C A M P I N G

Un terrain de camping est installé à CRACOVIE, au bord-même de la rivière.

Ce camping est éclairé, pourvu de lavabos avec eau courante, chaude et froide, de douches.

Un magasin de denrées alimentaires et un buffet sont installés sur le terrain-même.

Les frais de séjour seront réglés sur place.

-- oOo --

PASSAGE A LA FRONTIERE

Différents itinéraires ont été étudiés pour faciliter la traversée du territoire polonais, et permettre de gagner CRACOVIE le plus heureusement possible.

Voici ceux qui ont été définis à l'intention des participants de l'Europe Occidentale.

ITINERAIRE N° 4

après passage de la frontière
de la R.D.A. à FRANKFURT/ODER

SWIECKO
ZIELONA GORA
WROCLAW
OPOLE
BYTOM
KRAKOW

ITINERAIRE N° 6

après passage de la frontière
de TCHECOSLOVAQUIE à NACHOD

KUDOWA
KLODZKO
PACZKOW
NYSA
OPOLE
BYTOM
KRAKOW

D'autres parcours seront proposés aux participants suceptibles de rejoindre CRACOVIE à partir des territoires sis au Nord, à l'Est de la POLOGNE.

De même la liste et les heures d'ouverture des postes à essence ou Stations-Services feront l'objet d'un additif spécial, communiqué en même temps que la carte de réservation.

-- oOo --

POSSIBILITES SUPPLEMENTAIRES DE SEJOUR

Tenant compte du fait que le visa de séjour obtenu à l'occasion de la participation au Rallye sera valable 21 jours, des propositions de passer des vacances agréables s'offrent à tous les concurrents.

Sous le titre "7 JOURS de VACANCES en POLOGNE", le Bureau de Tourisme PZM a étudié quatre intéressants projets, visant à passer cette semaine dans les plus attractives régions du Pays et ce dans les meilleures conditions.

Proposition n° 1.- "PECHE - SPORTS NAUTIQUES"

Nous offrons un séjour dans la région des "mille lacs" en MAZOVIE, paradis des pêcheurs et des navigateurs près d'OSTRODA.

L'hôtel, assez proche, est situé sur le terrain de camping régional, dans une forêt très pittoresque et au bord d'un lac.

On peut disposer -contre supplément- de canots, voiliers voire d'un bateau à moteur.

Les excursions sont possibles vers OLSTYN, MALBORK et GRUNWALD,

Prix pour 7 jours et par personne : 28 dollars U.S.

.../...

Proposition n° 2.- "A LA PLAGE D'AMBRE DE LA BALTIQUE"

Aucune autre mer n'a d'aussi belles plages que celles situées sur le rivage Sud de la Baltique. Nous proposons donc aux amateurs de bains de mer un séjour à JASTRZEBIA GORA, lieu de villégiature recherché, dans un charmant et tranquille bungalow. La plage s'étend à 200 mètres de là, bordée de verdure.

Le prix pour 7 jours -y compris les services de l'interprète et d'un instructeur nautique- plus encore une promenade en mer de 4 heures, sont fixés à 31,5 dollars U.S.

Excursions possibles vers GDYNIA, SOPOT et GDANSK.

Proposition n° 3.- "ALPINISME AUX TATRAS".

Un séjour au pied de l'un des plus hauts sommets de la POLOGNE, est offert aux motocyclistes férus d'alpinisme.... soucieux de respirer un air "cristalliquement" pur dans un paysage constitué de pentes abruptes, de cascades et de lacs, pourvu d'une riche végétation.

L'hébergement se situe à ZAKOPAAE, capitale polonaise des sports d'hiver, dans une pension très agréable.

Le séjour revient à 31,50 dollars, comportant toujours la présence de l'interprète, une montée en funiculaire de 1988 mètres, des promenades en fiacre etc....

Proposition n° 4.- "TOUR DE POLOGNE EN 8 JOURS".

C'est là évidemment le plus tentant, le plus engageant de tous nos projets, car il s'agit autant d'une découverte touristique de la POLOGNE, que de son étude culturelle, artistique ou architecturale.

L'itinéraire part de CRACOVIE (KRAKOW) pour passer par WARSZAWA, GDANSK, POZNAN avec retour à KRAKOW, longeant ainsi tous les hauts-lieux historiques de l'histoire polonaise.

L'hébergement a généralement été prévu dans des hôtels de 2ème catégorie, et son prix forfaitaire est fixé à la somme de 32 dollars par personne.

