

## Edito

Voilà une année de plus qui vient de filer à toute vitesse, une année de plus dans la joie et dans la bonne humeur, une année de plus de passion.

Le bilan pour le club est plus que positif, le nombre d'adhérent ne cesse d'augmenter, le nombre de participants aux sorties aussi, nous avons le proto et comme promis, nous allons faire le Protwin.

Le programme 2007 se finalise, il va être très chargé, plein de bonnes et belles choses pour le club.

Que demander de plus ? Hein ?? Papa Noël, t'as pas une idée ????

Moi, si... Que vous soyez nombreux à renvoyer le bulletin de ré-adhésion pour l'année 2007 que vous trouverez dans ce n°. Et que vous soyez toujours plus nombreux à participer aux actions du Club.

Et pour les bonnes résolutions de 2007, je verrai bien les adhérents faire vœux de ponctualité pour les inscriptions... héhéhé

Et dernier souhait que je commande au père Noël, c'est que Fabienne les pourrisse tous sur les circuits !!!!!!!!!!!!!

Heu, pardon, là je me lâche un peu ! Vas-y Fabienne !!!!!!!!!!!!!!!!

Il faut également signaler qu'en cette fin d'année, même du côté de l'usine ça bouge.

Après un bilan plus qu'inquiétant (selon nos critères) jusqu'à la rentrée, voilà que VOXAN se réveille, signe des partenariats et veut dynamiser son réseau. Certes, le partenaire a un pied en Chine, ce n'est sûrement pas de cela dont nous rêvions, mais au moins il a le mérite de faire bouger les choses. Certains diront que VOXAN perd de son identité (c'est vrai, même moi je le pense), mais c'est toujours mieux que de voir survivre l'usine comme nous l'avons vu cette année ou pire encore, risquer de perdre la marque.

Ne soyons donc pas trop sévères et encore moins pessimistes, laissons se mettre en place le réseau de distribution, car jusqu'à ce jour, nous en avons eu la preuve, les gens ne savaient pas où trouver les VOXAN. Peut être que demain cela va changer et du coup faire décoller les ventes.

En tout cas, Toute l'équipe du bureau vous souhaite à tous et à toutes de bonnes fêtes de fin d'année et que le père Noël soit gentil avec vous !!!!!!!!!!!!!!!!

Ness



Adresse : <http://www.voxanclubdefrance.com> - 06 87 36 57 42

V72 N° 36  
Décembre 2006

## Annonce

BOS Engineering est le fournisseur de la suspension arrière des Charade. C'est aussi cette société qui aide la Comsport en se chargeant de tout l'aspect suspension du proto.

BOS Engineering propose aux adhérents du VCF l'offre suivante :

- amortisseur arrière équipant la Charade : le prix public TTC sera de 900 Euros
- amortisseur arrière racing (identique à celui qui sera monté sur la moto de course) : le prix sera de 1250 euros
- kit fourche s'insérant ds une fourche d'origine (quelque soit sa marque) : en cours de développement, prix communiqué ultérieurement.

A noter que en achetant un amortisseur BOS d'origine Charade ou racing par l'intermédiaire du VCF, BOS dotera (en qualité de sponsor) la Comsport de 150 euros par amortisseur vendu afin d'aider au financement de la moto de course du VCF.

Les renseignements et commandes sont gérées par la comm sport. Joyeux Noël !

## Adhésion 2007

Voilà la période fatidique de renouvellement d'adhésion.

Merci à vous de renvoyer au plus vite le bulletin, il n'y aura pas 36 rappels et les retardataires seront sans excuses.

Ceci est à renvoyer à la bonne adresse avant le 28 février.

