

# Bulletin d' INFORMATIONS EXPRESS

---

N° 5 - 31 Mars 1969

*Suite à l'éditorial signé de Monsieur PAQUET, paru dans le n° 4 du Bulletin de la F.F.M., Monsieur Louis DOTTO, Président de la L.M.R. PROVENCE et du M.C. DE CANNES, nous a prié de publier ce qui suit.*

"Certes le souci de notre Fédération est grand de vouloir revaloriser le Tourisme sous toutes ses formes. Nous ne pouvons que féliciter le Président de la Commission spécialisée d'avoir pris le problème à coeur, d'avoir su grouper autour de lui une équipe compétente.

Parce qu'il est un aspect du Tourisme qui m'est cher et j'oserai dire habituel, la REGULARITE, j'aimerais confier à nos lecteurs quelques unes des réflexions que m'inspire l'actuelle reconsidération du grand Tourisme porté à un critère compétitif.

-- oOo --

Cette étude doit être entreprise à la base.

D'une part, quantité de motocyclistes semblent ignorer le véritable "esprit-club". Ils ne veulent en tout et pour tout connaître que leurs affinités sportives, disons leur spécialité propre.

D'autre part, nombre de nos associations font preuve parfois d'égoïsme, en ne songeant qu'à leur réunion annuelle axée sur une seule discipline, écartant en cela toute éventualité de sorties et l'initiation à d'autres activités.

Ce n'est qu'à partir d'un sens exact et réciproque de l'esprit motocycliste que l'on pourra envisager une participation nationale plus intense aux concentrations voire à de simples rendez-vous dans le cadre d'épreuves sportives.

C'est lorsque les Membres d'un Club seront acquis à une cordiale et élémentaire conception de la collectivité motocycliste, que l'on pourra espérer les orienter vers cette définition suprême du Tourisme qu'est la REGULARITE.

-- oOo --

Elle connut jadis une grande vogue. La plupart de nos champions et des officiels fédéraux ont été formés à cette dure discipline. Elle était l'indispensable école du courage sportif.

Mais de nos jours, les Jeunes m'objectent que ces épreuves n'ont pas de caractère pécunier, qu'elles ne comportent aucun aspect compétitif puisqu'étalant sans cesse les mêmes classements .....

Dois-je préciser la mauvaise formation de base reçue par mes interlocuteurs ?

Je me permettrai de faire le point en leur répondant que les circuits de régularité sont de véritables courses d'endurance, assorties d'un classement dans lequel les qualités du pilote sont prépondérantes, qu'encore ces mêmes classements s'effectuent à partir de bases précises et définies : délais de parcours séparés, moyenne générale, courses de côte, de vitesse pure, épreuves de maniabilité etc...

Il me suffirait de prendre n'importe lequel de nos règlements pour illustrer mon propos.

Un obstacle semble encore surgir dans l'esprit de certains au sujet de la participation des équipes militaires dans les circuits de régularité.

Je préciserai tout d'abord que quiconque possède une âme motocycliste et a obtenu une licence, peut prétendre disputer ces épreuves.

Il me faut écrire ensuite que la participation massive des éléments disciplinés des Compagnies de sécurité, de la garde républicaine voire des Equipes militaires confèrent aux départs et à la course un panache certain.

Je dirai enfin qu'en bien des cas, l'étude minutieuse du parcours à laquelle peuvent se livrer ces derniers, s'avère généralement bénéfique pour quelques civils prenant le départ sans avoir pu procéder à une reconnaissance valable du circuit.

S'il semble que l'on veuille accuser le règlement actuel de favoriser quelque peu les participants militaires, alors je proposerai ceci.

- Pourquoi, au lieu d'afficher un classement absolu avançant principalement les militaires, n'établirait-on pas le principe de deux classements identiques et individualisés comportant l'octroi des mêmes récompenses pour le premier civil et le premier fonctionnaire et ainsi de suite ?

