

# MOTO

JOURNAL N° 318 LE JEUDI 5F

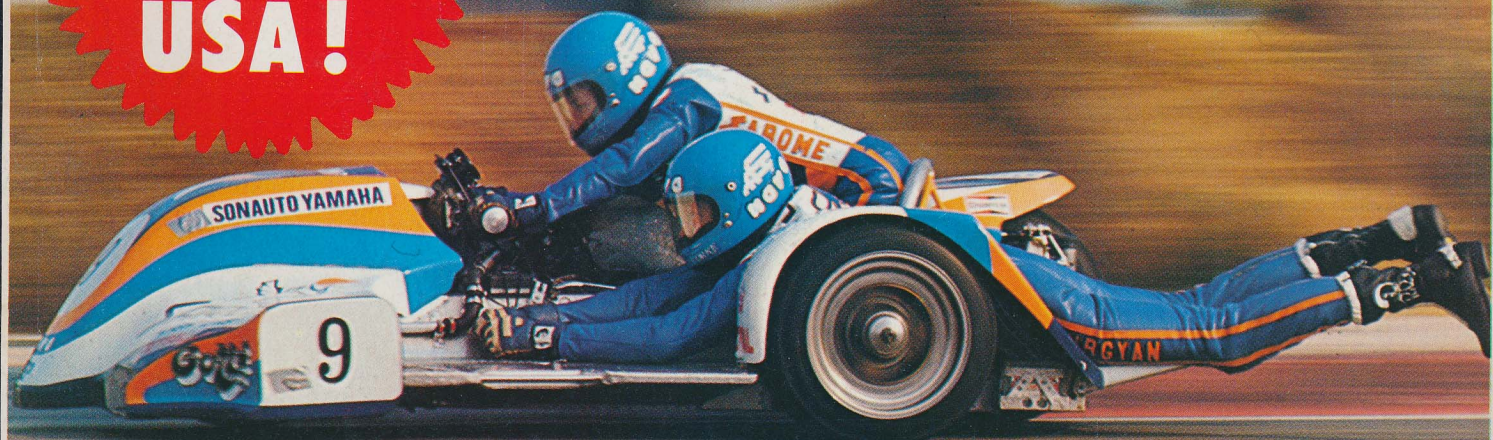
50 BPS «SILVER VASE»  
125 YAMAHA «ENDURO»  
ESSAI:

## LES EXPLOITS DU GRAND PRIX DE FRANCE

POSTER ROUGERIE



**COUTARD  
GAGNE AUX  
USA!**



# MOTO JOURNAL

SOMMAIRE No 318 — 2 JUIN 1977



Le Grand Prix de France au Ricard, ce fut la victoire de Michel Lecorre et side-cars, mais aussi la fantastique course d'Agostini en 500. Il se prépare ici à doubler Bonera.

VITESSE : Grand Prix de France au Castellet .....	C. Lacombe/J. Bussillet	4
TOPS VITESSE ET TOURISME .....		17
MAUVAISES LANGUES .....	K. Tranc Duc	21
TRUCS LECTEURS .....		23
MAGAZINE DU TOURISME .....	P. Salvaire	25
EDITORIAL .....	G. Bettiol	29
ESSAIS : Yamaha DT 125 MX .....	M. d'Awans	30
50 BPS Silver Vase .....	J.-P. Frisquet	73
MINI POSTER : Michel Rougerie .....	C. Lacombe	40
ARGUS .....		50
PETITES ANNONCES .....		52
MAGIC PUCES .....	Claudine	57
TOPS TOUT TERRAIN .....		66
CROSS : Journal .....		67
TRIAL : Championnat du monde aux U.S.A. ....	M. d'Awans	70

**COUVERTURE :** En pleine effort sur la piste, et unis pour le meilleur sur la plus haute marche du podium : Alain Michel et Gérard Lecorre ont remporté leur première victoire en Grand Prix. Elle leur permet de croire à un titre mondial même si la concurrence est sévère.



LA PLUS FORTE  
VENTE  
DE LA PRESSE  
MOTOCYCLISTE

MOTO-JOURNAL, 54, rue de la Rochefoucauld, 92100 Boulogne. Tél. 603.36.40 (Rédaction, administration, petites annonces) - 842.78.00 (Abonnements) - Télex : Motobo 270876 F. Directeur : Pierre BARRET. Adjoint : Denis GODIN et Monique HELFENBERGER. Rédacteur en chef : Claude AUSTIN. Responsable de l'agence photo : Christian LACOMBE. Rédacteurs : Jacques BUSSILLET, François-Marie DUMAS, Jean-Pierre FRISQUET, Michel d'AWANS. Avec la collaboration de CLAUDINE, Frédéric TRAN DUC, Guy PRIX, Alain GORNY, BRAINNUT, Jean LEVASSEUR, HAUTPRE, Paul SALVAIRE, Eric MAURICE, Christ. DEMERY et de : David NIXON, Brian BONNY, Norman SHARPE (G.-B.) - Raphaël LOMBAR, Carlos DOMINGUEZ (Espagne) - Tetsu TAKAHASHI (Japon) - Tony MURPHY (U.S.A.) - HANNU LINDELL (Scandinavie). Photo : Jean-Yves RUSNIEWSKI. Dessins : J.-F. VIVANT. Maquette : Christian GUY et Harald LUDWIG. Secrétaire de rédaction : Dominique BREMENIL. Publicité : Patrick VALOT, Guillemette GIRAULT. Abonnements : Suzanne BRILLE. Petites Annonces : Sylvie RISBOURG. Abonnement 1 an : FRANCE, 250 F - Etranger sur demande. Tous droits de reproduction réservés pour tous pays. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus. Commission paritaire No 51.151. Distribution N.M.P.P. Imprimeur : LA HAYE MUREAUX. Bureaux de Paris : 261.56.15. Photocomposition : Girard Graphic. Photogravure Renou et Répécaud. Responsable de la publication : Pierre BARRET.

# Grand Prix de France



## LE PANIER DE LA VICTOIRE

On l'a eue notre Marseillaise, mais vraiment in extremis! Au terme d'une journée qui a vu la débâcle des pilotes français en solo — hormis les performances de Vic Soussan — Alain Michel et Gérard Lecorre ont dominé la course des side-cars, ajoutant la dernière note héroïque à une journée fertile en émotions dont le moment le plus intense restera malgré tout l'extraordinaire remontée de Giacomo Agostini en 500 centimètres cubes.

Le départ des 500: Ferrari (16) Sheene (7) Lansivuori (2) Rougerie (51) Baker (32) Hennen (3) Toracca (19) Parrish (12) Willing (11) Estrosi (15) Van Dulmen (18) Coulon (6) Lucchinelli (4) et puis, tout au fond à l'extrême gauche, sautant seulement en selle, Giacomo Agostini.



**A**près le G.P. d'Espagne où Rougerie remporta la course des 350 cm<sup>3</sup>, et où les autres français jouèrent placés dans toutes les catégories, le G.P. de France devait être un sommet tricolore. Nos vedettes solos ont failli à leur tâche par malchance, comme si le Ricard, insidieusement, refusait de donner la partie belle aux pilotes nationaux. Chutes de Rougerie et de Pons, casses de Sarron, bref ce fut la débandade. Aussi, lorsque les side-cars sont arrivés sur la ligne de départ, le public qui n'avait pas eu sa dose de cocorico guignait sans ambiguïté l'attelage bleu aux couleurs de Sarome d'Alain Michel et Gérard Lecorre, comme le naufragé surveille son gilet de sauvetage. La victoire était dans le panier et pas au bout du fusil... « Je ne souhaite pas de mal à Biland mais je suis bien content qu'il ait cassé ». Cette phrase d'Alain Michel à l'arrivée résume en fait sa course solitaire en tête. Au départ des sides, Michel et Schwarzel filent en tête : « Schwarzel m'a littéralement déposé dans la ligne droite, expliqua Alain, mais je l'ai redoublé ensuite dans les enchaînements. » Au premier passage, Michel est en tête talonné par Schwarzel alors que Rolf Biland rentre à son stand : la rotule du renvoi de sélecteur est cassée. Une réparation de fortune au fil de fer est tentée mais sans espoir. En tête, Schwarzel double de nouveau l'équipage français dans la ligne droite. Mais c'est la dernière tentative de rébellion d'une opposition qui va être bien vite muselée.

Au deuxième passage, Michel a repris le commandement de la course et finie la rigolade. A la cadence de une à deux secondes par tout il s'en va, laissant Schwarzel aux prises avec Holzer et O' Dell. La hiérarchie est respectée. Sur leur circuit, Alain Michel et Gérard Lecorre n'avaient à redouter que Biland. Ce dernier hors course, la victoire était mure, « Je n'ai même pas eu d'inquiétude pour mon moteur, il a marché parfaitement du début à la fin. » En disant cela Alain Michel avait tout raconté, tout expliqué dans cette course limpide. Il tint cependant à associer son passager à la victoire : « Le rôle de Gérard est trop effacé pour que de l'extérieur on puisse le prendre en considération. Du bord de la piste, on croit qu'il ne fait rien. Il ne sort pas du panier, mais il contrôle à la fois les dérapages de la roue avant et l'adhérence de la roue arrière. Il lui faut se déplacer d'avant en arrière, un travail tout en finesse que je suis seul à pouvoir juger et apprécier. »

Le public en tout cas y tenait à cette victoire française, à en croire la bande de fans qui avait envahi la piste à l'arrivée et qui escorta les deux vainqueurs vers le podium en sifflant la Marseillaise. Bref, le Français crache souvent sur son pays mais aime voir ses compatriotes gagner.