-- oOo --

ANNEXE : PRIX DES HOTELS A CRACOVIE

Pendant la durée du Rallye, du 10 au 13 Juillet 1969, et aux conditions suivantes :

10 Juillet	11 Juillet	12 Juillet	13 Juillet
déjeuner	P.-déjeuner	déjeuner	P.-déjeuner
dîner	nuit	dîner	
nuit		nuit	

1ère catégorie : 28,50 dollars
2ème catégorie : 26,00 dollars
3ème catégorie : 15,00 dollars

Avant et après la manifestation :

- Le bureau de Tourisme P.Z.M. pourra se charger de retenir chambres et repas, aux conditions approximatives suivantes :

1ère catégorie :	Pension complète	15,50 d.,	demi-pension	12,50 d.,	nuit	10,00 d.
2ème catégorie :	" "	12,50 d.,	" "	10,00 d.,	"	9,00 d.
3ème catégorie :	" "	8,50 d.,	" "	6,50 d.,	"	5,50 d.

Les cartes de réservation officielles devront être adressées avant le 15 Mai, au Bureau de Tourisme de la

- Polski Zwiasek MOTOROWY
WARSZAWA, ul. MARSZALKOWSKA 124

-- oOo --

.../...

Nous redonnons ci-dessous le programme du Rallye, tel qu'il avait été présenté dans le Bulletin Express de Décembre.

JEUDI 10 JUILLET

- Arrivée des participants à CRACOVIE. Le contrôle sera effectué de 8 à 14 Heures.
- Accueil des participants et remise à chacun d'eux de la pochette spéciale contenant toutes les indications et instructions de participation.
- Repas léger.
- Installation des participants dans les logements réservés pour eux.
- Visite de CRACOVIE avec guides.
- Soirée libre. Séance de films touristiques pour les amateurs.

VENDREDI 11 JUILLET

08/10 h. - Excursion en autocar à NIEDZICA (90kms).
10/13 h. - Descente de la rivière DUNAJEC sur des radeaux de montagnards jusqu'à KROSCIENKO.
13/15 h. - Retour de KROSCIENKO.
15/17 h. - Déjeuner.
17/20 h. - Temps libre.
20/23 h. - Dîner-spectacle, musique, danses, feu de camp.