Le classement général absolu prendrait alors un caractère honorifique et pourrait être par exemple destiné aux équipes. A charge aux concurrents privés s'ils veulent absolument y figurer, de parvenir à se grouper et fournir une place honorable.

-- oOo --

Quant à une plus grande réalisation des circuits de régularité délaissés de nos jours par tant d'organisateur, cela ne peut s'entrevoir que sous deux conditions.

- d'une part, une action fédérale près des pouvoirs publics pourrait peut-être permettre certaines facilités aux responsables essentiels de tels circuits, les débarrasser des multiples tracasseries administratives nécessitées par l'élaboration de ces mêmes épreuves. Mes collègues MEUNIER, MOULIN, MOREAUX, RENAULD et moi-même ne connaissons que trop la somme exacte de labeur, la multitude de démarches exigées pour le tracé d'un parcours surtout lorsque celui-ci comporte un usage privatif de la voie publique !

- d'autre part, il conviendrait, toujours à partir du sommet fédéral, qu'un effort de propagande soit effectué en direction des Ligues régionales, afin que ces dernières s'imprègnent de la nécessité d'organiser à l'intérieur de leur périphérie un circuit de régularité à intervalles réguliers définis.

-- oOo --

Mon expérience du Tourisme et de la Régularité, mes 22 années de présence au Comité de Direction de la F.F.M. pouvaient peut-être m'accorder le droit de rédiger ces quelques lignes.

Je pense qu'elles pourront contribuer à servir la cause motocycliste sous l'un de ses aspects les plus attachants.

L. D.

# Clamart

Ce fut une grande, vaste et belle manifestation, réussie de bout en bout.

Elle débuta, au soir du 22 Mars dernier par un accueil très courtois de Mr le Président du M.C. CHATILLONNAIS et de Madame BESSET, et une présentation sympathique des Equipes invitées à CLAMART.

Elle s'acheva en une réunion fort sélecte, à l'issue de laquelle Charles KRAJKA me confia la moralité suivante :

"Tu vois, il y avait beaucoup de monde aujourd'hui dans les bois de MEUDON.

Il est réconfortant de penser que ce public attentif se sera persuadé qu'il existe deux catégories de motocyclistes :

- ceux qui, en petit nombre, font du bruit dans les rues de PARIS,

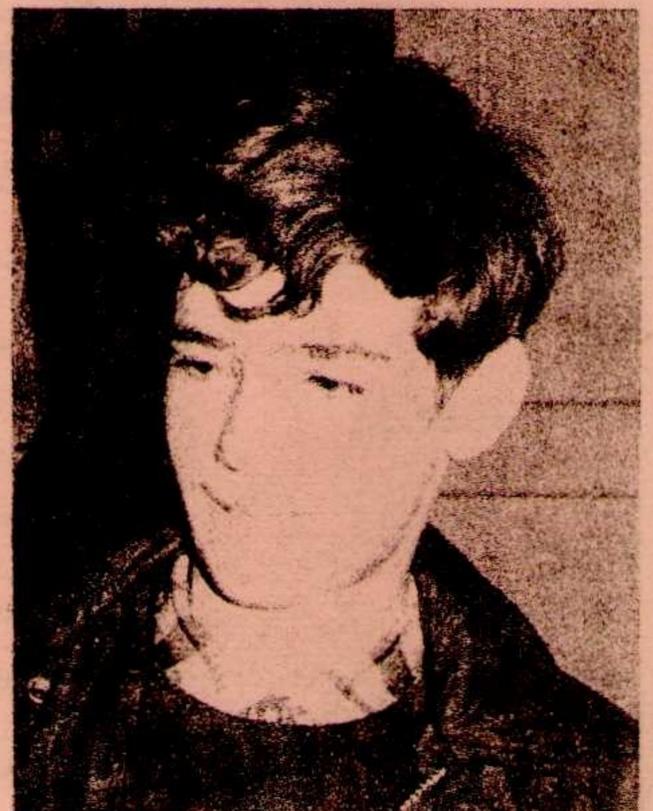
- ceux qui savent se servir de la motocyclette pour rechercher la difficulté et se mesurer avec eux-mêmes...."

