

# L'Écosse c'est



par Michel d'Awans

**« Je ne suis pas prêt pour le Scottish : en ce moment, je vis uniquement en fonction du mondial... » Six jours plus tard, Bernie Schreiber remporte la classique écossaise !**

**P**ourtant, les vainqueurs possibles étaient nombreux car, à l'exception d'Ulf Karlson et de Manuel Soler, tous les animateurs du championnat du Monde avaient fait le déplacement. Cinq pilotes différents ont d'ailleurs remporté le classement quotidien. Eddy Lejeune a pour sa part mené le provisoire quatre jours sur les six. Mais la victoire du Californien tend à confirmer le vieil adage selon lequel le meneur du premier jour ne gagne jamais. Seul Gilles Burgat aura réussi à défier l'histoire l'an dernier...

## La première participation de Thierry Michaud

La première participation au Scottish peut donner droit à la coupe du meilleur « newcomer ». Force est de reconnaître que Thierry Michaud la mérite bien ! En quatre reprises, Thierry a terminé parmi les dix premiers de la journée. Et au classement provisoire, il aura effectué une remontée éblouissante, de la seizième place du lundi à la troisième du vendredi. Le dernier jour, par contre, lui valut trois fois plus de points que le vainqueur et voilà notre « newcomer » qui descend en dixième position du classement final. Quoi qu'il en soit, ce résultat laisse augurer d'un avenir encore plus brillant.

Du côté français, les résultats sont néanmoins relativement maigres. Gilles Burgat, sur qui reposaient tous nos espoirs, termine en cinquième position à 30 points de Schreiber. Comme la plupart des participants, Gilles n'a certes pas été épargné par les erreurs d'organisation (voir encadré). Mais il a en plus connu un début de semaine particulièrement difficile, ce qui n'a sans doute pas manqué de le décevoir. On s'attendait également à une bonne performance de Charles Coutard qui apprécie ce type d'épreuve et avait terminé l'édition 1981 en cinquième position. Lui aussi aura connu des journées difficiles qui, ajoutées à quelques ennuis mécaniques, le classent en douzième position. Outre Thierry Michaud, la bonne

## ORGANISATION : LE COMBLE DE L'INCAPACITÉ

Des encadrés condamnant sévèrement les organisateurs, vous n'y êtes pas habitués dans Moto Canard. Pourtant, cette fois, le Scottish a atteint son point de non-retour ! Plus encore que les autres années, les organisateurs ont fait preuve d'un manque évident de rigueur et de sérieux. Ces quelques lignes ne tendent pas à expliquer les réclamations et les malheurs de chacun, mais bien de prouver jusqu'à quel point les Six Jours sont mal dirigés.

Commençons par les problèmes de retard horaire. La veille du dernier jour (soit 24 heures avant le classement final...), le club a décidé de rajouter les points de retard du lundi ainsi que ceux du mardi, ces derniers étant cependant diminués de 10 minutes... Ne nous demandez pas selon quel critère ! Ainsi, avec les retards du lundi, Toni Gorgot passe de la sixième à la vingt-cinquième place. Bizarrement, les 5 minutes de Vesterinen n'ont pas été comptabilisées... Le mardi, Burgat et Coutard héritent donc de leur retard moins 10 points, soit respectivement 5 et 8 points. Le samedi, les organisateurs annoncent qu'ils se sont trompés dans le décompte de Rathmell auquel il faudra déduire 11 points. Voilà qui le fera tout de même passer de la douzième place à la seconde, meilleure performance du jour ! Idem pour Thierry Michaud à qui on avait attribué les 20 points de retard d'un autre pilote. Et le samedi, le club oubliera les 6 minutes de retard de Charles Coutard. Tant mieux pour lui...

Question réclamations, les pilotes lésés et assimilés sont légion... Gilles Burgat protestera pour l'attribution de deux échecs alors que son erreur serait d'un pied seulement. Il n'obtiendra pas totalement gain de cause, mais 4 points lui seront déduits. A ce petit jeu, les pronostics sont invérifiables : le dernier jour, pratiquement aucun des quinze premiers du classement retrouvera son total dans le décompte officiel. D'accord, il est des pilotes qui ne savent pas calculer, d'autres qui annoncent intentionnellement des résultats faux. Mais le problème semble avant tout venir des litiges (certains arrêts de progression sont toujours difficiles à juger) et de l'absence de carte individuelle de pointage.

Sur le plan de l'organisation générale, les problèmes sont également aussi nombreux... On vous parle des délais exagérés dans le reportage. Mais il faudrait encore y ajouter bon nombre d'erreurs et de règlements non respectés. A commencer par l'assistance dans le parc. Cette année, bon nombre de pilotes étaient aidés sur le plan mécanique par cinq ou six personnes, alors que d'autres (Lejeune, par exemple) étaient surveillés par des commissaires en pleine campagne ! Voilà une année que l'on se dépêchera d'oublier sur le plan de l'organisation.

surprise française vient d'Adrien Prato dont la régularité parmi les quinze premiers est tout simplement époustouflante.

Bon nombre de vedettes ont cette année connu deux mauvaises journées. Lundi et mardi pour Gilles Burgat et Toni Gorgot, mardi et samedi pour Eddy Lejeune, mercredi et jeudi pour Martin Lampkin. Finalement, pour gagner, il fallait accuser qu'une seule mauvaise journée, comme en témoigne Bernie Schreiber... Quant aux Anglais, ils ne classent que trois pilotes parmi les dix premiers. Un nouvel échec de taille.

