

Lettre d'information à parution variable. – Réalisation : Gérard LEVEQUE et Jean-Pol TOURTE
 Abonnez-vous à la lettre du CMD 08 en nous envoyant votre adresse mail à l'adresse suivante : jptourte@hotmail.com

N°29 du 20/03/2020 – Pages 162 à 168

UNE SAISON DIFFICILE : LA SITUATION AU 20 MARS 2020

FFM GRAND EST

CALENDRIER 2020 EN FONCTION DU CORONAVIRUS						Ajouts récents			
Mis à jour le 17 mars 2020									
Date	Club	Lieu	DPT	SITUATION	Dates de report	Source			
29/03/2020	UM MARNE	Entraînement ARTHUR	51	Reporté	Septembre	G. BERNIER			
28 ET 29/03/2020	FR FAULX	Enduro FAULX (Val de Lorraine)	54/57	Annulé		LMGE A. TESSIER			
05/04/2020	AMVHV	Trial BARBEY SEROUX	88	Reporté	Automne	J. CUNAT			
05/04/2020	MC GRANGES/VOLOGNE	Endurance TT GRANGES/VOLOGNE	88	Annulé		F. SOMARE			
05/04/2020	MC EPERNAY	EPERNAY - Motards de Champagne -	51	Reporté	23 ou 30/08	G. BRUGNON			
05/04/2020	MC VIEIL AMAND	Moto-Cross CERNAY	68	Décision ultérieure		T. POMMIER			
11 ET 12/04/2020	LES FRANCS MOTARDS RETHEL	RETHEL - Endurance Motos Anciennes -	8	Reporté	26 et 27/09	LMGE A. TESSIER			
12 ET 13/04/2020	MC SAINT MIHIEL	Moto-Cross SAINT MIHIEL	55	Annulé		F. PIELTIN			
13/04/2020	MC CHAMPIGNOLAIS	Moto-Cross CHAMPIGNOL LEZ MONDEVIL	10	Annulé		T. POMMIER			
18/04/2020	LMGE	Roulage CHENEVIERES	54	Reporté		LMGE A. TESSIER			
19/04/2020	MC LA BRESSAUDE	Enduro LA BRESSE	88	Reporté	08-nov	D. DETOUCHE			
19/04/2020	MC DU PAVILLON	Moto-Cross LA NEUVILLE AUX JOUTES	8	Annulé		LMGE A. TESSIER			
26/04/2020	ARDEN MOTO PASSION	Enduro VOUIZERS	8	Reporté	28-juin 06-juin 06-sept 12-juil	T. POMMIER			
26/04/2020	MC 3 LYS	Moto-Cross BARTENHEIM	68	Décision ultérieure		O. GROSLEVIN			
01/05/2020	MC HAUT MARNAIS	Moto-Cross POULANGY	52	Décision après pâques					
02 ET 03/05/2020	UM BITCHOISE	Moto-Cross BITCHE	57						
02 ET 03/05/2020	MC LUNEVILLE	Moto-Cross JUVAINCOURT	88						
02/05/2020	MV CHALONS en CHAMPAGNE	Enduro VATRY	51						
03/05/2020	MC STANISLAS	MAXEVILLE	54						
03/05/2020	MV CHALONS en CHAMPAGNE	Endurance TT VATRY	51						
08/05/2020	UM BITCHOISE	Moto-Cross BITCHE	57						
08/05/2020	MC CERCLE DE L'AMITIE	Moto-Cross HERMONVILLE	51						
10/05/2020	MC EPERNAY	Enduro EPERNAY	51	bon pour l'instant		G. BRUGNON			
10/05/2020	MC LA VALTOINE	Moto-Cross VERDUN	55						
10/05/2020	MC BUTTES DE BEAUREGARD	Moto-Cross TAILLETTE	8						
16 ET 17/05/2020	MC ST DIE DES VOSGES	Moto-Cross CHAMP LE DUC	88						
17/05/2020	UM AUBE	Moto-Cross MONTGUEUX	10						
21/05/2019	UM MARNE	Moto-Cross FRESNE LES REIMS	51						
24/05/2020	MC PLATEAU DE ROCROI	Enduro ROCROI	8						
24/05/2020	MC MUNSTER	Trial NIEDERMORSCHWIHR	68						
24/05/2020	MC VALLEE DE LA BRUCHE	Moto-Cross BOURG BRUCHE	67						
30 ET 31/05/2020	AS DOMAINE DE FOOLZ	Moto-Cross BOURGUIGNONS	10						
31/05/2020	THONVILLE TTMC	Moto-Cross HOMBURG BUDANGE	57						
30 ET 31/05/2020	MC LATRECEY	Enduro LATRECEY	52						

UFOLEP CHAMPAGNE ARDENNE



CALENDRIER REGIONAL 2020 SPORTS MECANIQUES



29/03 : MONTGENOST - ANNULE
12 ET 13/04 : ST MENEHOULD -
REPORTÉ - Pascal TOULMONDE
 espère au 31/05 et 1/06/ 2020

