

Jun 1984



Echappement

TEAM REDACTIONNEL

Rédacteur en chef: *François Jeandrevin, Fuchsried 17 b
2504 Bienne / 032 / 41 96 33*

Rédacteurs occasionnels: *Thierry Maurer, Olivier Ruf, Francis Buchwalder,
(mais bienvenus) Philippe Tèche et Patrick Schnider*

Mise en page: *Silvia Nicolet, Francis Buchwalder, François Jeandrevin*

Publicité: *Claude Joye*

Grâce à la collaboration de tout le team et aux nombreux annonceurs ce journal paraît en juin 1984 à 300 exemplaires.

Coop-genau richtig!
C'est Coop que je préfère!

Coop 
Biel - Bienne - Seeland



Je t'aime.

A bientôt...

Pitschoume

Avant-propos

L'année 1984 restera probablement encore longtemps en mémoire. En effet nos "autorités" n'en auront encore jamais autant voulu aux sports motorisés que pendant ce premier semestre. Limitations, taxes, restrictions deviennent des expressions à la mode; presque autant que pollution, bruit, forêts en danger.

Motards ou amis de la moto, ATTENTION. Notre sport favori est en train de passer en jugement et sa condamnation risque d'être exemplaire.

Mais nous ne nous laisserons pas faire. Il est trop facile d'enterrer arbitrairement une discipline qui regroupe quand même 150'000 adhérents dans notre pays. Signons déjà en masse l'initiative lancée par l'ACS pour maintenir au moins les limitations de vitesse actuelles. Et puis nous irons plus loin encore, quitte à marcher sur Berne pour défendre nos idées ou endiguer nos préoccupations.

Unissons-nous, ne laissons par notre sport disparaître sans réagir; nous ferions trop plaisir à nos politiciens qui ne demandent que ça !

François Jeandrevin



HOFSTETTER Pierre-Alain
Vélos - Motos Ventes + Achats

ACCESSOIRES EN TOUS GENRES

Rue de la Poste 11

2504 Bienne

Téléphone 41 79 84

Fin du sport motorisé en Suisse?

Or donc nous voilà entré dans l'ère écologique. Nous qui, il n'y a que quelques années, ne pouvions pas consommer et digérer suffisamment rapidement tout ce qui nous était présenté, nous qui devons et devons toujours tout posséder, voilà que soudain nous en avons trop ! Trop de belles voitures rapides, de motos surpuissantes, trop d'argent à gaspiller dans les loisirs nocifs; alors voilà qu'on nous taxe et nous interdit. Et notre bon peuple suisse (allemand) se sentant culpabilisé jusqu'à la moelle par des campagnes de presse et d'intoxication, de vouloir jouer les bons samaritains de la circulation routière et d'accepter impôts divers et limitations, pour le bien de nos belles forêts que beaucoup visitent assis confortablement dans leur grosse voiture, d'ailleurs !

Que le problème existe, tout le monde en est conscient. Nous avons beaucoup détruit sans trop nous en préoccuper, et il est finalement temps de réagir. Mais une réaction doit être intelligente pour être efficace, et il me semble que beaucoup de nos "commissions d'experts", ou prétendues telles, ne s'en sont pas encore rendues totalement compte. La limitation (éventuelle) des vitesses à 100 et 80 km/h en est un exemple frappant: il aurait fallu soudain dans un vent de panique prendre des mesures dont on ne connaissait ni les aboutissants ni les résultats, ceci sur la base de rapports extrêmement flous, voir inexacts ou ne correspondant à aucune réalité. Ce qui est totalement faux dans ce problème, c'est que l'on remplace une solution technique par des restrictions, des limitations.

Car la technique permet d'aller très loin: benzine sans plomb, catalyseur, carburation améliorée par des chambres de combustion améliorées, etc... Des techniciens se penchent quotidiennement sur ces solutions de futur et parviennent aux solutions convenables. Encourageons-les plutôt à poursuivre et à accélérer leurs recherches !

Mais que l'on ne vienne pas me dire que parcourir, par ex., 100 kms à 80 à l'heure plutôt que 100 pollue moins. Comme au lieu de l'heure (théorique) nécessaire à ce parcours il faudrait 1 heure et quart, je ne vois pas très bien l'apport écologique. C'est un peu comme demander à un ivrogne de mettre un peu moins d'alcool dans son verre, mais de rester plus longtemps au bistrot en consommant quand même en permanence. Dans les deux cas le problème n'est qu'une question de liquide absorbé. Faisons régler nos moteurs au mieux, n'utilisons les que quand c'est vraiment nécessaire. Cela me paraît beaucoup plus astucieux que de passer à la caisse "radar" pour contrôler des mesures qui ne se justifient pas.

Mais alors où la coupe se met franchement à déborder, c'est bien le mercredi 9 mai 1984, jour où est officiellement annoncée l'interdiction des sports motorisés sur le territoire bernois. Force est d'admettre que le Grand Conseil de notre canton commette des erreurs, mais que deux hurluberlus (Markus Ruf, Action nationale et C. Waber, UDC) réussissent à faire adopter cette motion imbécile tenderait à prouver que nous sommes vraiment gouvernés par des incapables. A preuve les arguments avancés: "...le sport automobile rend agressif...", "...il pousse les jeunes à rouler vite et acquérir des voitures puissantes...", "...il occasionne des accidents qui ont des incidences sur les coûts de la santé...", "...cette forme de loisir nuit trop à l'écosystème...", etc...

