



TRIAL

avec la discrétion bien propre à certaines gens de classe, François Vignes-d'Usson-du-Poitou nous a fait spontanément parvenir le compte rendu de son épreuve dite deuxième trial de la vallée de la Vienne et disputée à l'Isle-Jourdain, nous livrons bien volontiers ce texte à la connaissance de nos lecteurs, en remerciant notre compatriote de son amicale collaboration.

2ème TRIAL DE LA VALLEE DE LA VIENNE A L'ISLE-JOURDAIN

La section Trial et Rallye de l'UNION SPORTIVE MOTOCYCLISTE DU POITOU, dont le siège rappelons-le est à USSON DU POITOU, organisait le Dimanche 12 Janvier dans la région de l'ISLE-JOURDAIN son deuxième Trial de la vallée de la Vienne.

Cette épreuve avait connu en 1967 une première édition très réussie, quoique le parcours eut dû être amputé d'une bonne quinzaine de kilomètres moins d'un mois avant la date de la manifestation. Cette année le parcours a été utilisé dans son entier, et les 16 zones non-stop du circuit ont posé maints problèmes aux trialistes parmi lesquels certains ont du abandonner. En effet cette réalisation était fort dure : le très beau circuit tracé de part et d'autre de la rivière "la Vienne" étant encaissé entre deux contreforts de granit -cette pierre étant par définition guère tendre- les carters eurent à souffrir passablement.

Long de 35 kms, le circuit bien fléché ne laissait aucune possibilité d'erreur aux concurrents. Les débutants avaient un tour à accomplir, les nationaux et les inter-armée-police deux tours. Quant aux Inters -à tout seigneur tout honneur- trois tours de ce "long calvaire" les attendaient avant de franchir la ligne d'arrivée. (105 kms et 57 sections)

Beaucoup d'abandons furent signalés, entre autres et parmi les favoris : Christian RAYER, Claude COUTARD et Philippe BERTHUEL.

En catégorie Inter, c'est Jean BOHEC arrivé à la toute dernière minute et pas encore reposé de son voyage qui fit une très belle place de premier avec 73 points, suivi du Suisse WITTEMER avec 83 points.

Le premier National, Charles COUTARD, étrenna sa licence de "jeune-homme" en effectuant une extraordinaire démonstration de son talent bien propre à reconforter son vieux Père, lequel n'eut réellement pas de chance.

En Inter-armée-police la palme revint à Jacques ROUSSEAU qui battit CAVAILLE de 9 points.

Une foule nombreuse se massait dans les zones non-stop plus de trois mille personnes selon les uns. Il est vrai qu'il faisait assez beau et la clémence de la température aidant, des motards de régions les plus diverses n'avaient pas hésité à faire le déplacement. On admira ainsi une quarantaine de belles machines tout au long du parcours.

Parmi les spectateurs, Robert SEXE fut très naturellement remarqué, félicité. Il était venu, sa D.K.W. bien calée entre les jambes. Il fut fort applaudi, au soir, lors de la remise des Prix.

Côté organisation, un secrétariat à la hauteur, composé de cinq charmantes jeunes filles : Mesdemoiselles GUITARD, MARYSE, PETUREAU, INGRAND et GAILLARD, s'occupa de la partie administrative du Trial. L'accueil gracieux effectué par elles des concurrents et des commissaires fut apprécié de chacun, et l'ambiance ainsi créée s'avéra fort agréable.

François VIGNES.

