

Ce n'est pas la décision de ce dernier achat (pas plus que les événements de mai) qui auront provoqué la récente augmentation du prix des licences.

Il entrerait initialement dans les intentions du Président Fédéral de subventionner les quatre disciplines Fédérales essentielles. Si cette répartition de fonds à chacune d'elles ne s'est pas avérée aussi importante que celle peut-être escomptée, c'est en fonction -cette année seulement du départ de l'opération "maison fédérale".

J'ai toutefois le plaisir d'écrire ici qu'un budget de démarrage a été attribué au Moto-Cross, à la Vitesse, au Moto-Ball et au Tourisme, lequel permettra à chacun des Vice-Présidents responsables, d'encourager nos meilleurs éléments à tenter l'aventure étrangère, de récompenser les meilleurs classés en certaines épreuves intérieures.

Ceci dit, il semble que notre circulaire annuelle ait fait l'objet d'une lecture plus approfondie par nos Présidents de Clubs ou leurs Adjoints immédiats que les années précédentes. Je voudrais pourtant attirer une nouvelle fois l'attention de ces derniers sur quelques passages essentiels de cet important document.

LICENCES-DOCUMENTS OFFICIELS : Les demandes, l'envoi de toutes pièces s'y rapportant doit être impérativement effectué par l'intermédiaire de la Ligue intéressée.

En ce qui concerne les licences Inter-Sénior, je rappelle qu'un Palmarès du demandeur est exigé obligatoirement en vue d'étudier sa capacité exacte.

ACCIDENTS : Toute déclaration d'accident doit être transmise en priorité à la F.F.M. La Mutuelle Nationale des Sports n'a ensuite et seulement qu'à connaître les factures afférentes aux divers frais médicaux (honoraires de médecin et pharmacie).

ENGAGEMENTS A L'ETRANGER : Tous les Inters-Experts peuvent en principe participer à n'importe quelle épreuve étrangère y compris les Grands Prix. Il apparaît toutefois que Monsieur CORNET souhaite amener la Commission des Circuits à considérer la présentation des meilleurs Inters "vitesse" aux Organismes étrangers par les soins de la F.F.M.

Il est également vraisemblable que Monsieur VAN LAERE sera tenu d'opérer une sélection parmi les candidats aux Grands Prix "Cross", ceci en fonction du nombre restreint de concurrents invités d'une part, en considération des obligations de nos coureurs dans les épreuves du Championnat auxquelles en aucun cas ils ne pourront se soustraire.

CHRONOMETRAGE : Le chronométrateur officiel -surtout lorsqu'il est seul- ne peut fournir à l'organisateur d'une façon générale, tous les documents que celui-ci serait désireux de posséder, sans le concours effectif d'un personnel qualifié. IL Y A LIEU DE PROCEDER, AVANT TOUTE ORGANISATION, A UNE DEFINITION EXACTE DES SERVICES ATTENDUS DE LA PART DU CHRONOMETREUR.