Mais enfin qu'est-ce qu'on essaie encore de sauver ? Des âmes perdues, des pollueurs en puissance, des ravageurs de forêts ? Ne serait-ce pas plutôt pour se donner bonne conscience et prétendre avoir tenté "l'impossible" pour sauver notre système écologique en perdition ?

On aurait dès lors dû interdire aussi l'usage de la voiture pour rallier une patinoire, un terrain de football, le lieu du tir cantonal, ou les halles de la BEA ! Et ne parlons pas des courses cyclistes et de leurs voitures suiveuses, ou des dommeuses de piste ... mais on image aisément le tollé qu'aurait déclenché un semblable tir groupé !

En prenant cette décision le Grand Conseil a tout simplement décidé de remettre en cause une forme de loisir - active ou passive - jusqu'ici jugée aussi honorable que le football, le jass, le tir ou la dentelle aux fuseaux.

Mais il a surtout refusé de se mettre dans la peau des adeptes de ce sport, coureurs autant que spectateurs.

Facile en effet de prendre des mesures qui ne vous concernent absolument pas. Pourtant le citoyen est tout à fait en droit d'attendre de son Parlement qu'il soit le plus représentatif possible de tous les milieux et de tous les intérêts.

Qui, ce jour "mémorable" s'est mis dans la peau des adeptes des sports motorisés ? Qui a fait l'effort d'imaginer ce qu'allait signifier pour eux cette mise au pilori ?

Pas grand monde en tout cas puisqu'une grande majorité a préféré opter pour le spectaculaire au détriment de l'efficacité (une fois de plus !).

François Jeandrevin

**Matthey
Optique**

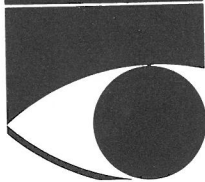
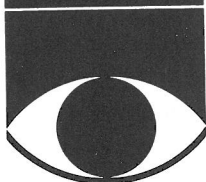
Lunettes et
instruments
optiques

Tél. 032/23 77 23

**Matthey +
Chatelain**

Institut
de lentilles
de contact

Tél. 032/23 85 32



Rue de Morat 10 2502 Bienne

Rue d'Aarberg 121b

VIDEO

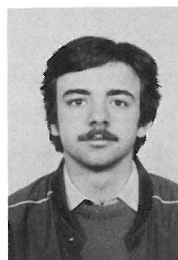
HI-FI



PHOTO CARLO

Rue Basse 45, Bienne
Tél. 032 / 23 76 25

NomSCHNIDER Patrick
DomicileBienne
Date de naissance.....30 décembre 1962
Profession.....Technicien-dentiste
Début de la compétition ..1982
CatégorieTrial Junior
Hobbies.....Moto, musique, sports



Mon employeur, lors de mon apprentissage de technicien-dentiste, pratiquait le trial au niveau national et m'a fait connaître ce sport motorisé pas très courant. Souvent je suis allé le voir et le soutenir aux entraînements ainsi qu'aux courses. C'est ainsi que j'ai pris goût à cette discipline pleine d'équilibre et d'adresse, pratiquée en pleine nature. Après quelques courses suivies comme "spectateur" je n'y résistais plus et cassais ma tirelire pour m'acheter une YAMAHA TY 125 et enfin débiter activement !

Après avoir passé mon permis et fait quelques "balades" pour m'entraîner, je commande ma licence junior 125 ce qui me permettra, en 1982, de participer à 4 ou 5 courses. A ce moment-là je remarque que ce n'est pas facile ! En effet ce sport demande beaucoup d'efforts, une concentration et un contrôle de soi parfait. La mécanique joue aussi un rôle important et ma TY 125 n'est pas ce qu'il y a de mieux pour la compétition. Mais faute de moyens financiers je continue la compétition en 1983 avec la même machine, en montant un kit 185, et participe à 3 courses. Devant préparer mes examens de fin d'apprentissage, j'arrêtais quelques mois la compétition mais participais, à la fin de la saison, à quelques courses du championnat jurassien.

Me voici en 1984, moment tant attendu. J'ai enfin pu m'accorder la FANTIC 240 beaucoup plus compétitive et j'espère pouvoir annoncer de bons résultats au MCS, mais c'est "dur, dur" puisque nous sommes une centaine dans cette catégorie à vouloir gagner !

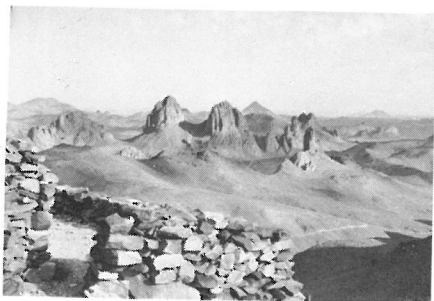
AU PAYS DE LA SOIF

Le 4 janvier au matin nous faisons les pleins d'eau et de carburant et après quelques formalités nous attaquons la première piste sérieuse prévue au programme qui doit nous conduire de Reggane à Bordj Moktar à la frontière du Mali.