Combien KRAJKA avait raison !

-- oOo --

Daniel POZZOLI, ci-contre, a eu la gentillesse d'analyser pour nous chacune des zones de CLAMART et de nous confier une impression personnelle d'ensemble. Nous l'en remercions bien vivement.

Rappelons que Gordon FARLEY et Charles COUTARD en furent les brillants vainqueurs.



CLAMART : -L E S Z O N E S N O N - S T O P-

- Zone 1 : - Le réservoir : cette zone par rapport à l'année dernière a été déplacée. Sans grandes difficultés elle consistait à prendre un devers d'environ 5 mètres où la moto passait juste. De nombreux pilotes firent zéro.
- Zone 2 : - Fontaine Ste Marie : cette zone reste inchangée. Il fallait franchir 3 fois un ruisseau environné de boue en contournant de gros arbres. Là, beaucoup de pilotes posèrent des pieds.
- Zone 3 : - Cette zone est particulièrement appréciée des "Trialistes" due à son naturel. Il s'agissait de remonter un ruisseau rocailleux barré d'une marche d'environ 80 cms. Cette marche était très délicate à passer, ensuite sortir du ruisseau par la gauche et le franchir à nouveau pour terminer.
- Zone 4 : - La calotte : immense sablière prise en devers sur 50 mètres se terminant par un virage très serré sur la droite.
- Zone 5 : - La Tour : sablière où il fallait monter à mi pente et virer subitement sur la gauche et terminer en un devers sur la gauche.
- Zone 6 : - Les marches : passage très fatiguant pour les pilotes et la machine, suite de marches d'environ 100 mètres suivant une pente d'environ 25%.
- Zone 7 : - Ruisseau rocailleux qu'il fallait descendre d'environ 10 mètres se terminant par une vicieuse sortie à droite.
- Zone 8 : - Petit torrent à remonter parsemé de pierres très glissantes. Il était très difficile de faire zéro.
- Zone 9 : - Rouler dans une tranchée de 10 mètres, en sortir sur la droite, contourner une racine, y replonger de suite, puis en ressortir par une marche en terre terriblement glissante. A cette zone le zéro était difficilement réalisable.
- Zone 10 : - Le trou du diable : il consistait à descendre dans une cuvette, arrivé dans le fond y faire une boucle, en ressortir de façon à pouvoir prendre son élan car la zone se terminait par une longue pente d'environ 35%.
- Zone 11 : - Le borbier : immense borbier d'une largeur de 50 mètres et d'une longueur d'environ 100 mètres. Ce borbier étant coupé dans sa largeur d'un fossé qui rendait la zone difficilement franchissable. Tous les pilotes qui ne prenaient pas un élan nécessaire étaient presque sûrs de ne pas arriver au bout.
- Zone 12 : - Petit devers très gras qui se terminait par un brusque changement de direction sur la droite en montant.
- Zone 13 : - Il s'agissait de descendre dans un trou d'environ 8 mètres, remonter en face, contourner une souche et ressortir dans le sens opposé en diagonale.
- Zone 14 : - Descendre un petit raidillon sablonneux, dans le bas, y contourner un arbre, remonter, effectuer un "S" autour d'un bouquet d'arbustes, là se terminait la zone.

CLAMART 1969 - L'APPRECIATION DE Daniel POZZOLI

- oOo -

C'est toujours avec joie que je participe au Trial de CLAMART.

Ayant bouclé consciencieusement mes trois tours, je n'eus guère l'occasion d'observer mes camarades effectuer les leurs, et j'évoquerai simplement l'épreuve dans son ensemble.

Je crois que le CLAMART 69 a été particulièrement réussi, étant donné que le beau temps était de la parade. À CLAMART, c'est un facteur essentiellement important.