## Coordonnées du bureau

**Président** : Ness (Didier CALET)

06.81.86.32.00 [ness-cr133@wanadoo.fr](mailto:ness-cr133@wanadoo.fr)

**Secrétaire** : The Cure (Rodolphe Quéron )

06.75.63.66.37 [thecure@free.fr](mailto:thecure@free.fr)

**Trésorier** : Nico Road 333 (Nicolas JAOUEN)

02.40.86.46.88 [Nico.jaouen@free.fr](mailto:Nico.jaouen@free.fr)

**Com'Adhérent** : Hadrien DECANIS

06.22.15.15.61 [hdecanis@carrefour.com](mailto:hdecanis@carrefour.com)

**Com'Com** : Fil@ /Jack Palmer (Philippe ALLER)

06.87.36.57.42 [fil.palmer@free.fr](mailto:fil.palmer@free.fr)

**Com'Sport** : Zen (Philippe SZENDROI)

06.11.76.48.52 [Philippe.Szendroi@wanadoo.fr](mailto:Philippe.Szendroi@wanadoo.fr)

**Com'Tech**: Tilk (Xavier MANSAT)

06.64.37.90.60 [xavier.mansat@neuf.fr](mailto:xavier.mansat@neuf.fr)

**Com'Tour**: Jacques MOREL

06.73.75.04.07 [scrambler63@gmail.com](mailto:scrambler63@gmail.com)

**Com'Info**: Serval (Laurent PLANEL)

06.24.88.09 42 [serval83@hotmail.com](mailto:serval83@hotmail.com)

Le Voxan Club de France

Vous souhaite un



Vendredi 22 septembre, 7 heures du mat, c'est le grand jour. Je me lève frais et dispo pour le départ, j'ai hâte d'en découdre ..... En fait, non. Petit retour en arrière,

**15 août** ..... Il me reste 2 choses à faire pour terminer la préparation du Café, le test de l'éclairage et la déco. Je voulais absolument que mon café fasse référence à celui de Jean-Luc, il a fallu donc trouver la formule du Rouge Gardette ; pas simple. Cette teinte est vraiment terrible, après plusieurs essais, ça a l'air de coller ; aussi je peux maintenant l'affirmer, pour avoir un café rouge, il faut commencer par le peindre en gris, véridique.

Je monte aussi le tableau de bord : dérouleur de road book, chrono, tripmaster. Pour tester tout ça, je décide d'aller chercher mes pièces de rechange chez mon concessionnaire et changer le train de pneus qui a très moyennement apprécié Albi puis Magny-cours. Ça fait plus d'un an que je n'ai pas roulé sur route ouverte, je suis tendu, m'enfin, 150 km aller retour, ça devrait aller. C'est parti, au bout de 30 bornes, le compteur de VTT ne fonctionne plus, le trip, lui décroche au-delà de 60 km/h. C'est pas gagné cette histoire. Je mettrai 15 jours pour trouver une solution potable et à arriver à étalonner correctement tout ça.

Comparativement, les tests d'éclairage se sont bien passés, juste 2 essais derrière chez moi, ça devrait coller.

On est début Septembre, c'est la rentrée scolaire, la machine est prête. On passe un Week-end avec mon frère (rallyman auto) à préparer le plan d'assistance : lieu, tâches à effectuer ; tout pile poil en fonction des différents road books.

Nous réglons les derniers détails par mail pour la tente du VCF, les réglages si il pleut. Ça s'emboîte, tout colle..... Bref, on est fin prêt.

Je monte les carénages rouges, ça fait bizarre, ce n'est plus « ma » moto, je n'ose pas la sortir du garage.

**Lundi 18 septembre** ..... Je consulte le site du moto-tour, infos de dernière minute, les road book ont changé. Pas grave, ça doit être du détail. Tu parles oui, quasiment toutes les étapes ont eu des modifs ; Y a plus qu'à se retaper tout le parcours pour les trouver. Davy m'avait conseillé d'engranger des heures de sommeil, ben c'est raté pour ce coup là. Je passe donc mes 3 dernières nuits à refaire du surlignage, du découpage, du scotchage, etc .....