On nous avait prédit pas mal de difficultés: ensablements, risque de se perdre et autres "gâteries". Finalement tout s'est bien passé au long des 650 kms de désert que nous avons à affronter. Tout se passa tellement bien, malgré un fort vent de sable très désagréable tout au début, que ça en devint monotone. En effet le vent tomba assez vite et un magnifique soleil lui succéda. De plus la piste du Tanezrouft est devenue un axe très fréquenté par les camions et a été balisée en conséquence si bien qu'il faut vraiment faire exprès pour se perdre. Le Tanezrouft c'est pratiquement tout plat, presque pas de dunes, pas de montagnes, aucun décor à l'horizon. Au début ça impressionne ce calme, ce pays si plat qu'on se croirait en mer, mais au bout d'un moment cela devient monotone surtout pour des suisses habitués aux montagnes. Après trois jours, nous voilà en vue de Bordj Moktar. Là, ça change radicalement, on est au début du Sahel; quelques arbustes, quelques broussailles, quelques collines, des caravanes de chameaux et de moutons qui broutent une herbe rare, surprennent agréablement les yeux. Nous passons la nuit près de Bordj Moktar, puis le lendemain nous repartons en direction de Tîmeaouîne et là c'est le pied; surtout en moto. Nous traversons un véritable décor de Western, une piste formidable, très technique, un vrai régal au niveau pilotage. Pour un peu on imaginerait très bien John Wayne et quelques Indiens: ils ne seraient pas dépaysés dans ces décors !

A Tîmeaouîne bourgade typique du sud algérien, nous avons refait les pleins non sans mal d'ailleurs. En effet il fallait d'abord trouver le pompiste ce qui ne fut pas une mince affaire, puis démarrer le groupe électrogène qui fournit le courant aux pompes, à l'aide de nos batteries; les siennes étaient mortes depuis belle lurette. Le 10 janvier nous avons eu la chance de rencontrer, au détour d'une magnifique montagne de style lunaire, un véritable seigneur du désert, chevauchant un superbe chameau blanc, habillé du costume traditionnel des Touaregs et portant fièrement la tacouba. Il venait du Mali et se rendait à Tamanrasset (15 jours à dos de chameau), à la foire annuelle, où les Touaregs ont l'habitude de se rencontrer. Il ne nous demanda qu'un peu d'eau, puis après avoir accepté de poser pour quelques photos il reprit majestueusement son chemin. Le 12 au soir nous arrivons en vue de Tamanrasset, la plus grande ville du sud algérien. Ce n'est pas trop tôt, pas pour nous bien sûr, mais pour la pauvre Land Rover qui commence à donner des signes de faiblesse vraiment inquiétants. Tamanrasset est une ville-étape où nous avons rencontré beaucoup de gens

vraiment supers, de toutes les nationalités avec qui nous avons échangé nos impressions de voyage. De plus on était en pleine 11ème Assihar la foire annuelle où les Touaregs, les nigériens, les maliens et d'autres, viennent commercer et se raconter les histoires de l'année. Nous avons assisté à des courses de chameaux, des danses folkloriques, nous avons vu des artisans en plein travail; on ne s'est jamais ennuyés car chaque jour nous apportait quelque chose de nouveau. Heureusement d'ailleurs puisque nous avons dû séjourner 12 jours à Tam en attendant les pièces commandées en Suisse pour réparer la Land Rover, les postes locales étant ce qu'elles sont, ces pièces se sont fait attendre. On en a également profité pour visiter l'ermitage du père de Foucault à l'Assekrem, une ballade de 2 jours en passant la nuit là-haut, qu'il vaut vraiment la peine de ne pas manquer. Puis nous avons pris l'avion pour Djanet, une oasis typique à 700 kms env. à l'est de Tamanrasset, où nous avions prévu d'aller par la piste à travers le Hoggar. Mais la mécanique en avait décidé autrement et nous n'avons pas voulu prendre le risque de faire subir cette épreuve supplémentaire à la pauvre Land Rover, qui bien que réparée n'aurait certainement pas supporté le voyage. Le Hoggar vu d'en haut, c'est très bien aussi, surtout que les 1400 kms aller-retour ne nous ont coûté qu'env. fr. 50.-- par personne grâce à un change au noir vraiment très réussi. Et ce fut le retour car malheureusement tout a une fin. Nous sommes remontés par la transsaharienne sur In Salah. Chaque matin il fallait arrêter un camion pour tirer la Land incapable de démarrer par ses propres moyens. A part un contrôle de police très folklorique dans les gorges d'Arak tout c'est bien passé.



L'Assekrem ...



... c'est pas si plat

Nous sommes rentrés par In Salah puis Timimoun une oasis où les maisons de terre rouge construites en style soudanais sont du plus bel effet. De Timimoun, après avoir détourné quelques roses des sables, nous avons continué notre chemin en direction du Maroc où nous avons passé la frontière à Figuig. Cette frontière est très drôle parce que le problème des Saharouis qui oppose toujours le Maroc à l'Algérie, n'est pas vraiment défini. Le poste Marocain, par exemple, ressemblait au campement du général Alcazar dans Tintin. Puis nous sommes arrivés à Oujda où Patrick, le conducteur de la Land Rover, est né. Il y connaissait des gens qui nous ont hébergés pendant 15 jours merveilleux où nous avons vécu comme des papes. Après ces 15 jours de farniente, nous avons pris le bateau à Metilla, enclave espagnole sur la côte marocaine, en direction de Malaga. La traversée se passa sans problème et nous avons débarqué à Malaga où la pluie était au rendez-vous. Malgré cela nous avons décidé de continuer notre voyage sur Gibraltar puis Cadix, ce qui représentait un grand détour, mais nous n'étions vraiment pas pressés de retrouver la Suisse, le boulot et le train-train quotidien. Voilà il est temps de conclure: c'était un beau voyage, nous avons traversé des paysages fantastiques, rencontré des gens merveilleux et je pense que nous sommes tous prêts à recommencer. J'espère que ce récit donnera l'envie à d'autres de partir à l'aventure, car à mon avis voyager est l'une des dernières choses qui nous reste à nous occidentaux pour échapper de temps en temps à notre mode de vie de plus en plus organisé, voir aseptisé.