Le circuit était très roulant, un peu gras tout de même; mais sans difficulté dans les zones, que deviendrait le Trial ?

Je comparerai l'édition 69 à celle de 1967, année où la course se déroula sous un véritable déluge. Les zones s'accommodant fort mal du temps, les abandons furent évidemment nombreux et les pilotes s'en repartirent peu satisfaits.

Revenons à 1969 pour regretter les absences de MILLER, de D. SMITH. Il est certain que s'ils avaient pris le départ, la course aurait été plus animée, la lutte pour la première place vraisemblablement plus acharnée.

Ce fut pourtant très intéressant et il y a quand même lieu de se féliciter d'avoir bénéficié de la venue de G. FARLEY voire de G. FRANKE (et l'équipe ZUNDAPP) lesquels marquèrent respectivement le 1er 9 pts et 38 zéros en trois seuls tours du circuit, le second 17 pts et 36 zéros.

Il fallait le faire !..

N.B. - Les classements de CLAMART ont été publiés dans notre dernier numéro.

COMMISSION DE TRIAL

Trois questions réclamant une solution relativement urgente, M.R. ACAT sur propositions de MMrs BESSET et CHARRIER, a fait convoquer le 7 Mars dernier la Commission de Trial.

L'on remarquait à leurs côtés : MMrs GILARD, DOUMECQ-LACOSTE, NEVEU et MOUVET.

- oOo -

Différentes demandes de changement de dates ayant été présentées par certains Clubs, il s'agissait de décider si les épreuves décalées par rapport à leur inscription initiale au calendrier compteraient ou non pour le Championnat de France.

Le cas de force majeure ayant été évoqué par Mr BESSET, Mr CHARRIER ayant d'autre part posé la question de savoir s'il était réellement nécessaire que toutes les épreuves inscrites comptent pour ledit championnat, la Commission conclut qu'il ne fallait pas rester plus longtemps en contradiction avec le règlement et décida que pour la présente saison QUELQUES CHANGEMENTS SERAIENT ACCEPTES, COMPTANT ENCORE POUR LE CHAMPIONNAT SOUS RESERVE QU'AUCUNE AUTRE EPREUVE SOIT DEJA INSCRITE A LA NOUVELLE DATE CHOISIE. ....

Ainsi le M.C. DU MAINE organisera le 8 Juin au lieu du 1er, SANCERRE organisera (en Inter) le 1er Mai au lieu du 13 Avril.

Il a été précisé que pour 1969/1970, tout changement de date ferait perdre à une épreuve son droit à compter pour le Championnat. Une seule exception a été consentie pour le M.C. D'AUVERGNE qui organisera un trial national à la date du 26 Octobre prochain. UN SEUL CAS DE FORCE MAJEURE SERA CONSIDERE : UN REFERENDUM OU DES ELECTIONS SUR LE PLAN NATIONAL.

- oOo -

Le fait de savoir si deux épreuves normalement inscrites au calendrier compteraient l'une et l'autre pour le Championnat, amena différentes interventions de la part des organisateurs de Province.

Après que Mr ACAT eut précisé que l'on se heurterait à un problème préférentiel dans les désignations, il fut décidé qu'auquel cas où deux épreuves se verraient inscrites pour le même jour PRIORITE POUR LE CHAMPIONNAT SERAIT ACCORDEE A CELLE POSSEDANT LA PLUS GRANDE ANTERIORITE D'ORGANISATION. S'il s'agit de deux épreuves nouvelles, la Commission se réservera d'effectuer l'arbitrage.

- oOo -

La Commission s'étant vue octroyer un budget par le Bureau de la F.F.M., il convenait de définir comment ce budget serait employé.

Mr ACAT ayant indiqué qu'il serait nécessairement employé à aider des coureurs français à se déplacer à l'étranger, Mr BESSET suggéra que cet argent soit partiellement employé à couvrir le futur voyage de nos représentants trialistes au Championnat d'Europe (individuels) en Suède/23-24 Août.