DATE	LIEU	DEPARTEMENT	CLUB ORGANISATEUR	CATEGORIES	SPECIFICITES
29/03/2020	MONTGENOST	51	MC PUISSANCE 10	A-B-C-D-H-F-P-O-Z	HC
12/04/2020	SAINTE MENEHOULD	51	TEAM MENOUC MC	A-B-C-D-H-F-P	CHR (qualif.et repêchage)
13/04/2020	SAINTE MENEHOULD	51	TEAM MENOUC MC	A-B-C-D-H-F-P	CHR
03/05/2020	MOIREMONT	51	MC MOTO VERTE ARGONNE	A-B-C-D-H-F-P-O	CHR
17/05/2020	MOURELON	51	CSAG MOURELON	A-B-C-D-H-F-P-O	CHR
21/06/2020	ROMILLY S/SEINE	10	MC PUISSANCE 10	A-B-C-D-H-F-P-O	CHR
28/08/2020	MOIREMONT	51	MC MOTO VERTE ARGONNE	A-B-C-D-H-F-P-O	ENT (au bénéfice du don d'organe)
29/08/2020	MOIREMONT	51	MC MOTO VERTE ARGONNE	A-B-C-D-H-F-P-O	ENT (au bénéfice du don d'organe)
12/07/2020	SAINT PHAL	10	MC SAINT PHALOIS	A-B-C-D-H-F-P-O	CHR
19/07/2020	MONTMORENCY	10	RVA CHAVANGES	A-B-C-D-H-F-P-O	CHR
25-26/07/2020	CHAMP LE DUC	88	SUPER TROPHEE DE FRANCE		
02/08/2020	BAR SUR SEINE	10	MC BARSEQUANNAIS	A-B-C-D-H-F-P	CHR
23/08/2020	COUPETZ SUR COOL	51	MCFC	A-B-C-D-H-F-P	CHR (prairie)
30/08/2020	MOURELON	51	SUPER TROPHEE REGIONAL GRAND EST		
06/09/2020	COURDEMANGES	51	MC COURDEMANGES HUIRON	A-B-C-D-H-F-P-O	CHR
13/09/2020	POIX	51	MC POIX	A-B-C-D-H-F-P-O	CHR
20/09/2020	MONTGENOST	51	MC PUISSANCE 10	A-B-C-D-H-F-P-O	CHR

Ce calendrier est provisoire et susceptible de modifications

Légende : A : 80cc - B : 125cc - C-D : 250/500cc - H : 50cc - F : Féminines - P : Prestige - O : Open - Q : Quads - S : Side cars - Z : moto ancienne
 CHR : Championnat régional - HC : Hors championnat
 IR : interrégional - ENT : entraînement



Place	Poste Ligue	Poste Commission	NOM - Prénom	Club	Dept	Voix	Candidatures aux commissions		
1	Medecin		HUNTZINGER Pierre-Marc	MC Lunéville	54	4748			
2	1er Vice Président		FAIVRE Joël	UM Marne	51	4667			
3	Président		POMMIER Thierry	MC Zorn	67	4663			
4		P. Quad	COLLOT Thierry	MC Mazel	55	4537	Quad		
5			CHEURLIN Nicolas	Ass. Domaine de Foolz	10	4381			
6		VP Cross Champ/Ard.	GABREAUX Mickaël	MC Manre	51	4361	Moto-Cross		
7	Secrétaire Général	P. Chrono	CASSIN Jérôme	MC St Mihiel	55	4201	Officiels	Chrono	
8		P. Officiels et Form.	SOT Michel	UM Aube	10	4178	Moto-Cross	Officiels	Tribunal
9		P. Moto-Ball	RESCHKO-JAQUOT Pascale	MC Zorn	67	4164	Moto-Ball		
10			LEBEGUE François	MCCA Hermonville	51	4112	Trial		
11	Trésorier	P. TRID	KAMMER Didier	MCV Bruche	67	4091	Moto-Cross	Chrono	Tribunal
12	Vice Président	P. Trial	POIROT Joël	La Bressaude	88	4007	Trial		
13			FRANCOIS Florian	MC Manre	51	4002			
14			JANODET Jean-Philippe	MCV Bruche	67	3941	Moto-Cross		
15			FAIVRE Nadine	UM Marne	51	3925			
16			SCHICKEL Jean-Marc	MC Munster	68	3912	Trial		
17			SEGUIN Philippe	UM Marne	51	3867	Moto-Cross	Educatif	
18		VP Cross Als/Lor.	ROSSI Mario	MC St Mihiel	55	3773	Moto-Cross		
19			LAGAUE Frédéric	MX Moulin Moto Club	55	3674	Moto-Cross		
20		P. Vitesse et Roulage	FERIET Alexandre	MC Lunéville	54	3647	Vitesse	Roulage	
21		P. Educatif	KAUDERER Pascal	UM Bitchoise	57	3633	Educatif		
NON ELUS									
22		P. Technique	THIEBLEMONT Gérard	Moselle MC	57	3414	Moto-Cross	Technique	
23			JANODET Hélène	MCV Bruche	67	3395	Technique		
24			HAZART Frédéric	MCCA Hermonville	51	1724	Chrono		
25			SELIG Danielle	MOTO PASSION VITESSE	68	1590	Vitesse		
26			SELIG Thierry	MOTO PASSION VITESSE	68	1582	Vitesse		

	Alsace
	Champagne
	Lorraine

LES ENGAGEMENTS AUX PREMIERES EPREUVES.