Philippe Tidche



REPRESENTATION

Agence officielle
Fantic pour Bienne
Velos - Motos

Jacques Hertzeisen
Alex Schoeni 30 b
2502 Bienne

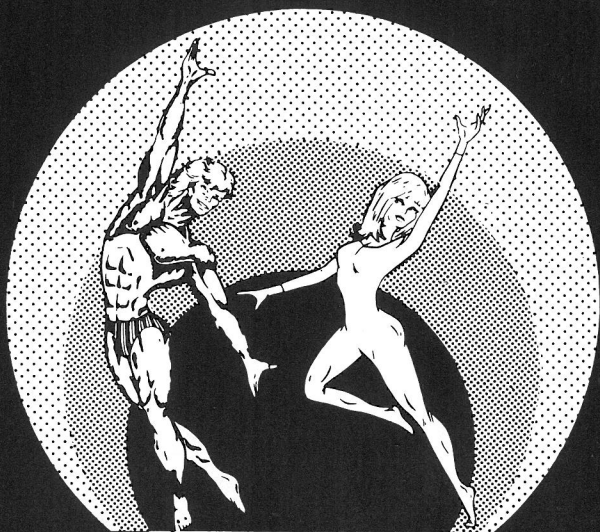
032 / 22 70 27

ex-mécano GP à Philippe Coulon

swm
fantic

SERVICE ET REPARATIONS
MODIFICATIONS ET PIECES SPECIALES

ATHLETIC 2000



aerobic

massages

body-building

sauna

fitness

solarium

Zentralstrasse 63, rue Centrale

Tel.032/22 24 86

2502 Biel-Bienne

RALLY - PHOTO

Tout le monde connaît cette désormais traditionnelle manifestation du MOTO CLUB SPRINT. A l'aide de photos, de cartes de géographie et d'un peu de jugeote, il faut retrouver une douzaine de postes répartis sur un parcours d'environ 150 km. Le but est de faire un minimum de distance en respectant toutes les règles de la circulation (interdiction de circuler, bordiers autorisés, etc...). Un questionnaire traitant de sujets plus que divers ou demandant parfois des talents d'acrobates (ramener à l'arrivée une mouche vivante dans une boîte d'allumettes, par exemple !) permet à certains de diminuer quelque peu les points de pénalité accumulés suite à l'écart par rapport au kilométrage idéal.

Et le grand jour arrive. Samedi 12 mai, 9.00 heures, sous un ciel plutôt brumeux et un froid de canard, les premiers équipages se lancent. Une innovation a été apportée par rapport aux précédentes éditions: afin d'éviter que beaucoup d'équipages se retrouvent simultanément ou s'attendent au premier poste, il a été décidé de dédoubler le parcours dans sa phase de départ. Tout le monde est replacé sur pied d'égalité dès la 2ème étape. Rébus, devinettes et soucis d'économie de km vont amener les participants au Vully, à Salavaux, dans les environs de Fribourg, pour continuer en direction de Sîri, de Kallnach et de Mühleberg, avant de repartir vers Bienne et le Pony-Ranch.

Si d'aucuns ont joué au chat et à la souris, que d'autres recherchaient une grotte dans le Jura ou encore une église qui n'en était pas vraiment une, la journée s'est finalement très bien passée pour tous. Un "excellent" souper, bien arrosé, des bravos à tous et vive la prochaine édition !



La chance a souri ...

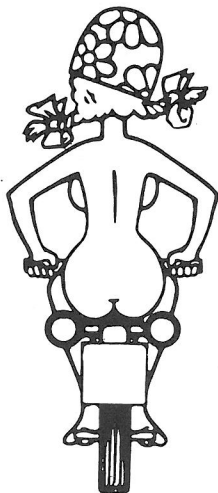


... aux vainqueurs

Scratch	Classement voiture	Classement moto	Points	Equipages
1	1		5	O. Maurer - P. Deglon
2	2		9	D. Béguin - P. Oberholzer - L. Stoppa
3	3		92	Famille Badertscher
4	4		96	C. Holzer - R. Freund
5		1	98	S. Nicolet - G. Bianchet
6		2	105	Famille G. Gagnebin
7		3	128	O. Sieber - R. Burkhalter
8		4	144	S. Holdener - J. D. Tobler
9		5	162	C. Rossier - R. Fischer
10	5		163	Famille Fahrni
11	6		183	J. J. Maeder - D. Sottaz
12		6	197	O. Ruf - C. Barthe
13		7	201	P. Rossier - O. Tschanz
14		8	234	P. Tschanz - C. Gremaud
15		9	262	S. Juillerat - P. Schnider
16	7		342	D. Hostettler - P. Tièche
17	8		437	Famille Javet
18		10	550	P. Fischer - S. Haas
19		11	683	J. D. Allemand - F. Ducommun
20	9		747	J. C. Villars - J. Jaggi - Stehle
21	10		1128	K. Gaildraud - A. Telan