« Dommage que personne ne soit venu se bagarrer avec moi, disait encore Alain Michel, parce que je me suis ennuyé. » Plains-toi, Alain, plainstoi ! Loin derrière tes bottes et celles de Lecorre, Holzer, Schwarzel, Schilling, O'Dell et Brodin ont eu leur bagarre. Une vraie, une belle, avec le groupe qui se forme, se délie, se regroupe et attaque de plus belle. Mais Schwarzel a cassé et ce pauvre Holzer qui s'était bien battu pour sa deuxième place cassa sa chaîne à trois tours de la fin. Plainstoi, père Michel, de n'avoir pas bagarré. Qui sait si ta chaîne aurait tenu le coup, hein ?

## Vas-y Ago !

« Le vieux lion dort avec ses dents ». Tous ceux qui régulièrement depuis quelques années enterrent Agostini feraient bien de ruminer ce proverbe arabe. Car pour une fois l'homme qui a fait la course, celui qui a élevé l'épreuve au rang de souvenir impérissable, c'est Ago, roi vieillissant mais qui n'a pas perdu son tonus. Ago qui rumine sa rage sur la ligne de départ alors que sa Yamaha part mal : « Porca miseria, trente sixième, j'étais trente sixième au départ » ruminait Ago à l'arrivée. Mais pour l'instant, il n'y est pas encore à l'arrivée, la course commence.

La tête en l'air et le feu aux fesses, Virgino Ferrari répète son coup d'Imola. Le voilà en tête à l'entrée de la courbe de Signes au premier tour ; derrière lui, Baker et Sheene puis, à quelques mètres déjà, le peloton qui s'étire mené par Lansivuori, Hartog, Hennen, Parrish. Impressionnante, cette meute qui passe dans la grande courbe moteur légèrement coupé. A cent quatre vingt à l'heure, les motos défilent et l'on entend le vent siffler sur les carénages.

Pour Sheene et Baker, c'est le round d'observation. Il dure trois tours. Ferrari, homme très rapide qui n'a pas besoin de s'échauffer se fait alors doubler par Baker. L'italien laisse aussitôt passer Sheene, ne voulant pas troubler la bagarre des deux super grands. Les voilà roue dans roue, mais forcent-ils vraiment ? On dirait qu'ils réfléchissent encore un peu avant de lancer l'attaque définitive. Dans la ligne droite, Sheene perd trente mètres mais les regagne aussitôt dans le double droite du Beausset et les enchaînements qui précèdent la ligne de départ : « En fait, dira Sheene, je cherchais la faille dans le jeu de Baker, l'endroit où le passer. Mais sans beaucoup d'optimisme car sa moto était vraiment vite. » Et puis, au septième tour, coup de théâtre : Sheene est en tête. Baker lui a fait signe de passer devant. Pour le petit Canadien, la lutte pour la victoire est terminée : son bouchon de réservoir cassé s'ouvre sans arrêt, à chaque freinage il prend de l'essence sur sa visière. « Moi aussi j'en ai pris plein la tête, » commenta Sheene qui à ce moment-là apprend par son signalisateur qu'une autre menace se profile.

La menace, c'est Ago. Ah, on l'avait oublié celui-là, après son départ raté, parce que dans les premiers tours sa moto passait inaperçue au milieu des autres. Mais petit à petit, le public a vu cette fusée hargneuse qui bouffait tour après tour les adversaires devant elle. Au troisième tour, Ago n'apparaît pas encore dans les quinze premiers ; il faut attendre le quatrième tour : d'un seul coup, il apparaît en quatorzième position. Il vient de doubler Willing et Wooldley, s'attaque à Van Dulmen et Estrosi. Les voilà déposés, aux suivants ! Il s'agit d'un groupe compact où figurent Bonéra, Hennen, Coulon et Parrish. Là, Ago doit se défoncer pour les doubler car ces messieurs ne lui font pas de cadeaux. Et c'est seulement au onzième tour que « le vieux lion » parvient en vue de Lansivuori, retrouvé sur cette piste du Ricard après son mauvais début de saison. Le pauvre Tepi va alors connaître des ennuis de frein et ralentir. Tant mieux doit se dire Ago, encore un de passé. Virgino Ferrari n'oppose pas beaucoup de

Au cours de sa remontée Agostini a rejoint Hennen (Suzuki 3) Coulon (8) et Bonera (17). Ago va mettre plusieurs tours pour s'en débarrasser. Bonera était aussi mal parti, il a fait une course superbe.

résistance et sous les vivats de la foule déchaînée, Ago fonce sur Baker, le rejoint au quinzième tour, le double et cette fois à la piste libre devant lui pour cavalier après Sheene.

Barry, lui, a senti le danger; il ne ménage pas ses dons, le champion du monde, et double les attardés tambour battant: « Le seul truc qui me met en rogne en course, dit-il, ce sont ces imbéciles qui par bravade veulent rester devant moi un moment. Ils me gênent et me font perdre du temps. » Pas seulement perdre du temps, mais aussi prendre des risques. On a vu Barry doubler un attardé à l'extérieur en roulant sur le talus. Manœuvre qui n'est pas dans ses habitudes. Malgré ça, Ago continue à se rapprocher: souffle coupé, au virage de la Tour comme à celui du Pont, tout le monde tend le cou: à cinq tours de la fin, Ago peut voir le cul de selle de la Suzuki négocier le virage du Pont au moment où il sort de celui de la Tour. Ago tente l'impossible, mais n'y parvient pas. Sheene n'est pas né de la dernière pluie et il a les nerfs aussi solides que son adversaire. Pour courir à ce rythme, il faut savoir rester calme, aussi bien pour attaquer que pour résister. Au dernier tour, Barry a gardé quelques secondes d'avance. Alors pour la première fois, il gratifie les spectateurs d'une superbe roue arrière en passant la ligne d'arrivée. Avant, il n'avait pas eu le temps!

Derrière, la course a continué, aussi belle. Coulon et Bonera en plein délire son revenus sur Lansivuori et Virginio Ferrari, qui termina la course avec un moteur défaillant qui aurait pu caler à tout moment. Steve Parrish resta dans la roue de Coulon, tandis que Hennen perdit peu à peu du terrain. Estrosi vint difficilement à bout de Van Dulmen qui termine juste devant Warren Willing: il attaquait sec mais sa Yamaha, pourtant bien préparée, manquait de puissance.

### La première d'Eckerold

Retour en arrière: ce récit de course bouscule l'ordre chronologique de chaque épreuve mais qu'importe; la course des deux et demie fut, elle aussi, passionnante. Apre, disputée, bref la course, celle où le vainqueur ne se dessine pas dès le premier tour!

Vert! Vert! Jaune! Vert! Kawa, Kawa, Soussan, Kawa hurle un observateur rivé à ses jumelles sur la terrasse du circuit, tandis que le groupe sans oculaires s'éclate les prunelles pour voir qui est en tête là-bas, dans le pif-paf. De fait, Barry Ditchburn a pris résolument la tête et au premier passage il précède Herron, Kyohara, Katayama, Soussan et Mick Grant. Les trois Kawa d'usine sont dans le coup pour la victoire, mais tiendront-elles? Jusqu'ici, seul Kyohara a obtenu une place d'honneur. Deuxième tour: Vic Soussan est pris en sandwich entre les Kawa vertes avec Katayama. Derrière Grant, Eckerold s'appête à doubler Herron. Puis viennent, Bertin, Frutschi, Hyvarinen, North, les autres Français sont loin. Boulom et Baldé s'arrêtent très vite, Pons, Sarron et Chevallier ne sont pas dans le bon wagon.

Au quatrième tour, Katayama disparaît du

Au départ des 250 les Kawasaki de Ditchburn (11) Kyohara (12) et Grant (10) sont toutes là. Mais les Yamaha veillent avec Herron (5) Katayama (2) Soussan (33). Derrière Soussan, on découvre Uncini qui n'ira pas loin.



Aux dires de Nobby Clark, Sheene était au maximum; en tout cas il n'en donnait pas l'impression. Son style est tellement pur et à l'aise qu'il ne donne jamais l'impression de forcer.



Agostini vu au même endroit: la trajectoire des deux champions est identique, le style peu différent. Mais Ago par contre donnait vraiment l'impression d'attaquer comme un malade.



Alan North a vainement essayé de s'accrocher à Katayama en 350 cm<sup>3</sup>; pourtant Katayama avait pris un double risque en partant avec un nouveau cadre et un nouveau pneu. Mais il faut croire que ça lui réussit.

groupe de tête : un des ses carburateurs s'est déboîté, il l'a remis et est reparti mais il est hors jeu. Ditchburn et Kyohara sont nettement détachés de Grant et Soussan, sur lesquels reviennent Eckerold et Herron. Au sixième tour, premier choc pour les Kawa : Ditchburn se jette au fond du circuit. « J'ai été malade vendredi et samedi, je

### QUI C'EST LE PLUS FORT...

Ah, elle a fait parler cette course des 500; qui c'est le plus fort? dis, parce que Baker a eu des ennuis, Ago est mal parti, alors, est-ce qu'ils auraient pu taper Sheene?