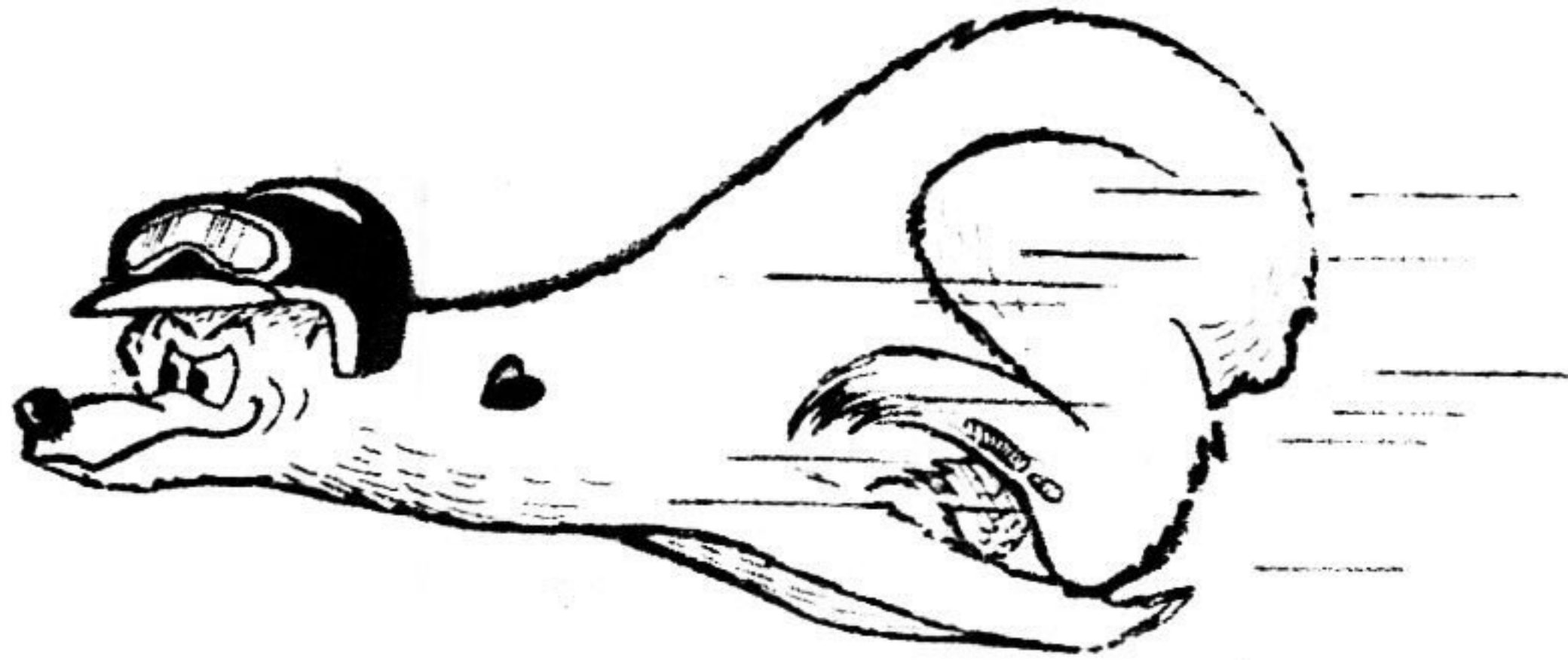
Il ne faut pas perdre de vue non plus que si un speaker est capable parfois de fixer pertinemment la position des meilleurs coureurs, le chronométrateur se doit d'établir avec le même sérieux les classements de tous les participants à une même course, et qu'il est en droit d'exiger un certain temps à cet effet.

Je rappelle ici, que dans beaucoup de cas les sommes affectées à cet effet dépassent considérablement la valeur de la vacation (travail propre du chronométrateur), mais qu'elles représentent tout simplement les frais de déplacement du chronométrateur vers les lieux de compétition.

Nos Clubs pourraient en maintes occasions procéder à la formation "d'adjoints" qui, à l'étage "Ligue" rendraient d'importants et moins onéreux services.

J'achèverai mon propos, mes chers Amis, en vous soulignant combien les Services Fédéraux seront heureux de répondre à toutes les questions que vous voudrez bien leur proposer, et en vous renouvelant mes sentiments sportivement dévoués.

G.M.



## VITESSE

Depuis la "déclaration de MONTLHERY", il nous a été donné d'entendre les explications -toujours confiantes et amicales- d'un nombre relativement important de Licenciés-Vitesse.

Nous nous proposons ce mois-ci de relater les diverses questions ou suggestions qui nous ont été exprimées successivement par un Inter, un National et un Sport, toutes résumant fort bien le problème vitesse sous son aspect général.

Monsieur le Président de la Commission des Circuits d'une part, Monsieur RENAULD, Président du MOTOCYCLE CLUB DE FRANCE d'autre part, l'un de nos Organisateurs de province enfin, feront part le mois prochain de leurs appréciations.

-oOo-

### L'INTERNATIONAL

#### - A PROPOS DES 350cc

Inquiet que je suis devant l'éventuelle suppression des 350cc, je me permets de préciser que cette dernière catégorie semble "en voie de retour" sur le plan international, et que les Importateurs eux-mêmes semblent décidés à placer des machines de cette cylindrée en 1969.

Comment devons-nous envisager l'avenir ?

#### - LES COURSES A L'ETRANGER

Il est certain qu'un petit noyau de coureurs est décidé à tenter "l'aventure étrangère" dès le début de la saison, et que beaucoup plus qu'une aide matérielle, nous sollicitons de la F.F.M. une sorte de présentation morale des meilleurs coureurs français aux différents organisateurs étrangers.