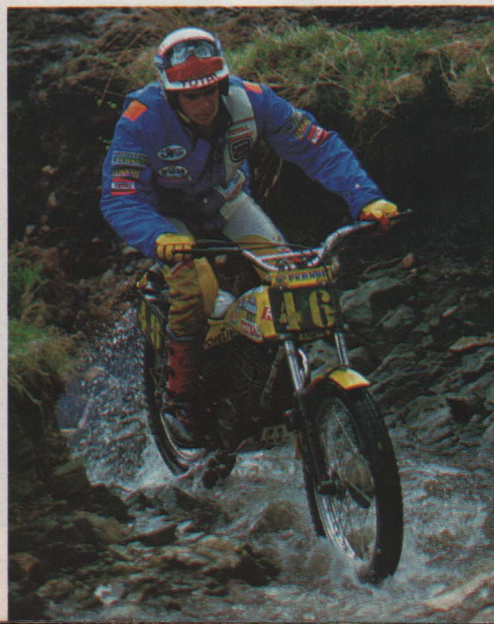
## Lundi : pluie écossaise et douche belge...

« Pas de problème, Eddy ? » Sans l'ombre d'une réflexion, la réponse tombe en trois lettres : « Non ! »... Un mince sourire pincé résume très bien la situation alors qu'il change son pneu arrière en fin de journée dans le parc fermé. D'emblée, le Belge Eddy Lejeune annonce la couleur ; avec un total de 11 points de pénalisation, il précède Martin Lampkin de 13 et Bernie Schreiber de 15 points. Clair, net et sans bavure. Une véritable promenade, quoi...

Pourtant, cette première journée n'a pas précisément été facile. Pour les pilotes comme pour les organisateurs. Sans compter les différents changements d'itinéraire, le célèbre groupe de zones de Bradleig est enneigé et remplacé le matin par un nouveau groupe à Ben Nevis. L'après-midi, c'est Callart qui devra être annulé à cause des crues... Les conditions atmosphériques sont en effet épouvantables et la pluie et la neige assurent un malheureux mélange glacial qui provoquera une trentaine d'abandons. « Si nous n'avions pas supprimé Callart, Lejeune et les derniers concurrents seraient rentrés à 21 heures », assure un organisateur. Dans la montagne, commissaires et spectateurs transis ont attendu les pilotes pendant plus de quatre heures : personne n'est venu les prévenir du changement d'itinéraire...

Aujourd'hui, comme chaque année, les premiers concurrents ne sont pas favorisés par le terrain. L'éternel problème des trajectoires inexistantes dans les pierres roulantes et des cailloux glissants pénalisent lourdement les quelque cinquante premiers. La première section de la journée, au pied du Ben Nevis, point culminant de la Grande-Bretagne, est virtuellement infranchissable et seul Lejeune y passera sans la moindre faute. Coutard,





Ariel made in 1957... On vous laisse admirer cette merveille ! Tout en précisant que les anciens gromos étaient moins nombreux que d'habitude. Et que la première innovation apportée par Sammy Miller sur ce modèle fut à l'époque un échappement relevé depuis le cylindre.

#### SUITE DE LA PAGE 102

Burgat, Schreiber et compagnie y enregistrent déjà un échec... Avant de se présenter à la cinquième section, Gilles totalise déjà deux échecs, tandis qu'Yrjo Vesterinen, lui aussi parti parmi les premiers, totalisera une douzaine de points pour toute la matinée...

Les choses se gâtent au contrôle du déjeuner. Les lundi, mercredi et jeudi, les pilotes bénéficient traditionnellement d'une neutralisation d'une demi-heure pour le déjeuner. Cette année, le « lunch control » est de longueur variable ! A certains pilotes, les organisateurs accordent 30 minutes, à d'autres une heure. Une erreur... Elle faillit bien coûter cher à l'Espagnol Jaime Subira qui en profita pour changer de vêtements au parc fermé, à une demi-heure en voiture du lunch control. Quand il revint, on lui annonça qu'il n'avait en fait droit qu'à 30 minutes d'arrêt ! Plusieurs favoris enregistrent par ailleurs un retard important au lunch : 6 points pour Vesterinen, 13 pour Toni Gorgot qui dut réparer une crevaison après Ben Nevis et fut obligé de rebrousser chemin à cause d'une zone oubliée. Après discussion et réclamations diverses et variées, les organisateurs finissent par craquer : les retards horaires sont annulés. Du coup, Gorgot remonte de la dix-septième à la sixième place. Mais les pénalisations horaires seront réintégrées le vendredi ! Le plus heureux des hommes, c'est cependant Bernie Schreiber qui, pour la première fois de sa vie, parvient à effectuer toutes les sections de Blackwater avec un seul pied : « A l'arrière, Michelin m'a mis 500 grammes de pression, contre 250 grammes d'habitude. Pas fameux pour l'adhérence. Mais sous une telle pluie, je mettrais bien une heure et demie à réparer une crevaison ! »

Traditionnellement, la première journée réserve toujours quelques performances surprenantes. Cette année, ce fut le cas pour l'Allemand Franz Haaf, quatrième. Felix Krahnstover dit de lui qu'il sera le prochain champion d'Allemagne et qu'il s'est nettement amélioré au guidon de la 240 Fantic.

#### DE GAUCHE A DROITE

Bernie Schreiber est le premier Américain à remporter les Scottish Six Days Trial. Mais il est aussi le troisième pilote « non-britannique » après Yrjo Vesterinen et Gilles Burgat. Pour le Californien, l'objectif principal demeure cependant le titre mondial...