Aux essais Sheene avait dit : « Tous les imbéciles qui racontent que j'ai la moto la plus rapide peuvent voir ici que ce n'est pas vrai. Je le dis depuis le début de la saison que la Yamaha est meilleure que ma Suzuki, j'espère qu'on me croit maintenant! En tout cas, une Yamaha doit me battre et ce sera Baker. Je pense que Ago n'a plus assez d'énergie et qu'il ne vas pas aussi vite que Baker ».

Baker de son côté était heureux : « J'ai eu une passe à vide à Hockenheim et à Imola. Mes chutes aux essais m'avaient refroidi et j'ai vraiment une grosse responsabilité vis à vis de Yamaha. Ici au Ricard, je me sens chez moi pour attaquer ».

La course a déjoué tous ces pronostics. Baker a eu un ennui et Sheene a mené sa course tambour battant pour résister à la pression d'Agostini. Baker était vert de rage : sur la ligne de départ un Japonais ouvrit le réservoir pour contrôler le niveau d'essence et cassa le bouchon du réservoir. Une réparation de fortune fut installée qui tint huit tours : « C'était la chance, fulminait Baker. Je ne connais pas les prochains circuits. Ici j'étais sûr de gagner. A aucun moment je n'ai forcé, j'attendais que la situation s'éclaircisse pour attaquer à fond. Je serais resté devant Barry, sans aucun doute ».

Sheene pour sa part cria à Ago sur le podium : « Eh, Ago, faut voir à attaquer un peu plus! » et plus tard il expliqua : « On n'attaquait pas très fort Steve et moi en début de course. On s'observait l'un l'autre. Il a pas eu de chance : son réservoir s'est ouvert, il a pris de l'essence plein la tête et moi aussi parce que j'étais juste derrière. Après, je savais exactement où était Ago. Je contrôlais notre écart, trois quatre secondes. J'ai essayé de conduire le plus souvent possible : le truc c'est de gagner la course, pas de se mettre par terre en attaquant trop. »

Agostini pour sa part fit peu de commentaires; « Je suis furieux de rater comme ça mes départs parce qu'après, on perd un temps fou pour doubler tout le monde. J'ai vraiment fait le maximum pour revenir sur Barry. La course était trop court... »

Alors, qui est le plus fort? Un groupe de journalistes qui suivait la course du haut des terrasses dit qu'Ago reprenait deux secondes à Sheene dans la ligne droite et les perdait dans l'enchaînement suivant. Sheene a confirmé cette observation. D'un autre côté, Nobby Clark, mécano d'Ago disait : « Sheene a piloté au maximum de ses possibilités et de celles de sa moto. Au maximum. Sur la fin il n'arrivait plus à améliorer ses temps alors que Mino (Agostini) continuait à améliorer tour après tour. »

Après tout, c'est tant mieux si le doute plane : la prochaine rencontre aura lieu au G.P. de Hollande à Assen le 25 juin : comme cette course va être belle!



crois que j'ai eu un moment d'absence » disait-il très dépité. Du coup, voilà Kyohara en tête mais pas pour longtemps : son moteur serre deux tours plus tard. Il ne reste que Grant, en bagarre avec Soussan et Eckerold. Jon Eckerold court après son premier G.P. depuis longtemps et il n'est pas là pour le laisser échapper. La tâche lui est encore facilitée par Grant qui casse au treizième tour. Ce coup-ci, c'est dans le poche pour Eckerold qui a pris un net avantage.

Roi de la sucette et du dérapage intempêtif, Vic Soussan fait une démonstration du pilotage « à l'énergie », lorsque l'esprit du fonceur pallie les petites carences techniques. Vic est en travers partout pour suivre le train de tête. Puis petit à petit ses pneus glissent trop, et il doit se calmer. Alan North va en profiter et le doubler en fin de course. North était parti bon dernier mais sa remontée régulière ne fut pas vraiment remarquée sauf au dernier tour lorsqu'il s'assura la seconde place.

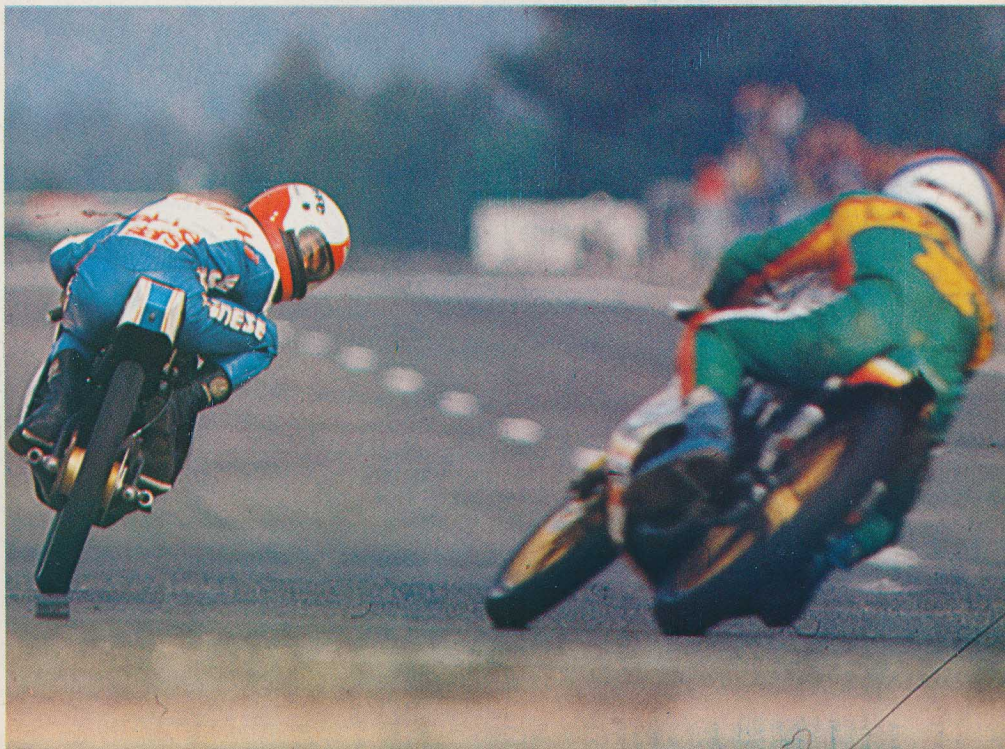
Mario Lega, lui, suivit une trajectoire rectiligne, restant à son poste d'un bout à

l'autre de la course. Résistant à Bertin déchaîné, il profita des casses pour monter dans le classement. Pauvre Bertin : il eut beau faire, le Morbidelli resta supérieur à sa Yamaha un peu essoufflée. Mais il a tenu à distance Kneubuhler, et le groupe qui s'est battu de bout en bout pour la dixième place composé de Dodds, Eric Saul et Olivier Chevallier.

### Bianchi s'amuse

Au tour des courses sans surprises, maintenant! Celle des 125 ouvrait le Grand Prix. Elle ne fut vraiment pas passionnante; Pier Paolo Bianchi resta en tête devant Lazzarini, puis se fit doubler puis reprit l'avantage, passant le temps comme il pouvait, car il s'amusait visiblement. Quand il en a eu marre d'attendre Lazzarini, il a gagné.

Derrière, la bagarre entre Guignabodet et Bartol tourna vite à l'avantage de Guignabodet... jusqu'à ce que son câble d'embrayage casse. Guignabodet s'est mis à perdre du terrain et n'a pu éviter d'être



Bianchi (en tête) a bien fait mumuse avec Lazzarini; et je me retourne pour lui dire coucou, et je le laisse passer, et je le redouble. Et je gagne facile.



doublé par Bartol puis Bender. Un Bender qui fit une remontée absolument sensationnelle, mais pour son malheur le public n'avait pas pour sa moto bleue les mêmes yeux que pour la Yam d'Ago en 500.

Les pilotes français se sont battus avec le courage du désespoir : Thierry Noblesse a limité les dégâts devant François Granon, son Morbidelli n'étant pas à la hauteur de tous ceux qui l'ont doublé. Et Laurent Gomis, mal parti, a fait une belle remontée face à ses compatriotes mais moins significatives au regard des pilotes étrangers.

### L'attaque a Kata

« En route pour la gloire » devait se dire Takazumi Katayama au départ des 350. Il faut dire que « Takazooming » comme disent les Anglais est le premier pilote japonais en mesure de remporter un titre mondial. Mais on va lui en vouloir d'avoir laissé aussi peu de suspense pour la victoire. En deux tours il disposa de North et Eckerold; du bord de la piste, Kent Andersson surveillait la Yamaha trois cylindres : « Katayama a pris un gros risque, disait Andersson, car il est parti avec un tout nouveau cadre qu'il n'a pas eu le temps d'essayer. » Kata disposait aussi d'un tout nouveau pneu. Sa victoire est née d'un double pari, et pourtant à l'arrivée il avoua : « Ce nouveau cadre va mal, il est pas au point. J'ai dû foncer dans la ligne droite sans pouvoir incliner ma moto dans

Jon Ekerold dans toute sa splendeur : en débarquant en Europe en 1975, ce Sud-Africain a surpris d'abord les Français à Rouen puis à Magny-Cours. Depuis, il a fait son chemin.