LES ZONES NON-STOP

- Zone 1 .- Placée à 500 mètres du contrôle départ-arrivée, cette zone était réservée aux Inters; il s'agissait d'une légère montée dans un chemin raviné. Un seul "0", RAYER au 1er tour. Dans l'ensemble tout le monde passait à 3 ou 5 .- Dans l'avenir faire deux sections.
- Zone 2 .- Toutes catégories. Une descente dans des blocs de roche provenant d'une carrière voisine et qu'un bulldozer avait entassé. Grand nombre de "0" dans toutes les catégories.
- Zone 3 .- Inters seuls. Lieu-dit "La Pierre Folle" - ce nom évoque à lui seul la destinée qui attendait les concurrents. Grand nombre d'échecs, pas un seul "0". BOHEC au troisième tour a fait 1 point.
- Zone 4 .- Toutes catégories. La zone bousilleuse de carters... Deux "0" seulement en Inters. Ruisseau à truites pour les amateurs.
- Zone 5 .- Toutes catégories. Une sablière qui enregistre le plus grand nombre de "0" (s'appelait la 1 en 1967).
- Zone 6 .- Toutes catégories. "Le Chemin de Bracs" tout en laissant de bonnes possibilités de "0" était particulièrement glissant.
- Zone 7 .- Toutes catégories. "Le Rocher du Bie" a été légèrement modifié par le Commissaire de zone. Très joli paysage au bord de la Vienne. Des "0" un peu dans toutes les catégories.
- Zone 8 .- Toutes catégories. "Le Moulin-Neuf" usurpe son nom, c'est une ruine, dont il reste encore quelques murs. Les concurrents entrent par la fenêtre du magasin et sortent par la salle des machines. Les 3 points dominant et c'était à prévoir. Elle nous rappelle certaines zones belges.
- Zone 9 .- Toutes catégories. "Le Courret" grande montée en sous-bois. Des "0" en pagaille; il suffisait d'ouvrir un peu.
- Zone 10 .- Toutes catégories. (Ex-zone 2 de 67) Une grimpe à 50% où il ne fallait pas hésiter sur l'élan à prendre. Tous les Inters ont fait "0"; beaucoup de Nationaux aussi.
- Zone 11 .- Toutes catégories. Zone à 2 sections. C'est la célèbre zone de la Fontaine. Elle existait déjà en 67 et s'appelait la 3. La première section fait cinq mètres de long, la deuxième dix. On trouve des "0" partout mais des 5 aussi chez les Nationaux. La deuxième section a plus surpris, elle est composée de cailloux roulés et passe par un tourniquet d'arbres : peu ont passé le tourniquet.
- Zone 12 .- Inters seuls. Trois sections. Les deux premières relativement faciles : des "0" souvent. La deuxième "dangereuse" était formée d'une descente de 15 mètres de dénivellation à 65% - On a cependant enregistré huit passages à "0". - Certains l'ont refusée.

Zone 13.- Toutes catégories. A été modifiée du tracé initial. Cuvette à flanc de co-
teau.

Zone 14.- Toutes catégories. Nombreux "0".

Zone 15.- Toutes catégories. Nombreux "0".

Zone 16.- Inters seuls, primitivement. Mais toutes catégories. C'est "l'Escalier de
Saint-Sylvain". "0" chez les Inters. Tous les nationaux passent à 5.

C L A S S E M E N T

<u>INTERNATIONAUX</u>		(3 tours) (57 sections)	<u>Epr.</u>	<u>Cpt.</u>
1er	Jean BOHEC (Fr.).....	73 points		20
2ème	Marcel WITTEMER (Ch)	83 points		
3ème	Jean-Pierre BARRAUD (Fr.)	96 "		18
4ème	Alain CHALIGNE (Fr.).....	98 "		16
5ème	Mario LIVA (Fr.).....	112 "		14
<u>NATIONAUX</u>		(2 tours) (28 sections)	<u>Epr.</u>	<u>Cpt.</u>
1er	Charles COUTARD	38 points		20
2ème	Christian HUGUET	63 points		18
3ème	Alain STRINA	70 "		16
4ème	Marcel OBERT	79 "		14
5ème	Raoul BESNARD	82 "		12
6ème	Olivier de la GAROULAYE .	88 "		10
7ème	Jean-François COLOMB	94 "		8
8ème	Jean GUIMARD	97 "		6
9ème	Didier CRUSY	119 "		4
10ème	Bernard CHAUVIERE	128 "		2
11ème	Maurice MASSON	136 "		1
<u>ARMEE-POLICE</u>		(2 tours) (28 sections)	<u>Epr.</u>	<u>Cpt.</u>
1er	Jacques ROUSSEAU	51 points		20
2ème	Roland CAVAILLE	60 points		18
3ème	Louis BELTRAMELLI	61 "		16
4ème	Roger FAU	83 "		14
<u>NATIONAUX SUISSES</u>		(2 tours) (28 sections)		
1er	Claude JUILLERAT	47 points		
2ème	Christian BOESCHAT	71 points		
3ème	Pierre FRINGELI	72 "		
4ème	Fernand FLEURY	73 "		
5ème	Jean-Pierre MEMBREZ	99 "		

En retenant avec son Bureau le principe d'un Bulletin express, semblable sur le plan national à ce qui avait été tenté l'an passé au seul titre du MOTO-CROSS, Monsieur LESUEUR tenait essentiellement à ce que l'organe d'information "nouvelle formule" soit le reflet de la pensée de tous ceux qui -Dirigeants ou Coureurs- composent notre Fédération.

