

MOTO magazine

N°161 - OCTOBRE 1999 - 25F



Match

**Honda X11,
Suzuki GSF
1200 Bandit**

**SALON
LES NOUVEAUTÉS
2000**

à 40 000 F Roadsters

Suzuki SV 650 F - Kawasaki 750 ZR 7 - Suzuki GSF 600 Bandit - Honda 600 Hornet...

Comparatif urbain

Motos, voitures,
scooters, mobylette,
patinette à moteur,
roller, VTT, ou métro ?



La course au temps

Crash Test pantalons

Cuir, jean et tergal à l'essai

Rouler chic et protégé

LES ÉDITIONS DE LA FFMC - MENSUEL N°161 - PRIX : 25 FF A.G.R.35
FF - Belgique 150 FB - Espagne 600 PTAS - Italie 9 000 LIREs - Portugal cont.
1040 Esc - Suisse 7,60 FS - Sénégal, Gabon 2500 F CFA Cameroun, Côte d'Ivoire
2800 F CFA - Maroc 40 DH - Canada 7,50 \$C ISSN: 1157-4437

Bilan fiabilité : 50 000 km en Aprilia 650 Pegaso

M 2812 - 161 - 25,00 F



Express

► Circulant sur une Kawasaki 1100 cm³, un jeune homme de 24 ans a été contrôlé cet été à 243 km/h sur la nationale 165 reliant Nantes à Saint-Nazaire (44)! «L'un des plus importants excès de vitesse à moto que j'aie vu au cours de ma carrière», a affirmé un gendarme du cru. Le radar a été également tout retourné.

Les loups hurlent!

► Près de 50 000 personnes ont participé fin août au 5^e rassemblement international des «Loups de la nuit», un club de motards moscovite. Les heureux participants ont notamment pu assister à l'élection de «miss pas de seins». Et pourquoi pas celle de la plus petite b... ?

Nouvelle vague



► Coloris bleu, phare rond chromé, monocylindre 4T, frein avant à disque et starter automatique: sous une silhouette rétro, l'Habana 125 cm³ cache les derniers arguments de la technologie contemporaine. Proposé à 18 990 F, le nouveau-né de la gamme Aprilia donne un petit air de vacances à l'automne.

Radar

► Selon les forces de l'ordre, la consommation annuelle d'appareils de type radar et laser dans

Un professionnel des secours face aux équipements La sécurité au rayon

Officier à la brigade des sapeurs-pompiers de Paris et président du moto-club des Casques d'argent, le capitaine Serge Célerin est confronté chaque jour à la réalité des accidents de la route.

Depuis vos débuts professionnels, avez-vous constaté une amélioration des vêtements et autres équipements du motard ?

Serge Célerin: D'un point de vue design et concept utilitaire, les vêtements ont connu une évolution évidente. La recherche de la personnalisation dans l'osmose équipement-monture ne va cependant pas toujours dans le sens de la sécurité maximale. L'arrivée massive sur le marché de vestes, blousons, gants et pantalons en matière microporeuse a favorisé l'esthétique. Mais si les pilotes de course professionnels continuent à utiliser les tenues en cuir, ce n'est pas par tradition.

Quels points restent encore à améliorer ?

SC: Je ne connais pas de voitures qui, à ce jour, soient vendues sans être munies de ceinture de sécurité. Pourquoi les motards n'achèteraient-ils pas leur véhicule avec l'équipement de sécurité compris ? Il y a peut-être là matière à rapprochement entre les compagnies d'assurance, les fabricants d'accessoires et les constructeurs. Pour information, un motard soucieux de sécurité doit actuellement investir 10 000 francs pour lui et autant pour son passager, en plus du prix de la moto. Vous connaissez beaucoup d'automobilistes qui dépensent 40 000 francs en équipements de sécurité pour transporter quatre personnes ?



« Pourquoi les motards n'achèteraient-ils pas leur véhicule avec l'équipement de sécurité compris ? »

Que pensez-vous de la généralisation des protections dorsales ?

SC: Il n'existe pas d'excès en matière de sécurité. La charpente dorsale de l'homme ne possède qu'une solidité toute relative. Le moindre choc peut être fatal. Elle mérite donc une haute protection. Néanmoins, le pilote doit conserver toute sa mobilité et l'aisance dans ses mouvements.

Quels traumatismes observez-vous le plus souvent chez les blessés que vous secourez ?

SC: Globalement, les membres inférieurs sont les plus exposés. Les fractures tibia-péroné sont traitées couramment par les premiers secours de la brigade. Les ambulances de réanimation, quant à elles, prennent en charge

les victimes de fractures du fémur. Les érosions cutanées plus ou moins importantes sont quasi-systématiques. Les accidentés présentent très souvent un traumatisme crânien malgré le port du casque, qui perd d'ailleurs de son efficacité dans le cas de vitesses excessives. Les polytraumatisés constituent des cas extrêmes. En 1998, la brigade de sapeurs-pompiers de Paris est intervenue sur 30 566 accidents de la circulation, dont 10 083 impliquaient des deux roues.