**Départ des sides-cars : Holzer (11) et Biland (4) ne termineront pas, O'Dell (8) et Schilling (6) se sont bien bagarrés, Michel (9) a gagné et Monin (20) n'a pu tourner aussi vite en course qu'aux essais.**

les virages. » Voilà qui en dit long sur la puissance. North, victime d'ennuis mécanique, le spectacle vint une fois de plus de Soussan-la-défonce, qui, le couteau entre les dents, contesta jusqu'au bout la quatrième place au Finlandais Eero Hyvarinen, derrière Kneubuhler qui s'était mis hors de portée. Plus loin encore, Dodds, Chevallier, Nurmi et Newbold ont tenu le public en haleine, non sans se faire pas mal de frayeur. « Moi, j'ai pas eu de pot, disait Chevallier. J'ai d'abord été freiné par la chute de Pons, puis par celle de Guilleux. » Guilleux qui figurait devant ce paquet en début de course en compagnie de Bernard

Fau. Newbold pour sa part percuta Pierre Tocco, autant de péripéties qui alimentèrent les commentaires de l'après course. En onzième position on trouve, mais oui, Giacomo Agostini; poursuivant la mise au point de sa Yam, Ago partit bon dernier et contre toute attente maintint son rythme jusqu'en fin de course pour prendre cette place apparemment peu honorable.

### Challenge Honda : Eyraud « in »

Le challenge Honda c'est quelque chose : cinquante petits monos en délire, des paquets qui attaquent, de la fougue et du spectacle. « Ça ne va pas assez vite pour apprendre vraiment à piloter » m'a dit Yves Eyraud le vainqueur. En tout cas, ça apprend à rouler en paquet et à corriger les erreurs. Comme ce pilote sur une moto jaune, qui piquait tout le monde au freinage, mais sortait trop à l'extérieur et reperdait cinq places. Et puis au dernier tour, il a plongé à la corde et ce coup là en a regagné trois! Yves Eyraud en tout cas a bien tiré son épingle du jeu, laissant Gierden, Blin et Martoli s'expliquer pour la deuxième place. Jean-Claude Ohayon avait effectué deux tours en tête avant de connaître des ennus. Qu'est-ce qu'ils ont dans la tête, les gars du Challenge?

« L'envie de s'amuser, dit Eyraud, parce que personne ne se fait d'illusions. On n'espère pas devenir un crack international. J'ai fait une course en 500 national, j'ai pas touché une bille. L'an prochain, je ferai la

Vic Soussan avait vraiment bouffé du lion, mais il n'avait pas bu de Ricard. Il vaut mieux si l'on veut piloter avec toute sa tête. Il prépare ses Yam tout seul avec quelques conseils de son pote de toujours, Patrick Fernandez.

### CASSES ET ABANDONS

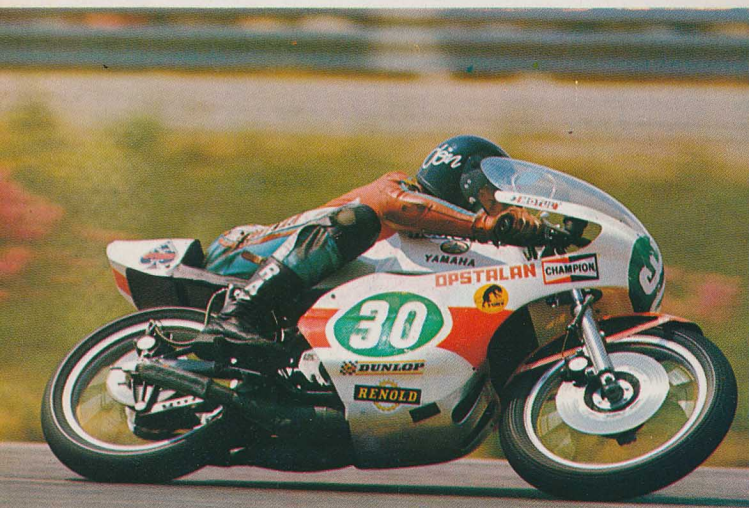
**125 cm3 :** Pristavnik, Carlsson : chute; Tschannen : réservoir qui fuit; Dorflinger : ennui de moteur.

**250 cm3 :** Ditchburn et Fruttschi : chute; Sarron : panne d'allumage; Kyohara : serrage; Grant : chaîne cassée; Uncini et Villa : ennui de moteur; Nannini : serrage.

**350 cm3 :** Rougerie serrage et chute au tour de reconnaissance; Uncini serrage; Pons, Meiland, Andersson : chute; Sarron : visière cassée; North : ennui de moteur; Lega : problèmes d'embrayage; Virtanen : embrayage cassé; Auer : ennus de freins; Freymond : fuite d'huile.

**500 cm3 :** Rougerie : vilebrequin cassé; Moineau : moteur bloqué; Newbold : souffre d'un poignet; Auer : serrage.

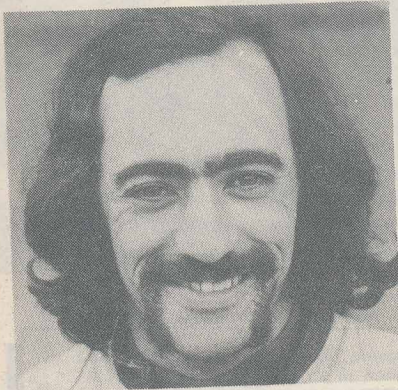
Side-cars : Holzer : chaîne cassée; Biland : rotule de renvoi de sélecteur cassée.



Les 500 dans la chicane juste après le départ : le dernier c'est Agostini et vous pouvez voir le nombre de types qu'il doit doubler pour revenir sur Sheene qui est en tête.

Coupe Kawa. « Cheveux long, rigoiard, Eyraud est un récidiviste. Il a déjà fait le challenge en 76, mais c'est sa première victoire...

## VIC LE PIRATE...



Avec sa tête typée, ses moutaches et ses roufflaquettes, Vic Soussan a tout d'un Frère de la Côte! Collez-lui un bandeau noir sur l'œil, une boucle d'oreille et un perroquet sur l'épaule, et le voilà pirate des Caraïbes, prêt à faire peur eux douces demoiselles.

Mais voilà, pirate des temps modernes, Vic Soussan a délaissé les voiliers pour ses Yamaha. Né au Maroc il y a trente deux ans (je suis un vieux qu'il dit, ce menteur qui n'en pense pas un mot) il a suivi ses parents en Australie très tôt et a pris la nationalité australienne. C'est là qu'il a commencé à courir avant de revenir en Europe en 1970. Après un bref séjour en Angleterre, il se fixe en France. Dès 1973 il est dans le coup au sein du peloton des inters français. En 74, c'est la super forme, déjà sur ce même Ricard il nous avait gratifiés d'une super bagarre en 250 avec Choukroun et Fernandez. Mais début 75, c'est le drame : Vic chute à Rouen, écope de mauvaises fractures, perd presque toute la saison. Début 76, le revoilà, au Ricard justement, où une nouvelle chute l'immobilise trois mois. Sans sponsor, il repart à l'assaut, on le voit dans quelques Grands Prix en fin de saison, supputant déjà le savant jonglage de l'hiver 76/77 au cours duquel il va devoir revendre son vieux matériel pour en acheter du neuf. Et toujours pas de sponsor.

Et le voilà, cet apatride, français de cœur comme de licence, qui fait son coup d'éclat au G.P. de France. Ses motos, vont vite, c'est sûr. Mais il n'amuse pas le terrain. Dès les essais il avionnait, l'ami Vic, et la longue vue du pirate, c'est les autres qui en avaient besoin, pour suivre ses évolutions devant eux. Tiens, une anecdote pour dire comme la vie est dure et les gens méchants : « Après les essais, disait Vic, tout le monde est venu me voir me demandant ce que j'ai fait à mon moteur. Mais il y a des nuances. Les pilotes français ils me disent tous : « Ah dis donc, tes motos, qu'est-ce qu'elles vont vite! » Bon. Les Anglais, eux ils me disent : « Bon dieu, Vic, t'as de bonnes motos, mais comment que tu les manies ». Vous voyez la différence!

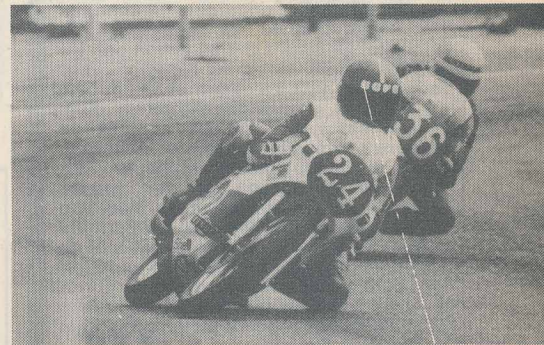
Sacré Vic, vieux pirate : soit content quand même parce qu'à l'heure des bilans, tu réintègres le clan français dès qu'il s'agit de fêter ta troisième place en 250 et ta quatrième place en 350...