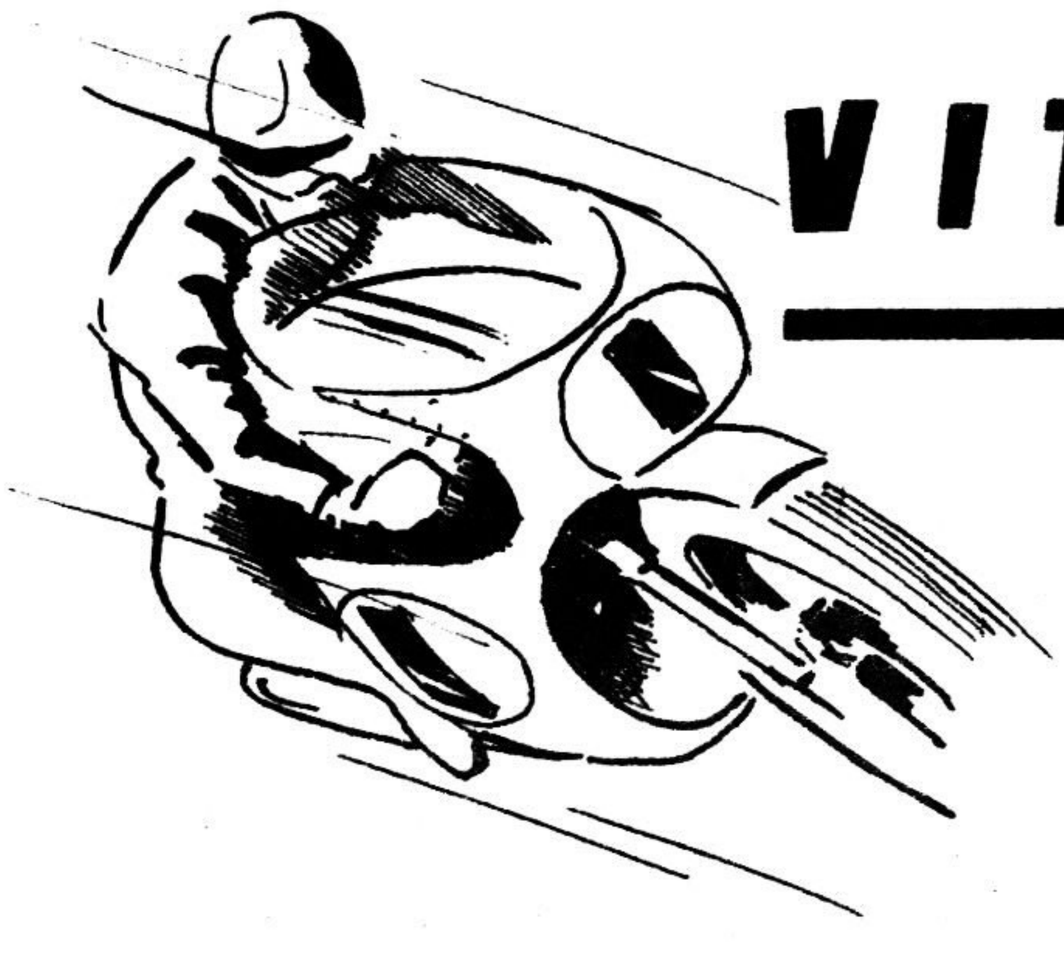
SAMEDI 12 JUILLET

09/10 h. - Excursion à OJCOW (individuellement ou en autocar). Visite d'une vallée aux abrupts calcaires unique en EUROPE.
10/12 h. - Pique-nique avec l'orchestre folklorique de CRACOVIE.
12/13 h. - Retour en autocar vers CRACOVIE.
13/19 h. - Temps libre.
19/20 h. - Soirée d'adieux. Remise des Coupes et des Prix. Rafraîchissements.

Les droits d'inscription ont été fixés à 21 dollars U.S. par personne et comprennent les 5 repas et la participation aux excursions et fêtes ci-dessus indiqués. Le logement restera à la charge des participants. Tous renseignements dans ce sens seront communiqués dans le prochain bulletin.

"AU PLAISIR DE VOUS ACCUEILLIR BIENTOT", nous ont écrit nos Amis Polonais!

La Fédération Motocycliste Italienne nous a informés que le délai d'acceptation des photographies du Rallye International 1968 -devant être classées dans le cadre du concours- seront acceptées jusqu'au 30 Mars prochain.



VITESSE

Monsieur Raymond ACAT ne nous en voudra pas de céder au plaisir de relater en "avant-propos vitesse", les clauses essentielles du réglement de l'épreuve d'endurance dite des "1000 Kms".

Elle sera organisée sur le circuit BUGATTI, proposé en cette occasion par l'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST à Monsieur RENAULD, Président du Motocycle Club de France.

Elle sera patronnée par le journal "LES MOTARDS"

CIRCUIT BUGATTI - 7 Septembre 1969 - 1000 Kms - EPREUVE NATIONALE

PARTICIPANTS : Invités, possesseurs de licences INTER, NATIONALE et JUNIOR. 45 coureurs seront admis au départ, en fonction des temps réalisés aux essais. Pour être admis, ce temps ne devra pas être supérieur de 15% à celui effectué par le meilleur de la classe. UNE EQUIPE DE 2 COUREURS SERA OBLIGATOIRE pour l'engagement de chaque machine.

CLASSES : 125 - 250 - 500 et de 500 à 1.000 cc.

ENGAGEMENTS : Clôture le 23 Août.

PESAGE : Samedi 6 Septembre dans la matinée.

ESSAIS : Samedi 6 Septembre à partir de 14 H. 30.

STANDS : Deux mécaniciens seront autorisés par machine. Pour tout arrêt la présence d'un Commissaire Technique sera obligatoire. L'échange des pièces essentielles (et défini au réglement) sera rigoureusement interdit.

DEPART : TYPE "LE MANS" à 8 heures précises le dimanche matin.
Aucun concurrent ne pourra conduire plus de 3 heures consécutives et pendant une durée totale supérieure aux deux tiers de la course.

CLASSEMENT : Pour être classés, les concurrents devront :
- avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par le gagnant de sa classe,
- avoir terminé son dernier tour dans un temps qui n'excède pas 10 minutes.

Une étude des problèmes de consommation sera effectuée tout au long de l'épreuve, pour envisager de procéder l'an prochain à un classement à l'indice de performance.

Nous avions exposé dans notre dernier numéro quelques unes des suggestions entendues dans les services de la F.F.M. , concrétisant -à l'étage Coureurs- les problèmes généraux de la compétition vitesse.

MMrs CORNET : Président de la Commission des Circuits.
ACAT : A.C.Ouest.
RENAULD : Président du M.C.de France.
VIMONT : A.M.C. de France.
BOUAT : M.C. D'Avignon.

répondent ce jour aux idées émises par Jean AUREAL.