Laurent amène son road à la maison, on le cannibalise pour les pièces. Je lui demande, vu qu'on a droit à un moteur de rechange si je peux lui piquer le sien. Pas de problème me réponds-t-il ; finalement, nous jugeons que ce n'est pas raisonnable. De toutes façons, il risque de ne plus y avoir de place dans le coffre de la voiture. Je mets également en caisse les outils, les pièces, les jerrycans, les ..... Ne rien oublier, surtout ne rien oublier. Je vérifie 15 fois les papiers, les clés ..... Mercredi soir, tout est bouclé, c'est la 1<sup>o</sup> fois que je pars sur une course en étant prêt la veille. Dernier coup de téléphone au frangin, il arrive Jeudi soir.

**Jeudi 21 septembre** ..... Laurent passe à la maison pour déposer ses affaires, il n'a pas pu se libérer pour le Vendredi, on doit le récupérer à la Gare de Reims, Samedi

Coup de téléphone : C'est le frangin, il vient de Suisse, il a eu un contretemps au boulot, il n'arrivera que tard le soir. Il arrivera effectivement tard, on mange et on file tous au pieu, y a école demain.

**Vendredi 22 septembre** ..... Je n'ai pas fermé l'oeil de la nuit, peur de me rater, trop d'images qui défilent. Je dis au revoir à mes filles qui partent à l'école.

Il faut charger la voiture, la remorque. Alain, Ness pour les intimes, nous rejoins. Tout le matos rentre, il y en a partout, dans la remorque, le coffre déborde, les sièges sont pleins. On est prêt à partir, on est attendu à Reims vers 13 H 00. Derniers bisous, dernières recommandations, contact et c'est parti.

Nous retrouvons Papy Jack au rendez-vous à Reims. Il nous attend avec le camping car sur le parking où devons récupérer les badges d'assistance pour pouvoir accéder au parc concurrents. Comme d'habitude, il assure un max, la table est prête. On a juste à se mettre les pieds dessous. Au menu, Bœuf en Daube et Cahors, c'est bon pour le moral. Les 2 commissaires présents nous regardent du coin de l'œil ; il faut dire qu'ils n'ont pour repas que des sandwiches pain de mie et du Dark dog à boire. A la vue de leur tête, on craque et on les invite à se désaltérer dignement. Du coup, on papote, on papote; on était en avance, mais maintenant, nous sommes à la bourre. Je dois me présenter aux vérifications administratives à 14 H 20. Il est 14 H et il faut aller au centre ville.



Nous arrivons à l'arrache à 14 H 15, je file aux contrôles: tout va bien, je n'ai rien oublié. Pendant ce temps, le frangin, alias Canonnier, et Ness se placent dans le parc et descendent la moto de la remorque. Je les rejoins. Pour les vérifications techniques, il faut la moto, les papiers et tout l'équipement. J'ai oublié ma 3<sup>o</sup> main et l'heure tourne, on retourne au contrôle au pas de course. Le commissaire présent m'annonce qu'il n'y a pas besoin de se presser (on vient de se taper environ 1 km en courant) une fois que l'on est passé à l'administratif : cool de le dire maintenant. Je me mets dans la file d'attente, la pression monte, les commissaires techniques ont l'air pointilleux. Mon tour arrive, un commissaire fait le tour du café, va voir son collègue, ils reviennent et m'annoncent de concert que la moto n'est conforme !!! Le circuit de frein n'est pas freiné justement. Je suis vert, j'ai passé 6 mois à préparer la meule et je me fais recalcer au premier contrôle. Je tente de discuter en expliquant que ce n'est pas marqué dans le règlement, que ceci, que cela, ils ne veulent rien savoir ..... Retour au parc. C'est l'effolement.

On sort la caisse à outils mais la perceuse est dans le camping car sur l'autre parking. Comme on a qu'un badge d'assistance, il ne peut pas rentrer dans le parc concurrent. On pensait régler cela après mais là, ça urge. Au culot, on dit à Papy Jack d'arriver pendant que Ness parle avec le commissaire d'entrée du parc. Une (ou deux) bières plus tard, le camping car peut passer devant la barrière. Au boulot, à 4 pattes sur le parking, il se met à pleuvoir. P.....n, c'est pas vrai, ça va continuer longtemps comme ça ?