C'est dans ce sens que nous solliciteront désormais de temps à autre un Organisateur ou un Licencié, aux fins de rédiger -sous la forme qui conviendra le mieux à son "tempérament"- leurs impressions sur telle ou telle épreuve.

Claude COUTARD évoque aujourd'hui USSON DU POITOU .. et en profite (l'occasion était si bonne ...) pour repropose -sur un plat d'argent- un projet à lui bien cher et vieux de quelques mois.

Philippe BERTHUEL et Jean-Pierre EDART épilogueront le mois prochain sur AUVOURS. Olivier FAVREAU, très attaché au Trial de CHAVILLE, saura apporter également en Février une note sympathiquement juvénile à sa relation de l'épreuve Clodoaldienne.

Le Président se réjouira sûrement de voir chacun de "ses Garçons" apporter sa pierre à l'édification de "notre bulletin".

o _o_ o

- LE TRIAL DE L'ISLE-JOURDAIN -

=====

vu par Claude COUTARD

Je me réjouissais d'aller courir le trial de l'ami François VIGNES. Je me réjouissais encore plus, quand il me fut demandé de faire un petit papier sur cette épreuve pour le Bulletin express.

Hélas, je suis maintenant moins réjoui devant ma feuille blanche ! Non pas que l'accueil ait laissé à désirer, bien au contraire : réception, repas et hébergement furent fort agréables, ce qui est loin d'être toujours le cas : (bien souvent en effet tout ceci est réduit à sa plus simple expression, malgré le titre de Championnat de France qui fait venir, bon gré mal gré, tous ceux qui ont quelque chose à défendre dans cette compétition nationale).

Mais ce qui rend mon stylo hésitant, c'est la compétition elle-même :
- un trial dur, nous ne sommes pas contre, à condition que cette difficulté soit sélective et point trop dangereuse.

Un non-stop où tout le monde fait échec n'est pas un "bon-non-stop-difficile" c'est un "non-stop-sans-aucune-utilité-pour-le-classement".

Il peut en échapper un à l'organisateur mais pas plusieurs. Or l'ami François, voulant trop bien faire, nous avait gratifié de quelques difficultés particulièrement soignées. Je ne pense pas être trop "amorti" par mes 40 ans, mais j'avoue avoir, pour la première fois de ma carrière de trialiste refusé un non-stop = une descente terriblement raide et longue qui ne permettait que 2 alternatives : la réussite ou l'échec, mais un échec qui coûtait cher ... en réparations la semaine suivante.

..../....

Quant au non-stop qui suivait, bien que prévu également pour les nationaux, il était absolument infranchissable au 1er tour : monter sans élan une pente de 6 mètres qui commence par du caillou roulant çà n'est plus l'affaire d'une moto de trial, mais plutôt celle d'un treuil ou d'un funiculaire.

En fait et pour résumer clairement ma pensée, François VIGNES, en bon observateur, a su trouver d'excellents "sites", mais, n'étant pas pratiquant lui-même et n'ayant aucun trialiste sous la main, il n'a pas su aménager ceux-ci pour en faire des non-stop valables.

"Ici c'est de la pierre comme à MONTBELIARD" m'avait-il dit. C'est vrai, mais si nous comptons les heures que nous avons passées aux "Forges", à la "Derrière", au "Roide", au "Pont Sarrazin" ou à "Meslières" pour préparer des non-stop à partir de ces beaux sites, si nous comptons les coups de serpes, les coups de haches, les coups de masses et même les litres d'essence mis dans la tronçonneuse du Club, nous arriverions à un total impressionnant.

D'ailleurs il n'y a rien de paradoxal à cela, François VIGNES et son équipe ont tout de même fait un gros travail sur le circuit ; le parcours était parfaitement tracé, de longs passages avaient été taillés dans les fourrés, aucune branche ne venait nous fouetter le visage et ceci sur 30 Kms de chemins. On ne peut donc pas dire qu'il s'agissait d'une préparation hâtive et bâclée mais le travail s'arrêtait à l'entrée du non-stop parce que là, on ne savait plus quoi y faire.

