

LES MOTS-MAGIQUES DU MOIS

Alain (Mc DO Organisation)
- Une métaphore : "c'est un changement physique" !
- "Le bec dans le nez"
- Il est le seul à connaître "le BIBBLE GUM Michelin"
- A la sortie surprise : "on descend dans un souterrain pour visiter les clairières"

Eric
- "Y'a eu moins de guerre à Pearl Harbor qu'à New York"
- "Ils étaient 500 dans une propriété virée"

Eddy
- "Ce qui a chiqué tout le monde c'est qu'il y avait des Zarcicots verts dans les légumes"

David
- Définition Davidesque : "appareil permettant d'amplifier le son" : un Hygiaphone.

*Si vous avez des remarques ou des suggestions à faire, contactez David
d.sueur@wanadoo.fr*

IPNS

Avec 52,757 % des ventes du marché de la moto, Yamaha reste le premier importateur français de motos.



DES MODÈLES PHARES :

La 600 Fazer a raflé le best seller à la Suzuki 600 Bandit. Par son originalité, son design et sa robustesse, elle est devenue en 1999 la moto la plus plébiscitée.

Le moteur, la partie cycle et la ligne sont à l'origine de ce succès...

La R1 est l'unique hyper sportive de ce début de saison.

Elle n'est constituée que de bonnes choses : beauté, finesse, puissance et sécurité. Seul point noir, c'est une

moto exclusive, plus faite pour la piste que pour la route. "Mais elle plaît !"

Les contacts :

YAMAHA Motor France
Béthunes
5 Ave du Fief
95310 St-Ouen l'Aumone
Tél.: 01.34.30.31.00

NORD MOTO SERVICE
24, Rue Charles Wattines
59200 Tourcoing
Tél : 03.20.26.51.29

Yamaha Europe (Internet)
<http://www.yamaha-motor-europe.com>

Le Daily Casqu'Route

N° 1 Octobre 2001

MOT DU PRÉSIDENT :

Le but de ce premier numéro est de vous démontrer que la logistique tient son rôle. Nous demandons à chacun d'entre vous d'apporter sa pierre à l'édifice et de participer à la vie du Club soit en proposant un article, une publicité, un reportage pour le journal... Ou mieux encore, de proposer, monter et organiser une sortie moto ! Forts de notre expérience, nous sommes à votre disposition pour les conseils, coups de pouce ou questions qui pourraient se poser en cours de préparation. Il vous est autorisé aussi, de nous faire part de vos sentiments sur une sortie à laquelle vous auriez participé, mettre en commun des idées de sorties futures qui pourraient intéresser l'ensemble du groupe que nous constituons.

Les réunions mensuelles sont faites pour cela, n'hésitez pas à prendre la parole, c'est comme cela qu'un groupe peut progresser afin que chaque membre puisse s'y sentir le mieux possible.

Appel de phare. Gaffe aux caisseurs. Que la route soit longue et sinueuse.

Le Zident.

ALAIN RACONTE LA VISITE DES SOUTERRAINS DE CAMBRAI DU 14 OCTOBRE.

Préparation avec David. Première SURPRISE : il se blesse violemment et ne pourra faire la sortie. Le père EDDY vole à mon secours. Réunion pour l'itinéraire autour d'un verre. Deuxième SURPRISE : plus de cartes. Pas grave, il reste un peu de Ricard, on l'a tué ! On improvisera une autre réunion plus tard. Une fois fait, tout est enfin prêt !
Dimanche 9h00 personne en retard (*normal, le Zident travaille !*). Itinéraire Nickel Boy ! Juste 1 ou 2 petits demi-tours pour la forme (*y'aura toujours des mauvaises langues pour dire le contraire !*) en Belgique les panneaux sont toujours aussi (in)visibles !

12h35, arrivée chez Amar avec juste quelques minutes de retard (merci l'Autostrad !). Juste le temps de bâler une gamelle et nouvelle version de "Pulsian II le Retour" !

Met du jour : couscous aux haricots verts (*sans frites*) arrosé d'un Boulahouane bien frais et d'un petit café dans sa culotte.