François Jeandrevin

PHILIPPE COULON



*l'expérience Grand — Prix
à votre service*

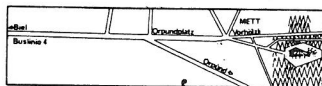
**EQUIPEMENTS
ACCESSOIRES**

MOTO SYSTEME

MARCHE - NEUF 21 BIENNE

032/22'21'12

Tea Room, Restaurant „Ranch“



BIEL - METT HOLZMATT

Tel: 032' 41' 62' 62

Fam. E. Schafroth-Meyer

1-9 August 1984

COUNTRY TIME mit **ART & LEE**

25-30 September 1984

RHYME & REASON USA

**Aufkleber
Aufsteller
Reklametafeln
Plakate
Rotair**

**Werbebuttons
aus Kunststoff
und Metall**

**Münzen
Medaillen
Abzeichen
Plaketten
Anhänger**

**INSIGNA AG
Siebdruck / Grafik
Repro / Stanzerie
Metallprägerei
Mattenstrasse 6
Gewerbezone
2555 Brügg
032 53 16 53**

**Wir bedrucken
für Sie jedes
gewünschte
Material**

CHAMPIONNAT SUISSE

M U G E L L O

Et oui, le 17 mars à Mugello, avant même le championnat du monde de vitesse, notre championnat national s'est ouvert. Toutefois nous avons gagné un mois par rapport à l'année passée. Il ne fallait plus attendre que la glace fonde avant de pouvoir tourner ! Effectivement pendant la semaine d'entraînement qui précédait la course, les nuits étaient plutôt froides (-7°C à -10°C); mais le soleil pointait rapidement et réchauffait les quelques coriaces qui dormaient au circuit.

Presque tous les pilotes étaient présents, près de deux cents au total, et dès lundi matin 9 heures, les premiers tours de roues ont été effectués. Après la pause hivernale, les réflexes sont encore un peu lents. Nous avons déjà pu assister aux premières gamelles, heureusement sans trop de gravité. Mais ces chutes, dues aux pneus froids, aux freins surpuissants et au tourné sur route d'un irresponsable, n'ont pas réussi à démoraliser ce petit monde de fanatiques. Quelques pilotes parcouraient donc, dès le lundi soir déjà, le parc avec l'aide d'une "canne de bois", comme d'autres l'année passée si mes souvenirs sont bons ! Ces quatre jours d'entraînement passés, les choses sérieuses ont débuté le vendredi avec les essais chrono. Malgré le grand nombre de concurrents, deux catégories seulement ont dû recourir aux éliminatoires. La capacité du circuit étant de 40 machines solo, une vingtaine de challengistes 350 et une quinzaine de 125'istes se tapaient la "petite finale". Lesnouveaux ont les dents longues et quelques anciens en ont fait les frais, dont Marco Antognini et Philippe Tièche. Mais la logique fut plus ou moins respectée. Les têtes d'affiches tel que Widmer, Feuz, et autres Naftzger partiront sur la première ligne. Le samedi matin tôt, les malchanceux non-qualifiés (et oui, se lever si tôt est très, très pénible pour certain, dont Philippe) se sont lancés, 125 d'abord, puis 350, sur la piste. Mais c'est sous la pluie que les courses se sont déroulées. Toute la journée le circuit fut arrosé d'une bonne pluie bien froide (la loi de la tartine vous connaissez ?). Nous avons donc pu assister à la traditionnelle valse des pneus. Revenons-en aux 350 Barclay. Le départ pris par certain fut excellent, et vraiment laborieux pour d'autres; peut-être ont-ils trop longuement hésiter à partir sur la moto ou en poussant ! Philippe a bien réussi à en remonter trois, quatre; mais il n'a pu éviter la dernière place, les malheureux ayant tous abandonnés ! Il finira donc 13ème et Marco 7ème. Catégories 250 et 350 ELITE, un pilote a réussi un bel exploit. Il s'agit de Urs Luzi. En effet, il finit quatrième en 250 et premier en 350. Bravo.

La catégorie suivante fut celle des 125 ELITE. Le MCS est représenté par deux pilotes: Stephan Brägger et Thierry Maurer, tous deux sur MBA. Sur les douze partants, dix roulent une MBA ! Les traditionnelles TZ ont donc vécues. Dès les premiers tours de course, les grands routiniers tel que Müller, (mais oui LE MÜLLER) Sommer etc... n'ont pas mis long à prendre le large. Après six tours sur dix, plusieurs abandons étaient à signaler, entre autre celui de Stephan sur problème mécanique. Thierry quant à lui, ayant délaissé sa canne de bois, (et grâce à l'énorme travail de Philippe) finit cinquième. Les deux plus belles courses furent sans nul doute les Promosport et l'Open. Trente-quatre concurrents inscrits en promo, les records sont battus ! Quelques gamelles spectaculaires et de magnifiques glissades firent les joies du public. L'Open fut un "two men show" de Gächter et Luzi, encore à l'avantage du second. Quatrième place: Dünki sur MBA 125 ! Chapeau bas ! Le championnat est donc lancé. Prochain rendez-vous: Lédenon, à Pâques, les uns voulant se refaire, les autres confirmer: nul doute que les courses seront belles.