Donc nous avons été un peu déçus, nous avons cassé de la mécanique, mais pour nous "Inters" ce n'est pas trop grave : nous en avons vu d'autres. Justement à cause de çà, nous avons su faire la part des choses. Mais où c'est beaucoup plus ennuyeux (et certains dirigeants de clubs voisins le disaient nettement le soir de l'épreuve) c'est que tous ces régionaux débutants qui y tâtaient pour la première fois repartirent complètement écoeurés et prêts à tout abandonner.

C'est râté pour la propagande en faveur du Trial et je me permettrai de taper encore une fois sur un clou que je voudrais bien enfoncer (et je crois qu'on y arrivera car maintenant j'en suis plus seul à maintenir le marteau) : nos championnats ont besoin d'être profondément remaniés si l'on veut enfin développer le trial en France.

Actuellement c'est un véritable marathon automobile pour les provinciaux que de faire 12 à 15 trials aux quatre coins de la France. Et seul un petit groupe peut se le permettre, disposant du temps et de l'argent nécessaires.

D'autre part, chaque organisateur de province voulant faire de mieux en mieux, on en arrive à des épreuves de plus en plus difficiles ; valables certes pour les meilleurs mais de très mauvaise propagande pour le néophyte qui y reçoit le baptême du feu (ce qui dans notre cas est plutôt celui de la pierre ou de la boue).

Alors, si nos Championnats ne demandaient que 5 ou 6 déplacements lointains (et onéreux) dans la saison, il resterait du temps aux uns et aux autres pour organiser et participer à des Championnats de Ligue. Il n'y a qu'à discuter avec les sympathisants provinciaux rencontrés au hasard des déplacements pour se rendre compte qu'ils n'attendent que çà.

Ils auront bien sûr des bitzas pour commencer (comme nous l'avons fait nous-mêmes) mais ensuite, voyant que les Championnats leur sont enfin accessibles, ils s'achèteront également comme nous de vraies machines de trial.

Pour y arriver il faudrait tout simplement que certains organisateurs provinciaux veuillent bien revoir leur point de vue et admettre qu'une épreuve de Championnat de Ligue, peut s'avérer modeste mais de bonne propagande quand même chaque année. Un championnat de France attribué tous les 3 ou 4 ans, amenant alors la totalité des trialistes français, vaudrait mieux qu'un chétif Championnat de France annuel où il n'y a quelquefois pas 10 inters au départ.

Mais revenons à l'ISLE JOURDAIN (ou à USSON) pour dire que loin de vouloir accabler des organisateurs dont la bonne volonté est immense, mon désir était de mettre l'accent sur la nécessité d'une étude et d'une préparation très précise et très minutieuse de chaque non-stop une fois leur emplacement (leur site) déterminé.

Quant à réviser la réglementation de nos championnats je crois qu'on pourra enfin en parler valablement car je sais que la nouvelle équipe de la Concorde a retrouvé un gros dossier que j'avais adressé à notre Fédération il y a déjà pas mal de temps, après une vaste consultation de tous les trialistes de fait ou de coeur. Et cette équipe a eu bien du mérite à cela, car il y avait tellement de poussière sur la couverture qu'on ne pouvait même plus lire le titre.



C. C.

N.D.L.R. - Il n'y avait pas de poussière sur le dossier de Claude COUTARD.
Il était au contraire bien rangé.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE TRIAL

Nous tenons à la disposition de nos Inters de Trial le règlement de l'épreuve anglaise du 2 Mars prochain, organisée par l'ELTHAM et DISTRICT MOTOR CYCLE CLUB, et comptant pour le Championnat d'Europe de Trial.

Il sera communiqué sur simple demande adressée à la Fédération.

TRIAL D'AUVOURS - 26 JANVIER 1968

Internationaux

1	Christian RAYER	7
2	Jean BOHEC	22
3	Alain CHALIGNE	29
4	Daniel POZZOLI	38
5	Jean-Pierre BARRAUD ..	39
6	Yves FRANCOIS	42
7	Mario LIVA	45
8	B. GRENIER de MONNER .	53
9	Jean DEVINCENZI	61
10	Alex. GOUIN	72
11	Claude GAPIN	76
12	Pierre SCHOOMAN	90