Thierry POMMIER, Président de la ligue du GRAND EST, m'a indiqué hier, que les engagements des pilotes qui se sont inscrits aux épreuves de moto-cross, leurs seront remboursés prochainement.

Lorsque la saison pourra enfin débuter, ils devront à nouveau s'inscrire.

VOUS AVEZ AIME LES GAUFRES,

VOUS ALLEZ ADORER UNE AUTRE SPECIALITE ARDENNAISE :

La salade aux lards

Les ingrédients:

- 400g de pommes de terre
- 400g de lard gras
- 200g de lard maigre
- 6 grosses poignées de pissenlits préparés
- 2 échalotes
- 1 gousse d'ail
- 2 oeufs durs
- 4 cuillères à soupe de vinaigre
- Sel et poivre



Préparation de la salade aux lards

1. Préparer les pissenlits, les laver plusieurs fois. Mettre du vinaigre dans la dernière au cas où vous auriez ramené des champs des bestioles indésirables. Dans ce cas, elles seront au fond ou en surface de votre bassine.
2. Faire cuire les pommes de terres lavées, non épluchées dans de l'eau froide salée. Quand elles sont cuites, retirer la peau.
3. Hacher finement les échalotes. Faire fondre doucement les lards coupés en petits morceaux carrés (pas plus d'un cm).
4. Dans un grand plat, mettre un peu d'échalotes et de l'ail, une couche de pissenlits hachés finement, une couche de pommes de terre écrasées grossièrement, 2 oeufs durs coupés en petits morceaux (pas plus d'un cm).
5. Ensuite, jeter les lardons bien chauds sur l'ensemble. Remettre votre poêle vide sur le feu et déglacer avec du vinaigre de vin.
6. Ajouter ce vinaigre bouillant sur la salade. Attention aux éclaboussures! Poivrer, saler. On mélange le tout avec une grande cuillère.
7. Servir rapidement pendant que c'est chaud.

Bon appétit!

CONFINEMENT = LECTURE

Pour tous ceux qui sont bloqués à la maison, un moyen pour trouver le temps un peu moins long :

La lecture.

Le Grenier vous conseille 5 bouquins.

Sur le sport moto en général : 100 ANS D'HISTOIRE ET DE PASSION DU SPORT MOTO



Un livre superbe, réalisé par la FFM à l'occasion de son centenaire.

Les premières pages

100 ANS DE LA FFM Les débuts du sport motocycliste 1895-1913

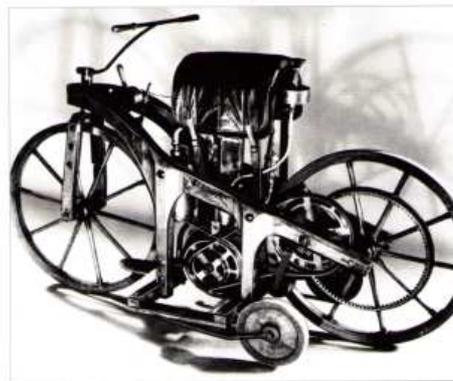
Chapitre I

Depuis toujours, des hommes ont eu envie d'aller plus vite que d'autres, à pied comme à cheval. On appelle cela l'instinct de compétition, une pulsion qui pousse celui qui la ressent à dépasser des limites qu'il n'aurait jamais imaginé atteindre.

Le fait de disposer un jour d'un engin destiné à la locomotion a transposé cet élan, conduisant à aller plus vite que le voisin, qui devient alors un adversaire, grâce à ce moyen mécanique. La course est ancrée au plus profond de nous, Charles Faroux déclarait que « la course est immortelle, un peuple qui renonce à la course accepte de déchoir... »

Avant même d'évoquer les premières compétitions moto, ou tout du moins les premières manifestations sportives acceptant des deux roues à moteur, il paraît utile de citer la première « moto » jamais construite.

Si l'on considère qu'une motocyclette doit posséder deux roues, un guidon assurant la direction de l'engin et, placé dans un cadre, un moteur propulsant l'ensemble, il semble évident que le vélocipède à moteur conçu en 1869 par Louis-Guillaume Perreaux répond en tous points à ces critères, même si, comme le fardier de Cugnot en 1769, le moteur utilisait la vapeur d'eau et non la combustion du pétrole.



La Daimler est considérée comme la première moto au monde car elle utilisait un moteur à pétrole. (DR)



Passage d'un concurrent à Arlon pendant le circuit des Ardennes en 1906. (arch. P. Ducloux)

Dès lors, de nombreuses tentatives, parfois exotiques, suivront la voie ouverte par l'ingénieur français. Des constructeurs anglais, français et même américains tentent, dans un premier temps et jusqu'à la fin des années 1800, d'améliorer le rendement des moteurs à vapeur. Mais on peut affirmer aujourd'hui qu'ils représentaient une fausse piste, en raison de leur encombrement et surtout de leur poids, contraignant les constructeurs à les glisser dans des tricycles.