La Commission s'inquiétant de savoir combien de concurrents seraient valables, combien encore il faudrait en envoyer, quelle serait la subvention accordée à ces derniers, il fut décidé qu'une sous-commission restreinte composée de MMrs BESSET, CHARRIER et DOUMECQ se réunirait en juin pour désigner les candidats en fonction de leur classement en fin de saison, que l'on étudierait la possibilité de leur adjoindre un Délégué après avoir pris connaissance des frais exacts de transit vers la Suède.

- oOo -

Lecture ayant été donnée d'une lettre de Mr LEMOINE, relative à la création d'une catégorie 50-175cc, il fut suggéré, après un échange de vues, de reprendre le problème en Septembre, chacun ayant eu d'ici là le temps de mûrir ses idées.

- oOo -

En fin de séance et sur intervention de Mr RENAUT, il fut disserté sur les conditions dans lesquelles pourrait être envisagée une participation nationale aux "6 JOURS INTERNATIONAUX", à partir d'une aide effective d'une usine quelconque.

Successivement MMrs CHARRIER et MOUVET exprimèrent leurs points de vues en fonction de leur participation antérieure à des épreuves analogues.

Monsieur ACAT devait clore la réunion en exprimant à la Commission la crainte que lui inspire la recherche de plus en plus importante de la difficulté en matière de Trial.

Il invita les organisateurs à composer des parcours normalement sélectifs.

Ayant préféré le journalisme à l'étude des dérivés du caoutchouc, Olivier de la GAROULLAYE libère sa plume dans "CHAMPION", son tempérament bouillonnant sur les parcours de Trial.

Rien ne devant quant à lui être effectué à moitié, il suit consciencieusement son Championnat national en prenant garde toutefois de ne pas trop s'approcher des cinq premiers au classement général.....

Il nous a suffi de lui demander le service d'évoquer MONTLUCON pour qu'il nous rédige immédiatement le texte suivant.

Merci, merci Olivier !

MONTLUCON - 2 Mars 1969

Les géants auraient-ils, en Trial comme ailleurs, des pieds d'argile ? RAYER et Ch. COUTARD battus, c'est la réflexion qui, au soir du 2 Mars, venait à l'esprit de ceux qui assistaient à la proclamation des résultats du Trial de MONTLUCON où il avait fait beau toute la journée, laissant les trialistes s'ébattrent en paix par monts et par vaux dans la périphérie sud de la ville.

Mais si au soir de ce dimanche tout le monde avait le sourire, ce n'était pas tant pour le soleil (relatif) que pour l'excellence du travail de nos Amis COULON et LIVA. L'organisation était sans faille et ne fut jamais débordée. Les 37 coureurs avertis, sans contestation aucune, le départ fut retardé d'une demi-heure, des chasseurs (dans le coin ils ont la détente facile, paraît-il) ayant été aperçus sur une portion de circuit.

A 11H.30, Alain CHALIGNE s'en fut le premier sur sa rutilante OSSA pour une trentaine de kilomètres jalonnés de dix non-stop. La première zone, dite de mise en train, n'était pas des plus commodes et l'on y vit quelques échecs. Il s'agissait de descendre dans un fossé, de virer sur un fond caillouteux et de remonter par une pente boueuse à souhait.

Puis c'était l'assaut du Mont LUCON en haut duquel se trouvait le deuxième non-stop, probablement le plus beau, certainement un des plus délicats. Cette faille rocheuse ne fut franchie à zéro que par le seul RAYER, et ce, à deux reprises, Charles COUTARD, TRAVER et PAGES réussissant à passer avec un point seulement.

Et on s'acheminait vers la zone 3, un passage à gué difficile, qui fut changée au deuxième tour, le niveau de l'eau ayant tendance à monter (bon point pour le commissaire).

Un terril recevait ensuite la visite des concurrents à qui étaient proposées deux sections successives assez aisément négociables.