C'est à ce moment qu'arrive Phil@ et papy Guy : « on amène la TENTE du VCF ». Des sauveurs, je vous dis. Il s'en suis un terrible balai. Moi, à 4 pattes en train de percer les vis et la fourche du café, 6 personnes autour en train de déplier la tente pour pouvoir bosser à l'abri ; mémorable.

Dans le paddock, c'est l'effervescence, tous les novices se sont faits recalcer comme moi ; ça court dans tous les sens : perceuse, forets, établis, fil à freiner, ..... Nos voisins de parc, Laurent (Nours) et Jérôme, nous demandent assistance, je les aide tant que je peux. Nours dérape avec la perceuse et se plante le forêt dans la main. Le Moto tour n'a pas encore commencé qu'il y a déjà des blessés. Il est 17 heures, à priori les motos sont prêtes, nous retournons, Nours et moi, au contrôle technique. Cette fois-ci, c'est bon : Sonomètre, numéros de course, vérifications de l'équipement, docteur. Il reste une étape avant le parc fermé; le passage au banc. Phil@ et papy Guy m'accompagnent. Nouvelle poussée d'adrénaline, les commissaires sont pointilleux : pas plus de 106 CH. Mon café a beau être stock, je ne suis pas tranquille vu ceux que j'ai déposés dans la ligne droite à Magny-Cours. Les refus pleuvent. Je fais la connaissance de Cyrille, il roule en promo, comme moi, mais avec une R1, c'est son tour : 95.2 Ch, c'est bon. Arrive mon tour, le proposé au banc est amateur de Voxan, il prend soin de ma titine ; verdict : 97.5 Ch, mieux que la R1, hilarité générale du coté de la marque française. Pour ma part, je suis soulagé, la moto rentre au parc fermé, le stress peut enfin retomber.

Nours lui s'est fait recalcer avec la ZX10: 107.2 Ch. Il faut donc trouver une solution. On restreint le diamètre des pipes d'admission avec du scotch américain. Bilan : 102.5 Ch, c'est tout bon.



Pendant ce temps, le campement s'est organisé, le camping car est garé, en laissant au passage un bout de pare choc contre un lampadaire, la table est mise, l'éclairage aussi. Le vrai luxe. Phil@ et papy Guy prennent congé, rendez vous à Carole. Je discute avec notre autre voisin de paddock, Eric. J'ai fait sa connaissance cet été aux entraînements. Il dort sous la tente avec juste son pote Bernard qui fait les villes étapes en voiture. Il est aux alentours de 20 H, comme il faut bien s'occuper, j'initie Ness à la mise en perce de fut de bière ; de toute façon, il prend trop de place dans la voiture (le fut, hein).

On passe à table. Il se remet à pleuvoir, l'eau ruisselle dans la tente ; ce n'est pas grave, au moins on est au sec. C'est à ce moment que l'on aperçoit Nours et Jérôme en train de manger sous la pluie. Nous les invitons sous la tente VCF. Quelques pastis, patates, saucissons, grosses vanes plus tard, il est temps d'aller aux pieux. Extinction des feux à 1 H.

**Samedi 23 septembre .....** Réveil tôt, très tôt, trop tôt. Le parc est en plein centre-ville, c'est bruyant dès 5 plombes du mat. Aujourd'hui, on a rien à faire. J'arpente le paddock, je choppe les boules. Je repense à Jean Luc, à toutes celles qui sont restées en Haute Saône, qui nous ont laissé partir. Je prends la posture du Hérisson et un hérisson quand c'est en boule, ça pique. J'essaie de ne pas le montrer mais je me demande ce que je fous là. Je n'ai quasi pas roulé depuis plus d'un an, il y a plus de 3000 bornes à faire. Il y a plein de monde autour de moi mais ne vais-je pas les décevoir ? Ne vais-je pas passer pour une lopette, un poireau ?.....