Pour sa première participation au Scottish, Thierry Michaud (ici dans Ben Nevis) a véritablement signé un exploit. Dommage que la contre-performance du dernier jour le fait descendre en dixième position alors qu'il partageait la troisième place le vendredi soir avec Toni Gorgot et Gilles Burgat...

Etonnant Toni Gorgot (ici à Camasnacroise le quatrième jour) qui a terminé à cinq reprises parmi les six premiers. C'est la première fois qu'un Espagnol termine en aussi bonne position en Ecosse.

Leader du classement provisoire quatre jours sur six, Eddy Lejeune (ici à Beinn Nam Beatrach) a réalisé une mauvaise dernière journée. La fin du Scottish n'est pas sans rappeler le déroulement du mondial 1981...

Dans une des dernières zones de Ben Nevis le lundi, Gilles Burgat, le visage tendu, montre sa trajectoire à Charles Coutard. A noter que la roue arrière passe précisément sur un caillou pointu.



Nigel Birkett, cinquième, est parvenu à limiter les dégâts alors que ses derniers résultats en championnat de Grande-Bretagne ne sont guère positifs. Du côté des Anglais, pourtant, c'est la décadence : trois Anglais parmi les dix premiers, neuf parmi les vingt premiers ! Un tel échec ne s'était jamais vu au Scot-tish...

### Mardi : la lutte aux délais

Entre deux bouchées de pain grillé, Bernie Schreiber s'empare : « Tes deux Français sont vraiment lents... C'est bien connu. A la fin de la journée, Martin Lampkin qui porte le n° 114 a rejoint Gilles, parti ce matin une heure plus tôt avec son n° 51. Charles Coutard et Gilles ont vraiment de la chance que le club leur ait supprimé les points de retard. Bien sûr, les premiers qui arrivent aux zones ne bénéficient d'aucun délai, les trajectoires ne sont pas faites et les pierres sont glissantes. Mais nous, derrière, nous n'avons guère la vie plus facile à mon avis. Aujourd'hui, entre le passage de Gilles et le mien, le niveau de l'eau a augmenté de près de 20 centimètres, ce qui rendait toutes les pierres invisibles. Ici, en Ecosse, on ne peut pas se permettre de passer 30 minutes à reconnaître chaque zone et l'attente en vue d'obtenir ces délais est souvent utopique. » Passablement écœuré, Bernie Schreiber s'est fâché pour la première fois en public... Sa position de pilote d'usine se comprend car Gilles et Charles sont menaçants et les 15 points pour Charles auraient bien arrangé l'écurie S.W.M. Mais si nos champions français n'ont jamais été les rois des reconnaissances rapides (le moindre pépin mécanique risque de leur coûter l'exclusion au mondial), il est vrai aussi que le dérèglement écossais est visiblement à l'avantage des derniers pilotes à prendre le départ. En effet, après les cinquante premiers passages environ, il est d'usage d'accorder aux pilotes des délais à certains groupes de zones où des bouchons se forment. Ces délais sont systématiquement refusés aux premiers, mais les suivants en profitent largement. Et, de plus, un manque évident d'organisation permet à certains de profiter d'un délai pour la reconnaissance des zones ! Exemple : la plupart des Anglais forcent les commissaires à leur accorder un délai dès qu'ils arrivent au groupe de zones. Ensuite, ils reconnaissent les difficultés sans trop se presser et leur temps n'est pas comptabilisé ! « A partir de quand y a-t-il délai ? », s'interroge à juste raison Claude Peugeot. Une réponse qui ne se trouve dans aucun règlement et que l'organisateur n'est jamais parvenu à nous donner avec clareté et précision... A l'origine, le délai était attribué aux pilotes qui, après avoir reconnu la zone, attendaient leur tour au guidon de la machine.

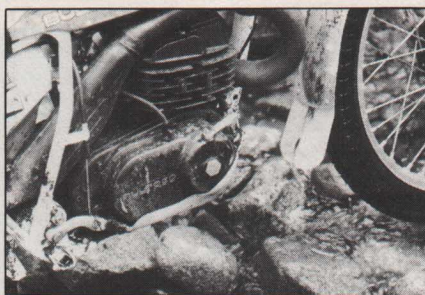
« J'admets que j'ai passé trop de temps au premier groupe de Laggan Locks, dit Gilles, mais je n'ai guère eu de chance. J'ai crevé à l'arrière au milieu de l'après-midi le long du Loch Lochy. Crever sur la route, c'est pas de chance ! Ensuite j'ai perdu un temps fou à modifier la pression pour les zones et l'inter-zones. Trois cartouches à gaz et deux bombes anti-crevaisin y sont passées... Ce qui m'inquiète le plus, c'est que je vais être obligé de changer pneu et chambre demain matin avant de partir, car je n'ai évidemment pas eu le temps ce soir... »