La première moto... et la première course

C'est seulement en 1885 que Gottlieb Daimler créa le premier deux roues (certes équipé de stabilisateurs comme les vélos d'enfants) propulsé par un monocylindre quatre temps utilisant le distillat de pétrole. Le premier deux roues à moteur thermique (le vocable motocyclette ne sera employé que beaucoup plus tard) était né. Son développement allait se faire en parallèle à celui d'autres véhicules automobiles, à trois ou quatre roues. Ces engins titillèrent très tôt cet instinct de compétition et amenèrent l'apparition d'épreuves sur routes ouvertes, où d'audacieux conducteurs cherchaient à rallier deux villes ou deux pays plus vite que les autres.

Avant même l'apparition des premiers organismes, destinés à mettre un semblant d'ordre dans un fatras de compétitions organisées dans des conditions d'éthique et surtout de sécurité



La Louis Guillaume Perreaux de 1869 est le premier bicyclette automobile utilisant une chaudière à vapeur, l'ancêtre de toutes les motos. (arch. LVA)

approximatives (huit morts lors du Paris-Madrid 1903), l'objectif était surtout de terminer l'épreuve, les moyennes réalisées étant le plus souvent reléguées au second plan.

Riches d'une multitude de constructeurs et d'assembleurs, la France était, au début du XX^e siècle, au tout premier plan en ce qui concernait les courses « de ville à ville ».

Ainsi, lorsqu'un Français, le Marquis de Mouzilly Saint Mars, créa en 1904 la FICM, Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes, ancêtre de la FIM, la firme parisienne de Dion Bouton, à laquelle on doit nombre d'innovations techniques, fournissait des moteurs à la plupart des constructeurs français et britanniques. Trois ans plus tard, la Norton victorieuse lors du premier Tourist-Trophy dans l'île de Man, était équipée d'un moteur bicylindre Peugeot.



Arrivée de Collomb sur un tricycle de Dion-Bouton au terme de la course Paris-Marseille-Paris en 1896, après quatre jours de selle. (arch. LVA)

Création de l'Automobile Club de France

Pourquoi évoquer l'avènement d'un club à priori dédié à l'auto ? Imaginé par le marquis Albert de Dion, un riche politicien féru de mécanique (et convaincu de la suprématie du pétrole sur la vapeur) et le baron de Zuylen de Nyevelt, autre sang-bleu, hollandais celui-là, cette association qui voit le jour fin 1895 est destinée à gérer l'ensemble des activités mécaniques terrestres, dont la moto, avec l'aide de mécènes et de constructeurs. Issue du Comité Directeur des Courses de Voitures mécaniques, l'ACF fut à l'origine du premier salon de l'auto, en 1898. La première réunion de l'ACF dont le siège était sis 4 avenue de l'Opéra, avant de s'établir 6 et 8 Place de la Concorde, dans l'ancien Hôtel des



Le célèbre Lamberjack pose avec sa Griffon-Salon sur la ligne droite d'un de ses nombreux records. (arch. B. Salvet)



Cette image d'Osmond posant avec son tricycle illustre le gigantisme atteint par ces engins, qui leur fut fatal. (arch. LVA)

Monnaies, eut lieu chez le marquis de Dion, quai d'Orsay, et c'est le baron de Zuylen qui devint le président du premier club au Monde (et ce durant 27 années), organisateur de nombreuses manifestations sportives dont le Grand Prix de l'ACF qui se courut sous ce vocable jusqu'en 1967.

L'ACF imposa donc ses réglementations aux activités automobiles mais aussi motocyclistes, les premières occupant de toute évidence une place prépondérante dans l'esprit de ses dirigeants. A cette époque, les épreuves sportives étaient organisées le plus souvent sous forme de concours dont le règlement était parfois interprété de façon très libre, avec des catégories de cylindres variables selon les organisateurs...

Les accidents étaient nombreux, souvent très graves, les courses se disputant sur route ouverte, et il pouvait arriver que le comité d'organisation des courses prenne de façon unilatérale des décisions pour le moins arbitraires. Ainsi, lors d'une course reliant

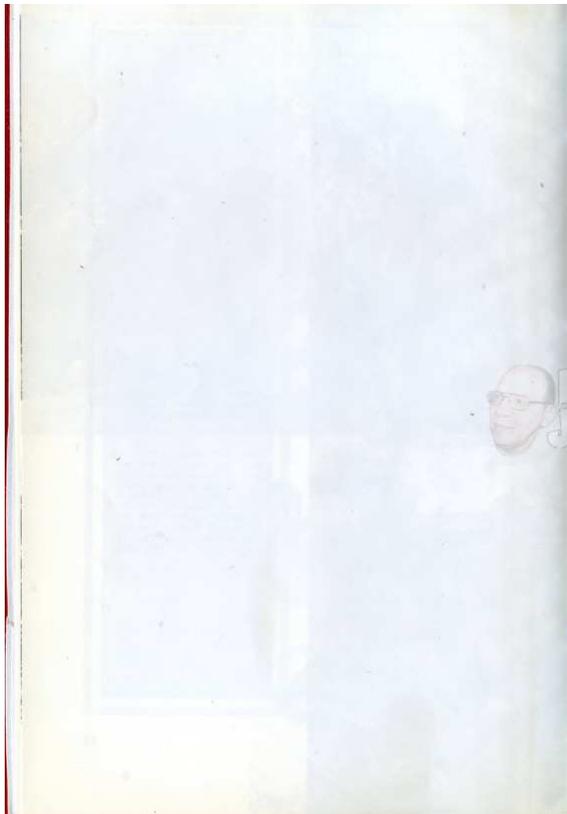
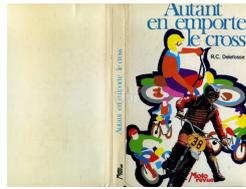


