

Nous avons récemment reçu le Bulletin de liaison et d'information du MOTO-CLUB VAUDOIS.

Il démontre parfaitement la vitalité de cette association créée en 1966 seulement, et qui comporte pour but essentiel de faire renaître le goût du grand tourisme motocycliste.

Le Moto-Club VAUDOIS compte à son actif pour 1968 plus de 11.000 kilomètres. Il fut présent dans les principales concentrations internationales de la dernière saison, et 16 de ses Membres furent récemment décorés à BRUGGES de la Croix de l'Ordre du Cheval d'Acier.

Nous avons pris bonne note des appréciations de notre jeune confrère quant à l'aménagement du stand de la F.F.M. lors du dernier salon du Motocycle, tout autant que de ses suggestions en ce qui concerne celui de 1970.

C'est par un rapport d'activité extrêmement solide que Monsieur VIAL, Président du M.-C. de PERTUIS, a ouvert, le 7 décembre dernier, l'Assemblée générale de son Club. Monsieur LAUGIER, Trésorier, ne devait pas moins se satisfaire du bilan financier.

L'on évoqua le prochain moto-cross annuel de l'organisation, celui-ci à caractère très complet puisque comportant une épreuve internationale, une course officielle: le Championnat national nouvelle formule, une course de débutants. Le M.-C. PERTUIS procéda ensuite au renouvellement du tiers de ses Membres, pour permettre l'élection de son Bureau composé comme suit:

Présidents d'honneur	MMrs CONSOLIN & TARDIEU,
Président honoraire	Mr M. SIMON,
Vice-Présidents	MMrs RAINAUD & SAUVAIRE,
Secrétaires	Mr SIMON & Mme STAIANO,
Trésoriers	MMrs LAUGIER & BAUVOIS

Responsables du terrain: MMs ROQUI L. et Y., BOUCHARD, VIGUE, CASTEL, C. et A. COLOMBET.

Conseillers techniques: MMs JIOUVE et MORENAS.

Commission technique: MMs SERRE, JAUBERT, GREGOIRE, TRICA, VILLAGE, DAVID.

Avant de lever l'assemblée, le Président Roger VIAL félicita Melle BOUCHARD, ex-secrétaire, à l'occasion de son prochain mariage, et souhaita un prompt rétablissement au sympathique Pierre DAVID accidenté.

Déjà Président honoraire, Monsieur Marius SIMON, dit "le Vieux", a accepté les fonctions de Secrétaire. Pour bien le connaître, nous pouvons écrire qu'il est un modèle à servir d'exemple, tout autant que certains de ses Confrères de la Ligue Motocycliste de PROVENCE.

En revenant d'une après-midi d'entraînement à SENLIS, Gérard MASSOT et Pierre PHILOUZE ont trouvé une mort accidentelle, après avoir dérapé sur une plaque de verglas...

Gérard, 28 ans, avait été Champion de moto-cross de BRETAGNE. Il était marié et Père de deux enfants. Pierre, 27 ans, fut finaliste du Trophée des Espoirs. Monsieur LESUEUR, Président de la F.F.M. a exprimé ses condoléances aux Familles de ces deux Coureurs disparus, en même temps qu'à Messieurs CAUTHIER et SCHERFLING, responsables respectivement de la L.M. de BRETAGNE et du M.C. de DINAN.

Ainsi qu'annoncé dans les nouvelles fédérales, nous publions au verso des extraits du rapport effectué par Monsieur COUTURIER, devant le Comité de Direction de la F.F.M., suite au récent confrères de la F.I.M. à MADRID. Le communiqué de presse diffusé peu après cette réunion provoqua trois demandes d'explications (courtoises) de la part de l'un de nos Amis, Journaliste. Monsieur COUTURIER a répondu ce qui suit.

- o -

Q.- Est-il réellement pensable de chercher à vouloir limiter le niveau du bruit produit par les machines de compétition?

R.- Ce problème fut essentiellement envisagé pour des épreuves très définies, (cross, trial, régularité) se répétant assez fréquemment dans les mêmes lieux, sur des portions de la voie publique, et dérangeant les riverains.

Il n'est pas superflu d'évoquer à ce sujet la campagne effectuée récemment dans la capitale, et de préciser -que pour une fois- la moto ne fut pas spécialement visée par les lecteurs de l'un de nos grands quotidiens du soir.

Q.- Pourquoi veut-on limiter le nombre de cylindres en vitesse, alors que certaines machines de tourisme vont sortir avec plusieurs cylindres: TRIUMPH et B.S.A. 3- HONDA et M.V., 4- KAWASAKI, 4?

R.- Ce projet a été essentiellement amené par la Commission Sportive de la F.I.M. laquelle a demandé à sa Commission Technique de s'en saisir.