Youpi! Eckerold et North se serrent la main à l'arrivée des 250 : les deux Sud-Africains ne font pas que se refiler leur tuyaux de gonflage. La petite amie de l'un est la sœur de l'autre. Compatriotes et beau-frères, quoil!



## Coupe Kawasaki : la défonce

La Coupe Kawasaki par contre, c'est vraiment l'école de la course, la vraie. Six hommes en bagarre en tête jusqu'à mi course, avant que les leaders ne se précisent. En l'occurrence Marc Fontant et Jean-Jacques Sabiani qui ont petit-à-petit fait le trou devant Alain Lardeau et Jacques Lévy. Le niveau de pilotage en Coupe Kawa est tel que si on fait des chronos partiels dans les portions sinueuses on s'aperçoit qu'il y a très peu d'écart entre les meilleurs Kawasakiistes et une majorité d'inters. Malheureusement, la plus grave chute de la journée a été enregistrée, celle d'Yves Guilleux, qui a fait une cabriole violente et dont le casque a été complètement défoncé. Apparemment, la structure de la calotte n'était pas aussi résistante qu'elle aurait dû.



Eero Hyvarinen (24) en a fait baver à Soussan en 250. Nurmi faisait de même avec Dodds et Chevaller. Ces deux Finlandais font le Continental depuis trois ans mais jusqu'ici leur manque de moyens était un handicap.

disposition il s'est fait avoir par la pluie du samedi.

Entre parenthèse, la FIM devrait revoir ça et qualifier automatiquement pour un G.P. les cinq premiers du championnat en cours et les cinq premiers de l'année précédente. Cela ne gênerait personne et permettrait à

## ESSAIS :

### à l'attaque les gars!

Trente six places au départ, c'est peu quand plus de cent pilotes ont décidé de se qualifier. Les essais du G.P. de France ont été très durs, et la sélection fut impitoyable (pourtant un partisan des grands voyages qui a failli se faire manger par des cannibales à Bornéo a pu se qualifier : c'était la sélection du raider digeste!) Vendredi, il a fallu attaquer dès la première séance d'essais. Comme Jean-Claude Hogrel, astucieusement conseillé par le speaker, La Garoullaye rédacteur en chef, qui le sponsor via un mensuel pour qui la moto est un titre honorifique. Ceux qui ne se sont pas méfiés ou qui ont eu des ennuis mécaniques l'ont payé cher. Samedi après-midi il a plu et il n'était pas question d'améliorer ses temps. Les grosses surprises furent les non qualifications de Nieto en 125 et de Steinhausen en side-cars. Lassé de son König en perte de puissance, Steinhausen a monté un moteur de Yamaha dans son attelage, mais il en est au stade de la mise au point. Nieto pour sa part a cassé son moteur et n'ayant qu'une moto à sa

## LES AUTRICHIENS PUNIS!

Pendant les essais au Paul Ricard s'est déroulée une réunion du Comité d'urgence de la FIM composé du président et des deux vice-présidents. Il s'agissait de statuer sur l'attitude des organisateurs du G.P. d'Autriche. La commission a vu un film tourné à Salzbourg, entendu les témoignages de Patrick Fernandez et Barry Sheene. Puis au cours d'une conférence de presse le président Rodil del Valle a annoncé que les organisateurs autrichiens allaient recevoir un blâme; le directeur de course a été suspendu pour un an.

Mais cette réunion n'était en aucun cas destinée à étudier les problèmes de sécurité. D'un autre côté, le président Rodil del Valle a discuté pendant trois heures avec Sheene, Coulon, Palomo et Nieto. Rodil veut faire bouger la FIM, c'est vrai, mais il est prisonnier de son statut de président et des structures rigides de la Fédé. Mais au vu de ce qui s'est passé au Ricard, on peut compter sur lui pour faire avancer les choses.





Guy Bertin n'a pas ménagé sa peine en 250 : il se bat ici avec Lega (Morbidelli 167) et North (Yam 148). Il ira loin, le petit Bertin, vivement qu'il puisse ajouter une 350 Yam à sa 250.

## LE RETOUR DE DUNLOP

On l'avait souligné après la victoire de North en Allemagne, Dunlop vient de se remettre au rang de Michelin après plus d'une année d'éclipse. Une année consacrée à la recherche sur des nouveaux pneus. Voilà qui relance la bagarre avec Michelin aussi bien en moyennes cylindrées qu'en 500. Car au Ricard, Steve Baker disposait d'un tout nouveau Dunlop qui lui convenait parfaitement. Ago aurait bien voulu l'essayer mais il n'y en avait pas d'autre disponible. Mais pour sa part, il a pu avoir un nouveau gros pneu de chez Michelin, pneu dont Sheene n'a pas voulu. D'après les techniciens de Michelin, Sheene est très ferme sur les gommes qu'il emploie. Ainsi, il veut toujours un PZZ à l'avant, pneu tout ce qu'il y a de plus commun, vendu dans le commerce. Au fil des courses, la bagarre s'intensifie : North et Eckerold, fidèle à Dunlop, ont triomphé en 250; Katayama et Sheene ont fait gagner Michelin en 350 et 500, et en side-cars Michel utilisait des Michelin de Formule 2. Mais il y a fort à parier que pas mal de pilotes vont essayer les Dunlop en 250 et 350 : au Ricard ils ont fait merveille si l'on en croit Soussan qui glissait beaucoup avec des Michelin et n'a pu suivre le train de North et Ekerold.

ceux qui animent vraiment les champions de défendre justement leur chance. Nieto n'incriminait pas le système du Ricard où tout le monde est admis, mais bien cette absence de qualification d'office. Il en avait gros sur le cœur car c'est la première fois en onze ans de G.P. qu'il n'est pas qualifié.

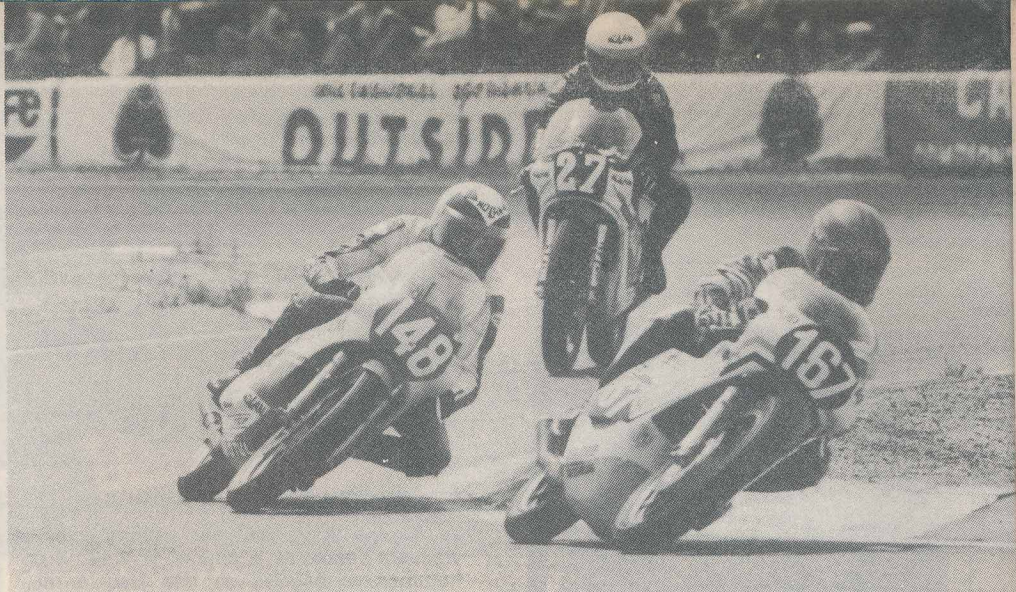
La panique continue chez Harley; Villa et Ucini ont brillé par leur absence en tête de liste. Problèmes de cadre, dit Ucini, problèmes de tout dit Villa, problèmes de moteurs, dit Milani. Une chose est sûre : l'unité de la petite équipe italienne est brisée et le travail s'en ressent. En voulant favoriser Ucini, Milani s'est brouillé avec Villa, lequel Villa parle sérieusement d'un retrait momentané de la compétition, jusqu'à ce qu'il ait trouvé le moyen de se débarrasser du contrat qui le lie à Harley-Davidson.

Eric Offenstadt avait amené la 500 HO qui

## LE TEMPS DES SPONSORS

La vie est dure depuis que les sponsors sont partout dans la course; ces pauvres pilotes doivent les citer à tout bout de champ et les journalistes se font engueuler si les photos sont floues et les citations imprécises. Or donc, voici ce qu'aurait du dire Alain Michel, vainqueur en side à l'arrivée.

