS SIDKAR _

Tous les textes (compte rendu de RSCF ou autre, essai side, présentation, petites annonces, calendrier, etc...) sont à envoyer à une seule adresse : MEIGNEN Paul

1, rue du Commandant Lerondeau 02200 SOISSONS

Les petites annonces sont gratuites

Vous aimeriez faire un compte rendu du RSCF auquel vous avez participé dernièrement mais vous n'avez pas de photos. Rassurez-vous, d'autres ont des photos mais sont constipés du stylo. Et si on s'associait ? C'est déjà arrivé! Par exemple:

RSCF de l'Ariège : Textes : Pierre Michel et ASCO Photos : DIDERON André RSCF de St-Pierre : Textes : J.-J. DU-

RET - Photos : J.-L. HAIGLE.

Si donc vous avez des photos de RSCF, téléphonez au 23.53.11.33 pour savoir si ça nous intéresse. S'il n'y a pas encore de texte pouvant accompagner vos photos... ben y aura qu'à! hé, hé!

RAPPEL:

Envoyez-nous des photos sur papier en noir et blanc ou en couleur mais pas de diapos. Les photos vous seront retournées après.

Afin de préparer un numéro spécial "Fabrication maison" nous invitons tous ceux qui ont fait eux-mêmes sidecar, fourche ou roues à nous envoyer une photo de leur réalisation accompagnée d'une brève description technique. D'avance merci!

Les expéditions de "SIDKAR" étant faites par le trésorier, les changements d'adresse doivent être signalés à :

VILLATE Bernard Larribaut

QUINSAC

33360 LATRESNE

Salut Bernard,

Même en Martinique, on s'intéresse au monde de la moto et à Jiji, c'est même lui qui m'a indiqué ton adresse.

Ton mensuel sur le "SIDKAR" est super, surtout que l'on manque de presse sur ce phénomène. C'est pourquoi je te demande quelles sont les formalités à remplir pour s'y abonner.

Je suis possesseur d'un Guzzi 1000 SP, et dès mon retour en Métropole, en Septembre, j'attaque le trois roues.

Bonne année et bonne moto à toute l'équipe de SIDKAR ainsi qu'à leur famille.

Gilles.

Salut Bernard,

Je te remercie tout d'abord pour l'envoi de SIDKAR N° 0, c'est vachement bien et il faudrait continuer. Mais quelques problèmes se posent...

Excuse-moi, mais je suis néophyte dans le monde des trois roues, et ici, en Martinique, les renseignements ne pleuvent pas.

Je viens d'écrire à Claude pour les RCSF à moindre frais, et toi, tu me demandes 150 F pour le journal SIDKAR, je ne comprends pas bien. Je suis déjà abonné au "Pavé dans la Mare" et au "Monde de la Moto" car ils parlent tous les deux du side. Et ce, pour environ 150 F à l'année.

Je n'ai plus reçu de numéro de SIDKAR depuis le numéro 0 (Décembre 1985). Cela voudrait-il dire que c'est à cause de mon non-paiement, de la non-parution involontaire du mensuel ?

L'Abonnement à l'Amicale de 150 F, je ne suis pas contre, mais cela veut-il dire qu'il faudra verser cette somme annuellement pour recevoir le magazine ou y-a-t-il d'autres avantages ?

Daigne bien excuser cette lettre, qui te demande une réponse car tu n'as peutêtre pas le temps de répondre à tous ceux qui t'écrivent, mais j'ai besoin de renseignements et si je peux participer à la création du journal, je le ferai avec plaisir.

Je sais qu'il faut assez longtemps pour que le courrier me parvienne, c'est pourquoi j'aimerais bien savoir s'il y a eu d'autres numéros de parus.

Dans l'attente d'une réponse, nous te présentons, ma petite famille et moimême, toutes nos félicitations pour le canard.

Sidecaristement vôtre.

Gilles.

Ben mon pote, la réponse à ta question tu l'as trouvée toi-même, c'est sûrement parce que tu n'as pas payé que tu n'as pas reçu les autres numéros. Etonnant non?

Tout ça c'est la faute à Jiji... ben oui, on n'a pas idée de faire des revues gratis. Pffff !...

Pour les 150 F c'est bien par an oui, les abonnements à vie c'est très rare... à moins que Jiji ?

Mais puisqu'on parle d'argent allons y gaiement, tirons les choses au clair (non pas au clerc!). Actuellement chaque numéro nous coûte 6 F plus environ 4 F de frais d'envoi, multiplié par 12, ça nous fait 120 F. Nous tirons à 400

exemplaires pour que les futurs inscrits bénéficient des numéros déjà parus mais nous ne sommes que 200 pour l'instant; ce qui nous fait le numéro à 12 F ce qui correspond à 192 F par an. Conclusion: si on ne devient pas plus nombreux rapidement cela sera très dur. On avait prévu l'inscription à 150 F pour éviter de se planter lamentablement au bout de 2 mois, mais si nous sommes plus nombreux et que l'on se débrouille pour diminuer le prix de revient du canard, le prix de l'inscription pourrait diminuer l'an prochain.