Plutôt que d'avaliser toutes les demandes advenant de n'importe quel inter -voire d'un inter senior- et afin d'éviter le spectacle désolant de concurrents ne parvenant même pas à franchir le cap des essais chronométrés, pour ne pas laisser ainsi une "image peu riche" de la représentation française, ne pourrait-on pas procéder à une sorte de sélection des meilleurs inters ?

.../...

- DEPLACEMENTS VERS MONTLHERY

En ce qui concerne le Championnat de France et en fonction de l'importance de la dépense imposée aux coureurs de province lorsqu'il s'agit de venir courir à MONTLHERY, ne pourrait-on pas considérer comme comptant pour ledit Championnat deux seules épreuves annuelles, l'une organisée par le M.C.F. , l'autre par l'A.M.C.F. ?

- READAPTATION DES CIRCUITS

Auquel cas où certains organisateurs disposant de circuits "éteints" entrevoiraient une possibilité de les réaffecter à la compétition, il reste vrai que quelques coureurs accepteraient de se déplacer et de courir sans l'assurance d'une prime de départ ... mais sur la seule promesse d'une participation à la recette.

Ne peut-on pas faire connaître notre point de vue ?

(réponse anticipée : il sera porté à la connaissance de tous les Présidents de Clubs-organisateur par l'intermédiaire-même du présent bulletin).

- INDEMNITES

Si notre Fédération devait un jour se pencher sur la couverture financière des déplacements de coureurs à l'étranger, ne serait-il pas préférable d'attribuer une récompense en fonction des résultats obtenus, plutôt que d'attribuer une indemnité à tout coureur affirmant participer à une compétition ?

- EXIGENCES DE SECURITE

Les Représentants de la Fédération ne pourraient-ils pas informer les Pouvoirs Publics de la moindre exigence de sécurité nécessitée par la compétition "moto" par rapport à la voiture ?

Ceci évidemment afin d'alléger les charges "protection" et "assurances" imposées d'une façon générale aux organisateurs ...

- HOMOLOGATIONS

Pourquoi le Circuit d'AVIGNON n'a-t-il pas été homologué ?

- CRITERIUM MOTOCYCLISTE DU MANS

Monsieur Raymond ACAT serait-il en mesure d'étudier la possibilité de participer au Critérium avec une seule machine au lieu de deux ?

- o -

LE NATIONAL

- PRECISIONS

Nous aimerions voir définies les catégories "TOURISME" et "COURSE". N'en considérez que deux, mais peut-être envisager pour 1969 des catégories transitoires.

- MACHINES SPORT

Pourquoi ne pas revenir à l'authenticité, c'est-à-dire à la machine de série vendue en FRANCE à un nombre minimum d'exemplaires :

.../...

permettre certaines possibilités d'adaptation physique, l'emploi d'un carénage d'origine, le changement de la multiplication finale en fonction des circuits, la suppression de la parabole d'éclairage pendant les essais et la course, tolérer les pots de détente ou mégaphones mais sous contrôle

mais,

prescrire un moteur strictement d'origine en n'acceptant que l'échange éventuel de la bougie ou du filtre à air, garder les pneus du commerce (sans exiger pour autant qu'ils soient ceux qui étaient montés sur la machine lors de son achat).

Prévoir un plombage obligatoire après les essais et effectuer une vérification avant et après la course en présence du coureur et d'un représentant du Club.

Prévoir une sanction sévère en cas de fraude.

#### - CATEGORIE SPORT 1969

Un certain assouplissement de la formule qui sera adoptée ne pourrait-il pas être aménagé, en vue de ne pas provoquer l'écart systématique des pilotes pourvus de matériel préparé à partir de l'ancienne formule?

#### - CARTES GRISES

Procéder au contrôle des cartes grises, avec vérification sur le moteur et sur le cadre lors des opérations de pesage.

#### - FRAIS D'ENGAGEMENT

Le problème des prix à l'arrivée restant entier, ne pourrait-on pas étudier une formule de remboursement des frais d'engagement, après que le concurrent aurait participé aux essais ou pris le départ ?

#### - ESSAIS

Ne pourrait-on pas tenter une formule d'essais libres (permettant la modification éventuelle des réglages) avant de procéder aux essais officiels chronométrés qui pourraient alors être réduits à deux ou trois tours au lieu de six ou huit ?