Quant à Eddy Lejeune, qui a eu la chance de partir parmi les derniers avec son n° 279, il peut au maximum profiter des délais : « J'ai bénéficié de 1 h 40 hier et 1 h 28 aujourd'hui et j'avoue que les commissaires ne font pas leur boulot puisqu'on est neutralisé avant la reconnaissance. » Voilà qui permet à l'officiel Honda de changer son pneu arrière hier soir et aujourd'hui... Pourtant, lui non plus n'aura pas été épargné par la mécanique : « Ce matin, je suis tombé en panne après 50 mètres. Mon carbu contenait une demi cuve d'eau... J'ignore ce qui s'est passé ; nous avons été contraints à vider entièrement carbu et réservoir ! » Ce mardi, la performance d'Eddy Lejeune ne sera pas aussi époustouflante que le premier jour puisqu'il accusera trois échecs dans des zones très faciles, dont deux échecs comptés très « sec », contrairement aux habitudes écossaises. On ne fait pas de cadeaux aux pilotes français, mais le Belge ne semble guère plus avantagé ! Avec ses 21 points récoltés aujourd'hui, Lejeune conserve le commandement, mais Schreiber et Vesterinen se rapprochent dangereusement, tandis que Martin Lampkin « plonge » avec 19 points (sixième au provisoire, contre second hier). Chez les Français, les réactions sont partagées. Avec un total de 11 points, Thierry Michaud signe la troisième performance de la journée derrière Malcolm Rathmell (9 points)



Le prototype 350 cm<sup>3</sup> S.W.M. : ce modèle pourrait être produit en 1983. A noter que l'admission est mixte : clapets et jupe du piston.

La Bultaco de Walter Luft, c'est du cousu main ! Sur le document on remarque d'emblée la forme inhabituelle du carter d'embrayage. Et pour cause, l'embrayage, « emprunté » à une ancienne Puch, est monté sur le vilebrequin : gain de poids et de souplesse et meilleur passage des vitesses.



La Montesa 349 de Toni Gorgot : la béquille latérale est à l'avant du moteur, le levier d'embrayage sur le carter est deux fois plus long que d'origine (utile pour six jours !) et le bras oscillant en alu est de section rectangulaire.



et Yrjo Vesterinen (10). Une performance de taille qui lui assure la huitième place au provisoire. Par contre, ni Charles Coutard ni Gilles Burgat ne finissent parmi les dix premiers du provisoire. La journée avait cependant bien commencé pour eux puisqu'ils signèrent tous deux un zéro dans la traditionnelle zone de Laggan Locks qui compte quatre sections. Pour Gilles, ce fut pourtant la première frayeur de la journée : « Quinze mètres après l'entrée de la zone, je veux descendre de troisième en seconde et je trouve un point mort ! J'ai fait du surplace pendant un moment et suis malgré tout arrivé à repartir sans commettre la moindre erreur... ». Il était écrit que ce jour-là les Français expliqueraient cette zone à toute la Grande-Bretagne puisqu'Adrien Prato y passera également à zéro. « Par contre, en fin de journée, ce fut la surprise : la fixation de mon repose-pied a été arrachée et j'ai fait une dizaine de sections en appui sur un seul pied ! Ma faute : j'ai des repose-pieds super renforcés ! » Alors que deux groupes de zones sont remplacés dans l'après-midi (Chaire Glais et Cam Bhealach sont en effet inondés !) par Clunes Forest, Thierry Michaud pousse Vesterinen dans l'interzones pendant une demi-heure : panne d'essence. Il semble par ailleurs que plusieurs pilotes Bul connaissent une consommation anormalement exagérée.

### Mercredi : Bernie Schreiber dangereux

15 points le premier jour, 8 le second, 6 le troisième : les écarts entre Eddy Lejeune et le Californien Bernie Schreiber diminuent dangereusement pour l'officiel Honda. Et on n'est pas loin de se demander si ces Six Jours ne vont pas se terminer comme le mondial 1981 pour le Belge... « Chaque jour, je sens que je m'améliore, confie Bernie. Aujourd'hui, je fais les cinq dernières sections à zéro à Kentallen. » Même s'il ne veut pas l'avouer, Bernie serait très sensible à cette victoire en Ecosse, et S.W.M. entend bien prendre une petite revanche sur le départ de Gilles Burgat. L'autre événement de la journée, c'est la nouvelle contre-performance de Martin Lampkin : 39 points contre 17 à Schreiber ! Pour le Yorkshireman, la victoire est définitivement hors de portée. Parti parmi les premiers, Martin n'a pu faire face à tous ses problèmes dont un moral sérieusement ébranlé après la suppression des retards horaires et sa maigre performance d'hier ne sont certes pas les moindres.

Du côté français, Acchallader et les sections aux environs de Glencoe et de Mamore n'ont guère inspiré nos trois principaux représentants. Avec 24 points, Gilles se classe sixième et Charles neuvième avec 27. Les ennuis ne sont pas terminés : Gilles pensait avoir réalisé le meilleur pointage avec Schreiber à 17 points et l'officiel Fantic se retrouve en fait avec 7 unités supplémentaires... « Sans les cartons individuels de pointage, il est impossible de vérifier ce que les commissaires nous attribuent. Et en fin de journée, il est évidemment difficile de se rappeler toutes les sections et de porter réclamation en conséquence... » Thierry Michaud, par contre, arrive à sauver l'honneur en s'accapant la quatrième place du jour, à 1 point de Toni

Gorgot dont la régularité est des plus surprenantes.

Ce matin, fatigues physique et mécanique se lisaient sur la plupart des visages... Gilles Burgat a été obligé de changer pneu et chambre arrière. La moto de Jaime Subira, outre un bain forcé le premier jour dans Blackwater, faisait un bruit inquiétant de pignonnerie : « Je pensais être contraint à l'abandon sur bris de boîte, mais après démontage, il s'est avéré que seule une dent du pignon de kick starter était cassée... » Quant à Adrian Prato, il a perdu 40 minutes pour souder l'attache de repose-pied brisée la veille. Cela ne l'a pourtant pas empêché de se présenter avec dix minutes d'avance au contrôle de midi : il a fallu avionner et Adrien peut désormais répondre au doux surnom de french flying rider...