Comment réagissez-vous lorsque vous apercevez un motard circulant en short, tee-shirt et tennis ?

SC: Encore un âne sur 100 chevaux ! Il est évident que je bon-

von accessoires

dis à la vue d'un motard visiblement pas bien dans sa peau et qui veut s'en refaire une... C'est toujours délicat de se poser en donneur de leçons. Toutefois, l'approche entre motards est assez aisée, et aborder le sujet par l'aspect secouriste entraîne toujours une réflexion, à l'impact malheureusement trop souvent éphémère.

Quel doit être, selon vous, l'équipement « vital » minimal du motard ?

SC: Le permis de conduire en bonne et due forme et une couverture de qualité en matière d'assurance; une paire de gants renforcés sur les extrémités et pas ceux réservés à la conduite automobile; un casque intégral quel que soit le temps; une veste renforcée aux coudes, aux épaules et au dos avec aussi un protège-cou; une paire de bottes protégeant chevilles et maléoles et, enfin, un pantalon de type « jean » au minimum.

Certains fabricants de casques proposent des systèmes de fermeture « maison ». Tant de dispositifs différents peuvent-ils entraver la rapidité des secours ?

SC: La diversité des procédés de fermeture des casques est bien sûr un risque d'entrave pour les secours au moment d'accéder à la tête de la victime. Une uniformisation de ces conceptions avec un repérage permanent faciliterait grandement les interventions des sauveteurs.

Quel rôle souhaite jouer le moto-club des Casques d'argent ?

SC: L'excès d'assurance est un des plus grands dangers pour n'importe quel conducteur. De surcroît, conjugué à un mauvais entretien de l'engin et une méconnaissance du véhicule, cela devient carrément suicidaire. Le moto-club des Casques d'argent tente de relever le défi dans un contexte très convivial. Il sou-

haite développer la pratique et la maîtrise des deux roues et assimilés, à en compléter l'instruction. Il organise des loisirs individuels ou de groupe et tente de promouvoir auprès du grand public, en théorie comme en pratique, un esprit et des actions de sécurisation routière et d'enca-drement.

La courtoisie est le fondement de la bonne conduite (à tous les sens du terme). Mais là, le moto-club ne peut que sensibiliser, et non combler des lacunes d'éducation.

PROPOS RECUEILLIS PAR
PHILIPPE AQUILON

MOTO-CLUB DES CASQUES D'ARGENT,
CAMP DE VOLUCEAU, 78870 BAILLY.

TÉL.: 01 39 23 45 18.

PRÉSIDENT: SERGE CÉLERIN.

VICE-PRÉSIDENT: JEAN-CLAUDE GENOT.

Le stand de la FFMC au Mondial du deux roues fait la part belle à la sécurité et à l'humour avec une fresque réalisée par Nikolaz sur le thème: « Un siècle d'équipement motard ».

► le Val-de-Marne s'élève à près de 49 000 francs. Souhaitant « intensifier les contrôles de vitesse, en particulier envers les motocyclistes et



les poids-lourds », elles ont donc demandé une petite subvention dans le cadre du Plan départemental d'actions de sécurité routière. A votre bon cœur...

Enchères

► Courant septembre, la société Sotheby a mis aux enchères plusieurs Ducati de légende. Parmi ces perles rares, la 996 Factory, championne du monde 1998 en Superbike, et le prototype MH 900 Evolution. Un événement « mondain » à des années-



lumière de notre populaire marché de Neuville. Tant pis pour les fauchés...

Résistance !

La FFMC appelle tous les motards et usagers de la route à une résistance active à la « répression Gaysot ». Chaque vendredi soir, les motards manifestent dans Paris au départ de Vincennes (un millier le vendredi 10 septembre), avec « dying » (couché à côté des motos) sur les Champs-Élysées. Ce combat contre l'hypocrisie des pouvoirs publics en matière de sécurité durera probablement longtemps. Mais les motards restent mobilisés jusqu'à ce que les dispositions concernant le scandaleux principe du « propriétaire payeur » et l'inutile délit passible de prison pour les excès de vitesse soient abrogées. A la fête de l'Huma, durant le discours de clôture de Robert Hue,

les motards ont déployé une immense banderole pour demander l'arrêt de la répression Gaysot et une vraie politique de sécurité routière. Le ministre communiste des Transports n'a pas franchement apprécié. Lui qui s'échine à annoncer que l'été 99 est moins meurtrier que l'année précédente. La presse automobile s'interroge

sur les raisons de l'optimisme de Gaysot: effet d'annonce de la répression? Influence des campagnes chocs de la sécurité routière? Ou tout simplement baisse du trafic par rapport à 98, année de la Coupe du monde? En attendant, les motards des régions pourraient bien rejoindre les Parisiens dans l'action. YP



Plouf !

► Le bucolique week-end à La Rochelle organisé par le club Voxan est tombé à l'eau: les inscrits étaient trop peu nombreux! La faute aux interminables délais de livraison des roadsters auvergnats. La balade devrait avoir lieu au printemps prochain. A moins qu'elle ne soit finalement reportée aux calendes grecques. ►