A PROPOS DES 350 cc.

Mr CORNET.- "J'observe effectivement avec un grand intérêt l'évolution des projets se rapportant à la vente et à la venue en compétition des 350 cc.

Il est vraisemblable que grâce à la poussée des marques japonaises, la Commission ne restera pas insensible à une reconsidération de ladite cylindrée quant aux courses de vitesse en 1969".

Mr RENAULD.- "J'étais partisan d'une réduction des classes dont le trop grand nombre lassait les spectateurs, tout en prévoyant une année pour décider de la suppression définitive de telle d'entre elles.

Si la catégorie 350 repart, il est évident que la Commission reconsidérera ses décisions. Ce qui importe est d'avoir suffisamment de monde en chaque catégorie".

LES COURSES A L'ETRANGER .

Mr CORNET.- "En ce qui concerne la présentation de nos Inters à des organisations étrangères, j'ai consenti à prendre la responsabilité de souligner la pertinence ou les mérites sportifs de deux ou trois de nos meilleurs coureurs, et ce pour les seules premières épreuves.

La Commission des Circuits se prononcera très prochainement dans ce sens. Il va de soi que nous avons entendu avec une satisfaction certaine Jean-François CHAFFIN nous faire part de son projet de constituer -de concert avec ses collègues- une sorte de petite liste de notoriété qui pourrait être d'utilité à la Commission dans la tâche délicate des désignations".

Mr RENAULD.- "Je sais qu'il est d'usage en Moto-Cross d'adresser aux Fédérations nationales la liste des meilleurs coureurs classés dans le championnat de France, à charge à elles de les dispenser aux organisateurs respectifs.

Pourquoi n'adopterait-on pas le même principe en ce qui concerne la vitesse ?"

DEPLACEMENTS VERS MONTLHERY.

Mr CORNET.- "Le réglement a été établi dans un sens très large, prévoyant que toutes les épreuves inscrites au calendrier (Paris et Province) compteraient pour le Championnat, et que les trois meilleurs résultats seraient retenus dans ce sens.

Qui peut le plus peut évidemment le moins : à chacun de nos coureurs de constituer son calendrier de déplacement en fonction de sa position géographique, et de prévoir les 3 ou 4 nécessaires épreuves permettant le classement évoqué plus haut.

Si les provinciaux éprouvent quelques difficultés pour monter à MONTLHERY, les Parisiens ressentent exactement les mêmes pour descendre en Province.

Peut-être faut-il, du moins cette année encore, ne pas trouver la mariée trop belle!

Mr RENAULD.- "D'une part la région parisienne est celle qui rassemble le plus grand nombre de pilotes de vitesse. Il peut être concevable qu'ils bénéficient d'une relative priorité..

D'autre part, chacun se plaint de ne pas avoir assez de courses. Alors ? En ce qui concerne le Championnat de l'an passé, je préciserai que le M.C.F. n'a jamais défavorisé les provinciaux, étant donné que le réglement des machines sport 1968 ne nous convenait pas, et que nous n'avons jamais accepté de le voir servir de critère à des épreuves officielles".

Mr VIMONT.- "Prenons un exemple parfaitement démonstratif, le CRITERIUM DES SPORTS.

Il risque de nous amener au départ des futures courses, un chiffre minimum (déjà atteint l'an passé en d'autres circonstances) de 280 coureurs.

Où pourra-t-on procéder en province à un tel lâchage de participants, à un chronomètrage rapide et précis d'une telle quantité de concurrents... ceci bien entendu en fonction de l'habituelle largeur des pistes ?

Et lorsqu'il faudra procéder à la sélection, quel est le nombre maximum de coureurs que l'on pourra en définitive retenir par rapport à MONTLHERY ?

READAPTATION DES CIRCUITS.

Mr RENAULD.- "Si les coureurs acceptent de vouloir se déplacer pour remettre en activité certains circuits "éteints", bien des organisateurs sont également prêts à offrir leur concours à leurs collègues défavorisés

Peut-être conviendrait-il toutefois, avant de lancer l'opération "renflouement", d'étudier les raisons qui ont provoqué la désaffectation desdits circuits.

INDEMNITES.

Mr CORNET.- "En fonction de l'acquisition des nouveaux locaux fédéraux, il n'a pas été possible d'accorder à la vitesse le budget qui aurait permis des réalisations extérieures importantes.

Seule une attribution de primes à l'arrivée a été prévue en ce qui concerne le CRITERIUM DES SPORTS, et pour permettre encore de dédommager partiellement ceux d'entre nos Inters qui feraient montre d'une assiduité certaine dans les épreuves étrangères.