13h45 explication de la suite par PAMELA. Aucun participant ne renonce malgré le tableau dépeint par le maître dans l'art d'étaler la couleur. Pas le temps de cramer un cigare, y sont déjà tous partis ! Je tente de suivre tant bien que mal jusqu'à Cambrai. Arrivée sans encombre (*ça change !*).
15h00 perception des casques de chantier et descente aux enfers (*avec mon 1 m 50 à l'oreille, j'ai rapé tout du long et j'ai regretté de ne pas m'appeler Chantal*).

Retour CALME sur le Refuge à Phalempin par les petites routes.

Cette sortie nous aura appris que la HORNET de HONDA (*tondeuses à gazon et accessoires*) possède une réserve de 7,1 litres. Pour toute information complémentaire, demandez BRELANTIN ou BRELANTINE dont le surnom n'est pas usurpé !!!

Mc DO Organisation.

LES MOTARDS DE LA GENDARMERIE.



Comment sont formés les motards de la gendarmerie, principaux sectateurs de l'idéologie sécuritaire actuelle ? Enquête au Centre national de formation motocycliste de Fontainebleau, où sont formés les 6 000 gendarmes motards de France.

Dans le contexte ultra sécuritaire actuel, où la sécurité est érigée en dogme quasi religieux, il nous a semblé intéressant de savoir comment étaient formés les principaux sectateurs de cette idéologie : les motards de la gendarmerie. Moto-Net s'est donc rendu fissa - 90 km/h ! - au Centre national de formation motocycliste de Fontainebleau, en région parisienne, où sont formés les 6 000 motards qui arpentent fièrement les routes de France aux couleurs de la gendarmerie nationale.

1 700 MOTARDS STAGIAIRES PAR AN

Le Centre national de formation motocycliste de Fontainebleau forme chaque année 1 700 gendarmes (formation initiale plus perfectionnement tous les huit

ans). A l'issue de la formation initiale de 3 mois, les gendarmes ayant passé avec succès l'ensemble des épreuves se voient délivrer un permis militaire non homologué dans le civil. Le stage de formation est réservé aux gendarmes de moins de 35 ans, mais après obtention du permis les motards en képi pourront user du cylindre jusqu'à 55 ans.



Malgré l'intensité de la formation, tant du point de vue physique que psychologique, une centaine d'accidents sont à déplorer chaque année chez les stagiaires. Côté motivations, un instructeur interrogé par Moto-Net précise d'emblée que "celui qui n'aime pas viscéralement la moto ne parvient pas à passer le cap de la première semaine".

"TERRAIN MILITAIRE : DANGER DE MORT"

Au coeur de la forêt de Fontainebleau, sur un terrain militaire interdit au public et spécialement aménagé pour la formation moto, force est de constater que les parcours imposés aux stagiaires ne tolèrent pas l'amateurisme. Chaque tracé présente en effet des difficultés techniques largement supérieures à

celles que l'on rencontre sur le plateau du permis civil.

Les dix parcours imposés portent chacun une couleur différente en fonction de leur difficulté, comme les pistes de ski. A l'exception d'un exercice, les stagiaires n'ont le droit ni de freiner, ni de débrayer. Aucun parcours n'est chronométré, et les aptitudes de chaque stagiaire sont essentiellement appréciées à l'aune du fameux "PTRA" cher aux instructeurs : position, trajectoire, regard, accélération.

A l'issue de leur stage, les jeunes recrues doivent obtenir une note au moins égale à 10. Entre 8 et 10, l'administration leur octroie gracieusement une seconde chance. "Si j'ai un doute quant aux aptitudes d'un stagiaire, je ne lui délivre pas le permis", explique le commandant Fercoq, qui ne souhaite pas s'offrir le luxe d'appliquer la présomption d'innocence : l'aptitude du motard professionnel ne doit pas être équivoque, un point c'est tout !

Le professionnalisme en chemisette...

Cette conception du professionnalisme s'avère payante puisqu'une fois en unité, les accidents dus à une faute personnelle du motard sont plus que rarissimes. Ce constat est d'autant plus troublant que le gendarme motorisé consacre, lorsqu'il évolue sur sa moto, seulement 20% de son temps au pilotage stricto sensu, contre 80% à son métier de gendarme. En d'autres termes, il fait attention à tout (infractions, filatures, législation sur les transports routiers, etc.)... sauf à la route !