Une très ancienne carte postale montrant une motocyclette sur route, bien avant 1900. (arch. P. Duchoux)

POUR LA SUITE, CLIQUEZ SUR CE LIEN

<http://www.legrenierdejeanpol.com/index.php?topic=8192.0>

Vous êtes fan de cross ? Lisez le tout premier livre qui raconte les débuts de la discipline en France. Il a été réalisé par le pape du moto-cross, Richard Charles DELEFOSSE, plus connu sous le nom de RCD. Dans la rubrique : Les Moto-Revues, vous trouverez des centaines de pages qu'il a réalisées pendant une vingtaine d'années.



chapitre
1

les temps héroïques

Savez-vous que le motocross a pris naissance en France peu après la Libération ? Mais alors, son importance se limitait aux tentatives de quelques novateurs parisiens et je dois confesser que je ne comptais pas au nombre des « mordu » des organisations du moto-club Clodoaldien et de l'A.M.S. Je ne puis pourtant ignorer en ces pages l'enfancement d'une discipline qui tint d'abord plus de la kermesse que de la compétition.

Par bonheur, il m'a été donné d'évoquer longuement le pittoresque de ces débats en compagnie de deux sportifs qui vécurent les premiers temps du cross : Jacques Charrier et Roger Létang. Et c'est en quelque sorte le remake de leur récit qui servira d'introduction au mien ! Remontons à l'immédiat après-guerre où, coureur autant qu'organisateur, on se tenait à l'affût d'un terrain propice à la mise en place d'un circuit. Celui-ci tracé, on se tirait une « bourre » avec

15

Bedon, de l'A.M.S., qui avait lancé une épreuve à Montreuil et une autre à Robinson, bizarres car si le meilleur temps comptait, les départs étaient donnés les uns après les autres !

La première réunion présentée dans la région parisienne, ce fut Piscop. On appelait cela pompeusement un motocross encore que, comme à Robinson, les départs fussent donnés séparément. Les coureurs s'affrontaient sur quelques kilomètres et l'on rencontrait des gens comme Blat et Verrochib, qui devint par la suite champion de France. On courait sur n'importe quoi, avec des machines « récupérées » et employées telles quelles. On vit ainsi Charrier, au guidon d'une Norton 16H ex-armée britannique, se jeter dans un gué profond de cinquante centimètres après avoir pour toute précaution redressé le tuyau d'échappement ! Et d'ailleurs, comment préparer des motos pour une spécialité encore mal définie !

Bedon présidait à Montreuil un club qui voulait sortir des sentiers battus. Ayant découvert le vrai cross en Belgique, il en fut le vulgarisateur en France avec sa réunion de Piscop. Bien que l'on vit là des machines pourvues de phares, de changements de vitesses à main, il y eut dès l'abord un réel enthousiasme et l'on put bientôt dénombrer un certain nombre de partants.

De son côté, le Moto club Clodoaldien s'employait ferme à la prospection des terrains. Une douzaine de ses membres consacraient leurs dimanches à des journées de pelletage, de piochage, apportant leurs outils de jardin pour débroussailler de véritables jungles ! Ainsi naquirent les circuits du Parc à Ballon à

Saint-Cloud (qui faisait bien six à sept cents mètres au tour !) de Suresnes, de Thomer-la-Sogne, des carrières de Buzenval et bien d'autres.

Au Parc à Ballon, faute de dénivellation naturelle, on avait installé une sorte de planche à bascule placée dans la ligne droite. Au départ, une bonne douzaine de machines affichaient des fourches à parallélogramme déjà bien secouées par l'entraînement ! Il y avait des courses de 125 cc, des vélomoteurs courants de l'époque 1949, Automoto, Guiller... Mais il y avait aussi la course des « cracks », où brillait l'une des premières « belles » B.S.A., celle de Huc.

Le Parc à Ballon a gardé le souvenir d'un duel farouche entre ce dernier et Hofstetter, qui courait sur une machine de dirt-track ! Huc disparut corps et biens dans un taillis au cours de la première manche : il fallut au bas mot dix minutes pour l'en extirper !

Le malheureux eut pourtant sa revanche car Hofstetter, tentant un virage en dérapage, se retourna, volant à dix mètres tandis que sa moto se plaçait à l'envers, en équilibre sur le guidon et la selle, les roues tournant à l'air libre ! Le spectacle fut tellement prisé par les quelque huit cents spectateurs que ceux-ci réclamèrent sur l'air des lampions une troisième manche non prévue au programme. Il est vrai qu'il s'agissait d'une des premières organisations à entrée payante, les concurrents étant défrayés sur des bases imprécises et récoltant deux ou trois mille francs de l'époque en cas de victoire.

La Fédération Française de Motocyclisme n'avait pas encore réagi. Pour elle, seules existaient les disciplines classiques, vitesse, moto-ball, grass-track. Il n'y avait

16

aucune définition sportive du cross, aucun calendrier pour les réunions qui revêtaient un caractère essentiellement régional. Les membres d'un club, les copains du coin arrangeaient l'affaire, voilà tout ! Aucun problème, pas même du côté des Pouvoirs Publics pour lesquels le terme « motocross » restait privé de signification.