« La course a été super, le moteur Yamaha à carburateurs Mikuni, le châssis G.E.P. à disques Ferodo, câbles teflon, boulons mormoineut, tube Delété, fourche Caudine, amortisseurs Marzobon a bien marché. Mes pneus Michelop accrochaient super; ma combinaison Sérugnan augmentait la pénétration dans l'air. Grâce à mon casque Nobel j'ai eu la paix; mon slip Eminence m'a donné un avantage car il pèse quatre grammes de moins que le Petit navire de mon suivant immédiat. Pour les chaussettes c'est pareil : avec mes Stemm je ne transpire pas. Ma seule alerte en course? J'ai eu soif, mais comme je me brosse les dents avec Colgnal j'ai gardé l'haleine fraîche et le regard pur. Merci les copains... »



## GRILLE DE DEPART

125 cm3			
4e ligne	10. VANZEEBROECK Morbidelli 2'31''42	58. DUPONT Morbidelli 2'31''45	6. GUIGNABODET Morbidelli 2'30''64
3e ligne	52. CONFORTI Morbidelli 2'29''80	19. ZIGGIOTTO Morbidelli 2'30''18	
2e ligne	43. KINNUNEN Morbidelli 2'29''64	5. MANG Morbidelli 2'29''67	63. BARTOL Morbidelli 2'28''19
1re ligne	1. BIANCHI Morbidelli 2'24''55	8. LAZZARINI Morbidelli 2'26''59	
250 cm3			
4e ligne	112. HYVARINEN Yamaha 2'20''01	27. BERTIN Yamaha 2'20''30	33. SOUSSAN Yamaha 2'19''89
3e ligne	5. HERRON Yamaha 2'19''53	54. FRUTSCHI Yamaha 2'19''73	
2e ligne	15. SARRON Yamaha 2'19''15	142. NANNINI Yamaha 2'19''47	12. KIYOHARA Kawasaki 2'19''12
1re ligne	11. DITCHBURN Kawasaki 2'16''92	2. KATAYAMA Yamaha 2'18''87	
350 cm3			
4e ligne	24. HYVARINEN Yamaha 2'17''01	4. HERRON Yamaha 2'17''04	96. SAUL Yamaha 2'16''91
3e ligne	7. KNEUBUHLER Yamaha 2'16''52	5. DODDS Yamaha 2'16''63	
2e ligne	15. PONS Yamaha 2'15''98	117. NORTH Yamaha 2'16''40	36. SOUSSAN Yamaha 2'15''90
1re ligne	23. EKEROLD Yamaha 2'15''36	8. KATAYAMA Yamaha 2'15''88	
500 cm3			
4e ligne	2. LANSIVUORI Suzuki 2'11''54	4. LUCCHINELLI Suzuki 2'12''05	19. TORACCA Suzuki 2'11''47
3e ligne	17. BONERA Suzuki 2'10''62	8. AGOSTINI Yamaha 2'10''69	
2e ligne	16. FERRARI Suzuki 2'10''44	6. COULON Suzuki 2'10''58	51. ROUGERIE Suzuki 2'10''40
1re ligne	32. BAKER Yamaha 2'09''06	7. SHEENE Suzuki 2'09''80	
Side-cars			
4e ligne	31. BRODIN-FORSBERG 2'25''70	2. SCHWARZEL-HUBER 2'26''17	37. TRACHSEL-AGNER 2'24''82
3e ligne	11. HOLZER-MEIERHANS 2'23''44	6. SCHILLING-GUNDEL 2'23''60	
2e ligne	8. O'DELL-KONNY 2'23''13	3. SCHMID MATILE 2'23''38	20. MONNIN-WEBER 2'21''73
1re ligne	4. BILAND-WILLIAMS 2'17''55	9. MICHEL-LECORRE 2'20''08	

bien qu'insuffisamment développé a tourné régulièrement, sans toutefois pouvoir se qualifier. Au vu des performances de la 500, on peut prévoir que la 350 qui sortira bientôt risque de surprendre plus d'un dans sa catégorie.

Les potins du paddock, pour calmes qu'ils soient, reflètent le bouillonnement qui

règne: Mick Grant était présent au guidon d'une 250 Kawa usine, celle qu'avait Baldé en Allemagne, et du coup le pauvre Baldé n'avait plus qu'un moteur à monter dans son vieux cadre. Venus des antipodes, l'Australien Warren Willing sur Yamaha et le Néo-Zélandais John Woodley sur Suzuki tentent l'aventure des Grands Prix, pour

Ditchburn et Kyohara d'encadrer Katayama; Aldo Nanni et Christian Sarron occupent la deuxième ligne dans la même seconde. En 350, Katayama réalise de nouveau le second temps derrière Ekerold. Soussan, troisième, confirme ses excellentes prestations. Il était meilleur à la première séance et figure en troisième ligne en 250. Pons est en deuxième ligne, précédant North; Eric Saul a bien tiré son épingle du jeu, tout comme Fau, 12e temps qui étrennait une 350 Yamaha. En 500, Baker a soufflé la pole position à Sheene de quelques dixièmes de secondes. Rougerie très vindicatif s'est assuré une place en première ligne devant Ferrari et Coulon. En side-car enfin, Biland a imposé sa loi comme prévu, réléguant Michel à trois secondes, tandis que Monin s'est hissé en première ligne au détriment de Schmidt et O'Dell. Comme en Autriche, comme en Allemagne, les Allemands sont dominés.

## LA FETE DES OUBLIES

La victoire de Jon Ekerold en 250 cm3; la cinquième place de Guy Bertin, la performance de Vic Soussan en moyenne cylindrée et surtout le système de qualification aux essais ouverts à tout le monde. Oui vraiment, le Grand prix de France a été la fête des oubliés en même temps que la déconfiture des vedettes.

Nieto et Steinhausen non qualifiés, Rougerie aussi malchanceux en 350 qu'en 500 cm3, la panique les rangs de l'écurie Gauloises, tout cela a contribué à modifier la physiognomie du sixième Grand Prix de la saison même si Sheene a gagné en 500.

Cent soixante engagés en 250, presque autant en 350 : c'est le résultat de la politique du Ricard. Tout le monde peut tenter sa chance. Autrement dit, la course est assurée d'être disputée car c'est vraiment le gratin qui se qualifie. A ce tarif là, le Grand Prix d'habitude inaccessible pour les jeunes pilotes devient une aventure passionnante. Participer aux essais, c'est déjà changer de monde; pour Jean-Claude Selini ou François Lamana, deux des heureux élus qui ont pu profiter de la dérogation de la FFM pour participer au Grand Prix alors qu'ils ne sont pas encore de ceux-là. Bruno Briquet aussi est dans ce cas, mais lui, il s'est qualifié en 250 cm3 et de surcroît a terminé la course. En vingt-deuxième position, dernier. Mais c'est bien, c'est beaucoup, car il y a fort à parier que Bruno ne recourra pas un Grand Prix de si tôt.

Et puis il y a la Kyrielle des jeunes inters, qui piétinent aux portes des championnats du monde depuis un ou deux ans. Eric Saul dont on connaît la valeur mais qui sait ce que le non des organisateurs étrangers veut dire. Raymond Roche, Didier Vaneau, Armand Gras... Ils étaient des dizaines et des dizaines, ces oubliés du vedettariat, ces laissés pour compte des Grands Prix. Pour eux, décrocher la qualification, c'était déjà quelque chose. Pierre Tocco, qui faisait le critérium l'an

dernier (et l'a gagné en 250) était là avec sa bande de copains. Pas impressionné par la présence du team Yamaha dans le box d'à côté, mais inquiet quand même. Ce sera dur cette qualif mais il l'a eue. Tout comme Pierre Guy, champion de France national l'an dernier, à l'accent chantant du Midi et qui prouve que les courses de moto sont un rouleau compresseur. On a à peine parlé de lui en tant que champion national : on parlera pas beaucoup plus de lui pour fêter son entrée chez les jeunes inters.

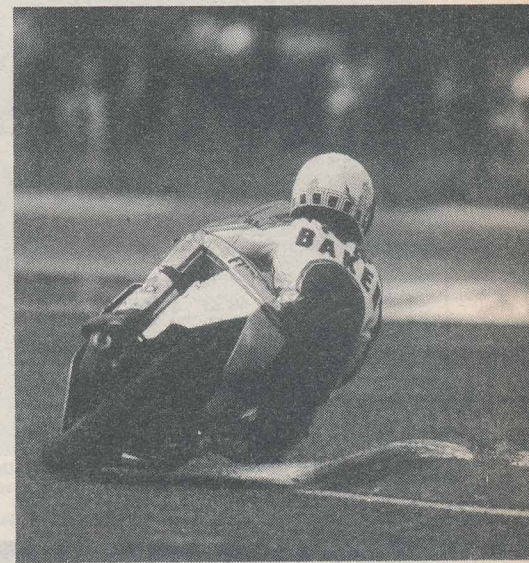
Alors il faut la chance et le don qui éclate : c'est Guy Bertin dont on parle parce qu'il a battu Pons dès la première course inter de la saison et qui a pu récidiver. Passée la première heure de gloire, le premier petit contrat, Bertin se retrouve face aux mêmes problèmes. Il fait ses essais avec un embiellage qui a 1600 kilomètres. C'est trop; mais Guy n'a pas de quoi en acheter un autre, alors, fataliste, il prend le départ comme ça en priant que ça tienne. Et le moteur tient : ça c'est la chance, celle qu'il faut saisir au vol pour réussir. Si comme en Espagne, Bertin avait cassé ou était tombé, il aurait raté un coche. Sa cinquième place au Ricard élargit sa carte de visite.

Les oubliés sont nombreux; le drame financier est permanent pour eux. Parmi ceux qui utilisent des Morbidelli en 125, la déprime n'est pas loin. A 4600 F l'embellage, à 8000 F le carter, leur marge est étroite. Patrick Plisson a cru s'en sortir, il a fait les quatre premiers grands prix, mais il est tombé deux fois. Et au Ricard il n'a pu courir parce qu'il n'avait pas de réservoir. Et plus beaucoup d'argent non plus.