A en croire le commandant Fercoq, le faible taux d'accidents ne milite pas en faveur d'un équipement spécifique. La chemisette est donc tolérée, même s'il recommande tout de même à titre personnel le port d'une veste de cuir.

Quant à la partie théorique de la formation elle s'articule, entre autres, autour de la réglementation sociale communautaire et des matières dangereuses (temps de travail des chauffeurs routiers, autorisations de circulation, etc.). L'école délivre une formation uniforme (c'est le cas de le dire !), sauf cas particulier. Les brigades de recherche de la gendarmerie française, par exemple, reçoivent ainsi une formation spécifique de trois semaines axée sur la filature en motos banalisées. But du jeu : enfourcher sa moto et filer le train d'une voiture pendant 48 h sans se faire repérer !

Eh oui, l'énergique qui vous fait l'intérieur comme un dingue sur sa FJ est peut-être tout simplement un valeureux gendarme en service commandé qui vous file le train... (ça ne vous rappelle rien ?)

Vérification et remise à niveau
Tous les huit ans, les motards de la gendarmerie doivent suivre un stage de vérification et de remise à niveau. Le délai doit prochainement passer à cinq ans, dès que le centre aura emménagé dans de nouveaux locaux plus spacieux.

En outre, les instructeurs conseillent fortement aux gendarmes motorisés d'entretenir leurs lombaires par des programmes de musculation adaptés. Un des gendarmes interrogés par Moto-Net prétend d'ailleurs qu'il vaut mieux éviter de faire de la moto toute sa vie...

D'une façon générale, le commandant Fercoq insiste sur les problèmes de sécurité, et notamment sur la vitesse en ville et sur routes secondaires. Cela étant, il admet volontiers que la cause

principale des accidents résulte d'une part de l'inadaptation de la vitesse aux circonstances, et d'autre part du non respect des règles de priorité par les autres usagers. Enfin, il constate que "9 fois sur 10, un accident de moto est lié à un problème personnel dans la vie du motard". La solution préventive en cas de blues du gendarme est alors immédiate : 2 jours de repos loin des flat-twins !



Une formation comparable dans le civil ?

La formation délivrée par l'école de gendarmerie motorisée est d'une qualité incontestable. Fiable et axée sur un professionnalisme averti, elle n'a rien à envier, bien au contraire, à la formation des motards civils. Il est d'ailleurs très probable qu'un simple titulaire du permis A, même confirmé, ne serait pas capable d'accomplir un sans faute, ne serait-ce que sur le plus enfantin des parcours d'entraînement...

Par conséquent, au lieu de prévoir prison et amendes de folie pour le motard indelicat et de pleurnicher sans cesse sur des statistiques véritablement alarmantes, pourquoi l'Etat ne forme-t-il pas les motards civils comme il forme ses propres motards militaires ?

NDLR. Merci au reporter qualifié pour ce reportage inédit !

VERS UNE BAISSSE DE LA TVA SUR LES CASQUES ?

La baisse de la TVA sur les éléments de sécurité moto va-t-elle enfin être adoptée lors du vote de la loi de Finances 2002 ? C'est ce qu'espère la FFMC, qui annonce que deux groupes parlementaires soutiennent cette demande.

Profitant de l'examen de la loi de Finances 2002 le 16 octobre prochain à l'Assemblée nationale, la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) a envoyé un courrier aux principaux groupes parlementaires pour leur demander de soutenir la baisse de la TVA sur les éléments de sécurité obligatoires et réglementés (casques moto et sièges auto pour enfants notamment). L'accent a été mis en particulier sur le socialiste Henri Emmanuelli, président de la Commission Finances de l'Assemblée. Deux groupes auraient déjà promis à la FFMC de présenter un amendement en ce sens. Si l'amendement était adopté, la TVA pourrait ainsi passer à 5,5% au lieu de 19,6% : un casque vendu 1500 FF TTC aujourd'hui pourrait donc être affiché à 1324 FF TTC.

**A VENDRE : Blouson cuir Perfecto Taille L 500 F
FZX 750 Rouge année 91 34.000 Km 25.000 F à voir.
Tél : 03 20 82 82 63**