Il va de soi que lorsque la situation sera améliorée, il sera tenu compte -tout comme en moto-cross- du montant de la prime d'engagement, de la distance parcourue et des résultats obtenus pour attribuer les indemnités souhaitées. Elles ne seront pas systématiquement réparties au prorata des engagements.

EXIGENCES DE SECURITE.

Mr ACAT.- "En ce qui concerne les courses de vitesse motocyclistes, mon sentiment -suite à l'expérience retirée de ma présence à plusieurs réunions de la Commission ministèrielle, au sein de laquelle siègent nombre de représentants des Compagnies d'assurances- est que nous nous en sommes jusqu'à présent sortis au moindre mal, qu'encore nous bénéficions d'une relative indulgence par rapport aux voitures.

Mieux vaut-il peut-être ne pas se singulariser en revendiquant des prétentions qui provoqueraient un résultat opposé à celui que nous recherchons.

Mr RENAULD.- "Il est évident qu'à MONTLHERY les mesures de sécurité actuelles sont draconiennes en ce qui concerne le public, parce que analogues, et pour cause, à celles exigées par la compétition voiture.

L'idéal serait de recevoir uniquement les motos sur le circuit et Pareille expectative hélas, ne semble pas s'annoncer pour demain, d'autant que les points les plus spectaculaires du circuit (le grand) ne sont pas encore accessibles au public qui seul conditionne toute possibilité d'organisation indépendante !

HOMOLOGATIONS - AVIGNON.

Mr BOUAT.- "Le circuit prévu pour 1968 n'était qu'un parcours de remplacement se prêtant difficilement à une quelconque homologation.

L'ancien circuit, dit des "Allées de l'Oulles", sera remis en service cette année -après réhomologation- et ce à la date du 7 Septembre, après qu'il ait été l'objet de travaux d'aménagement.

En ce qui concerne la course de côte du MONT VENTOUX, je suis en mesure de préciser qu'elle aura bien lieu le 22 Juin prochain, comme d'ailleurs annoncé lors de la réunion du calendrier.

CRITERIUM MOTOCYCLISTE DU MANS.

Mr ACAT.- "La formule-même du Critérium consiste à faire courir deux manches -différentes dans la cylindrée- à partir desquelles est effectué un classement général par coureur. Chaque coureur doit donc disposer de deux machines.

Le budget de cette épreuve est important. Il comporte notamment pour 50 concurrents :

- près de 20.000 de prix.
- 12.500 de primes de départ. -SANS COMPTER LES ASSURANCES-

Il me semble inpensable de faire venir des pilotes à concurrence d'une indemnité inférieure à celle prévue au réglement et pour une seule course. Je suis donc contraint d'imposer deux machines à chaque participant, sinon je ne disposerais de personne pour disputer le Critérium dans son intégralité.

(à suivre)

Deux bulletins d'engagement pour le TOURIST TROPHY, Isle of Man, ont été adressés à la F.F.M. à l'intention des éventuels participants à cette épreuve.

Nous les tenons à la disposition des coureurs intéressés, en même temps que le réglement de la course.

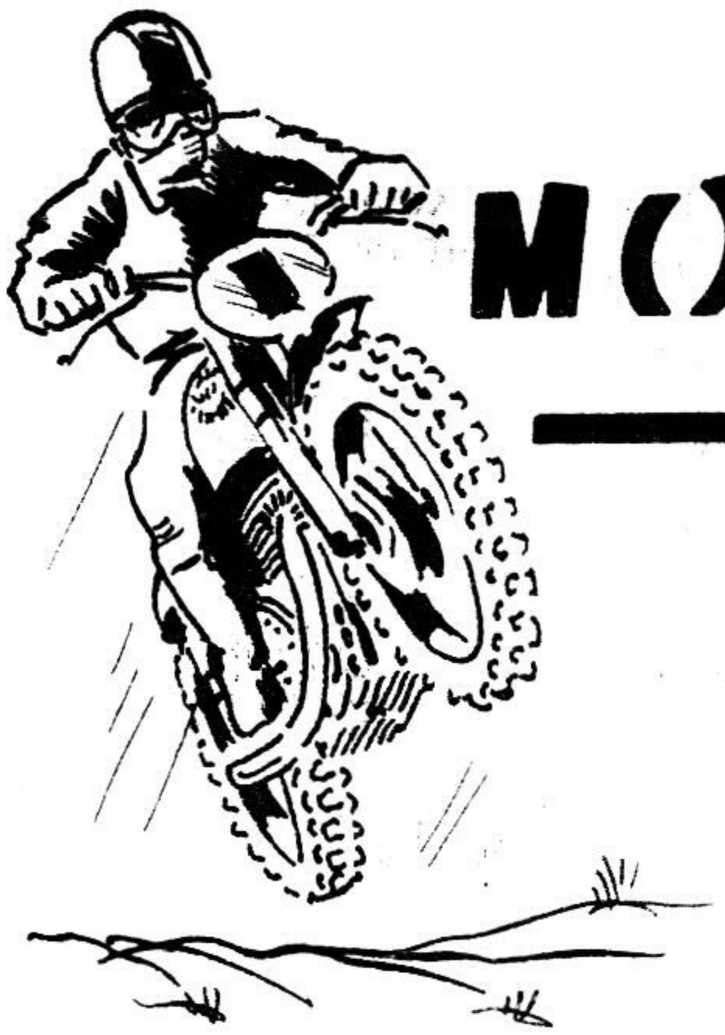
Santiago HERRERO, Avila, num 3 BILBAO / ESPAGNE serait heureux de courir en France dans les catégories suivantes : 50 - 125 et 250 cc. Il dispose pour ce faire de deux Derby et d'une OSSA officielles.