Pour les autres revues, que tu cites, la démarche est différente. Il faut savoir ce que l'on veut. Les programmes de télé existent dans beaucoup de magazines mais un magazine qui ne parle que de ça c'est peut-être mieux non! Le "PAVÉ" a des moyens, il les a mérités et j'en suis bien content. Notre tirage est ridicule face au sien et ce n'est en aucun cas comparable. Pour "Le monde de la moto" les 3/4 des essais sidecar se terminent par : "Mon attelage est à vendre" et le "lecteur-essayeur" économise 180 F de petite annonce et en plus il peut y glisser ses meilleurs photos. C'est idéal pour vendre. De plus pour garder un échantillon très large dans la clientèle il faut sectionner la revue et équilibrer les différents sujets. Si vous être 5 ou 6 à envoyer un article sidecar le même mois, il y a des chances pour que certains passent aux oubliettes. Et en plus il faut faire la part des choses entre la publicité et l'essai en question. Pas facile tout ça hé, hé!

Enfin... nous on n'est pas la pour faire du pognon, même que moi j'ai payé mon inscription et que je n'ai pas encore demandé de remboursement pour mes frais d'envoi ; ils sont cons ces bénévoles tu peux pas savoir!

De toute façon nous ferons un bilan financier après le rassemblement international et on étalera tout! Nous faisons partie d'une VRAIE Association loi 1901 avec statuts, président (pas encore statue du président), vice président et tout le tintouin, ce qui n'est pas le cas partout.

Tiens j'y pense, pour finir, si tu as le temps, compte donc le nombre de petites annonces de ton mensuel préféré et multiplie le par le tarif de vigueur, compte les pages de pub et renseigne toi sur le tarif, brasse tout ça, ben tu verras qu'il y a de quoi en payer des tricoteuses pour faire des écharpes et des bonnets...

Paul MEIGNEN



Répondant à l'appel au secours de Paul Meignen, je vais essayer de vous faire revivre cette journée dans le Limousin.

Partis de Bordeaux le mercredi soir à la débauche nous nous retrouvons sur l'autoroute à trois sides et un solo.

Le père la Boulange (Laverda Terrot), mon beau-frère (Yamaha EML-GT), le beau-frère de mon beau-frère (Honda Bol d'Or) et moimême.

Route sans histoire jusqu'à Limoges si ce n'est peut être une Mercédès 220 qui se prenait pour une F1, petite discussion au feu rouge de la part de mon épouse; bref des broutilles.

Nous voila rendus au centre grosseriex juste après une belle averse, nous planterons la tente au sec; d'autres n'ont pas eu cette chance (n'est-ce pas Jean-Pierre?).

Accueil chaleureux de la part des organisateurs du centre ; une charmante jeune fille nous servira le diner, jeune fille qui soit dis en passant nous l'avait déjà servi en Ariège en février au rassemblement de M. Assie, une habituée en somme.

Nous partons nous coucher vers 23 h, demain la journée sera longue. Réveil matinal 7 h30 et surprise il a gelé dans la nuit, ma petite famille n'a pas eu froid bien emmitouflée dans ses duvets.

9 h, attribution des gamins à chaque side, nous faisons connaissance d'Arnaud gentil petit homme de 6 ans et visiblement très content de partir en side.

9 h30, nous démarrons vers la campagne profonde autour de Limoges; ce ne sont que saluts et bonjours tout le long de la route; vitesse de croisière 40 km/ h. Arnaud va de mieux en mieux.

Premier arrêt: St-Pardaux, arrêt pipi pour certains, arrêt boissons pour d'autres. Démonstration dans les airs d'un ULM, je lui laisse son truc j'ai pas l'âme d'un Blériot, je préfère encore mon panier.

On repart pour cette fois s'arrêter dans un camping pour le déjeuner. Chacun ira se chercher un casse-croute préparé par l'organisation.

Pique-nique très agréable, au soleil tant attendu.

15 h, c'est reparti, cette fois-ci nous ferons halte à St-Léonard de Noblat, pour assister à une démonstration epoustouflante de Eric Miazga (la BGV). Arnaud ne veut plus quitter le side; mieux il invite une petite



amie à lui Gwladys 12 ans, nous repartirons au centre ensemble malgré un petit problème, arrêt pipi pour tous les deux, c'est vrai que le side vibre, cela doit surement faire de l'effet sur la vessie.

