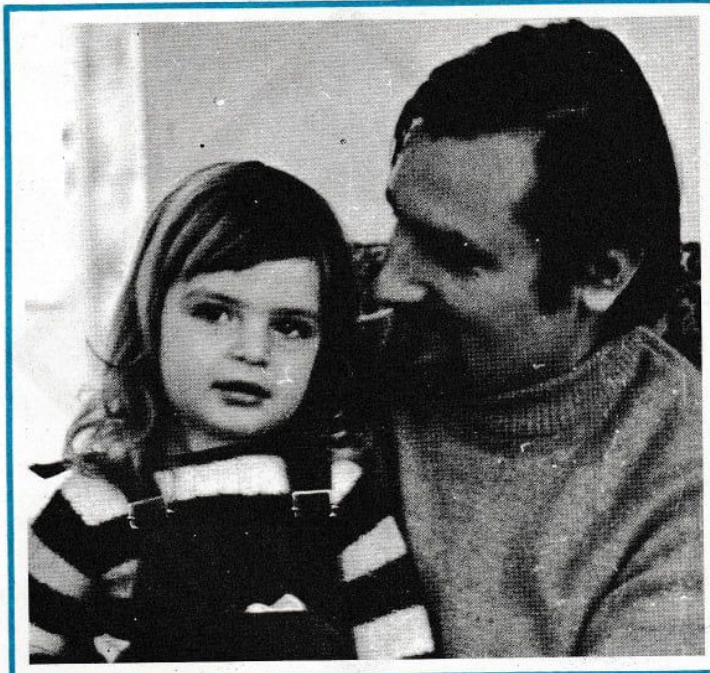


# QUI ES-TU



# YVES LE TOUMELIN

par Ch. Laurent-Mallet



Père de famille comblé, Yves Le Toumelin espère cette année se battre pour récupérer son titre de champion de France.

Il y aura des Le Toumelin longtemps sur les pistes, car fiston semble déjà très intéressé par les pots de détente, qui n'ont plus de secret pour lui.

Entrant dans sa dixième année de compétition, un titre de champion de France, de très bonnes places obtenues sur les circuits étrangers, Yves Le Toumelin est pour beaucoup de jeunes un inconnu.

Pourtant, il est certainement un de nos meilleurs pilotes de vitesse. J'ai donc été le trouver chez lui, dans son pavillon de Balisy, pour lui poser quelques questions.

— Yves, pourquoi cours-tu ? et pourquoi en 50 cc ?

— Tout d'abord parce que cela me plaît. La course c'est merveilleux. Je cours en 50 cc parce que c'est de très loin la catégorie qui coûte le moins cher. Ma première machine a été un Peugeot Sport 3 vitesses. Il tapait au moins le 90, ce qui me permettait de terminer devant les « sport ». Ensuite il y eut le service militaire...

Dès ma libération j'ai remis ça, mais les premiers « Derbi » avaient fait leur apparition et le Peugeot... plus dans le coup ! J'ai donc acheté un « Derbi ». Toute une époque dans l'histoire du 50 cc. Le point de rendez-vous était la remorque de Roca qui était alors l'importateur, le préparateur de ces machines espagnoles.

Tout le monde se connaissait, se prêtait des pièces. Il n'y avait pas de clans. A l'heure actuelle cet esprit n'est pas encore tout à fait mort comme dans les autres catégories...

— Comment expliques-tu le fait que pour le grand public, tu es quasiment inconnu ?

— Pour la majorité des journalistes, il y a une catégorie : la 500 cc. La seule qui soit digne de leur plume. Et, plus tu descends en cylindrée, moins c'est intéressant !

Quant aux 50 cc, ils courent à 8 heures du matin : vraiment un spectacle sans intérêt. On publie le résultat recopié sur les fiches des organisateurs ; cela ne vaut pas plus. Dans ces conditions, tu as beau te défoncer, personne n'en parle. J'ai commis une faute : celle de ne pas croire assez tôt au « Kreidler » et, l'année dernière lorsque j'ai laissé mon « Derbi », j'ai eu des tas de problèmes de mise au point ce qui m'a empêché de figurer aux bonnes places. L'année prochaine,

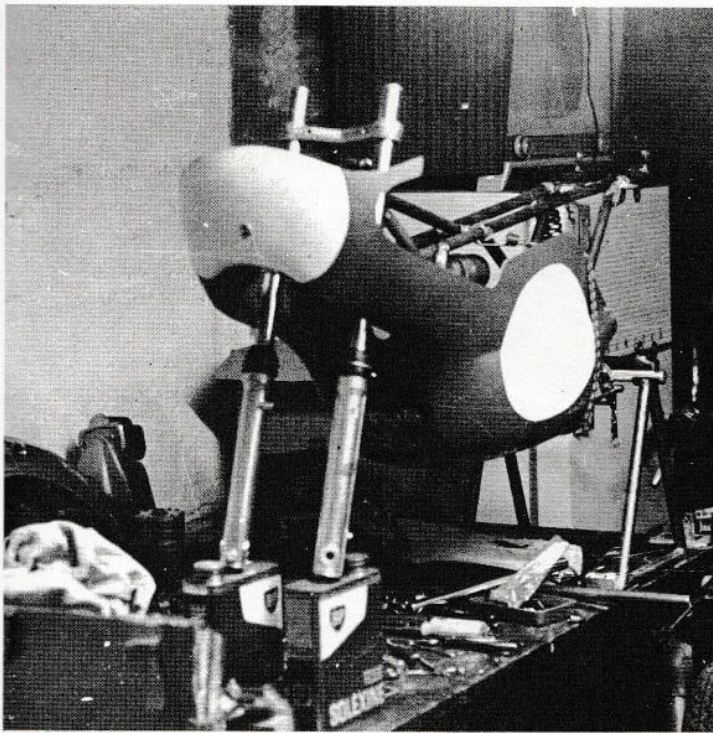
je vais enfin disposer d'une machine prêtée, car je serai pilote dans l'écurie « ABF ». En effet, Bidalot et ses amis m'ont préparé un « Kreidler » à refroidissement par eau et une 125 cc réalisée à partir de deux moteurs « Kreidler » suralésés... l'anti-Yam !