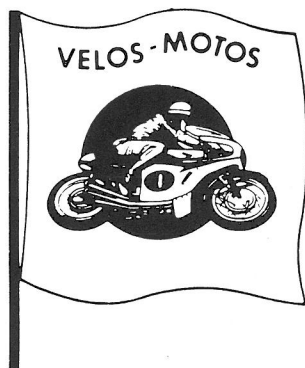
Thierry Maurer

HONDA YAMAHA KAWASAKI

Service vente ~ réparations

Préparation toutes marques japonaises

Fabrication de commandes reculées



Vente et réparation de velos

Véломoteurs ~ Moto ~ Shop

J.L. WANDFLUH ORPUND

L E D E N O N

A part la lenteur de notre allure - oui, il fallait qu'on suive Raymond qui connaissait bien la route, enfin c'est ce qu'il disait - nous sommes arrivés à bon port, c'est-à-dire à l'hôtel de la Pine-Aide, le vendredi matin à 2 heures. On faillit d'ailleurs ne pas y arriver, car ce cher Raymond aux portes de Lausanne décida curieusement de prendre la direction de Martigny. Il fallut quelques kilomètres et quelques signes de notre part pour que notre vieux barbu comprenne enfin sa bétise et fasse demi-tour. Nous lui pardonnerons, parce qu'il ne devait pas avoir toute sa tête à lui, entouré qu'il était de deux super-donzelles au teint hâlé. Ceci prouve une fois encore que notre ami est un homme beau, viril et attirant, car pour monter dans sa voiture, il faut vraiment être motivé ! Ceci dit, revenons-en à nos moutons. Nous étions crevés, harassés, Müller, Racheter et moi, c'est pourquoi nous avons décidé intelligemment d'aller étendre nos squelettes et de dormir à poings fermés. Malheureusement à 3 heures du matin un quidam fit irruption dans notre chambre, puant la gnôle et faisant un ramdam du diable. Donald (Philippe Têche), car c'était bien lui, décida d'aller se coucher après deux heures d'élucubrations, pour apaiser le voisin de chambre qui devait prendre le mur pour un tam-tam. Le vendredi nous avons pu assister aux essais libres sur le fameux circuit de Lédénon. Donald tournait en 2'02" env., mais il allait s'améliorer par la suite. Ceux de la catégorie Sport Production m'ont fait grande impression mais les 125 ELITE n'étaient pas mal non plus. Il fallut malheureusement déplorer un accident mortel ce vendredi. La victime fut le pilote d'un side-car qui perdit le contrôle de sa machine pour aller emboutir la voiture d'un juge. Malgré ce grave accident on continuait à préparer les motos pour le Grand Jour. Ce soir-là, l'hôtel de la Pinède respirait la joie de vivre de tous nos compères jusque très tard dans la nuit.

Je ne vais pas trop m'attarder sur le samedi qui était le jour des essais chronométrés, sauf pour mentionner l'avant dernière et très méritante place de notre ami Donald. Ce jour-là fut également l'occasion pour nous, les non-coueurs, de faire connaissance avec la Camargue et surtout pour Raymond, de s'initier aux joies de l'équitation. Le samedi soir ce fut la dèche ! Le bar de l'hôtel était rempli des membres du MCS qui n'avaient peut être jamais pris connaissance de l'article 14 !

Dimanche: le GRAND JOUR. Nous avons tout d'abord assisté à la course des Challenge Dunlop 125, puis ce fut le tour des 350 RDLC du Challenge Barclay. Notre ami Donald termina dernier de la petite finale, ce qui nous montre qu'il aime à être

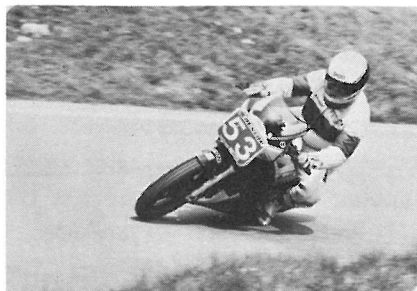
régulier dans ses classements. Marco, lui, finit à la 5ème place de cette même course, malgré son genou blessé qui le gênait considérablement dans les derniers tours. Ensuite les 125 ELITE étaient au départ avec deux de nos connaissances: Thierry Maurer et Stephan Brägger. Ce dernier n'eut vraiment pas de chance puisqu'il fut contraint à l'abandon au départ déjà. Grande déception pour notre ami qui était sur les lieux depuis une semaine déjà. Coup de chapeau à Thierry qui finira 6ème, ce qui est très prometteur pour la suite du championnat.

A noter encore l'impressionnante course de la catégorie SPORT PRODUCTION et les chutes mémorables dans celle des sides.

Je suis très content de mes trois jours passés à Lédénon qui m'ont permis entre autre, de mieux connaître les "VIEUX" du Moto-Club. Le temps ensoleillé a également contribué à rougir certains visages pâles. Un seul point noir: le vol de la voiture à Richard et les serrures des Kawa, entre autre celle de Jean-Jacques, qui ont vraiment souffert.

Je concluerai donc brièvement par ces quatre mots: You control the action !