Arrivée au centre vers 19h. M. Lachambre nous offrira le verre de l'amitié et nous voilà à nouveau à table ; au menu une bonne paëlla ; l'ambiance commence à bien venir, les petits sont partis se coucher, bien fatigués de leur journée et nous-mêmes pensons déjà au chemin du retour, nous nous arrachons à cette bonne tablée, en promettant de revenir l'an prochain et après avoir remercié les organisateurs de leur dévouement et de leur gentillesse.

Nous voilà repartis direction Bordeaux avec un compère de plus l'ami Percier et son Yam Panda Sport.

Retour quelque peu homérique manquant un peu d'essence, je passe devant une station à l'entrée de Limoges me disant je verrai plus loin et bien le plus loin fut très très loin: 60 bornes avant de trouver une station ouverte, dépannage en cours de route du Père la Boulange et de son réservoir plein.

Enfin, nous voilà enfin arrivés il est 2 h30 du matin à 8 h j'embauche. Pas frais le type le vendredi matin, mais quand même très content de cette journée du jeudi 8 mai.

Bernard VILLATE.



POÈME

Des quatre coins de France ils sont venus nombreux Pour montrer que l'enfance est un sujet sérieux Ils font de la Moto, ont crée un Jumbo Pour nos petits enfants, c'est bien plus que des mots. Habillés tout de noir, casqués impressionnants On vous a admirés un peu beaucoup passionnant. Quand vous prenez alors sur ces engins magiques Un petit de chez nous avec mille précautions Nous sommes rassurés, il n'y a aucun risque Il n'est nul besoin de vous dire attention

Monsieur emmène-moi... sur ta moto je veux M'évader un instant, je serai si heureux. Pour moi tu sais quelle joie et quel grand moment Assis dans ton side-car, je f'rai bonjour aux gens.

Motards merci pour eux, nous vous disons chapeau Qui a dit que l'Amour devenait un vain mot Quand vous repartirez là-bas dans le chemin, Ils vous suivront des yeux, ils auront du chagrin Ils vous feront sans fin au revoir de la main. Ils penseront alors à la prochaine année.

TEN YEARS AFTER (décembre 1975 / décembre 1985) ______ ou "rires et pleurs d'un Guzziste"

MOTO GUZZI ATTELÉE SUR 102.480

Pourquoi 102.480 km? Tout simplement parce que quelque chose a cassé à ce kilométrage là. Non, ce n'est pas le moteur, c'est le câble du compteur.

Avant tout je dois vous prévenir que malgré ce qui va suivre, je ne pense pas être "maso", j'avoue un penchant certain pour les Guzzi et cela depuis 1971, année pendant laquelle ma 125 Auto-Moto avait consenti à me transporter au 35^{ème} Bol d'Or. Encore plus que par la victoire de la BSA/ Triumph, je fus enthousiasmé par la vue des Guzzi V7, "Spécial" à l'époque, et je sus que tôt ou tard j'aurais un bicylindre en V originaire de Mandello.

Depuis j'ai eu une V7, 700 cm³, achetée d'occasion et qui m'a donné les pires ennuis dont carter moteur fendu, embrayage mort, régulateur HS, etc...

Puis une 175 Motobécane U 26 C, une horloge économique et fiable sauf sous la pluie.

Une Triumph T 120 V (27.000 km sans ennui et une pêche pas possible avec un poids plume, quand je pense à toutes ces 500 "modernes" qui dépassent les 200 kg). Quant aux vibrations demandez à la passagère ce qu'elle en pense.

Et depuis décembre 1975 une Moto Guzzi 850 T achetée neuve pour la somme de 17.300 F et qui a déjà connu 5 partenaires : comprenez par là (non, pas par là!) non pas des propriétaires mais bien des partenaires avec lesquelles elle s'est accouplée, c'est-à-dire 5 paniers.

Les premiers tours de roues s'effectuent donc un soir de l'hiver 1975 sur la neige et, à peine sortie de l'antre du



grand sorcier Guzzi, alias C-Krajka nous avalons, en plus des flocons, 500 km environ de nuit : je dis environ car le compteur ne fonctionne plus. Est-ce dû au fait que la belle a fait de la figuration dans un film ? (authentique).

A 1.500 km, un carbu se bloque en haut, heureusement le coupe contact est là.

Vers 4.000 km reblocage... de la roue AR cette fois et à l'arrêt. Les cannelures du tambour AR sont grippées (normal en décembre) par le sel déposé sur la neige citée précédemment.

C'est au même moment qu'apparaît une fuite d'huile au joint spy d'entrée de boîte et que survient la casse d'un amortisseur (fuite) changé sous garantie (et aussi sous abri car on est toujours en hiver).

Vers 5.000 km, 2 Koni sont installés en même temps que le premier side 1 Précision achetées 2.000 balles (l'accouplement se fait sans douleur et surtout sans tout droit). Mais très vite je m'aperçois que le moteur a du mal à tirer un panier : le régime maxi est alors de 4.000 tours en cinquième et l'utilisation de la 4ème s'impose fréquemment (principalement entre 3ème et 5ème).