Finalement, Eric et Nours me changent les idées:

- « Il paraît que les road books ont changé » me disent-ils.
- Hein, Quand ça ?
- Lundi
- Ben, c'est bon, j'ai les bons
- Ouais mais pas nous »

S'en suivra une nouvelle séance de photo copiage, sur lignage, découpage, etc., .... Ça occupe. J'en profite pour passer chez Shoei pour faire nettoyer mon casque et avoir une visière neuve pour les étapes de nuit. Ils n'en ont pas mais promis demain, c'est bon. Je paye. On mets également, mon site Internet à jour. Fallait voir Canonnier se promener avec le portable dans le parc à la recherche du Wifi perdu. Finalement, on terminera assis sur le trottoir derrière le PC course.

Laurent nous rejoint dans l'après midi comme convenu. Ce coup là, nous sommes au complet.

Je reçois un coup de fil de Davy. Ils arrivent avec Mig et le Street d'Issoire, mais il ne tient pas la route, il faut faire de la mécanique et resserrer la colonne de direction. J'ai bien un outil bricolé, mais l'écrou est bloqué à toc, impossible de le desserrer.

Le système D rentre alors en action, meuleuse, pince, coup de marteau à même le goudron pour modifier l'outil et c'est tout bon. Mig peut filer aux contrôles. Un quart d'heure après, Thierry, son mécano, arrive en courant. « T'aurait pas une perceuse ». Devinez pourquoi faire, les commissaires ont encore frappés. De notre côté, nous partons en voiture pour voir la spéciale de Jonchery juste à coté de Reims. J'ai récupéré un DVD de toutes les spéciales, je les avais donc visualisées, mais entre la vidéo et la réalité, y a un gouffre. Nous retournons à Reims, la nuit tombe, la pluie aussi. Pas bon pour le moral, il paraît que Carole sous la pluie, c'est .....



Alain, Papy Jack, votre serveur, Rémi, Laurent

Nous décidons, avec Nours, de rouler ensemble demain, vu que nous partons à 3 minutes d'écart. Eric part plus tard, Canonnier et Ness lui prendrons quand même un jerrycan pour son ravitaillement.

Nous mettons également en place une séance de visionnage des spéciales de lendemain avec Nours et Eric. Celui-ci a en effet une petite expérience du rallye, il nous conseille notamment sur les prises de repères et la physiologie des virages. Nous répéterons ce rituel jusqu'à Toulon. Il est tard, demain le départ est prévu à 6 H 44. Sachant qu'il faut sortir la moto du parc, un quart d'heure avant, s'équiper, déjeuner, se doucher .....

**Dimanche 24 septembre : la découverte**

Il est 4 h 00, je ne dors plus, il a flotté toute la nuit. Je me lève, dehors c'est trempé mais il ne pleut plus. L'avantage à cette heure là, c'est qu'il y a de l'eau chaude pour les douches. Au retour, je croise Bernard qui va chercher du pain, c'est son heure normale à lui. Moi, je suis hyper tendu, pas bien, j'erre dans le paddock en attendant que les autres se lèvent. Je vais voir la catégorie experts qui part déjà. Grand moment de solitude....

5 H 30, enfin ça bouge, le rythme s'accélère, petit déj copieux (merci Bernard pour le pain), grosses vanes de la part de Ness mais je ne suis pas réceptif. Je m'équipe, il y a des petites modifs de road book de dernière minute que j'ai noté sur un scotch pour le mettre sur le réservoir, sac à dos, clé de contact.....

6 H 30, je rentre dans le parc fermé, je débâche le café et le pousse vers la sortie. Contact !! Merde, les clés, où sont les clés ? Dans le sac à dos, je gueule un coup, mais quelle truffe je suis. Finalement, contact quand même : le café ronronne, je me dirige vers la ligne de départ.