L'esprit qui a prétendu vouloir limiter le nombre de cylindres est axé sur deux raisons:

- plus un moteur comporte de cylindres, plus il atteint un rendement supérieur dans les conditions théoriques de la course de vitesse. L'on peut envisager que bien peu de pilotes seraient aptes à conduire sans risques les prototypes actuellement dans les mains des deux ou trois ténors internationaux. Il y a donc une question de sécurité visant à protéger l'existence des pilotes de machines de performances... et en même temps celle des autres.

- le prix de revient des machines de 4 cylindres et plus atteint des sommes considérables. Il est clair qu'il élimine le fabricant moyen. Il est évident que les coureurs privés -lesquels font le nombre des plateaux de vitesse- n'auront jamais la possibilité d'acquérir de semblables machines, et seront continuellement défavorisés. On a cherché à prévenir l'égalité.

Q.- En quoi la construction des sidecars est-elle visée, alors que les deux derniers accidents mortels n'ont pas été dus à des causes mécaniques?

R.- Avant ces deux accidents évoqués et combien regrettables, il y en eut d'autres advenus à des pilotes plus célèbres encore que les précédents, accidents dus ces fois-là à des causes mécaniques.

Il est certain que faute de bénéficier d'une construction courante, les sides sont bien souvent l'objet d'une fabrication personnelle -j'en suis le témoin à l'étage national. L'on a voulu évoquer la marge de sécurité.

A l'issue de la dernière réunion de la Commission Technique, son Président, Monsieur COUTURIER, a émis le désir de voir les Commissaires techniques envoyés dans les épreuves de vitesse adresser à la Commission un petit rapport intérieur chaque fois qu'il aura été procédé au déclassement d'une machine.

Il ne fait aucun doute que pareille initiative -provoquée par une question soulevée par Mr B. SAVOYE- préviendra ultérieurement les erreurs d'interprétation du règlement technique en général, puisque lesdits rapports seront automatiquement étudiés en Commission.

2°) - Etude des moyens à apporter pour réduire le bruit du niveau produit par les machines participant à des épreuves sur route libre.

Exemple: 6 jours internationaux, Trial, Rallye etc...

La méthode ISO sera employée pour les tests.

D'ici à 1970, une décision sera prise selon les résultats obtenus par les Com-missaires techniques des diverses FMN organisatrices.

Ce n'est qu'en possession des résultats mentionnés ci-dessus, que la F.I.M. dé-cidera s'il est possible de réduire le bruit en employant des silencieux.

Le principe de points de pénalisation appliqué aux machines trop bruyantes a été envisagé. Le comptage de ces points semble faire encore l'objet de discussions entre les Membres de la C.T.I.

7°) - Réglementation des machines participant aux épreuves des Championnats du Monde de vitesse.

La C.T.I. rappelle qu'il a été décidé au Congrès de VIENNE, qu'à dater du 1er Janvier 1969:

Pour la classe 50 cc. : 1 cylindre - 6 vitesses max. - 60 kgs poids minimum.

Le Président de la C.S.I., Monsieur BURIK, a demandé que soient étudiées certai-nes restrictions pour les classes 125 - 250 - 350 et 500 cc.

2 propositions :

PROPOSITION "A"

50 cc. : pas de changement.
 125 cc. : 2 cylindres - 6 vitesses maximum - 75 kgs poids minimum.
 250 cc. : 2 cylindres - 6 vitesses maximum - 100 kgs poids minimum.
 350 cc. : 2 " - 6 " " - 100 " "
 500 cc. : 2 " - 6 " " - 100 " "
 et une formule libre: 125 cc. jusqu'à 1000 cc.

PROPOSITION " B"

50 cc. : pas de changement.
 125 cc. : 2 cylindres - 6 vitesses maximum - 75 kgs poids minimum.
 250 cc. : 2 " - 6 " " - 100 " " "
 350 cc. : 4 " - 6 " " - 100 " " "
 500 cc. : 4 " - 6 " " - 100 " " "
 et une formule libre de 125 cc. à 1.000 cc.

Résultats du vote : 10 votes pour la proposition "A"

3 votes pour la proposition "B"

8°) Le Président de la C.T.I. fit un rapport sur le danger des dénommés "Kneelers" (side-cars), plusieurs accidents mortels ayant eu lieu au cours de la saison.

Il indiqua qu'il informerait la C.S.I. que du point de vue technique, la ques-tion des sidecars est de peu d'intérêt pour la C.T.I. du fait d'absence de nor-malisation. Toutefois la C.T.I., consciente de la grande importance des sidecars du point de vue sportif, étudiera les possibilités d'arriver à une décision pour une réglementation technique.

Un rapport sera ultérieurement envoyé par la F.I.M. à ce sujet.