A cette époque là, les vidanges ont lieu tous les 3.000 km (Castrol GTX, expérience Triumph oblige!).

Le 2ème panier sera de fabrication personnelle, en bois et capote style "petite voiture sportive". Il doit rouler encore, quelque part en France. C'est avec ce side que nous aurons la frayeur de notre vie : la perte de la roue à environ 100 km/ h avec arrêt brusque dans un poteau. On a du mal àimaginer ce qui serait arrivé avec un panier en polyester, le bois a bien résisté et les passagers ne sont que légèrement blessés.

Mais revenons en arrière, à 10.000 km c'est la grande révision et là, surprise désagréable, la fuite d'huile de boîte a provoqué des dégâts sur les disques d'embrayage et la garantie ne prend pas tout en charge. Il me faudra débourser 416 F au titre de cette révision "gratuite". A noter que pour un simple joint spy à changer, soit sur moteur, soit sur boîte, le principe est le même que sur les anciens modèles : il faut désaccoupler moteur et boîte mais si cette opération était un jeu d'enfant sur les V7 et autres GT, elle est maintenant une affaire d'adulte : disons que c'est fastidieux.

A 16.000 km : câble compte-tours et pneu AV. A noter que le pneu AR a déjà été changé et qu'il faut renouveler l'opération à 19.000 km. Il est donc grand temps de passer aux roues R8 et c'est à l'occasion de la remise en état de la moto et du side (suite à l'accident cité plus avant), qu'intervient la modification effectuée par Philippe Motos (coût : un peu plus de 2.000 F) pour les deux roues avec l'immense avantage d'avoir des roues interchangeables sans oublier les pièces Renault (durites, plaquettes, étriers) à prix intéressant.



Mais bientôt commencent les premiers ennuis sérieux :

- 30.000 : 2 pots Lafranconi, 550 F.
- 34.000 : Cardan cassé, 403 F.
- 36.000: Guides de soupape avec révision, 660 F (les guides ont été changés par précaution car une légère fumée bleue sortait des pots).
- 39.000 : Centrale clignos, 45 F.
- 40.000 : Batterie (Rex), 222 F.
- 42.000: Changement de pont pour un T3 mais uniquement parce que celui-ci est plus pratique que l'original (acheté d'occase: 300 F).

A noter que c'est à 37.000 km que le side Briggs a été installé (avec 2 allers + 1 retour en Grande Bretagne en solo sur roues R8 sans problème!). Le règlage du panier est délicat mais une fois trouvé le bon compromis, la moto prend bien ses tours.

Puis dans la série "ça n'arrive qu'à moi et jamais aux autres", survient un incident très rare : la pastille de sablage centrale AV du carter inférieur se fait la malle et l'huile coule partout jusqu'à ce que le témoin de pression d'huile s'allume. La réparation consiste à scier un bout de ferraille, mettre de la pâte à joints et marteler l'alu du carter pour que la chose ne se reproduise pas. Guzzistes, vérifiez bien ceci! Enfin, ceci m'est arrivé à 43.000 km et c'est tant mieux car 2.000 km plus tard c'était la catastrophe. En effet, c'est à 45.000 km qu'intervient le traitement Micro-lon et imaginez un peu la fuite d'huile avec le produit à l'intérieur.

Du coup, le moteur gagne 500 t/mn, consomme moins d'essence et use moins d'huile (à noter une consommaton constante d'huile d'environ 1/2 l aux 1.000 km depuis le début).

- 46.000 : A nouveau câble de comptetours
- 51.000: Les moyeux mâles (roue AR) et femelle (pont) sont HS 680 F + M.O. 255 F. A noter que ces pièces s'usent très vite avec le système de roues R8 qui ne prévoit pas de conserver les amortisseurs de transmission. La solution de fortune consiste à bourrer généreusement de graisse toutes les cannelures le plus souvent possible.
- 57.000 : chaîne de distribution avec M.O., 385 F
- 58.000 : Démarreur + M.O., 450 F
- 59.000: Amortisseurs Koni + ressorts side, 490 F et ammortisseurs AV, 333 F
 60.000: La grosse panne: l'alternateur ne fonctionne plus, le rotor est HS et un concessionnaire Guzzi le change pour une somme astronomique. Depuis je sais que cette pièce se répare pour
- 62.000 km : 4 eme panier. C'est un Nan-

environ 300 F (voir à la fin).

cel avec tout ce que cela suppose : bas prix, très bon confort mais aucune finition et fiabilité doûteuse (bras oscillant cassé!).