Ab. Jack ACHARD
Philippe BERTHUEL

ARMEE-POLICE

1	Jacques ROUSSEAU
2	Roland CAVAILLE
3	Roger FAU
4	Gérard PICHON

DEBUTANTS

1	P. LEMOINE
2	- FRIDEL
3	Philippe CARRE
Ab.	- CHARTIER

Nationaux

1	Raoul BESNARD	30
2	Alain STRINA	33
3	Christian HUGUET	43
4	Jean-François COLOMB.	44
5	O. de la GAROULAYE ..	50
6	Julien JOUTEUX	52
7	Olivier FAVREAU	53
8	Jean-Pierre EDART ...	56
9	Michel VIGUIER	64
10	Gilles CARRE	67
11	Paul COULON	68
12	Pierre BIGNOLAS	70
13	François SOULIER	75
14	Jean GUIMARD	85
15	Bernard CHAUVIERE ...	87
16	Michel DELECROIX	94
17	Daniel FORMICARI	97
18	Didier CRUCY	100
19	J-A. FAVREAU	113
20	Maurice MASSON	115
21	- ?	134
22	- ROBIN	138

Ab. Bernard HUET
Michel LEROY
Patrick STIKELBAUT
Marcel OBERT
J-P. FRISQUET
Michel SAUSSAY

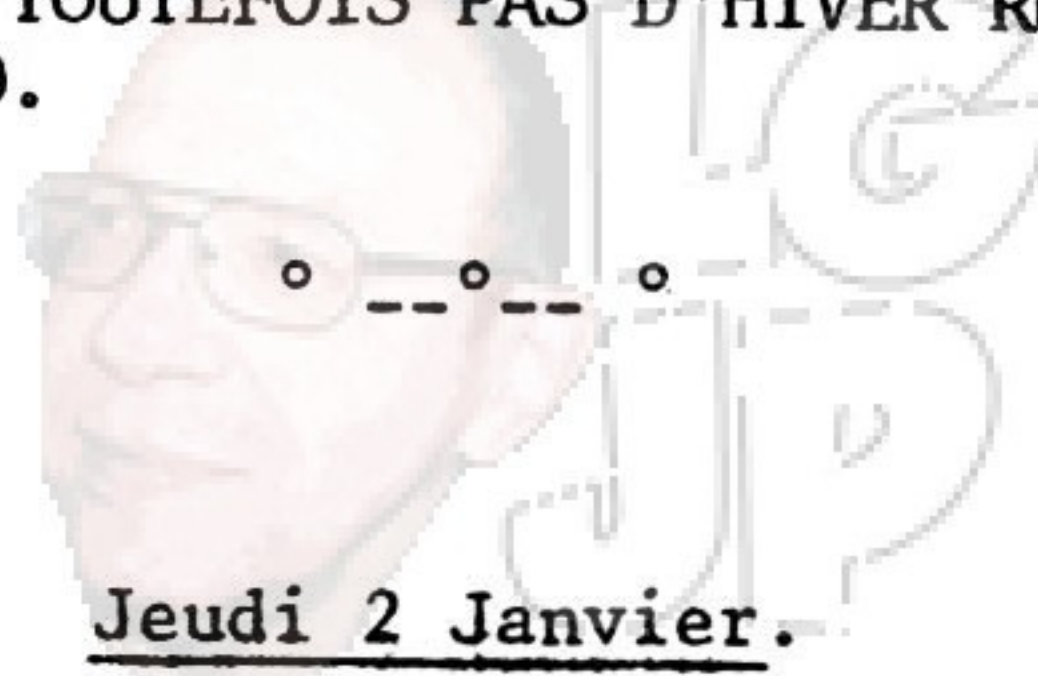
N.B. - Nous reproduisons ces résultats obtenus téléphoniquement -et non à partir du rapport de clôture- d'une façon très officielle, et nous nous excusons pour cette dernière raison, de ne point pouvoir édifier le Classement provisoire du Championnat de Trial après les six premières épreuves.

ELEPHANTS



LES MOTARDS DU C.O.P. AUX ELEPHANTS 1969

LES PREPARATIFS AVAIENT COMMENCE QUELQUES TROIS SEMAINES AUPARAVANT. TOUT LE MONDE S'ETAIT ENQUIS DE PNEUS ET DE CHAINES POUR SON ENGIN.. LE MANS NE CONNAISSANT TOUTEFOIS PAS D'HIVER RUDE, NOUS PARTIMES PRATIQUEMENT AVEC LES MOYENS DU BORD.



Jeudi 2 Janvier.

Claude MARQUET, Jean-Pierre AUMONT avec Jean-Michel BLIN pour passager -sur B.M.W. 69 d'une part- Jacques HOUSSEAU d'autre part, ayant entassé dans une voiture sa Femme, sa Soeur et le matériel, se réunissent devant le café de Jean-Michel.