La 6, le paisible ruisseau, ne portait pas son nom. Seul BRUNET, national Limousin, servi par un bicylindre PEUGEOT fort bien présenté ne mit pas pied à terre, la majorité des Inters laissant traîner une botte par ci par là.

Pour se rendre à la 7, il y avait beaucoup (trop) de goudron. Les machines de trial et leurs propriétaires n'aiment pas la route, mais ne jetons pas la pierre au MOTO-CLUB de MONTLUCON qui ne pouvait trouver aucun autre itinéraire.

Les deux zones suivantes se ressemblaient : une descente, un large virage à droite, une remontée avec sortie entre deux arbres séparés par une racine en travers (voilà le hic) pour la 7, contre une descente plus abrupte, un virage serré à gauche et une remontée dans le gras sur léger devers pour la 8, celle-ci s'avérant plus délicate, seuls cinq pilotes la négociant à zéro.

Près de l'arrivée, il y avait foule pour voir évoluer les concurrents dans les deux derniers non-stops.

D'abord la 9, dans une cuvette, de l'eau, de la terre et des racines, puis la 10, une marche rocheuse qu'il fallait aborder en venant d'un ruisseau. Ces deux difficultés telles leurs devancières étaient dans l'esprit d'un trial bien compris comme il devrait toujours être tracé.

Ce n'était pas un trial en ficelle, MONTLUCON n'a rien du slalom ou du gymkhana.

Olivier de la GAROULLAYE.

- C L A S S E M E N T S -

INTERNATIONAUX

		<u>Epr.</u>	<u>Cpt</u>
1	M. TRAVER.....	28	20
2	Ch. RAYER .....	34	18
3	A. CHALIGNE ...	46	16
4	Cl. COUTARD ....	51	14
5	Ar. PAGES .....	58	12
6	B. de MONNER ..	69	10
7	J. DEVINCENZI .	72	8
8	Ph. BERTHUEL ...	81	6

ARMEE-POLICE

		<u>Epr.</u>	<u>Cpt.</u>
1	L. BELTRAMELLI.	47	20
1ex	J. ROUSSEAU ...	47	18
3	R. FAU .....	62	16
4	R. CAVAILLE ...	72	14

NATIONAUX

		<u>Epr.</u>	<u>Cpt.</u>
1	J-L. FIGUREAU.....	31	20
2	Ch. COUTARD .....	32	18
3	Ch. HUGUET .....	55	16
4	O. de la GAROULLAYE.	65	14
5	D. GIRAUD .....	66	12
6	F. SOULIER .....	67	10
7	R. BESNARD .....	71	8
8	G. BOEHLY .....	71	6
9	B. CHAUVIERE .....	74	4
10	J. GUIMARD .....	79	2
11	- FRISQUET .....	80	1
12	- BRUNET .....	81	1
13	G. LECLERCQ .....	84	1
14	C. CAGNARD .....	87	1
15	- MARCELLINO .....	87	1
16	- DINELLO .....	104	1
17	D. CRUCY .....	105	1

Notre Secrétaire Général Monsieur Guy MOREAUX assistait au Trial de CASSEL le 9 Mars dernier, pendant qu'Olivier de la GAROULLAYE disputait la même épreuve.

Tous deux nous ont informés utilement de ses aspects les plus divers - Le premier pour les laborieux classements - Le deuxième quant aux textes. Ils nous ont permis d'édifier le compte rendu suivant de cette grande organisation qui valut à Monsieur ROGER, affable Président du M.C.N.F., de recevoir nombre de personnalités sportives étrangères, et aux coureurs belges de s'imposer sensiblement sur les nôtres.

-- oOo --

Si on décernait un prix orange aux organisateurs des différents Trials français, beaucoup pencheraient en faveur des responsables du M.C.N.F.

Comme chaque année le grand Club du Nord de la France organisait un Trial, son trial, celui du Mont CASSEL. Cette petite ville sise sur un piton rocheux au bon milieu d'un pays plat a une municipalité dynamique et sportive qui facilite grandement la venue de nombreux compétiteurs.