A Saint-Cloud, comme on voyait les choses en grand et qu'on travaillait en équipe, on avait acheté un camion de six tonnes voué à la réforme par une usine locale de cirage. Manque de pot... Il fallut refaire le moteur, opération dont se chargèrent les mécaniciens. Enfin en état, rutilant sous sa bâche blanche et bleue aux couleurs du club ce véhicule prit la route, emmenant tout son monde à Thomer où le président Lejard, qui n'avait pas encore mis personnellement la main à la pâte, attendait fiévreusement. Huit « bitzas » étaient enfilés dans le camion : la Matchless de Charrier, la 200 Triumph de l'armée menée par Godey, la 250 NSU de Chaumette, la 150 DKW de Melioli, la 250 Spéciale de Lemarié, deux Matchless encore, finement préparées par Tardif et Martin, enfin la B.S.A. « Bantam » de Létang. Pour caler ce matériel, les mécanos et les femmes des coureurs, posés sur des petits bancs installés pour faire commodément le voyage. N'oublions pas les guichets démontables, une centaine de piquets, trois cents mètres de corde et autant de toile de masquage. Quand je vous dis qu'en ce temps-là on organisait avant de courir !

Hélas, le camion cassa son pont arrière à Dreux ! Il fallut décharger et terminer le parcours sur les machines qui, arrivant par leurs propres moyens à Thomer

aux environs de 13 H 15, déclenchèrent un joli concert de sifflets chez les deux mille spectateurs présents !

Bref, pas de circuit tracé, seulement une prévision de parcours qui devait emprunter une descente absolument impensable si l'on considère les machines utilisées et l'inexpérience des pilotes. Mais comme le public la connaissait, cette descente, pas moyen d'y couper ! Charrier et Godey mis à part, qui en venaient à bout plus ou moins honorablement, tous les autres coureurs se dérobaient devant l'obstacle, s'attirant les quolibets de la foule. Un président de club de l'époque, particulièrement virulent, traitait les défaillants de « dégonflés » et réclamait bien haut une moto pour montrer aux malheureux le chemin du devoir ! Il eut le tort de crier trop fort : la moto lui fut apportée, il s'élança, atterrit les « c... » sur le frein de direction, survola le guidon et se « planta » cinq mètres plus loin sous les applaudissements des betteraviers en délire !

Le départ du valeureux amateur pour l'hôpital le plus proche n'assombrirait pas l'enthousiasme général et la réunion se poursuivit avec des courses pour « volontaires » sur un circuit raccourci, dieu merci !

Un autre dimanche, les Clodoaldiens s'en furent à Etampes où avait lieu la plus importante réunion d'alors. Le camion fut à l'heure et l'on procéda au montage du circuit, très spectaculaire, sur un petit terrain de sport surplombant une jolie rivière (depuis ledit terrain s'est écroulé dans cette rivière, sans que l'on puisse affirmer que la pratique du cross y fut pour quelque chose !). La grosse difficulté était consti-

17

tuée par une grande descente de sable venant du haut du circuit pour rejoindre un terrain de football. En bas de la pente, un virage extrêmement aigu, à gauche, avec des pieux et un fil de fer tendu à un mètre trente du sol pour délimiter la courbe et contenir les spectateurs.

Les essais s'étaient déroulés sans provoquer trop de ravages parmi les hommes et le matériel, victimes précieusement de la descente. Le programme comprenait une bonne brochette de futurs champions, Charrier, Godey, Melioli, Sutra, Hennequin. L'écurie Garreau était venue en douce, avec « Tatave » Lefèvre (future vedette du Bol d'Or) et une Norton, la plus belle certainement des machines présentes. Enfin l'écurie Mazoyer « Flèche d'argent » alignait Prieur, Ray Bonin, Blat et, par ailleurs, un inconnu d'une cinquantaine d'années avait été engagé sur le terrain après des essais fanfaronnants sur une 350 Jawa toute équipée pour la route ! Dans la matinée, la descente s'était creusée. Dès son approche il fallait « ouvrir » pour sauter un « mur » d'un mètre cinquante car, au sommet, un « redan » s'était effrité. Et pour corser le tout, à l'arrivée dans le sable, il y avait des « marches » bien propres à secouer les rocambolesques motos de l'époque. De fait, l'inoubliable spectacle s'inspira de ces rodéos où toute la question consiste à rester en selle plus longtemps que l'adversaire !

Mais n'allons pas si vite... Durant la pose de midi, « Tatave » Lefèvre fit chauffer sa belle Norton et aborda discrètement le circuit. Mal lui en prit : il n'accomplit qu'un quart de tour, la grande descente lui étant comme à bien d'autres fatale ! Moto et bonhomme arrivèrent en bas dans un

splendide « roulé-boulé », enveloppés d'un nuage de poussière d'où émergea « Tatave », boitant bas !

Garreau et ses deux mécanos emportèrent l'épave, la Norton pliée jusqu'à la ceinture à une vitesse marathonnienne, la glissèrent dans leur Juvaquatre et, quinze minutes plus tard, toute l'équipe reprenait la route en direction de l'atelier !