Prière aux organisateurs concernés de joindre directement le coureur.

Les internationaux de vitesse se sont donc réunis le 16 Février dernier à BOURG EN BRESSE, pour procéder à la constitution de leur association, à l'élaboration de leurs projets, à l'élection de leur futur représentant à la Commission des Circuits.

- *d'une part, le sigle de cette amicale a pris précisément un caractère "amical", par rapport à celui "défensif", qui avait été initialement prévu. C'est bien mieux ainsi.*
- *d'autre part, Michel-Henry BILLARD du M.C. CHATILLONNAIS a été commis pour représenter ses camarades, Jean-François CHAFFIN demeurant le Secrétaire de l'organisation. Le dialogue avec ces deux Garçons s'annonce sympathique, et il sera vraisemblablement agréable de les écouter à titre de membres-auditeurs.*

En ce qui concerne les nationaux, Marc BAUCHY, regrettant la passivité de ses Jeunes collègues, compte demander à Mr CORNET de l'assister quelque peu en acceptant de recevoir officiellement les éventuelles candidatures pour une représentation "nationale".....



M()T() - C'IR()S'S'

La nécessité de consacrer au Tourisme et au Trial une partie importante du présent Bulletin nous aura contraints à n'évoquer que succinctement les informations relatives au Moto-Cross.
Il va de soi que les feuillets roses retrouveront leur pleine épaisseur dans notre prochaine livraison.

Nous portons à la connaissance de MMrs les Présidents de Clubs, organisateurs d'épreuves de Championnat Inter (poules "A") que J-P. CLANET nous a fait part tout récemment de son impossibilité matérielle de disputer le cycle dudit Championnat.

La Commission a décidé de le remplacer par Jean-Claude SILLY, lequel prendra le numéro de course de son camarade en chacune des épreuves. (18, rue des Bouchers à 45- ORLEANS).

Dans le cadre des échanges amicaux s'effectuant régulièrement entre notre commission de Moto-Cross et l'Usine C.Z., nous avons reçu tout dernièrement une longue correspondance de Mr Vaclav KLOUDA, Ingénieur commercial de ladite usine.

Sur le plan du Championnat mondial tout d'abord, nous sommes informés que seuls deux contrats ont été souscrits avec des coureurs dits"d'usine" cette année : - Paul FRIEDRICHS et Joël ROBERT. Nous précisons bien qu'il s'agit de la C.Z.

Sur le plan National ensuite, en fonction d'un intérêt porté, tant à notre Fédération qu'au développement de la marque en France, la Direction de l'Usine a dépêché pour toute la saison sportive notre ami Arnost ZEMEN.

Mieux qu'un Technicien, Arnost ZEMEN est "l'ambassadeur extraordinaire" et pertinent de la C.Z.

Titulaire de la plus haute décoration sportive tchécoslovaque et de 11 médailles d'or gagnées aux "6 JOURS INTERNATIONAUX", il est encore le meneur d'hommes qui a"sorti" ces dernières années les KONECNY, STODULKA et autre POLAS.

Il vient en France soucieux de provoquer des résultats sportifs identiques, et de garantir aux pilotes de la marque toutes les garanties possibles du meilleur service après-vente.