- 64.000 km : encore un câble de compte-tours. A cette époque Guzzi fonctionne de mieux en mieux : le rodage est enfin terminé.
- 72.000 km : Le pont T3 fuit et ce qui coule ressemble à de la ... rouille. Il y a en effet de l'eau dans l'huile. Mystère. Donc remise du pont d'origine T (qui est le même que celui des GT).
- 75.000 km : Enfin il faut changer les rupteurs. Les 2 rupteurs et les 2 condensateurs, 80 F prix auto. Chez Guzzi : 260 F (voir à la fin).
- 76.000 km: Un des pots Lafranconi est hors d'usage et devant les prix prohibitifs appliqué par Seudem et/ou Guzzi et/ou les concessionnaires, je décide d'adapter le système utilisé par Patrick Vallée sur sa BM: les pots R16 (333 F + 90 F de tubes et de pose). Le bruit est beau, le moteur prend bien ses tours mais l'esthétique en prend un sacré coup! A noter qu'il n'y a aucun réglage de carbu, en conséquence je roule comme ça depuis 25.000: "no problem".
- 80.000 km: Lors d'un départ chez nos amis Boisson pour un RSCF, je dois changer le cardan: cette fois j'en ai un de secours et je sais où les faire réparer (voir à la fin). C'est d'ailleurs à ce RSCF que nous récupérons notre fourche Sauterelle. A ce sujet connaissez-vous beaucoup de constructeurs qui vous annoncent un prix (2.350 F) et qui, le jour de la iivraison vous disent qu'ils ont eu moins de travail que prévu et font une remise: prix net 2.200 F, fourche peinte avec 2 Koni.

C'est aussi à cette époque que j'installe notre side actuel (bois, alu, et skai) qui n'est peut-être pas très joli mais très fonctionnel (2 portes, grand coffre, toit couvrant, roue interchangeable, avec roue de secours et roues moto). Seul-défaut : trop lourd, le châssis seul pèse 60 kg et la caisse 120 kg. Heureusement que les Guzzi sont solides.

- 90.000 km : L'embrayage nous lâche (il a 80.000) et nous n'irons pas à Amboise. Dommage : il paraît que cette année-là ce fut très bien (1981).
- 92.000 km : Changer câble d'embrayage uniquement parce que celui d'origine était devenu trop dur.
- 95.000 km : Le rotor lâche à nouveau mais cette fois il sera réparé.

A noter également que la cellule redresseuse a grillé. Si cela vous arrive ne faites pas comme moi : une cellule se répare chez un spécialiste en électronique qui vous dira quelles diodes il faut changer.

 98.000 km : Vu fuite d'huile à l'AV du moteur. Je change le joint spy et c'est OK.

Voilà c'est fini, ou presque. Je pourrais aussi vous parler :

- de la tête de fourche technoplast, 250 F.
- des sacoches-valises Wheeling très pratiques, 850 F
- du réservoir 36 litres (Krajka) permettant une autonomie de 450 à 500 km.
- de la consommation : 7 à 8 I maxi.
- de la remorque Franc installée depuis peu, 890 F.

Mais ceci vous ennuirait trop et il vaut mieux passer aux chiffres et aux bonnes adresses.

Prix d'achat	17.300 F
Assurance (7 ans)	15.600 F
Huile env. 170 l à 10 F	1.700 F
Essence env. 7.650 à 4 F	30.600 F
Pneus env.	2.000 F
Révisions env.	2.000 F
Bougies (2 tous les 5.000)	300 F
Huile boîte + pont	
(tous les 10.000)	400 F
Câbles, ampoules, divers	500 F
Achat épave S3	600 F
Achat pièces occase	1.500 F
Roues R8	2.800 F
Revente roues orig.	1.000 F
Revente pièces	3.000 F
2 pots Lafranconi	550 F
1 cardan	403 F
Centrale clignos	45 F
Batterie	222 F
Traitement Microlon	Gratuit
Pignons AR	680 F
Chaine distribution	385 F
Démarreur (réparation)	450 F
Amortisseurs Koni	490 F
Amortisseurs AV	333 F
Rotor alternateur	1.100 F (!)
Réparation rotor	300 F
Réparation cardan	300 F
Cellule redresseuse	700 F
2 rupteurs + 2 condensateu	rs 80 F
2 pots R16	423 F
Investissement en side	4.000 F
Fourche Sauterel	2.200 F
Revente fourche	- 600 F
Valises Wheeling (45 I)	850 F
Top-case Héchard	500 F
Tête de fourche Technoplas	
(achetée en 74)	250 F
Embrayage	280 F
Réservoir 36 l Prix non cor	
Peinture moto + side (2 fois	
Commodos	100 F

Total 85.841 F soit 0,84 F/ Km

Ce coût doit être diminué du prix de revente de la moto.

RSCF ST PIERRE DE CERNIÈRES



C'est en 82 qu'on est allé là-bas pour la dernière fois. C'était bien. On se souvient encore du jeu du radeau ce qui nous a d'ailleurs permis de terminer honorablement au classement du rallye 86 puisque c'était une des questions posées.