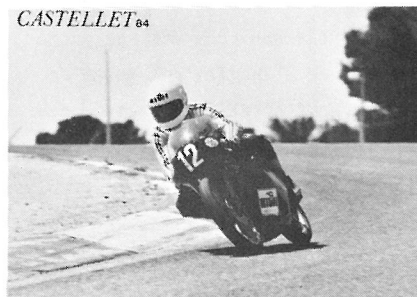
Olivier Ruf



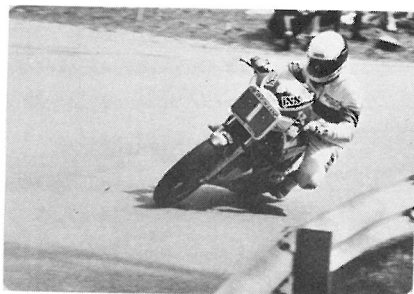
Philippe Têche 350 Barclay



Stefan Brägger 125 Elite



Thierry Maurer 125 Elite



Marco Antognini 350 Barclay

P E R R E F I T T E

La 12^{ème} édition de la course de côte Perrefitte-Les Ecorcheresses aura eu les faveurs du dieu Temps. Après les essais du samedi perturbés par la pluie, la journée de dimanche se sera passée sous un soleil éclatant. Le moral et les résultats s'en ressentiront. En 350 Barclay excellent classement de Philippe (50^{ème} !) et de Marco (44^{ème}). Thierry, quant à lui, se bat dans les hauteurs du classement 125 Elite, derrière l'intouchable René Düнки. Il termine 5^{ème} et consolide ainsi sa 2^{ème} place au général. Stephan terminera 8^{ème}.

Relevons encore que si le temps était de la partie, l'organisation du Racing club Isidora de Moutier aura été loin d'être parfaite. Une sonne peut être utilisée à d'autres fins qu'à celle d'eng... la foule pour la faire reculer derrière les barrières. Quelques informations concernant les coureurs, leurs classements au championnat, auraient rendu cette manifestation beaucoup plus attrayante au nombreux public. Et ne parlons pas des temps; pour certains plus que fantaisistes !

François Jeandrevin

Fam. J. Heller -Trüb

Rest. Taubenloch

2535 Frinvillier / BIENNE

032 / 58.11.32

lundi dès 18h. mardi fermé

Fosse aux Ours

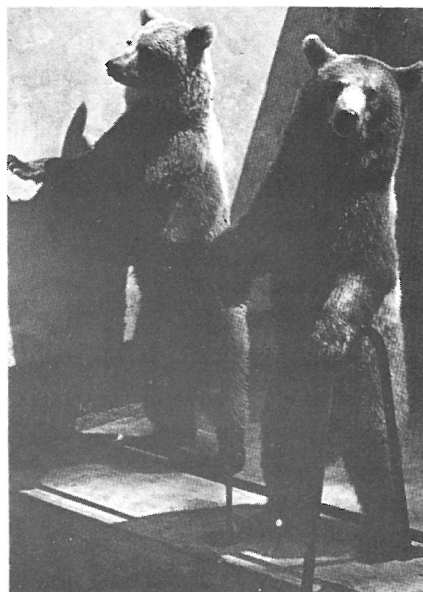
nous recommandons:

nos Truites aux amandes

Truites au bleu

Assiette paysanne

et Meringues maison



M.C. SPRINT

- 10 ans d'existence
- 100 membres très prochainement

Autant d'étapes qui méritent de faire le point. L'histoire du Club commence comme beaucoup d'autres par ...

Il était une fois

une bande de jeunes turbulents déjà démangés par le démon moto qui se retrouvaient dans un garage à Beaumont pour y bricoler des vélos-moteur; en ces temps-là déjà, il n'y avait plus de jeunesse ! Le hasard voulu qu'ils fissent la connaissance d'un autre passionné du deux roues qui était à ce moment-là chroniqueur dans un journal moto. Le contact s'établit, le courant passa, le MOTO CLUB BEAUMONT était né; lui succéda le MOTO CLUB ROMAND et enfin le M O T O C L U B S P R I N T.

Qui dit Club dit emblème: Sur notre drapeau aux couleurs biennoises, un motocycliste en plein effort: ce pilote c'est BILL IVY. Ce personnage hors du commun mérite que l'on retrace sa carrière ne serait-ce que par le fait que c'est le seul du Club à venir, été comme hiver, aux assemblées en moto ! ...

Bill Ivy était un personnage gai, turbulent et pittoresque; sur la piste un pilote spectaculaire, déhanché sur sa selle, téméraire autant qu'efficace. En 1967 il devint champion du monde des 125 cm³; il connut beaucoup de déceptions l'année suivante et s'essaya en voiture formule 2 lorsque Yamaha retira ses machines de la course. D'entrée il se fait remarquer dans le monde des 4 roues et sort indemne de deux accidents, ce qui n'est pas le cas de ses Brabhams. Jawa l'appelle pour piloter sa nouvelle 350 cc 4 cylindres en 1969. Il offrit à ceux qui lui firent confiance et qui conçurent cette machine l'impérissable joie d'avoir amené à Assen la Jawa devant la MV. Seul Ivy était capable d'un tel exploit; les techniciens de chez Dunlop qui examinèrent ses pneus après la course en convinrent !!! C'est au cours de la dernière séance d'entraînement précédant le Grand prix de la Rép. Dém. Allemande que Bill Ivy, après avoir chuté dans une courbe, alla percuter un mur. Quelques heures plus tard le coureur britannique, âgé de 27 ans, décédait sur son lit d'hôpital. Pudiquement la firme Tchécoslovaque faisait savoir que l'embellage de la 350 cc qu'il pilotait s'était bloqué. En avançant cette version, Jawa voulait que le pilote qui lui avait donné tant de satisfactions soit mis hors de cause quant à l'origine de ce dramatique accident .