Ceci afin d'amener une machine bien réglée au départ de la course.

#### - DEPART

Pourquoi ne pas tenir compte des résultats des essais chronométrés pour le placement des concurrents sur la ligne de départ ?

#### - STANDS

Lorsque ces derniers existent, ne pourrait-on pas en prévoir l'attribution même à plusieurs concurrents ? Nous sommes, hélas, contraints de rentrer au parc pour un ennui parfois bénin, et nous perdons ainsi toute chance d'achever ...

#### - EPREUVES

Lorsque le nombre de pilotes est suffisant, n'y aurait-il pas moyen de scinder la durée des courses pour parvenir à la réalisation d'un classement général sur deux ou trois manches ... et donner ainsi à chacun la chance de figurer au palmarès ?

#### - CHAMPIONNATS

Une décentralisation des épreuves de Championnat serait souhaitable au bénéfice de la province. Ne serait-il pas envisageable de favoriser les Circuits éloignés par un coefficient de points ?

.../...

#### - EPREUVES D'ENDURANCE

Lorsque sera venu le moment d'instituer une telle épreuve, ne pourra-t-on pas envisager deux catégories, VITESSE et SPORT, et effectuer dans ce sens deux classements ?

Dans le but de faire courir, sera-t-il possible d'engager deux pilotes par machine ?

Pourquoi n'étudierait-on pas la formule d'un classement à l'indice de performance ... ? (voir Barcelone).

#### - MESURES DE PROTECTION

Mieux qu'une quantité de stands ou tentes de Croix-Rouge, ne serait-il pas judicieux de s'assurer la présence permanente d'un Médecin pourvu du matériel de premier secours le plus complet possible ?

#### - REPRESENTATION DES PILOTES

Il serait souhaitable que l'élection des deux délégués des coureurs se fasse sous le contrôle de la Fédération.

Il pourrait entrer dans les attributions des futurs délégués d'avoir un droit de regard sur la sécurité des différents circuits, sur l'établissement des règlements, l'accueil des concurrents et parfois même sur les conditions dans lesquelles ils sont ici et là parqués ...

### LE SPORT

#### - PENSONS AUX POSSESSEURS DE MODELES ANTERIEURS

En formule "SPORT" les 350/500 paraissent être encore nombreuses. Ne peut-on espérer qu'il sera fait à leur intention ultérieurement ce qui vient d'être fait pour les seules 250cc ?

Il est d'autre part à craindre qu'en fonction de la décision prise vis-à-vis de cette seule cylindrée, les possesseurs de machines supérieures se retournent vers le demi-litre.

Cette descente provoquera donc un afflux de machines au départ du CRITERIUM. Comment s'effectuera la sélection des coureurs ... généralisera-t-on la formule des essais ... laissera-t-on les Organisateurs procéder par invitations ?

#### - CHICANES et VITESSE

On souhaiterait voir les 350/500 écartées du 3 Kms à MONTLHERY, lesquelles machines passant trop rapidement ne présentent aucun intérêt spectaculaire pour le public.

Pourquoi contraindre d'autre part ces cylindrées à "se faufiler" à travers les diverses chicanes ?

#### - LES HORAIRES

Ne pourrait-on pas aligner les horaires, les tracés, les conceptions des deux grands Clubs parisiens les uns sur les autres ? L'on aimerait encore que les 50cc ne s'élancent plus dès 08.00 heures du matin dans la brume, que l'entraînement acquis sur une portion de circuit à MONTLHERY puisse servir le dimanche suivant sur la même définition de circuit.

#### - COURSES DE COTE

Le mètre de côte couru revient bien cher. Ne pourrait-on pas tenter des courses de côte de 2 ou 3 Kilomètres avec une quantité appréciable de lacets ?

# Moto Ball



Lancé quelques années avant la dernière guerre, ayant connu après celle-ci un succès relatif, le MOTO-BALL vit actuellement une récession très marquée. Convenait-il de le laisser s'étioler ?

Monsieur Jacques RENAUT, Directeur des Services de la F.F.M., a pensé qu'il méritait le même respect que chacune des autres de nos disciplines.

Entre une définition FOOT-BALL et un aspect motocycliste, il est parvenu avec le concours des plus anciens adeptes du Moto-Ball d'abord, à partir des idées des Membres de la Commission spécialisée ensuite, en fonction des appréciations des représentants de différents Clubs enfin, à édifier le projet d'un nouveau règlement dont nous donnons ci-après l'aspect général.