#### Jedi :

#### victoire partielle de Gilles

Le sourire est de mise dans le clan Burgat : Gilles a choisi la péninsule de Moidart pour gagner une journée. Pourtant, Gilles était malade la veille et avait de la fièvre cette nuit. Et Dieu s'est enfin rappelé qu'il avait créé le soleil... En quelques heures, l'Ecosse prend une toute autre dimension. Tous les « touristes » du Scottish sont heureux : paysages et zones sont véritablement exceptionnelles. Du beau trial. Cela n'aura pourtant pas empêché Eddy Lejeune de commencer la journée par deux échecs dans les deux premières sections de la journée. A Camp Hill, Schreiber et Burgat s'en sont cependant tirés avec un point. « Il y a deux ans, c'était ma plus mauvaise journée », confie l'officiel

Honda qui paraît parfois bien superstitieux ! La journée a été longue et l'interzone sur route est éprouvant. « Quand il pleut, tu deviens fou avec ces cinquante bornes de route », réclame un Thierry Michaud perpétuellement insatisfait. « Ce qu'il me manque pour gagner ? L'expérience du Scottish et de ses zones, la pêche à garder pendant une semaine, la langue de Shakespeare que je connais mal ! » Néanmoins, Thierry signera le quatrième score de la journée.

#### Vendredi : tiens, un Anglais...

Hier soir, Bernie Schreiber avait pris la tête du provisoire. Mais sa mauvaise performance aujourd'hui le ramène en seconde position au profit de Lejeune. Celui-ci n'aura cependant pas signé la meilleure performance du jour puisque Martin Lampkin est rentré avec 1 point de moins que le Belge.

Bon nombre de pilotes ont connu des ennuis mécaniques. Eddy Lejeune a pris une pierre sur le flanc de son Michelin arrière et il sera à nouveau contraint à le changer. « De toutes façons, je pensais devoir le changer pour augmenter mes chances pour le dernier jour. Mais l'incident d'aujourd'hui m'aura quelque peu déconcentré. Après réparation, j'ai été obligé de le regonfler à fond à la bombe-crevaision pour centrer le pneu. Ensuite, plus moyen de dégonfler à cause du produit qui obstruit la valve et avait tendance à réduire ses effets à l'endroit de la crevaision... » Charles Coutard connu divers ennuis d'allumage : « J'ai tout changé ! Bobine, allumage, bougie, etc. J'ai passé un temps fou à

réparer. » Quant à Gilles Burgat, il signera quelques exploits en fin de journée car il totalisait déjà 11 points le matin contre 5 à Lejeune.

Au classement provisoire, Toni Gorgot ne cesse de monter. Ce soir, il se trouve en troisième position, à 20 points de Lejeune et 15 de Schreiber. Mais Gilles Burgat et l'étonnant Thierry Michaud totalisent le même nombre de points que l'officiel Montesa.

#### Samedi : encore Schreiber !

En remportant le classement du samedi, Bernie Schreiber s'adjuge la victoire finale. Mais il faut préciser qu'Eddy Lejeune a connu aujourd'hui une nouvelle contre-performance de taille : 41 points contre 15 à l'officiel S.W.M. Parti parmi les premiers, Lejeune a sans doute connu les difficultés habituelles. Mais pour corser le tout, il a été victime d'une crevaision dans Pipeline alors que les temps du dernier jour sont traditionnellement serrés (sans doute pour permettre aux organisateurs de communiquer les résultats avant minuit !...). De plus, Lejeune fera tomber deux flèches avec ses roues, ce qui coûte l'échec en Ecosse. Toni Gorgot connaissant une autre bonne journée, Gilles Burgat doit se contenter de la cinquième place au classement final, à 12 points de l'Espagnol. Aujourd'hui, Thierry Michaud a de quoi râler : les commissaires semblent l'avoir sérieusement désavantagé et Thierry hérite d'une dizaine de points inattendus... Quoi qu'il en soit, c'est encore un étranger qui est parti avec le Trophée !