Arrivé depuis samedi 22 Février dernier à PARIS, Arnost ZEMEN se tient à la disposition de nos coureurs aux Etablissements BEAUSOLEIL - 9, rue Saint-Sabin - 75- PARIS 11ème (Tel : ROQ. 59.46).

La "liste officielle" portant mention des meilleurs coureurs de la F.M.B. a été modifiée à deux reprises ces temps derniers. Il convient de lire :

en 500cc :	1	Roger DECOSTER.....	339, rue Engeland	BRUXELLES 18
	2	Joseph TEUWISSEN.....	Akkerstraat 40 a	NEEROETEREN
	3	Jacques VAN VELTHOVEN	Luikersteenweg 384	LOMMEL
en 250cc :	1	Joël ROBERT.....	53, rue de Namur	CHATELET
	2	Sylvain GEBOERS.....	Rozenberg 33	MOL
	3	Marcel WIERTZ.....	495, Houlteau	THIMISTER
	4	Gaston RAHIER	129, Houlteau	CHAINEAUX
	5	Jacky WIERTZ	496, Houlteau	THIMISTER

Comme toujours l'engagement de ces pilotes est subordonné à l'acceptation de Monsieur le Président de la Commission Sportive de la F.M.B.

Nous avons eu récemment le vif plaisir de rencontrer Mr de CRECY, Directeur de la Société "LE MATERIEL SUEDOIS". Ce fut prétexte à un entretien infiniment sympathique.

- d'une part nous avons pensé qu'il convenait de mettre un terme aux propos les plus fantaisistes courant sur les prix des machines vendues en FRANCE. Hormis deux seuls coureurs choisis par HUSQVARNA en fonction de leur valeur, Mr de CRECY a tenu à pratiquer une stricte politique d'égalité vis-à-vis de leurs Collègues, et ce en établissant ses prix au plus bas.

- d'autre part l'Importateur HUSQVARNA nous a prié d'annoncer qu'il offrirait un prix de 1.000 Frs au vainqueur du Championnat JUNIOR .... en souhaitant que son geste fasse tache d'huile dans toute la mesure du possible.

Evoquant enfin avec lui certaines déclarations antérieures relatives au Championnat des 250 cc 1968, déclarations qui faisaient état d'un "accaparement de ses épreuves par la Ligue de Normandie", nous avons précisé à notre aimable interlocuteur que si ladite Ligue avait inscrit l'an passé un nombre important de ces mêmes épreuves au calendrier, c'est bien parce que Mr LESUEUR -alors Président de la Commission de Moto-Cross- n'avait pu trouver que fort peu d'offres d'organisation à l'intérieur des autres Ligues. Il ne disposait pas d'autre moyen pour revivifier un Championnat qui lui tenait à coeur, et qui permit à la jeune catégorie et à son vainqueur de bénéficier pour cette année du succès que l'on sait.....

La grande première du Moto-Cross aura donc lieu à COGNAC dans trois petites semaines désormais. L'on en cause à tous les étages de la société motocycliste et beaucoup de Dirigeants de la F.F.M iront à cette occasion prêter leur concours à Jean RETAUD et à son Equipe dévouée.

Qu'ils s'y rendent à pied, à cheval ou en voiture peu nous en chaut : l'essentiel est qu'ils y soient présents !

Leur qualité première étant de "faire marcher la maison", nous ne pousserons pas l'audace à leur demander si pour ce faire ils sont munis du permis "A"... Qui peut le plus peut généralement le moins dans la plupart des cas. L'inverse n'est pas toujours possible...

Signalons que la date-limite des engagements est fixée au 7 Mars prochain (1, rue du Port à 16- COGNAC, et qu'un restaurant -abordable- sera à la disposition de tous, sur le circuit des Mullons).

TRIAL

Avant même que nous prenions connaissance des résultats du Trial d'AUVOURS, l'écho nous était parvenu de l'émotion provoquée dans le monde -sympathique- des trialistes, par la décision de quelques commissaires Sarthois de modifier au second tour l'une des zones du parcours... et par l'incident qui advint, suite à cette même décision, entre lesdits commissaires et l'un de nos plus consciencieux inters.

C'est bien parce que Philippe BERTHUEL ressentit une grande désillusion au soir d'AUVOURS, et aussi pour éviter que se reproduisent au bord de nos pistes des échanges auquel le sport n'a rien à gagner, que nous avons instamment prié le Sociétaire de l'A.M. SAINT-CLOUD de nous faire part de sa version personnelle des faits évoqués plus haut, version qui semble être appuyée par la majorité de ses Collègues.