Oui, ils s'en souviendront longtemps de cette fête, les oubliés de la vitesse, parce qu'elle se produit tous les deux ans, lorsque le Grand Prix revient au Ricard, seule organisation qui accepte de muer une course par invitations en un véritable Grand Prix.



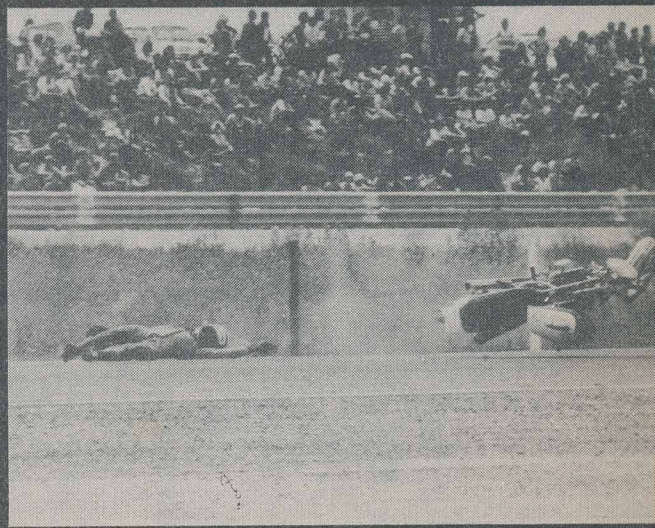
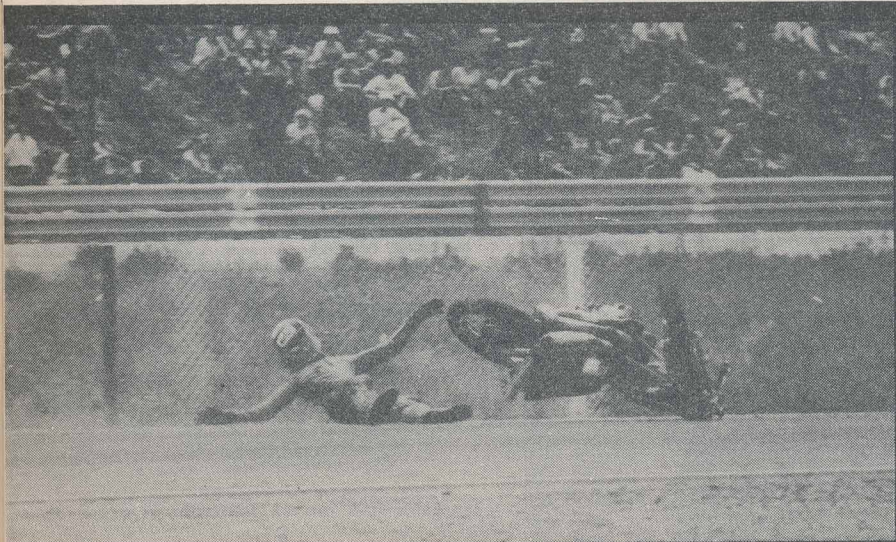
Steve Baker aurait dû remporter la course des 500, sans cet incident stupide, la rupture de son bouchon de réservoir. Maintenant Steve va affronter des circuits qu'il ne connaît pas, d'où son inquiétude.



La chute de Yves Guilleux en Coupe Kawa : une séquence dure qui sert à dénoncer les dangers de la bordure qui longe la piste du Ricard. Pour les autos c'est peut-être bien, pour les motos c'est horriblement dangereux, la preuve. Yves a fait un looping à cause d'elle.

peu qu'on veuille bien les prendre.

Les grilles de départ ont réservé peu de surprises : en 125 les trois plus rapides le seront aux essais comme en course. En 250, la vitesse des Kawasaki leur permet avec



## RÉSULTATS

### 125 cm<sup>3</sup>

18 tours - 104,58 km

1. P. Bianchi (I) 43'08''68 à 145,440 km/h; 2. E. Lazzarini (I) 43'26''02; 3. H. Bartol (A) 44'25''25; 4. G. Bender (D) (Bender) 44'56''19; 5. J.-L. Guignabodet (F) 44'57''56; 6. G. Zigliotto (I) 44'59''49; 7. Z. Pazzaglia 45'00''03; 8. J. Vanzebroeck (B) 45'11''77; 9. M. Massimiani (I) 45'12''40; 10. P.-L. Conforti (I) 45'16''02; 11. W. Koschine (D) 45'32''26; 12. Y. Dupont (F) 45'35''97; 13. M. Kinnunen (SF) à 1 tour; 14. T. Noblesse (F); 15. F. Granon (F) (Maïco); 16. E. Cereda (I); 17. P. Herouard (F); 18. H. Seel (D) (Seel SP); 19. E. Fager (A); 20. L. Gomis (F); 21. C. Gorry (F); 22. L. Rinaudo (I); 23. G. Delente (F); 24. P. Galland (F); 25. H. Klein (D); 26. W. Schmied (A) (Rotax); 27. G. Mancini (I), (tous sur Morbidelli sauf notification).

Record : Bianchi 2'21''80 à 147,504 km/h.

### 250 cm<sup>3</sup>

20 tours - 116,2 km.

1. John Ekerold (SA) 46'29''19 à 149,9 km/h; 2. A. North (SA) 46'35''24; 3. victor Soussan (AUS) 46'35''89; 4. Mario Lega (I) 46'36''31; 5. Guy Bertin (F) 46'46''05; 6. Bruno Kneubuhler (CH) 46'48''97; 7. Tom Herron (IRL) 46'52''18; 8. Katayama (ROK); 9. Eero Hyvarinen (SF); 10. J. Dodds (AUS); 11. Eric Saul (F); 12. O. Chevallier (F); 13. Pekka Nurmi (SF); 14. J.-C. Hogrel (F); 15. Clive HORTON (GB); 16. Alain BERAUD (F); 17. Pascal Renaudat (F); 18. Roland Faesser (F); 19. Franco Solaroli (I); 20. K. Nemoto (J); 21. Pierre Guy (F); 22. Bruno Briquet (F). (Tous sur Yamaha).

Record : North 2'17''27 à 152,449 km/h.

### 350 cm<sup>3</sup>

22 tours - 127,820 km

1. Katayama (J) 49'23'' à 155,2 km/h; 2. Jon Ekerold (ZA) 49'47''77; 3. Bruno Kneubuhler (CH) 50'07''44; 4. Victor Soussan (AUS) 50'11''49; 5. Eero Hyvarinen (SF) 50'11''78; 6. J. Dodds (AUS) 50'12''80; 7. Tom Herron (IRL) 50'17''68; 8. O. Chevallier (F); 9. Pekka Nurmi (SF); 10. John Newbold (GB); 11. G. Agostini (I); 12. J.-C. Hogrel (F); 13. B. Nielsen (DK); 14. Thierry Esple (F); 15. H. Kassner (D); 16. Bernard Fau (F); 17. K. Nemoto (J); 18. P. Soulas (F); 19.

Roland Faesser (F); 20. Pierre Tocco (F). (Tous sur Yamaha).

Record : Katayama en 2'13''39 à 156, 090 km/h.

### 500 cm<sup>3</sup>

22 tours 127,820 km.

1. Barry Sheene (GB) Suzuki 48'00''73 à 159,7 km/h; 2. Giacomo Agostini (I) Yamaha 48'04''07; 3. Steve Baker (USA) Yamaha 48'16''37; 4. G. Bonera (I) Suzuki 48'18''90; 5. Philippe Coulon (CH) Suzuki 48'20''47; 6. Steve Parrish (GB) Suzuki 48'24''50; 7. Teuvo Lansivuori (SF) Suzuki 48'31''21; 8. Virginio Ferrari (I) Suzuki; 9. Armando Toracca (I) Suzuki; 10. Pat Hennen (USA) Suzuki; 11. Christian Estrosi (F) Suzuki; 12. Boet Van Dulmen (NL) Suzuki; 13. Warren Willing (Aus) Yamaha; 14. John Woodley (NZ) Suzuki; 15. Giovanni Rolando (I) Suzuki 16. J.-Philippe Orban (B) Suzuki; 17. H. Kassner (D) Suzuki; 18. Markky Mattikainen (SF) Suzuki; 19. Carlos Delgado (E) Suzuki.

Record : Agostini 2'08''32 à 163,024 km/h.

### Side-cars

18 tours 104,580 km

1. A. Michel-G. Lecorre (F) Gep 42'35''36 147,3 km/h; 2. G. O'Dell-A. Kenny Chell Yamaha 43'10''92; 3. H. Schilling-R. Gundel (D) Yamaha 43'20''07; 4. H. Schmid-T. Matile (CH) Yamaha-Schmid 43'23''36; 5. G. Brodin-B. Forsberg (S) Yamaha 43'23''67 - 6. S. Schauzu-W. Kalauch (D) Yamaha 44'42''95; J.-F. Monnin-E. Weber (CH) Yamaha; 7. Y. Trolliet-P. Muller (F) Yamaha; 8. D. Greasley-M. Skeels; 9. Venus-Bittermann (D) Konig; 10. M. Chevessier-M. Gross (F) Yamaha à 1 tour; 11. H.-P. Hubacher-P. Dubach (CH) Yamaha; 12. D. Jones B. Ayres (GB) Yamaha; 13. A. Zini-A. Fornaro (I) Konig; T. Janssen-E. Schmitz (D) Yamaha; 14. H. Prugl-H. Kussberger (A) Rotax; 15. M. Alexandre-P. Gerard (B) Kova Konig; 16. A.R.O./W. Schwarsel-A. Huber (D) Aro; 17. Switchedon Racing/M. Hobson-S. Collins (GB) Suzuki; 18. B. Holzer-K. Meierhans (CH) LCR-YAMAHA.