Bien sûr, il ne faut pas vendre la peau de l'ours, surtout que les petits copains ont dû travailler cet hiver, mais je pense être dans le coup.

— Que penses-tu du retour de Fougeray, ancien « jeune tigre » puis pilote de gros cubes, au sein des 50 cc ?

— C'est une excellente chose : tout d'abord cela prouvera que des bons pilotes apprécient la formule et je pense que les journalistes parleront de la catégorie car il y aura un « vrai » pilote. La plupart des pilotes connus, Bourgeois en tête, ont commencé par les tasses à café. Ils ont appris les finesses du pilotage d'un moteur de course. Ils ont su domestiquer le caractère ombrageux des moteurs pointus, choisir le bon braquet car, sur un 50 cc, une dent de plus ou de moins se traduit par une différence de vitesse de l'ordre de 10 km/h. Tous ces éléments ne se retrouvent pas dans les formules de promotion à base de machines de série. Je pense que les « critériumistes » risquent d'avoir des surprises lorsqu'ils auront de vraies machines de course.

Le grand avantage du Critérium ou de la Coupe « Kawasaki-Moto-Revue » est que le vainqueur jouit d'une publicité extraordinaire : tout le monde connaît Meyer, alors que Godefroy n'est connu que par les spécialistes ! Cette publicité risque toutefois d'être un handicap lors de la première saison en « course »



car, automatiquement, celui auquel elle s'est appliquée devient « l'homme à abattre ».

— Penses-tu qu'il est raisonnable pour un jeune d'investir dans la catégorie 50 cc ?

— Bien entendu; un 50 cc National dans le coup revient environ à 300.000 anciens francs. Une 2 cv d'occasion ne nécessite pas des moyens de milliardaire et, avec cet équipement de base, soit environ 500.000 anciens francs, on fait une ou plusieurs saisons. On est loin du prix d'achat d'une machine pour courses de « promotion ».

— Quel avantage peut tirer un jeune de la participation aux courses 50 cc ?

— Outre le fait qu'il ne dépensera pas trop d'argent et qu'il apprendra les problèmes posés par une machine de course, il se familiarisera avec la mécanique. Il découvrira que bien souvent une course se gagne ou se perd au box. Le 50 cc demande une préparation minutieuse et une recherche constante des performances maximum.

— Que penses-tu des organisations et des circuits actuels ?

— Je pense qu'il y a un problème au stade de la Fédération. Dans « France-Moto », ils ont publié les questions et les réponses de la dernière Conférence de Presse et il semblerait que les responsables fédéraux n'aient pas tout à fait les moyens d'imposer leur volonté. D'autre part, la vogue de la moto s'est développée plus vite que les services de la rue d'Hauteville. Quant aux circuits, ils ne sont pas assez nombreux et sont mal utilisés. Le plus beau de tous est le « Paul Ricard », mais malheureusement, lors des organisations c'est le 6 km qui a été utilisé. Il comporte trop de lignes droites et

provoque trop de casse.

Le 3 km, bien que rapide, conviendrait beaucoup mieux. Il serait dommage que les 50 cc disparaissent sur ce joli circuit après la dernière expérience malheureuse.

Montlhéry devrait faire un effort énorme pour offrir un spectacle correct. Là encore, le 3 km semble être la solution, quitte à faire deux manches et une finale. Restent les tourniquets : Dinan en est le meilleur exemple. Voilà un petit club qui, avec des moyens modestes, organise des courses passionnantes. Le public, les coureurs et les organisateurs rentrent chez eux contents. Je crois que cet exemple devrait être suivi par de nombreux clubs de Paris et de la Province. Il n'est pas si difficile de mettre sur pied un tout petit circuit réservé aux courses de toute petite cylindrée. Le spectacle n'y est pas moins bon et les Pouvoirs Publics sont moins exigeants.

— Yves, quels sont tes projets pour la saison ?

— Participer sur les ABF à toutes les courses de 50 cc et de 125 cc et tâter l'endurance sur une plus grosse machine, afin de montrer qu'un bon pilote reste un bon pilote et que les définitions arbitraires du genre « celui-là ne marche que sur un 50 cc » ne sont que du folklore !

De haut en bas :

Dans un coin de son garage, une nouvelle machine due à l'écurie ABF...

Des soudures impeccables !

Un distributeur rotatif...

Un embrayage à air libre...

Un refroidissement par eau, voici le portrait d'une machine redoutable...