-- oOo --

"J'étais parti ce matin là en direction d'AUVOURS, heureux de retrouver cette ambiance de Trial qui m'est depuis 7 ans si chère.

Tout s'annonçait favorablement. Le temps ensoleillé, le circuit roulant, une "forme des grands jours" me laissaient augurer d'un excellent dimanche.

"Une appréhension pourtant subsistait en moi, provoquée par le souvenir de mon abandon l'an passé, au lieu-dit le Narais.

Cette zone était constituée d'une rivière très profonde, au lit parfaitement plat et qu'il s'agissait de traverser en biais.

Je me persuadais d'être ridicule en ayant peur cette année, puisque aux dires des organisateurs le fond avait été remblayé, empierré.

N'y voulant plus songer, je pris le départ avec le désir d'effectuer le meilleur parcours possible, et de progresser.

"Au premier tour tout s'annonçait fort bien. Le passage du gué ne me posa aucun problème : il était effectivement moins profond que l'an passé.

Pareil état de choses semblait pourtant décevoir les quelques cent cinquante personnes présentes, privées ce jour-là du spectacle qui s'offrait en ce même mieu les années précédentes...

"Surpris de la facilité de cette zone et soucieux de garantir "la qualité spectaculaire" de leur section, les Commissaires voulurent sauver l'honneur et décidèrent de modifier le passage des lieux lors du second tour. Il ne s'agissait pas moins que de traverser la rivière non plus en biais mais de front, à un endroit où l'eau parvenait à la hauteur de la cuisse du pilote et donc au niveau de la culasse d'une machine de trial normalement construite.

.../...

La décision devenait grotesque.

"Le trial n'est pas du cirque. C'est un sport que nous pratiquons Tous pour notre plaisir. Il ne nous rapporte que la joie de passer une journée de détente complète.

Il nous est impossible de sacrifier des machines d'un demi-million, fruit de longs mois de sacrifices ou de privations, pour satisfaire les "désirs de sensations fortes" du public.

Des zones telles que celles du Marais ne devraient exister que lorsqu'elles sont décemment franchissables, qu'elles ne risquent pas de coûter cher aux concurrents bénévoles d'une organisation.

"Je ne pense pas toutefois que l'incident qui advint à cet endroit se serait produit sans l'intervention-conseillère d'une tierce personne qui n'a pas l'excuse d'ignorer la définition ni l'esprit du trial, puisqu'attachée à cette discipline depuis de longues années.

"Malgré ma déception -bien grande- et le sort de ma bielle -tordue- je reste près à aider au traçage des zones du prochain AUVOURS, dans la mesure où ses organisateurs voudront solliciter et accepter les conseils -pertinents- des coureurs y participant."

Ph. B.-

Après le point de vue de l'Inter, voici ce qu'a bien voulu nous confier Jean-Pierre EDART, le sportif et jeune Président du T.T.C. MONTREUILLOIS, licencié National.

"Pour revenir au Narais, il faut convenir qu'il ne mérite en rien d'être considéré comme une zone. Un élémentaire vélosolex, avec son moteur à 80cc du sol, se serait moqué de ce que l'on nous présentait comme une difficulté naturelle... Le fond de cette rivière est à comparer avec l'autoroute du Sud, et c'est là le reproche à formuler à l'encontre des Organisateurs.

Elle ne pouvait effectivement permettre aucune sélection. Elle ne devait que constituer un syndicat de mécaniciens mécontents, propres à réparer la casse.

Je rappellerai que les Dirigeants du C.O.P. n'en étaient pas à leur coup d'essai. Les bris de l'an passé avaient déjà succité de nombreux différents, tous regrettés par Monsieur SEERY .....

Il serait également essentiel de revoir le chapitre classement pour l'édition 1970. Pour la deuxième fois consécutive des litiges sont intervenus, auxquels il fut déplaisant d'assister. Il importerait notamment que dans le classement des débutants, la cotation des points soit effectuée sur un même nombre de zones pour chacun des participants en cette même catégorie.

Il y eut pourtant quelques bons points à attribuer à l'Equipe Sarthoise. Les Inter-zones étaient pratiquables, roulantes et bien fléchées. Qui plus est ladite équipe avait su créer une ambiance très kermesse au départ.

Il n'en reste pas moins qu'il reste à convaincre certains organisateurs de la définition du mot "amateur", à les prier de ne plus proposer aux motos des zones plutôt faites pour les sous-marins...

La course à la difficulté genre trial kamikaze, dégoûtera beaucoup plus les pratiquants qu'elle n'amènera des adeptes au trial.

.../...