6 H 44, c'est à moi, je passe l'horodatrice et enclenche la première et part mon carton de pointage à la main. Ce n'est que plusieurs feux plus tard que je m'en rends compte. Je m'arrête et range tout ça. Je suis tellement tendu que je n'ai même pas vu mon assistance qui voulait faire une photo. Nours me rejoint comme prévu. J'ai tellement la trouille de ce qui peut arriver que je roulerai comme un robot jusqu'à Carole où nous arrivons avec 45 minutes d'avance.

Le comité d'accueil du VCF est là, ça fait du bien de discuter. Christine m'offre un café, merci encore. Tout le monde s'affaire, me dit un petit mot, ça détend un peu. Mon assistance arrive, pression des pneus, contrôle divers : OK, je pointe dans mon temps idéal, et me retrouve en parc fermé. Il ne reste plus qu'à attendre ma série. Je regarde la dernière série expert, la piste est mouillée, dès qu'ils mettent la purée, ça part à l'équerre, 3° d'angle à Hôtel, ça glisse grave. Le hérisson de remet en boule.

On m'appelle en pré grille, les side-cars finissent de tourner. Dans le tour de formation, je remarque que la trajectoire est séchante sur 10 cm de large. Départ du tour ce chauffe : je mets à fond et donne un coup d'embrayage, le café se met à patiner ; me voila prévenu pour le départ. Le drapeau tricolore s'abaisse, c'est parti pour 8 tours. Je pense à cet instant à Bruno Destoop qui s'est bourré, l'année dernière. Rester calme, surtout rester calme. J'enchaîne les tours, finalement, ça ne glisse pas tant que je pensais. Je me bastonne avec un gars en BM, c'est rigolo. Au bout de 3 ou 4 tours, au freinage de Golf, y a des motos dans le bac et une au milieu de la piste, je prends la corde et ré accélère, l'arrière décroche. Hô, du calme, du calme. Au tour d'après, idem, pourtant je n'ai pas l'impression d'en mettre vraiment, ce n'est qu'au tour suivant que je comprendrai. Dans le tas de moto, celle qui était par terre a percé son carter et toute l'huile s'est répandue. Je termine ma série tranquille sans autres chaleurs. De retour, au parc, tout le monde me félicite. Je me suis fait plaisir. Ça fait du bien, ça détend, mais bon le circuit, je connais un peu; maintenant, c'est l'inconnue. C'est le vrai rallye qui commence.



Canonnier et Ness font l'assistance pendant que je discute (c'est dur la vie de pilote): essence, pression de pneus ....merde, il n'y a plus d'air dans le compresseur, le groupe électrogène refuse obstinément de démarrer. La pression remonte, il faut que je pointe. Nous serons dépanner par les 2 filles qui se tirent la bourre pour le classement féminin. Papy Jack me ravitaille, Canonnier veut que je boive de l'eau pour me détendre, je refuse, il insiste, je refuse.....

C'est l'heure, je repars avec Nours pour 160 km en direction de la 1° spéciale routière. On arrive au premier CP (contrôle de passage). Le CP est un endroit surréaliste, c'est paumé au milieu de nulle part, au détour d'un virage, en général sur un chemin que personne n'ose emprunter. On y trouve une tente avec 2 commissaires qui doivent tamponner le carton de pointage. Ils y restent la journée, ils nous offrent des bonbons, des gâteaux, nous glissent un petit mot sympa, etc ... A demain, nous disent-ils lorsque nous repartons. Pourquoi à demain ???