#### LES MEILLEURS - JOUR PAR JOUR

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI
1. LEJEUNE, 11	1. RATHMELL, 9	1. SCHREIBER, 17	1. BURGAT, 7	1. M. LAMPKIN, 11	1. SCHREIBER, 15
2. M. LAMPKIN, 24	2. VESTERINEN, 10	2. RATHMELL, 18	2. SCHREIBER, 10	2. LEJEUNE, 12	2. GORGOT, 18
3. SCHREIBER, 26	3. T. MICHAUD, 11	3. LEJEUNE, 19	3. GORGOT, 13	3. J. LAMPKIN, 15	3. M. LAMPKIN, 18
4. HAAF, 27	GALEAZZI, 11	4. GORGOT, 20	4. T. MICHAUD, 15	4. BURGAT, 16	4. RATHMELL, 24
5. BIRKETT, 28	5. J. LAMPKIN, 12	5. T. MICHAUD, 21	5. J. LAMPKIN, 16	GORGOT, 16	GALEAZZI, 24
6. VESTERINEN, 31	6. SCHREIBER, 14	6. SKINNER, 23	6. VESTERINEN, 18	6. GALEAZZI, 16	6. VESTERINEN, 27
COUTARD, 31	BIRKETT, 14	7. BURGAT, 24	7. SAUNDERS, 19	7. T. MICHAUD, 19	7. OLLE, 28
8. HEAD, 33	GORGOT, 14	J. LAMPKIN, 24	8. SAUNDERS, 19	PRATO, 19	8. BURGAT, 30
9. RATHMELL, 35	9. M. LAMPKIN, 19	9. BIRKETT, 25	9. BIRKETT, 20	9. SAUNDERS, 21	9. SUTTON, 31
CLARCKE, 35	10. CALVERT, 20	10. COUTARD, 27	M. LAMPKIN, 20	10. SCHREIBER, 23	10. J. LAMPKIN, 32
CARTWRIGHT, 35	11. LEJEUNE, 21	RENALES, 27	PRATO, 20	11. SUTTON, 26	11. COUTARD, 34
12. REYNOLDS, 36	SKINNER, 21	12. CARTWRIGHT, 28	12. LEJEUNE, 22	GRIFFIN, 26	12. LEJEUNE, 41
BURGAT, 36	13. CARTWRIGHT, 22	13. VESTERINEN, 29	GALEAZZI, 22	MIQUEL, 26	13. T. MICHAUD, 42
14. THORPE, 37	BURGAT, 17 + 5	GALEAZZI, 29	COUTARD, 22	14. RATHWELL, 29	HEAD, 42
MILNER, 37	15. SCHOLEY, 23	PRATO, 29	COUTARD, 22	VESTERINEN, 29	15. PRATO, 43
16. T. MICHAUD, 39	16. ROBSON, 25	16. HAAF, 30	16. RATHMELL, 23	16. COUTARD, 30	SKINNER, 43
17. J. LAMPKIN, 40	17. SUTTON, 25	17. HEAD, 31	17. CARTWRIGHT, 27	17. SKINNER, 34	17. HAAF, 44
25. GORGOT, 29 + 13	20. COUTARD, 30	18. M. LAMPKIN, 39	18. HEAD, 28	19. BIRKETT, 35	SAUNDERS, 44

#### LES LEADERS - JOUR APRES JOUR

1. LEJEUNE, 11	1. LEJEUNE, 32	1. LEJEUNE, 51	1. SCHREIBER, 67	1. LEJEUNE, 85	1. SCHREIBER, 105
2. M. LAMPKIN, 24	2. SCHREIBER, 40	2. SCHREIBER, 57	2. LEJEUNE, 73	2. SCHREIBER, 90	2. GORGOT, 123
3. SCHREIBER, 26	3. VESTERINEN, 41	3. RETHMELL, 62	3. RATHMELL, 85	3. GORGOT, 105	3. LEJEUNE, 126
4. HAAF, 27	4. BIRKETT, 42	4. BIRKETT, 67	4. T. MICHAUD, 86	BURGAT, 105	4. M. LAMPKIN, 131
5. BIRKETT, 28	5. M. LAMPKIN, 43	5. VESTERINEN, 70	5. BIRKETT, 87	T. MICHAUD, 105	5. BURGAT, 135
6. VESTERINEN, 31	6. RATHMELL, 44	6. T. MICHAUD, 71	6. VESTERINEN, 88	6. J. LAMPKIN, 107	6. RATHMELL, 138
COUTARD, 31	7. T. MICHAUD, 50	7. GORGOT, 76	7. GORGOT, 789	7. M. LAMPKIN, 113	7. J. LAMPKIN, 139
8. HEAD, 33	8. GALEAZZI, 51	J. LAMPKIN, 92	BURGAT, 89	8. RATHMELL, 114	8. GALEAZZI, 142
9. RATHMELL, 35	9. J. LAMPKIN, 52	9. GALEAZZI, 79	9. J. LAMPKIN, 92	9. VESTERINEN, 117	9. VESTERINEN, 144
CLARCKE, 35	10. GORGOT, 56	10. BURGAT, 82	10. M. LAMPKIN, 102	10. GALEAZZI, 118	10. T. MICHAUD, 147
CARTWRIGHT, 35	11. CARTWRIGHT, 57	M. LAMPKIN, 82	GALEAZZI, 102	11. BIRKETT, 122	11. BIRKETT, 169
12. REYNOLDS, 36	12. BURGAT, 58	12. CARTWRIGHT, 85	12. COUTARD, 110	12. PRATO, 135	12. COUTARD, 174
BURGAT, 36	13. COUTARD, 61	13. COUTARD, 88	13. CARTWRIGHT, 112	13. COUTARD, 140	13. PRATO, 178
14. THORPE, 37	HAAF, 61	14. HAAF, 91	14. PRATO, 116	14. CARTWRIGHT, 148	14. SKINNER, 205
MILNER, 37	15. REYNOLDS, 62	15. HEAD, 94	15. HAAF, 121	15. SKINNER, 162	15. CARTWRIGHT, 210
16. T. MICHAUD, 39	18. PRATO, 67	16. PRATO, 96	16. HEAD, 122	16. HAAF, 169	16. SUTTON, 211

## DE TOUT UN PEU

**L**e dimanche, veille du départ des Six Jours d'Ecosse de trial, est traditionnellement consacré à la mise en parc fermé des machines. Plus qu'un rituel...

Cette année, les commissaires ont exceptionnellement renoncé à marquer les différentes pièces des machines au pinceau : « Trop de pluie ! En quinze années, je n'ai jamais vu une pareille douche ! », devait déclarer Jim McColm, le secrétaire de l'épreuve. Aussi le marquage a-t-il été reporté au lundi matin...