Cette année, le 9 Mars, ils étaient 87 à s'aligner au départ sous les ordres d'un starter bien connu, Monsieur LECHANTEUR, maître du Lamborelle. Les voyageurs arrivés de la veille avaient été aiguillés sur des hôtels de premier ordre où le couchage était assuré par l'organisation. Lourde charge me direz-vous qu'un petit Club ne pourrait assumer, et pourtant....

Le Moto-Club du Nord de la France possède un terrain de Cross où se déroulent plusieurs manifestations. Ces courses rapportent et la "finance" pendant la saison se frotte les mains. Mais les bénéfiques ne servent pas à "gueuletonner" de ci de là dans les bonnes auberges du coin (et Dieu sait s'il y en a), ils servent à payer le Trial, sport amateur par excellence. Voilà une trésorerie mieux encore que bien comprise, voilà des gens qui travaillent pour la moto.

Merci Monsieur VAN LAERE, merci Monsieur FRANCOIS.

-- oOo --

Trois tours et 36 Zones composaient le menu proposé tant aux nationaux (\*) qu'aux inters, les débutants ne se voyant infliger que le tiers du traitement.

Après passage dans les jardins publics, un petit escalier en pierres roulantes était proposé comme hors d'oeuvre aux concurrents mis en appétit par un soleil printanier. L'escaladèrent sans pénalisation : TRAVER, POZZOLI, André et Yves FRANCOIS, PAGES chez HUGUET récolta 3 points, STIKELBAUT 2.

Ce premier non-stop opérait donc déjà une sélection parmi les moins habiles qui comme les meilleurs se voyaient dans la quasi impossibilité de franchir les deux suivants : un tracé long, pentu ou en devers sur patinoire en terre grasse. Les profils de ces deux difficultés changèrent à chaque tour si bien qu'aux deuxième et troisième passages certains ténors réussirent le sans-faute.

.../...

(\*) - Nous rappelons ici l'article 5005 page 4 de l'Annexe "E" relative aux épreuves de Trial.

"Le trajet total à accomplir doit être de 80 à 100 Kms en catégorie Internationale, et 40 à 60 Kms en catégorie Nationale...."

Zone 2.- Pas de "0" aux premier et deuxième tours. Quinze concurrents (au total) franchirent sans faute le 3<sup>ème</sup> passage dont chez les Français :  
BELTRAMELLI, A. FRANCOIS, GRENIER DE MONNER, TRAVER et POZZOLI.

Zone 3.- Les "0" dans cette zone furent marqués par HUGUET au 1<sup>er</sup> tour, André FRANCOIS au 3<sup>ème</sup> tour.

Des près en montagnes russes apportaient ensuite une zone tout en pleins et en déliés sur le bord d'une route : une fois dans le fossé, une fois sur le bas-côté, une fois dans le fossé .....

Et, de l'inter zone par des chemins en terre et une curieuse grimpette en dalles pour redescendre ensuite par un petit sentier vers le bas du terrain de cross, vers la 5 et la 6. La première de pilotage autour et dans une mare, la seconde, un long borbier au dessin tourmenté dans une gadoue gluante à souhait.

Zone 5.- Chez les Inters c'est le Belge Victor GIGOT, grand vainqueur de l'épreuve qui enleva le "0", tandis qu'un autre Belge lui aussi vainqueur absolu en nationaux, Claude TONNEAU s'adjudgeait le même résultat.

Zone 6.- Ce furent encore GIGOT qui afficha le meilleur résultat avec 1 point, François MINNE en marquant 3 et John TAYLOR (G.B.) 4.  
- Les meilleurs nationaux restèrent TONNEAU et THYS.

Le temps de faire quelques entrechats chez les crossmen et voilà les trialistes qui repartent pour un léger bout de route le long de laquelle serpente un petit ruisseau. C'est ainsi l'occasion de la 7<sup>ème</sup> difficulté, moins délicate à négocier que ses consœurs précédentes ou suivantes.