-- oOo --

"Dans l'éditorial du Bulletin de Décembre dernier, Monsieur FRAGNAUD, Président de la Commission de Moto-Ball, s'adressait à nos Clubs.

Il leur demandait notamment de bien vouloir s'intéresser à une discipline qui joint un jeu à la pratique du motocyclisme. Nous espérons que son appel sera entendu, et ceci d'autant plus qu'au cours de trois réunions successives, les Dirigeants du Moto-Ball viennent de prendre un certain nombre de mesure pour conférer à leur spécialité sportive un caractère plus spectaculaire que jadis.

En fait, on peut dire qu'il s'agit moins d'une évolution que d'une véritable révolution dans les rencontres traditionnelles. Pourquoi ?

Depuis plusieurs années déjà, un certain nombre de responsables constataient avec inquiétude la regression des Clubs de Moto-Ball, tout autant que la difficulté ressentie par ces derniers pour attirer le public.

Ces réflexions les ont amenés à "penser" le jeu sous un autre angle. Ils ont cherché à se mettre à la place du spectateur et non plus à considérer un match sous l'optique des joueurs, voire des dirigeants.

Il est certain que pour un public moyen, le Moto-Ball tel qu'on le pratique actuellement, ne présente un vif intérêt que lorsqu'on est soi-même motocycliste.... que l'on est conscient de la difficulté qui existe à manoeuvrer un ballon, tout en roulant à une allure voisine de 80 Kms/heure.

Evoluer dans ces conditions représente en soi une jolie performance. Pourtant cette vitesse atteinte par les machines récentes a eu tendance à engendrer une certaine monotonie, les phases du jeu présentant trop de similitude, et le ballon lui-même restant trop souvent à terre.

.../...

On en est venu à penser qu'il convenait de "casser" la vitesse, et de contraindre ainsi les joueurs à multiplier les passes pour provoquer l'envol fréquent du ballon.

Il devenait nécessaire de modifier les règles du jeu, et c'est ce qui a été entrepris.

Examinons les différentes mesures qui ont été adoptées.

Tout d'abord un joueur ne pourra plus franchir la ligne médiane en accompagnant le ballon.

Il devra désormais s'en déssaisir au profit d'un partenaire en courra le risque de voir un adversaire intercepter sa passe et de perdre ainsi le bénéfice de son action.

Il est possible que cette règle nouvelle conduise les joueurs de l'équipe attaquante à édifier un système proche de celui adopté en football communément appelé le "une deux".

Une zone protégée, réservée au Goal, a été ensuite définie.

Cette zone est suffisamment restreinte pour que l'éventuel attaquant ne soit pas obligé de tirer trop loin, pour qu'il puisse marquer -tout au moins on l'espère- davantage de buts que par le passé.

Elle est strictement réservée au Goal, et nul ne pourra y pénétrer. Ceci aux fins de prévenir des heurts en réalité plus néfastes à l'homme qu'à la machine.

Dans ce même esprit la moto du Goal a été supprimée. Cette moto à l'encontre du règlement, servait trop fréquemment d'écran ou de bouclier mais s'avérait toutefois nécessaire pour se protéger, ce qui n'est pas logique. Il est bien évident que dans sa nouvelle zone, le Goal n'en aura plus besoin. Son jeu dégagé deviendra visible par tous, et parfaitement spectaculaire.

Enfin le nombre de joueurs et de machines affectés pour une même partie a été augmenté, les temps morts, eux ont été supprimés.

La raison de ces mesures est, cela va de soi, d'éviter une rupture dans l'intensité du jeu, de maintenir un nombre constant de joueurs en action dans chacune des deux équipes opposées.

Les décisions importantes ont eu pour but essentiel d'apporter un nouvel attrait au Moto-Ball, et de provoquer vers lui un retour du public.

A l'augmentation du nombre des spectateurs devrait logiquement correspondre une recrudescence des équipes....

Il est certain que l'étude de ces mêmes décisions a donné lieu à des débats parfois passionnés, et que leur acceptation n'a pas été ressentie avec une pleine gaieté de coeur.