Depuis Soissons et Reims 85 on n'a pas roulé. J'ai failli aller à Ostende, aux Elephants, à chaque fois la roue AR a déclaré forfait. Cette fois ça y est j'ai remonté le système d'origine R8 et ça roule.

Le temps de passer un coup de fil à Eric, route à prendre, c'est au même endroit. Ok on y va! On prend Jean-Michel et Sylvie au passage à Asnières et vive l'autoroute... après le tunnel de St-Cloud ou Miss Guzzi se met à tourner sur une patte : elle n'aime pas du tout la chaleur et les embouteillages. Mais dès que ça dégage on roule bien. Attention le rodage n'est pas fini (4.000 km).

Voyage sans problème mais les petites routes à la fin ne sont vraiment pas tristes. Ils ne connaissent pas les lignes droites là-bas (tiens j'ai déjà lu cela quelque part).

Vu qu'on est parti tard, on arrive parmi les derniers et on rate l'apéro et la tombola. On n'est pas venu pour ça!

Des têtes connues sont là. On n'a pas roulé depuis presque 3 ans et il v a des nouveaux.

En tout cas on retrouve chez Eric Lefebvre l'esprit des premiers RSCF et je veux le féliciter pour ça. Aucune inscription, large place réservée aux enfants.

En plus Eric a su trouver l'endroit idéal en la gare désaffectée de St-Pierre. Espace, local vaste et équipé, feu de camp, sanitaires. Tout y est. Et tout ça gratuit. A noter que la petite boite mise à la discrétion de chacun rejoint là aussi l'esprit des RSCF du début.

On vous cite en vrac ce qui était offert :

- Apéro du samedi.
- Tombola du samedi
- Petit déjeuner du dimanche (chocolat, café et croissants ou pain/ confitures).
- Hors d'œuvre du dimanche midi (crudités + salade composée).
- Café à volonté.
- Boissons au sirop pour les enfants.
- 1 bouteille de cidre local.
- Cidre à volonté (jerrican).
- Lots du rallye (tous les participants en ont eu).

On rajoute à cela que les autres boissons étaient vendus 4 F.

Et puis aussi, et c'est le commentaire que j'ai fait sur le livre souvenir mis à notre disposition, aucun temps mort.

Samedi soir on a planté la guitoune mais il y a déjà les dessins animés pour les petits et plus tard un film à la télé (les amateurs ont apprécié).

Dimanche matin donc, petit déjeuner royal et tout de suite après c'est le départ pour le plein d'essence à Montreuil l'Argile et cap sur la ferme et le parc du château que nous allons visiter.

A la ferme explications sur la traite etc, etc... et dégustation de lait. On nous avait prévenu qu'il fallait apporter les gobelets mais certains étaient allergiques à ce breuvage et commençaient à trouver la plaisanterie un peu énorme (pas vrai Christian Jehanno). Heureusement Eric, son père et tous les copains ne sont pas des sadiques et, à la sortie du parc du château de la ferme du coin où nous étions allés, un apéro colossal, nous attendait (sangria, pastis, jus de fruit et une autre boisson douteuse fortement alcoolisée). Puis retour à la gare pour le déjeuner avec distribution des hors-d'œuvre.

Mais très vite il faut se préparer pour le rallye. On part comme des malades alors qu'il n'y a que 20 km. On finira 7^{ème} ou 6^{ème} après C. Jehanno. Faut dire que le soleil nous a bien aidés pour certaines questions (?) En tout cas tout au long on verra des gens sympa et des coins jolis (qu'on connaissait un peu).

Et puis pour nous 4 c'est une découverte : en 83 nos 2 marmots suivaient mais ne participaient pas. Maintenant tout est changé : à 9 ans et demi et 7 ans ils participent activement au rallye et peuvent monter sur la moto. Fabien fera d'ailleurs presque 100 kms au retour (soit sur Laverda de Jean-Michel - soit sur notre Guzzi). Les années passent....

Ce rallye fut très bien sauf la question de l'arbre mort. D'après nous, d'autres et C. Jehanno, cet arbre mesurait 3 m75 ce à quoi Eric certifia qu'il faisait moins.

Il fallait donc trancher le problème et l'arbre aussi.

Dimanche matin donc la puissante BFG de Christian, suivie d'une énorme remorque partit chercher l'arbre mort. Apparemment l'ensemble n'eut aucun mal à rouler (il faut dire que C. Jehanno s'est mis au régime puisque, désormais il ne mange plus de pain avec ses pâtes!).

L'arbre fût donc rapporté dans la remorque et mesuré : on a perdu. Il faisait 3 m58.