20 Km plus loin, j'attrape une crampe sur le derrière de la cuisse. Impossible de m'asseoir, je ferai 25 km debout sur les repose-pieds afin qu'elle ne passe. Je me maudis, j'aurais du écouter mon frère à Carole et boire. La machine à gamberger se remet en route, on fait 200 km et la majorité des étapes en font 500, comment vais-je tenir physiquement ? On arrive en vue de la spéciale. Petit coup de fil à l'assistance, « Vous êtes où » « Ben, on a eu un petit contretemps ». Il y a eu du retard à Carole, il a fallu attendre la fin de la série d'Eric pour le ravitailler; du coup, pas d'assistance pour moi. Je laisse mon sac à dos dans le fourgon de Jérôme qui vient d'arriver, il se met à pleuvoir. Finalement, ce n'est qu'une petite averse mais elle a suffi à mouiller la route. Mon heure arrive, mon premier départ en spéciale aussi, je suis tendu. 5,4,3,2,1 .... Goooo, je lâche l'embrayage et manque de caler. Du calme, du calme. Putain, ça saute dans tous les sens, je roule comme une daube et je passe les virages quasi à l'arrêt. Les repères de la vidéo et de la reconnaissance en voiture se sont évanouis. La banane, dans laquelle j'ai mis mes papiers, me bloque sur le dossier et m'empêche de me déplacer sur la moto, tout à coup, quelqu'un au milieu de la route me fait des grands signes, je m'arrête. « t'es arrivé, cool, mon gars » . J'ai même pas vu la ligne. Je reprends mes esprits et attends Nours, une minute derrière moi. Il est hilare comme d'hab, en plus, il vient de claquer le meilleur chrono provisoire. Nous partons pour la dernière liaison de la journée. Mon assistance a raccroché le wagon, je récupère mon sac à dos, on discute un peu. Soudain, je regarde le chrono, il nous reste 15 km à faire et 9 min pour pointer, faut pas traîner. On repart à toc au milieu des vignes en pleines vendanges, il y a de la boue, des cailloux, des tracteurs, un CP, des grosses rigoles en béton.



On arrive au contrôle horaire, pile poil, il me reste 15 secondes pour pointer, ouf. Direction, le village, 5 km de ville, pointage, fin de l'étape. Nous avons maintenant 2 heures d'assistance avant de remettre la moto au parc fermé.

Papy Jack est prêt, royal, avec le repas, il est 15 H 00. On décide de faire l'assistance et de manger après. Essence, tension de chaîne, niveau,... que l'entretien courant. Je mets la moto au parc 1 H avant la limite. On peut passer aux choses sérieuses : apéro puis on passe à table. C'est à ce moment, qu'arrive Bernard. Eric, qui vient d'arriver, a un problème, il n'ose pas venir demander, Bernard s'en charge. La Katoche est couverte d'huile. Eric est défait, il a déjà cassé la boîte de son Fazer, il y a 2 ans à la première étape. Cette fois ci, c'est le couvre culasse. On se regarde avec Nours, il reste 1 H 30 avant son entrée en parc fermé, Eric est OK. On démonte la Katoche. Une évidence nous saute aux yeux : ceux qui disent qu'une Voxan ce n'est pas accessible, n'ont jamais mis les mains dans une KTM. Il faut tout sortir, tout vidanger. On démonte donc tout, on ouvre le moteur, on change, on referme. L'heure tourne, il reste 10 min. Il faut remonter tout l'accastillage, le réservoir ne veut pas rentrer, on le finit à coup de pied.

C'est prêt, il reste 3 minutes. Contact, ça ne fuit plus, 1°, Eric lâche l'embrayage : Rien, la moto n'embraye pas. On a plus le temps, on le pousse à travers tout le parc concurrent et il rentre sa moto au parc pile à l'heure. Bon, faut trouver une solution, on a du pincer la durite d'embrayage en remontant le réservoir. On décide d'intervenir demain matin. Eric, qui a roulé sur le sec à Carole, est mieux placé au classement, il part 45 minutes avant nous. Il passe la ligne de départ à la poussette et on mécanique après, ça devrait le faire. Pendant ce temps, Ness est allé chercher ma visière chez Shoei, il essaie de la monter et viens me voir.... C'est pas le bon modèle !!!!