Pas de "0" pour cette dernière zone, les meilleurs étant avec 1 point GIGOT, DELCOURT, J. STATHAM (G.B.).

De la route, un contrôle de passage et des champs. La betterave c'est gras, la terre, elle est lourde aujourd'hui gorgée de l'eau tombée ces temps derniers et les roues deviennent pleines; le magma terreux bourre dans les garde-boue . C'est ainsi que l'on voit quelques téméraires décidés à s'arrêter démonter la source de leurs ennuis et repartir pour se retrouver mués quelques kilomètres plus loin en bonhomme de terre.

Le huitième non-stop permettait de faire un brin de toilette puisque les concurrents dégringolaient (très abrupte, cette marche), dans un fossé plein d'eau, passaient sous un petit pont pour quitter l'élément liquide. Mais ces élégants devaient être déçus : de la boue les attendait plus loin encore, et c'est de nouveau sales et fourbus qu'ils se présentaient aux zones 9 et 10 très proches l'une de l'autre.

*Le M.C.N.F. bénéficia quant à son organisation de CASSEL d'une généreuse attention de la Société "TOTAL".*

*Par ailleurs TELE-LILLE fut présenté aux abords du circuit tout au long de la journée et procéda même à une interview-explicative du Directeur de la Course.*

Bilan pour la 8.-

Seuls les internationaux marquèrent le "0" : MINNE, TAYLOR, GIGOT; STATHAM, ROUSSEAU et CAVAILLE s'en approchant avec un seul point.

Dans la 9 les pilotes s'envoyaient sur des murs pour tourner à mi-pente en devers autour d'arbres et les forts en billard s'en sortaient fort bien. La 10 était sableuse et offrait de petites buttes en devers, des trous et des bosses agréables à négocier.

La 1ère valait enfin le "0" à un Français : à Yves FRANCOIS !  
La 2ème était effectivement plus agréable puisque permettant à 12 Inters, à 7 Nationaux et à 1 Débutant de la franchir sans pénalisation.

L'avant dernière zone située dans un chemin creux renvoyait les motos d'une paroi à l'autre et la sortie s'effectuait sur un devers glissant. Et puis il fallait bien s'arrêter et revenir au bercail ce qui se faisait sans encombre par des petits chemins charmants et bien secs.

MINNE, TAYLOR, André et Yves FRANCOIS, PAGES, TRAVER, VAN DE BECKEN s'y faisaient également remarquer encore, montrant un exemple parfait à HUGUET et DE LA GAROULLAYE qui s'en tiraient également avec Zéro.

L'ultime non-stop était dans CASSEL même et les coureurs gravissaient avec plus ou moins de bonheur de grands rochers en granit au milieu des spectateurs enthousiastes.

Les trialistes le furent un peu moins : Seuls DELCOURT et POZZOLI ne posèrent pas le pied à terre.

-- oOo --

C'est cela le Trial dans le Nord.

Tous ceux qui terminèrent ou presque, finirent "à la bourre", ce qui compte tenu des inter-zones était dans la normale et les organisateurs classèrent tous les arrivants. Eurent donc les honneurs du classement :

- 17 Internationaux (8 Belges - 3 Anglais - et 6 Français) et
- 31 Nationaux (12 Belges - 19 Français) et 4 Débutants.

Les Belges venus en voisins s'avérèrent plus forts que les Français qui sont bien décidés à prendre leur revanche.....

Nous verrons cela l'année prochaine.

O.G.

*Monsieur Guy MOREAUX n'a pas manqué de nous souligner l'excellente prestation de trois Britanniques chevauchant des 125 SUZUKI spéciales.*

*Les coureurs Anglais étaient accompagnés de Mr Bryan BONY, de la Commission de Trial de Grande-Bretagne. Les coureurs Belges évoluèrent sous le regard attentif de Mr M. ROELANTS, Secrétaire de la Commission Sportive de la F. M. B.*