Record : Michel Lecorre en 2'19''92 à 149,507 km/h.

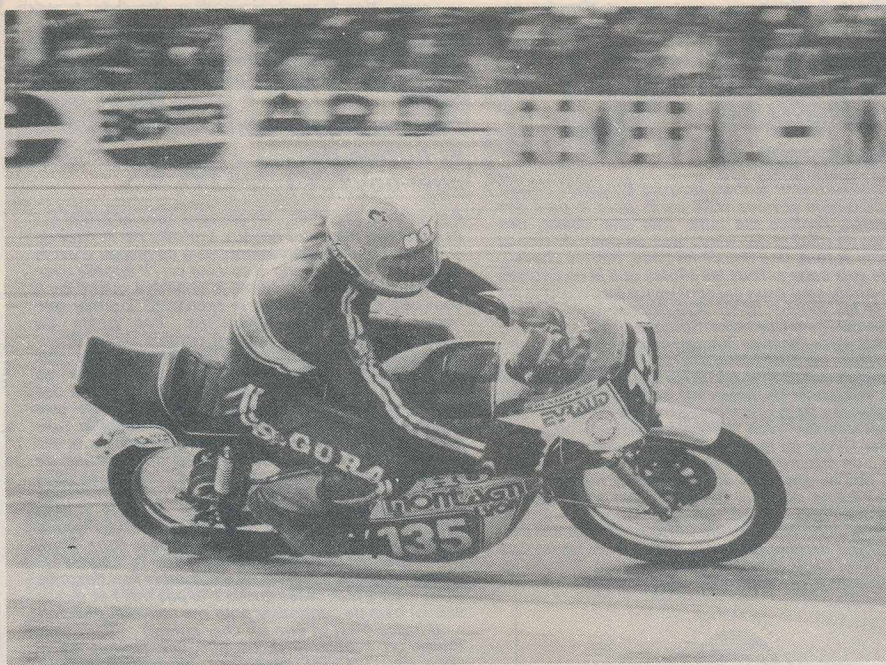
### Challenge Honda

1. Eyraud Yves 24'42''14 112,906 km/h; 2. Gierden Wolfgang 24'45''25; 3. Blin Patrick 24'45''54; 4. Mattioli; 5. Tcheurekdjian; 6. Roche Joël; 7. Dupeyroux; 8. Delneuf Philippe; 9. Cazabat François; 10. Renaud; 11. Giron Francis; 12. Luminet Jacques; 13. Spiers Pierre; 14. Castetol Jean; 15. Roth Vincent; 16. BARALE René; 17. Mailleux Loïc; 18. Van Wormhoudt Thierry; 19. Lecoquen Joël; 20. Klemenik Thierry; 21. Spiers Michel; 22. Thome; 23. Roger Roger 24. Haie Alain; 25. Epinat Robert; 26. Abriol 27. Auclair J.-François; 28. Legentil Louis; 29. Facchetti Robert; 30. Pignol Anne-Marie; 31. Braud Gilbert; 32. Point Philippe; 33. Duclos; 34. Mallet; 35. Chezeaud Christian 36. Laget; 37. Vaillis; 37. Bru; 39. Sambiasi René; 40. Clinckemaille; 41. Toure Miguel; 42. Genard; 43. Raffynat Pascal; 44. Guidoum.

### Coupe Kawasaki

1. Marc Fontan 25'16''15 137,959 km/h; 2. Jean-Jacques Sabiani 25'16''64; 3. Alain Lardeau 25'18''37; 4. Jacques Lévy; 5. Jean-Louis Beaume; 6. Bernard Juhasz; 7. Bruno Le Bihan; 8. Patrick Garin; 9. Jean Lafond; 10. Rémy Saget; 11. Pascal Dubois; 12. Denys Blanc; 13. Gilles Cantin; 14. Philippe Sagnol; 15. Jean Foray; 16. Yves Flotterer; 17. Francis Barbas; 18. Eric Lassere; 19. José Sochon; 20. Pascal SEQUELA; 21. Philippe AGUARON; 22. Jean-Michel SIMONIN; 23. Roland Bataille; 25. Didier Moy; 26. Daniel Jeannin; 27. Eric Cadiou; 28. Didier Paris; 29. Jean-Claude Carron; 30. Paul Franceschi; 31. Christian Cortes; 32. Ernest Fukari; 33. Yves Reynier; 34. Bernard Tabarly; 35. Denis Mea; 36. Jean-Loup Koppe; 37. Pierre Thiolet; 38. Michel Fouque; 39. Claude Tiran; 40. Claude Jimenez; 41. Olivier Augé; 42. Clarence Poincet; 43. Pascal Reinert; 44. Serge Flotterer; 45. Jean-Luc Filleux.





Yves Eyraud, beau vainqueur du Challenge Honda; l'an dernier, il avait eu sa photo dans Moto-Canard : sa moto portait en gros l'inscription « Non à Malville ». Yves est lyonnais; là-bas on est concerné par le super générateur Phénix. (Si vous ne voyez pas de rapport avec la moto dites-vous que le jour où Phénix pète les motards du coin vont valser).

#### POSITIONS AU CHAMPIONNAT :

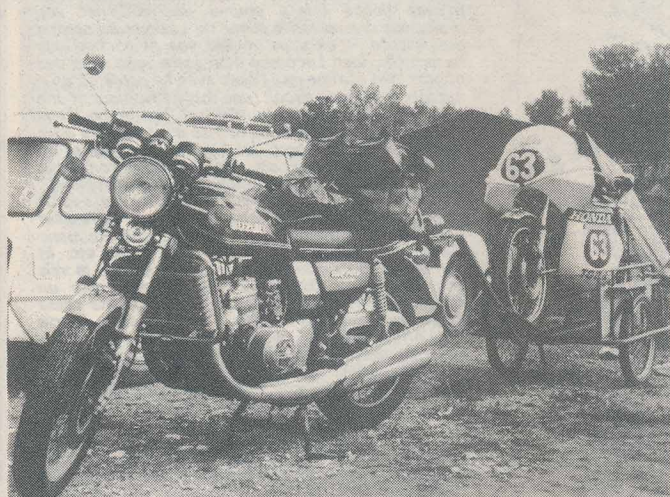
1. Bianchi 72 pts; 2. Lazzarini 63 pts; 3. Mang 30 pts; 4. Nieto 26 pts; 5. Bartul 20 pts.

1. North 32 pts; 2. Lega 28 pts; 3. Nannini 26 pts; 4. Uncini 25 pts; 5. Sarron 23 pts.

1. Katayama 50 pts; 2. North 29 pts; 3. Rougerie 25 pts; 4. Kneubulher 24 pts; 5. Eckerold 17 pts; 5. Herron 17 pts.

1. Sheene 60 pts; 2. Baker 40 pts; 3. Hennen 23 pts; 3. Coulon 23 pts; 5. Ferrari 20 pts; 6. Agostini 18 pts.

1. O'Dell-Arteur 34 pts; 2. Bilano-Williams 30 pts; 3. Michel-Lecorre 29 pts; 4. Schilling-Gundel 16 pts; 5. Bronin-Forstberg 14 pts.



Voilà de la promotion : ce concurrent du Challenge Honda vient courir avec sa 750 Suzuki et la 125 sur une remorque. Vive le sport!



La seule animation en 125 est venue de la bagarre entre Bartol (63) et Guignabodet (6) qui disposait d'un Morbidelli ex-Bianchi. Sans rupture de son câble d'embrayage, Guigna finissait troisième.

### UN NUAGE BLANC DANS LA TOURMENTE

*Une goutte de Ricard dans un grand verre d'eau ou un Ricard à l'eau de pluie ou le Blues du motard mouillé ou on en a tous chié mais on est contents quand même d'être là.*

**V**endredi matin : Paris, un soleil radieux, une Kawa Z 750 toute neuve (3500 kms) et toute propre... un cœur gros comme un camion et... mon premier Grand Prix de ma vie et... en spectateur-privilégié-qui-peut-aller-partout-avec-sa-carte : youplie!

La Kawa elle n'est pas à moi... Moto-canard l'essaie et oh double honneur, je suis le premier à monter dessus... puisque je descend sur la côte, pays du soleil, j'emporte l'équipement minimum : du cuir partout (sauf le slip) un seul pull de laine et de vêtements anti-pluie, on ne sait jamais... C'est parti mon cri-cri... joie intense... bise à ceux qui restent.

#### Il pleut sur mon nuage

Fontainebleau ne vois-tu rien venir?  
Le soleil ce couillon, se laisse avoir par de sombres nuages en colère... j'enlève mes lunettes de soleil et me voilà tout renfrogné dans ma bulle (de casque)...