Le soir on a droit aux films, dessins animés, diapos et, en vedette américaine, les cascadeurs fous (C. Jehanno, Bouboule, et d'autres dont le plus gros du rassemblement) qui nous ont fait trembler en franchissant les limites du possible, à savoir le passage au travers d'une chambre à air au-dessus d'une chaise ou le tranpoline sur la même chambre à air. Il y eut un moment de silence lorsque deux des cascadeurs s'élancèrent en même temps pour passer par le trou du pneu. Aïe, aïe!

Enfin cette chambre à air en avait vu d'autres puisqu'à la fin du rallye elle avait déjà servi de radeau improvisé sur le lavoir de St-Pierre.

Le jeu consistait à flotter sur la chambre aidé de 2 collègues, (s'ils étaient amis, ça allait, ennemis beaucoup moins) qui tiraient une corde de chaque côté afin de faire aller le radeau en-dessous d'un biberon de pastis ensorcelé (en effet le terrible Bouboule avait la manie de faire monter et descendre le biberon grâce à une ficelle diabolique, de quoi décourager les plus assoiffés).

Comme Jean-Michel n'avait aucune confiance en moi pour tirer la corde et que la réciproque était vraie, on est monté à 2 sur la chambre. Le résultat a été humide, en ce qui me concerne.

Et dimanche matin eut lieu la remise des lots du rallye.

Puis le retour, sans problème, avec une halte aux ANDELYS, c'est chouette là-bas, surtout en haut des ruines.

EN CONCLUSION:

Un excellent week-end avec une organisation irréprochable et le maintien de l'esprit RSCF original.

A l'an prochain

J.J. DURET



ACTIONS SUR L'ATTELAGE DANS UNE COURBE A GAUCHE.

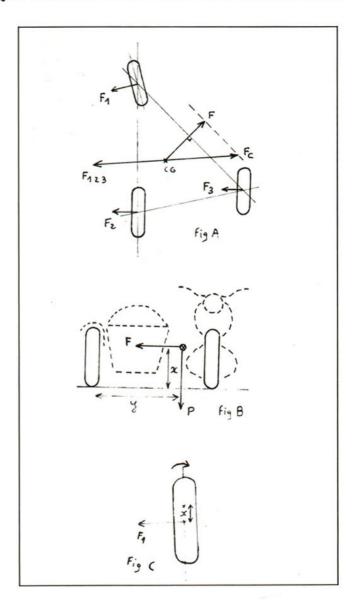
Lors d'un virage à gauche, la roue avant à tendance à aller à droite (si, si!). J'en profite pour vous signaler que dans le numéro 5, j'ai oublié de vous dire le contraire... enfin je veux dire que quand on tourne à droite la roue avant veut aller à gauche (je vous jure que je n'ai rien bu!...) Voyons cela de plus près :

L'adhérence des trois roues s'oppose à la force centrifuge. La résultante des 3 forces (F123) est égale à la force centrifuge (Fc) et est opposée à celle-ci (en considérant l'attelage à la limite du dérapage). La force qui nous intéresse (F) est la projection de Fc sur un plan perpendiculaire à la charnière S (roue avant - roue du side). On notera que dans ce cas la force utile F est nettement inférieure à la force centrifuge.

Sur la figure B (qui n'est pas très valable puisque j'aurai du vous la présenter dans l'axe de la charnière S) nous retrouvons notre force F, le poids de l'attelage P et notre CG. La limite est atteinte quand F Xx = P Xy. Si Fx dépasse Py il se produira un moment de rotation autour de la charnière S. Basculer dans ce sens est quand même rare mais le phénomène le plus palpable est la nette diminution de l'adhérence de la roue arrière et donc de la motricité. C'est pour cela que sur un side sportif le "singe" se place au dessus de la roue arrière ce qui augmente la longueur y et diminue le phénomène. Pour la conduite nous avons vu lors du freinage l'attelage virer à gauche si on ne freine que la moto; servons nous de cela pour tourner à gauche. Pour en revenir à mes propos du début, le fait que la roue avant veuille aller à droite quand on tourne à gauche : voyons la figure C : la roue est tournée vers la gauche, l'adhérence F1 multipliée par la chasse x nous donne un moment de rotation qui tend à remettre la roue droite. Pour ceux qui ne seraient pas convaincus, lachez le guidon dans un virage (l'amicale ne paie pas les dégâts).

Le mois prochain on s'occupera de la chasse (PAN!).

P. MEIGNEN

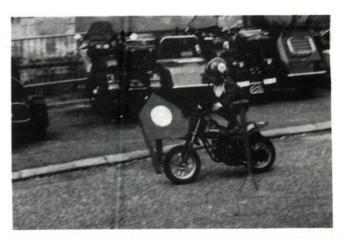


GYMKANA



Quelques photos sur le Gymkana de Quinsac qui s'est déroulé fin juin à l'occasion de la St-Jean.