### Le tour du parc

Gilles Burgat est arrivé en Ecosse avec une machine identique à celle qu'il avait à Maisse pour disputer la dernière épreuve du championnat de France en date. « Je suis descendu à l'usine en Italie où l'on m'a tout remis à neuf. A tel point qu'ils ont d'ailleurs changé le cadre et le moteur... Je ne dispose pas du nouveau moteur dont les essais doivent encore être poursuivis, la principale différence actuelle avec la série étant le montage d'un deuxième joint de culasse. » Parmi les détails modifiés en vue des Six Jours, signalons une nouvelle roue avant plus large ainsi qu'un sabot de protection en acier sous le moteur. Un réservoir additionnel, boulonné à l'arrière du cadre et épousant parfaitement la forme d'un pot d'échappement arrière, a été abandonné.

Chez S.W.M., un Bernie Schreiber écœuré par les conditions météo contemple la future machine de trial de la marque milanaise. Cette « grosse » S.W.M. se distingue en fait avant tout par son moteur Rotax de 348,5 cm<sup>3</sup> (82 x 66 mm), alors que la TL 320 actuelle ne fait que 280 cm<sup>3</sup> (76 x 61 mm). Ce proto est pour le moment équipé d'une admission par clapets et d'un carbu Dell'Orto de 30 mm, et bon nombre d'éléments sont empruntés à la partie-cycle 1982. « L'esthétique et la construction du cadre devraient cependant changer bientôt, confie Massimo Levi, le directeur commercial de la S.W.M. Italie. Des recherches sont actuellement en cours pour minimiser au maximum les composants du cadre. Et l'épine dorsale, sous le réservoir, est plus basse bien que de section plus importante. Cette machine ne pèse actuellement que 2,5 kg de plus par rapport au modèle de série. » Contre toute attente, personne n'a piloté cette machine dans le cadre du Scottish. Plusieurs officiels ont cependant réalisé des essais, et la production devrait démarrer en 1983. « J'ai essayé cette machine avant le voyage à Fort William, confie Bernie Schreiber. D'emblée, elle se révèle évidemment plus puissante et offre un couple et une adhérence exceptionnels. J'aurais bien aimé la piloter dans le cadre des Six Jours, mais Martin Lampkin et Danilo Galeazzi la voulaient aussi et l'usine a alors refusé. De toutes façons, on a fini par préférer jouer la sécurité : c'est trop risqué pour la victoire d'usine... Je pense m'en servir dans une épreuve de championnat américain en août ou en Finlande en septembre. Cela dépendra de l'évolution générale de la machine et du temps d'adaptation nécessaire. » Montesa, outre la victoire au général, visait également la coupe de la meilleure équipe d'usine avec Gorgot, Rathmell et Reynolds. Seule la machine de l'Espagnol Toni Gorgot comportait quelques particularités. Le bras oscillant en alliage poli qui donne un bel aspect chromé est véritablement de section rectangulaire. La patte de commande d'embrayage sur le carter est deux fois plus longue que sur les modèles standard, ce qui donne une commande aussi douce qu'un embrayage japonais ! Oh, miracle... Il paraît même que ce nouvel élément sera prochainement adopté sur la série. Quant à la béquille latérale, elle ne se trouve plus à l'arrière du berceau du cadre, mais bien à l'avant.

Elle se replie d'ailleurs également vers l'avant et son extrémité est maintenue sous le réservoir par un élastique. « Le problème de la béquille latérale qui frappe le bras oscillant dans les marches et gêne parfois le pilote dans les situations désespérées est vrai pour les marques de trial », explique Oriol Guixa, le team manager trial de l'usine d'Esplugues. « Nous pensons pouvoir y remédier en la plaçant à l'avant. Les Six Jours d'Ecosse devraient nous renseigner sur le bien-fondé de cette expérience... »

On le voit, les nouveautés techniques n'ont pas fait légion dans le parc de Fort William cette année... Même pas un bitza fou à se mettre sous la dent ! Pas même un gromono britannique pour faire vibrer les cœurs des vieilles gloires présentes telles Sammy Miller ou John Giles. Nos deux prototypes français, la Fournalès et la J.C.M., n'ont pas fait le déplacement. Joël Corroy était inscrit, mais n'a pu se libérer. Cocoricouac...

### LES RESULTATS

1. Bernie Schreiber (USA-S.W.M.), 105 ; 2. Toni Gorgot (E. Montesa), 123 ; 3. Eddy Lejeune (B. Honda), 126 ; 4. Martin Lampkin (GB-S.W.M.), 131 ; 5. Gilles Burgat (F. Fantic), 135 ; 6. Malcolm Rathmell (GB-Montesa), 138 ; 7. John Lampkin (GB-C.C.M.), 139 ; 8. Danilo Galeazzi (I. S.W.M.), 142 ; 9. Yrjo Vesterinen (SF-Bultaco), 147 ; 10. Thierry Michaud (F-S.W.M.), 147 ; 11. Nigel Birkett (GB-Fantic), 169 ; 12. Charles Coutard (F. Bultaco), 174 ; 13. Adrien Prato (F. Fantic), 178 ; 14. Mike Skinner (GB-Ossa), 205 ; 15. Peter Cartwright (GB-Italjet), 210 ; 16. Chris Sutton (GB-Ossa), 211 ; 17. Franz Haaf (AU-Fantic), 213 ; 18. Scott Head (USA-Italjet), 214 ; 19. Gabino Renales (E. Ossa), 223 ; 20. Steve Saunders (GB-Bultaco), 232.
- Classement inter-marques : S.W.M.