Les 125 étant peu nombreuses et les machines toutes disparates, il fut décidé de faire courir tout le monde ensemble. Estimant la prime de départ trop maigre (déjà le fric !) l'écurie Mazoyer fit la grève sur le tas, montrant par là un flair fantastique car, à Etampes, cinq machines au départ promettaient cinq fourches, cinq cadres pliés !

Le premier départ fut bon, les coureurs atteignant la descente par un petit chemin que l'on passait à la queue-leu-leu. Les premiers, Godey, Charrier, Chaumette sautèrent le mur, se recurent deux mètres plus bas avec le hoquet mais sans encombre. Les trois suivants se répandirent dans le sable et, bientôt, la pente fut jonchée d'hommes et de machines en détresse.

Voyant le tableau, Loulou Hennequin n'osa se lancer et bouchait le passage, indifférent aux hurlements poussés par ses suivants. Après quelques instants de réflexion, il prit le parti de se ranger sur le côté, préférant en fin de compte le rôle de spectateur à celui de coureur !

Survint le petit père de cinquante ans sur sa Jawa de route équipée de l'appareillage électrique. Il

sauta, se faufila parmi les épaves, accéléra et parvint au milieu de la descente, à tout va !

Ce spectacle exceptionnel tenait la foule haletante. Le père encaissa soudainement un bon coup de selle aux fesses en rencontrant une marche et s'envola tout le corps en l'air, y compris ses beaux souliers neufs ! Gardant seulement les deux mains au guidon, on le vit pourtant accélérer encore, exécutant un numéro de haute voltige. On sut ensuite qu'il n'avait pu faire autrement !

Tout de même ce héros parvint au bas, sans pouvoir freiner, faute d'avoir les pieds à la hauteur de ses pédales ! Les pieux, le fil de fer malencontreusement placés à hauteur de cou se rapprochaient dangereusement... Allait-il avoir la tête tranchée, son chef était-il promis à rouler dans l'herbe ? Le public était glacé d'effroi !

Mais non, le champion ne devait pas mourir. Dans un incroyable effort, plaquant la tête sur le guidon, collant le nombril au réservoir, les « pattes » encore à l'horizontale, il passa sous le fil de justesse !

Ouf... On avait eu chaud !

La course se poursuivait. Au second passage, cinq coureurs étaient en mesure d'aborder la descente, les autres ayant leurs fourches pliées sous le réservoir et les abattis - pour ne pas dire autre chose - sérieusement endoloris.

Godey passait encore, puis Martin : Charrier s'accrochait avec Melioli, roue avant en ouf de Pâques ! Chaumette chutait au terme de la descente, se relevant comme un forcené, crachant, bavant, gesticulant, visiblement

« sonné » mais repartant quand même !

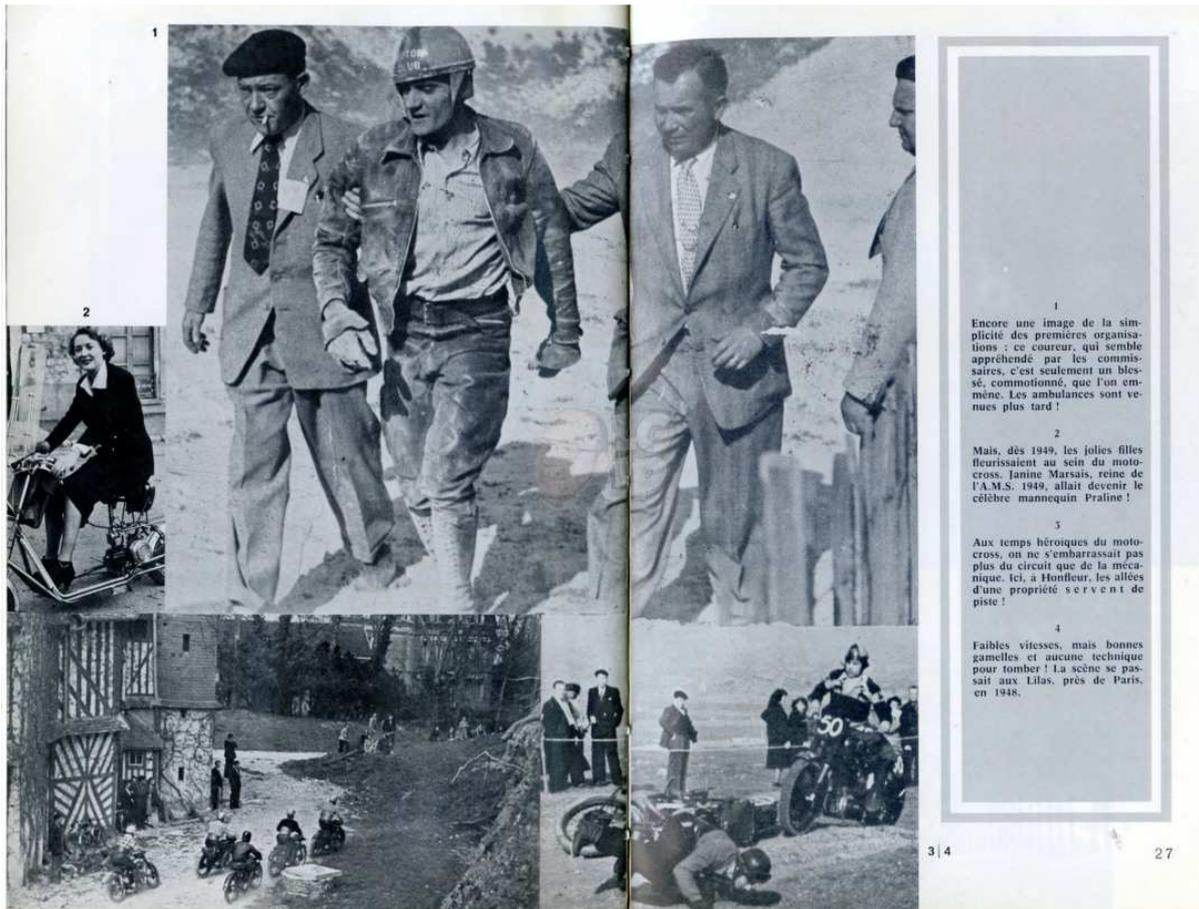
Au tour suivant, seuls s'en tiraient Godey et Martin, uniques à détenir le secret de ce passage baptisé, à l'issue de ce mémorable motocross, le « trou japonais » ! (Allez savoir pourquoi !). Chaumette, arrivant vite, « y allait » encore une fois, la moto lui retombant dessus. L'infortuné recommençait son numéro, recrachant, rebavant, l'œil hagard. Une infirmière entreprit de le ceinturer, elle reçut une claque et Chaumette reprit la piste !