Une douzaine de sides et quelques solos étaient au rendezvous après quelques démonstrations intéressantes de la part de Mercier le vendéen et plusieurs baptêmes sides



que les Quinsacais ont beaucoup apprécié, le classement a vu la victoire de trois européennes à savoir :

1 - LAVERDA: 2 - BMW: 3 - TRIUMPH. Il faut dire que pour des épreuves de lenteur elles sont plus dociles. La soirée s'est achevée autour d'un bon buffet campagnard.

CALENDRIER

Le M.C. Triste organise son 5^{ème} RSCF à VERNEVILLE (57) les 5 et 6 septembre 1986.

Pour de plus amples renseignements contacter les familles : THEOBALD Philippe : 26, grande rue - 57 VERNEVILLE - Tél. 87.61.97.15 LACROIX Christian : 52, rue du Tour - 54780 GIRAUMONT - Tél. 82.33.39.02

Christian JEHANNO vous rappelle qu'il organise son 6^{ème} RSCF le 15 août à LAPAUL dans le Morbihan. Reportez-vous au numéro 3 pour les renseignements. N'oubliez pas de le prévenir de votre venue.

Une sidecariste (eh ouil), directrice d'une colonie de vacances pour des adultes polyhandicapés, organise son premier Jumbo à ST-RAMBERT EN BUGEY (01) au 15 août.

Elle a besoin de notre aide car elle manque de sides, je crois qu'il lui en faut une ving-

Alors s'il vous plait, ecrivez lui ou téléphonez lui pour l'aider. Voici ses coordonnés et

le détail du Jumbo : Mme GERBOLLET Michelle : Tél. 74.21.32.86 ou début août : 74.36.31.35. Merci à ceux qui la sauveront car étant seule, ce n'est pas facile à organiser. Salut à CACARIÉ J.Pierre - Lyon - Tél. 78.39.33.94

PROGRAMME JUMBO RUN

VENDREDI 15 :

- Possibilité d'accueillir dans la soir les side-caristes qui le désirent.
- Prévoir repas du soir déjeuner du samedi. Possibilité de dormir dans une salle des fêtes. Sur place lavabos et sanitaires.

SAMEDI 16

- 9 h00 à 12 h00 : Accuell des sides sur la matinée Verre de bienvenue. 12 h00 : Repas pris en commun à la colo. 15 h00 : Démarrage du convoi pour la balade Animation pour les familles.
- 19 h00 : Apéritif offert par la municipalité Retour à la colo Repas Feu de camp Veillée Film vidéo pour les enfants.

DIMANCHE 17:

Balade sides-cars sur 25 kms environ et apéro de départ.

Flèchage dans ST-RAMBERT - Suivre les pancartes ADAPEI - Bon accueil.

INFOS RASSEMBLEMENT

Un petit changement concerne le lieu du rassemblement. Rassurez vous, pour cerun peut changement concerne le lieu du rassemblement. Rassurez vous, pour cer-tains cela fera 2 km de plus et pour d'autres 2 km de moins. Bref, au lieu de la maior forestière, ce sera au centre aéré de Cerisy; tout ça pour une histoire de sécurité et d'association dissoute. Le terrain sera encore plus grand et les sanitaires plus nom-breux. Détail important : l'accès à cet endroit ne pourra se faire avant le vendredi 17 heures. Donc ceux qui avaient prévu de venir plus tôt peuvent rejoindre les membres du bureau au Camping Municipal de Saint-Lô.

PETITES ANNONCES

Vends sidecar DBS Break 1983 - Prix à débattre. Roue arrière de 15": 2.500 F - Attaches 1100 GL: 500 F - Tél. 55.34.43.59

Bonjour, aujourd'hui c'est un service que je demande aux motards habitant Paris (18^{ème} et 9^{ème}). Je cherche un studio (ou chambre) enfin toute possibilité de loga-(18^{éme} et 9^{éme}). Je cherche un studio (ou chambre) enfin toute possibilité de loge-ment sur ces deux arrondissements pour mon frère qui va être étudiant, et ceci pour septembre 86. Merci d'avance (prix motard). DANEY Brigitte : 4, allée du Gâtinais

38130 ECHIROLLES - Tél. 76.40.54.62 (le soir de préférence)

Cherche avis sur chauffage èlectrique NEKERMANN en vue d'une prochaine commande pour cet hiver. Donnez moi votre avis. POIRE Jean-Michel : 19/ 73 rue Léon Gambetta - 59170 CROIX

Je désire faire un album photo sur les sides. Je recherche donc un maximum de photos de sides. Envoyez moi la photo du votre ou de celui d'un copain.

Je renverrai les négatifs et toutes les photos après retirage. D'avance merci. LAYE Bernard: 25, bd Larramet - Bt. J - Apt. 3 - 31300 TOULOUSE

Vds Side EML Sport blanc nacré coffre agrandi : 13.000 F NEVEU Gilbert : 20, rue des Peupliers - 35170 BRUZ - 99.57.90.38

CARTE ROUTIÈRE