### LES REPONSES DU JEU MOTO JOURNAL (N° 555)

La semaine dernière, nous vous avons proposé un petit jeu pour tester vos connaissances en matière de Scottish... En voici les réponses. Pour plus de cinq réponses exactes, vous devez vous offrir le voyage en 1983 ! Et pour ceux qui ont un sans faute, une petite cuillère à thé...

1. Yrjo Vesterinen (Finlande), en 1980.
2. Bill Wilkinson sur Greeves en 1969.
3. Sammy Miller sur Bultaco en 1965.
4. 1966, avec Arthur Lampkin (B.S.A.).
5. Gordon Jackson, avec un seul point en 1966.
6. Yamaha avec Mick Andrews en 1974.
7. Sammy Miller.
8. Jeff Smith avec B.S.A. en 1955.
9. Thore Evertson (Suède) sur Ossa.
10. John Draper.
11. 1978.
12. Triumph Cub avec Roy Peplow.
13. Hugh Viney, Mick Andrews et Martin Lampkin. Raté : Sammy Miller n'y est jamais parvenu !

### En bref...

● Pour la première fois en vingt-et-un an, Mick Andrews a dû renoncer à sa participation au Scottish à cause d'une opération au dos. Mais il a juré être à nouveau présent l'an prochain en vue d'égaliser le record des cinq victoires empochées par Sammy Miller...

● Yrjo Vesterinen échange sa Bultaco 340 avec laquelle il a remporté quatre victoires au championnat de Grande-Bretagne au début de

cette année contre tout quatre-temps anglais de collection ! « Je ne cherche pas une marque précise, confie le triple champion du Monde en titre, mais n'importe quel modèle antérieur à 1957 pour participer à quelques épreuves spéciales... » Possesseurs d'Ariel, d'A.J.S., de B.S.A., Matchless, Norton, Royal Enfield ou Triumph, faites-vous connaître ! Par cette opération, le Finlandais va sans doute remonter dans l'estime des Britanniques auxquels il est en train de voler le titre 1982...

● Deux semaines avant de fêter ses 33 ans, Malcolm Rathmell pense lui aussi à sa reconversion ! Il a récemment fait l'acquisition d'une A.J.S. construite en 1949, année de la naissance de Malc. Mais le pilote du Yorkshire estime qu'elle est en trop bon état pour l'abîmer et cherche en conséquence une Triumph Cub pour participer lui aussi à des trials réservés aux ancêtres.

● Le champion hollandais Peter Van Enkevort a pris la place de l'Espagnol Francisco Paya dans le team Ossa qui compte encore Geoff Chandler et le jeune Gabino Renales. Paya s'est accidenté lors d'un entraînement.

● Quatre-vingt dix étrangers et quinze nations sur 280 participants : le Scottish 1982 aura battu tous les records sur le plan international. Après la Grande-Bretagne, devinez qui a le plus grand nombre d'inscrits ? La France, bon Dieu, avec un chiffre record de 21 engagements. Cinq ne se sont malheureusement pas présentés au départ...

● Abandonnés, les marques de peinture ? « De nos jours, les machines sont tellement fiables qu'il devient inutile de marquer certains composants à la couleur et de contrôler l'état des machines en fin de journée », confie Jim Mac Colm, le secrétaire général de la course. Ce qui devrait pouvoir dire, chers pilotes, qu'il serait inutile de se fatiguer à changer les pneus... Mais ne vous réjouissez pas trop vite : les idées précédentes toujours les dispositions réglementaires !

● Yrjo Vesterinen a adopté des Ohlins pour les Six Jours d'Ecosse. Le vainqueur de l'édition 1980 avait pourtant monté des White Power pour ce début de saison. « J'avais essayé des nouveaux modèles en janvier et leur avait demandé quelques modifications. De retour en Finlande, j'en ai profité pour rendre une petite visite à l'usine Ohlins en Suède, où j'ai essayé différentes nouveautés pendant deux jours. Les points d'ancrage sont légèrement différents de ceux adoptés pour les White Power. » Par la même occasion, Yrjo est également revenu à un bras oscillant de longueur standard.

● Les Montesa d'usine de Malcolm Rathmell et John Reynolds, tous deux membres du team sont arrivées le mercredi avant la course à 17 heures à l'aéroport de Manchester... Les deux Anglais passablement déçus ont terminé la préparation le jour de la mise en parc fermé !

● Michelin équipait neuf pilotes parmi les dix premiers le vendredi soir ; de quoi se réjouir ! « Seul Nigel Birkett ne roule pas avec nos pneus », confie un technicien de la marque de Clermont-Ferrand.

● Walter Luft s'est une fois de plus présenté avec une machine superbement préparée. Cet ancien champion d'Autriche, qui avait préparé une Bul « spécial Gruyère » pour Vesti il y a près de dix ans et avait mis au point une Puch pour son compte personnel, est revenu à la Bultaco sur laquelle il a réalisé une foule de modifications intéressantes, à commencer par un embrayage en bout de vilebrequin (2 kg de gagnés...) qui assure plus de progressivité et une meilleure sélection. Parmi les autres changements, signalons encore un filtre à air en alliage, un tendeur de chaîne boulonné au moteur et des bouchons de fourche en nylon avec raccord entre les deux tubes par un tuyau de section minuscule genre recharge Bic !