Etait-ce pour son côté pittoresque, pour ses qualités de pilote, pour sa témérité que Bill fut choisi pour figurer sur notre drapeau ? Je pense que ceci forme un tout et que ce fantastique personnage aussi sportif que sympa est le symbole idéal pour un moto club.

Qu'attendons-nous d'un moto club ?

Avant tout des rencontres entre amis passionnés pour échanger des idées, des expériences relatives à la moto, aux voyages etc...

Le but d'un club est aussi d'unir les motards entre eux, pour leur permettre de se défendre contre les agressions émanant de nos autorités. Les exemples ne manquent pas; parmi les plus récents:

- interdiction des sports motorisés dans tout le canton de Berne,
- normes anti-pollution toujours plus asphyxiantes ... pour nos moteurs et toujours plus chères pour nous,
- tentative de réduire la vitesse sur les routes et autoroutes,
- vignette autoroutière où rien n'est encore clair.....

Autant de questions et de bonnes raisons pour s'unir au sein d'un club appartenant à la FMS (notre seul représentant face aux autorités compétentes). Actuellement la direction de la FMS est en négociation au niveau fédéral sur les nouvelles normes anti-pollution 86 et au niveau cantonal sur la motion acceptée, il y a un mois par le Grand Conseil bernois, interdisant les sports motorisés dans le canton de Berne.

Quel avenir pour notre moto club ?

Face à la courbe ascendante du nombre des membres du club et surtout des clubistes toujours plus nombreux aux assemblées mensuelles, je pense que les activités proposées actuellement plaisent à la majorité; le comité continuera donc sur sa lancée, tout en restant bien sûr ouvert à toutes nouvelles propositions.

Je pense que la seule recette efficace pour qu'un club fonctionne à plein rendement est encore et toujours la même: des membres qui veulent, qui proposent, qui participent. L'enthousiasme est actuellement de la partie et pour le comité il nous est bien sûr plus agréable d'organiser des activités lorsqu'elles sont massivement suivies.

Donc en selle pour préparer le vingtième anniversaire,

bonne route,

Francis Buchwalder
Président MCS Bienne

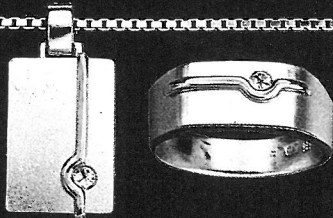
COURRIER

J'aimerais vous faire part de mes impressions concernant notre canard semestriel. Chaque fin d'année, ou au milieu de l'été, je me réjouis de recevoir l'ECHAPPEMENT. Après l'avoir lu je me dis: "...c'est fantastique tout ce qui est écrit; on parle de voyage, de technique, des coureurs, des nouveaux venus, ainsi que des courses pour non-licenciés auxquelles une partie du club participe ...". Mais j'ai été "horriblement" déçu lors de la parution du dernier numéro. Nulle part on ne citait l'arrivée des nouveaux membres, prêts à prendre la relève des anciens. Dans le texte de la braderie, on ne parlait que d'exploits d'anciens membres (plus de 20 ans d'âge !) qui ont plus ou moins bonne réputation au sein du Club, tout en oubliant le travail et la présence des jeunes "très dévoués", qui furent malheureusement surveillés par un caissier méfiant. Enfin pas un seul mot des courses pour les non-licenciés, de Lignière et de Moutier, auxquelles de jeunes membres ont activement participés.

Ce n'est pas pour soulever une polémique que j'écris ce texte mais pour demander un petit effort au team rédactionnel,

RAPHAEL BRUNNER

Diamanten für den Mann
Diamants pour l'homme

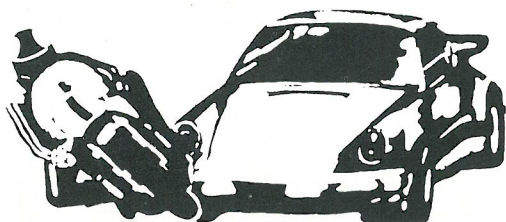


IGubler

Schmuck, Uhren, Juwelen

Nidaugasse 54, 2502 Biel, Tel. 032 23 45 06

GARAGE CLAUDE JOYE



**Mattenstrasse 2
2555 Brügg
tel 032 / 53 48 49**

Achat-vente-réparations toutes marques

Pneus d'été ./ 20%

**montage ~ équilibrage ~ parallélisme
GRATUIT**

PETIT SERVICE ET PREPARATION A L'EXPERTISE
SANS RENDEZ-VOUS

POUR LE GRAND SERVICE, PAS DE PROBLEMES

NOUS VENONS CHERCHER VOTRE VOITURE OU
NOUS LA RECONDUISONS A DOMICILE

*Vive les vacances
grat avec Papi*