Les moteurs chauffent, ronflent. Nous partons. Jean-Pierre est fort handicapé, car il voit mal la nuit. Chacun se méfie des plaques de ver-
glas qui parsèment la route de temps à autre. Elles sont de 3cms d'épaisseur
entre ETAMPES et FONTAINEBLEAU, et pendant près de 20 Kms vers la fin de la ma-
tinée nous roulons dans ces conditions.

Nous nous arrêtons un peu avant PROVINS pour déjeuner. Nous ne tardons guère à table car la route est longue. Nous naviguons dans le brouil-
lard jusqu'à VERDUN. Nous croisons des accidentés qui se cherchent La Soeur
de Jacques n'a pas voulu être en reste vis-à-vis de Jean-Michel. Elle a pris
place dans le panier de Claude. Elle n'a pas chaud aux pieds et tous nous souf-
frons des mains.

17 H.45 : VERDUN. Un tour dans la ville avant de souper. Nous
rencontrons des fous : des motocyclistes par un tel temps ! Ils arrivent de
PARIS sur VELOCETTE. Ils nous racontent leur vie sur le NURBURING : "allons-y
ensemble, c'est mille fois plus sympa !"

.../...

Départ VERDUN : 20 H.30. L'équipe renforcée se maintient assez bien en début de parcours. Le temps est assez clair, la route n'est pas trop glissante ; mais les virages sont nombreux. MARQUET et la VELOCETTE ouvrent la route. HOUSSEAU et AUMONT ferment la marche.

Première frontière : le LUXEMBOURG. Les douaniers français nous harponnent : vérifications d'usage, contrôle des changes. C'est bien l'heure ! Les Luxembourgeois sont plus charitables : "carte verte" ? C'est bon. Filez.

Après avoir rempli les réservoirs au cours le plus favorable, nous nous suivons un long moment tous les quatre. Puis la formation se scinde. HOUSSEAU et AUMONT iront en principe coucher à KELBERG, tout en passant par TREVES et WITLICH. MARQUET et les deux parisiens iront dormir eux aussi à KELBERG, mais en s'y rendant par ETCHERNAT.

Itinéraire n° 1 : Un incident. AUMONT va au fossé. On remonte l'équipe sur le bord de la route. Chacun s'empresse de rétablir le parallélisme entre la moto et le side. Ils ont quand même eu de la chance en évitant un énorme platane.

Nous changerons un peu plus tard un peu d'argent pour acheter des casse-croûte. Nous repartons "doucement" pour rejoindre "KELBERG, distant de 60 Kms. L'hôtelier nous envoie chez des particuliers : nous nous retrouvons en famille, nous reconnaissons des motards. Le repas nous fait oublier un instant la route recouverte d'un épais verglas. L'on est pas loin du Ring : demain nous verrons le fameux circuit.

CE MATIN NOUS NOUS SOMMES REVEILLES DE BONNE HEURE. IL S'AGIT D'ARRIVER AU RING. LE PETIT DEJEUNER EST VITE PRIS ET NOUS DEMARRONS. PAR CETTE TEMPERATURE, DEMARRER SIGNIFIE POUSSER ET DEGOMMER LES MACHINES PENDANT TRENTE MINUTES.

APRES DIX KILOMETRES EN VIRAGE, NOUS SERONS SUR PLACE. NOUS COMPTONS LES MOTOS EN GRAND NOMBRE. IL EN ARRIVERA D'AUTRES ENCORE, EN FILES INTERMINABLES.

Nous montons sur le circuit. On en a plein les yeux et plein les oreilles : l'on ne s'entend même pas discuter. Nous détaillons le plus magnifique étalage de machines -vieilles ou neuves- allant de la MOTOBECANE 1928 en passant par la monocylindre INDIAN 1938 jusqu'au Sidecar PANZER DIVIZION avec repose-mitrailleuse, le panier confectionné à parti d'un MESSERSCHMITT.

Nous retirons nos insignes "ELEPHANTENTREFFENS". Nous visitons les stands à l'intérieur desquels nous trouvons la plus grande variété possible de pièces détachées, des vêtements, des écussons etc ... La vie n'y est pas chère.

Nous redescendons à KELBERG pour souper et regagnons à nouveau le circuit. Le temps passe vite à regrader -à contempler- les démonstrations de side-cars. Nous allons dormir, fourbus mais heureux.

.../...