Nous demandons pourtant à tous nos joueurs et à leurs dirigeants de tenter un essai loyal des nouvelles dispositions. Il appartiendra en fin d'année aux représentants des Clubs de Moto-Ball, d'effectuer l'autocritique des résultats obtenus.

Si ces nouvelles dispositions ont donné satisfaction, nous les conserveront. Si au contraire elles se sont affirmées inopérantes, alors nous les écarterons. Peut-être à cette époque de nouvelles idées verront-elles le jour, dès que nous pourrons immédiatement étudier pour poursuivre l'amélioration du Jeu.

La Commission de Moto-Ball attend les suggestions de chacun, elle est prête à examiner tous les projets qui lui seront présentés. Il revient désormais aux joueurs de concrétiser leurs nouvelles tactiques, et aux dirigeants de nous dire si leur public réagit favorablement!"

J.R.

-- oOo --

*La remise des Prix aux équipes championnes de Moto-Ball a donné prétexte à un amical rendez-vous sur la Seine, le 25 Janvier dernier.*

*Il nous fut donné de prendre contact avec les principaux Responsables du Moto-Ball et d'échanger quelques propos amicaux avec quelques joueurs.*

*Suite à cette réunion, Monsieur MIROLO, Secrétaire du VERSAILLES MOTO-CLUB A BIEN VOULU NOUS CONFIER LE RAPPORT MORAL 1968 pour la zone Nord dont il est l'affable Président.*

"Je dois tout d'abord adresser mes vives félicitations à l'équipe de CAMARET qui a remporté la Coupe d'EUROPE, la Coupe de FRANCE et le Championnat de FRANCE de 1ère Division.

Dans la zone Nord, l'équipe du S.U.M.A. a terminé une fois de plus en tête, remportant ainsi le titre symbolique de Champion NORD, devant l'équipe de VITRY, laquelle par contre a eu l'honneur de disputer la Finale de la Coupe de FRANCE.

Dans le Championnat de seconde Division, c'est l'équipe d'HOULGATE qui a eu raison de l'équipe de l'U.S. METRO. Nous ne pourrions que regretter le forfait de BORDEAUX en poule finale.

En Coupe CAMELLE, CHALONS en battant VALREAS a trouvé la juste récompense aux efforts effectués tant par ses dirigeants que par ses joueurs, tout au long des dernières années.



La saison 1968 aura été relativement calme : les incidents ayant été moins nombreux que les années précédentes.

Ils demeurent pourtant encore à mon avis trop nombreux.

Chaque Dirigeant devrait admettre que sa propre équipe peut être battue..... et qu'une défaite honorable honore parfois plus qu'une victoire à tout prix.

Son rôle essentiel est d'inculquer à ses joueurs le véritable sportif, le respect des arbitres et la plus grande estime pour les joueurs adverses.

Il est effectivement toujours navrant de voir un joueur blessé gravement, au cours d'une phase de jeu trop dure, parfois méchante. Quelle belle façon il y aurait là de persuader les sceptiques que le Moto-Ball, s'il reste un jeu viril, ne s'écarte jamais d'une définition "sport".

Une chose m'inquiète particulièrement : le peu de jeunes acquis à notre discipline. Comment créer l'émulation indispensable pour arrêter l'étiollement, la crise du Moto-Ball, l'empêcher de périr ?

Les nouveaux Dirigeants de la F.F.M. semblent disposés -par opposition au passé- à témoigner à notre sport une considération certaine. Ceci est fort bien et nous sommes sensibles à cet attachement.

Je pense ici qu'une action s'impose également de notre côté, conjuguer nécessairement avec l'effort de propagande fédéral. Elle devra nécessairement s'orienter vers une meilleure qualité de nos rencontres futures, une présentation plus soignée de nos joueurs et surtout le conditionnement parfait de nos montures pendant toute la durée d'un jeu.

En conclusion et s'il est véritablement navrant d'assister chaque année à la recession de nos Clubs sans que quiconque puisse leur venir en aide, il nous appartient de rechercher les raisons qui motivent cette disparition.

Nous attachons grand espoir à la déclaration du Président FRAGNAUD, soulignant aux Clubs motocyclistes la nécessité urgente de se pencher sur notre condition.

J'espère que cet appel sera entendu -qui est aussi le nôtre- et que 1969 verra le relèvement du Moto-Ball en même temps que son accession à la place qu'il mérite parmi les sports collectifs.

L.M.