Le drame n'en était pas pour autant terminé. Notre homme rechutait au quatrième tour et comme la moto intelligemment retombée restait utilisable Chaumette, dont le pantalon déchiré laissait apprécier l'anatomie et dont l'œil était glauque, entendait poursuivre. Arrachant son drapeau à un commissaire qui reçut en échange un coup de poing, il termina enfin, tel un gladiateur quittant l'arène !

Les premiers circuits de motocross n'étaient pas toujours aussi périlleux : la piste de Dreux par exemple, qui fut à l'origine de l'anecdote suivante :

Un marchand de motos nommé Kilbourg avait contacté les Clodoaldiens pour organiser chez lui. Visitant le terrain proposé à leurs ébats, ceux-ci eurent tôt fait de s'apercevoir que celui-ci empruntait la décharge publique ! Les coureurs devaient parcourir quelque cent mètres d'ordures et de décombres. Mais on n'y regardait pas de si près à l'époque !

Le premier à s'élaner sur les débris fut un certain Walter dont la moto, tenez-vous bien, était une 500 cc Rudge de vitesse à laquelle aucune modification n'était apportée. Ce qui n'avait pas empêché son pilote de défer orgueil-



1
Encore une image de la simplicité des premières organisations : ce coureur, qui semble appréhendé par les commissaires, c'est seulement un blessé, commotionné, que l'on emmène. Les ambulances sont venues plus tard !

2
Mais, dès 1949, les jolies filles fleurissaient au sein du motocross. Janine Marsais, reine de l'A.M.S. 1949, allait devenir le célèbre mannequin Praline !

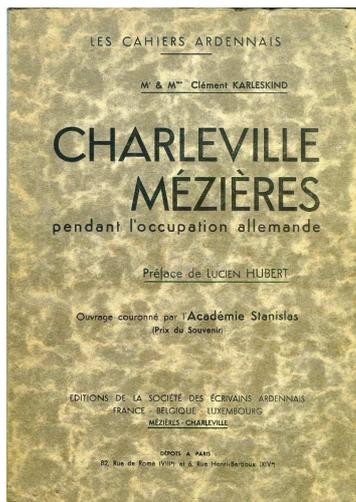
3
Aux temps héroïques du motocross, on ne s'embarrassait pas plus du circuit que de la mécanique. Ici, à Honfleur, les allées d'une propriété servent de piste !

4
Faibles vitesses, mais bonnes gamelles et aucune technique pour tomber ! La scène se passait aux Lilas, près de Paris, en 1948.

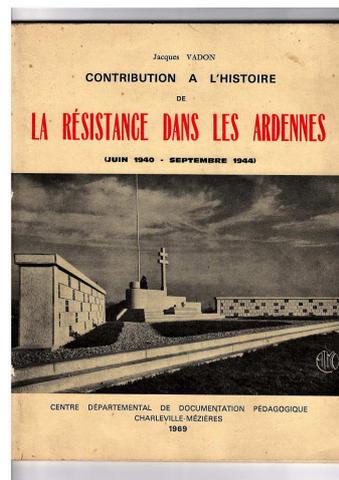
POUR LIRE LA SUITE, CLIQUEZ SUR LE LIEN CI-DESSOUS.

<http://www.legrenierdejeanpol.com/index.php?topic=6437.0>

VOUS ETES ARDENNAIS, PLONGEZ DANS DES HEURES SOMBRES DE NOTRE BEAU DEPARTEMENT



<http://www.legrenierdejeanpol.com/photo/191/char1418001.JPG>



<http://www.legrenierdejeanpol.com/index.php?topic=8704.0>

Si vous souhaitez d'autres liens de livres, moto et autres, indiquez moi le : jptourte@hotmail.com

**COVID 19 - LA
FÉDÉRATION FERMÉE
JUSQU'AU 15 AVRIL
2020**