Il est 18 h, papy Jack s'impatiente, il a réchauffé 4 fois la gamelle et on n'a toujours pas mangé. Il décide de nous faire les pompomgirls à lui tout seul, pour nous attirer, sans succès. Mig et Thierry arrive à ce moment là, et c'est reparti pour un tour. Papy Jack craque et jette l'éponge, si on veut manger, ça sera ... froid.

Il se remet à pleuvoir, l'eau ruisselle dans la tente et ..... finit par faire péter toute l'installation électrique, heureusement papy Jack veille et nous dépanne tout ça. Le reste de la soirée sera plus classique et calme : apéro, discussion avec Davy, Mig, Thierry, etc..... Du coup, il est encore plus de minuit, il est temps d'aller dormir, demain, y a de la route.

A suivre.....

## Principe de fonctionnement

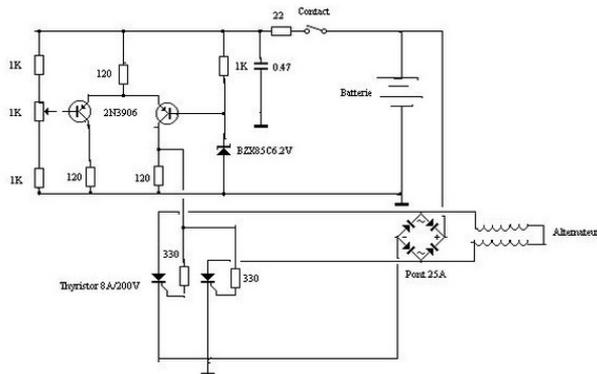
Les motos VOXAN comme la majeure partie des motos modernes sont équipées d'alternateur de type à aimants permanents.

L'excitation des aimants est continue et ne peut pas être limitée.

Le rôle du régulateur dans ce cas est bien sur de transformer le courant généré sur trois phases en un courant continu pour charger la batterie, mais aussi de limiter la tension en absorbant l'excès d'énergie généré par l'alternateur.

Cela se traduit donc par un échauffement qu'il faut dissiper, d'où la présence d'ailettes sur le régulateur.

Schéma type d'un régulateur pour alternateur 2 fils



(c'est un schéma de principe, celui-ci n'est pas identique au régulateur des voxan)

Une idée préconçue sur les motos équipées d'alternateur à aimants permanents est que le fait d'éteindre par exemple le phare améliore la charge batterie. Non, au contraire, le régulateur est plus sollicité car il doit dissiper encore plus d'énergie.

## Problème de charge

Les symptômes sont :

Le moteur qui se coupe au bout de 100 km par exemple, les voyants et le phare qui n'éclairent plus beaucoup

L'alternateur est solide donc rarement en cause (sauf problème mécanique tel qu'une vis desserrée venant frotter contre les enroulements)

Regarder au niveau des connexions du régulateur.

A cause de l'énergie que doit dissiper en continue le régulateur, les fils, la connectique et le régulateur s'échauffe.

Les fils et la connectique peuvent alors se détériorer, leur résistance interne augmente, l'échauffement créé augmente encore la résistance et c'est le cercle vicieux pouvant aller jusqu'à coller les fils entre eux, créer un court-circuit et faire fondre le connecteur.

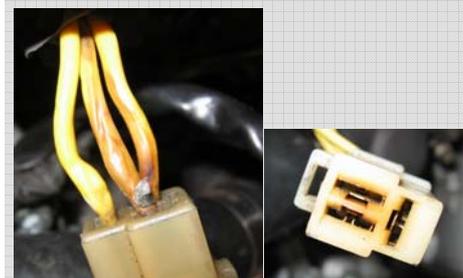
Régulateur Roadster année 1999



Référence SH541G-12  
identique à 1000 Aprilia (année 2000)

☞ D'une manière générale : la tension batterie doit être environ de 12 à 12,5v à vide, et 14 à 14,5v en charge moteur tournant plus vite que le ralenti

☞ pour le café racer : derrière le flanc gauche  
☞ pour le road : sous le réservoir côté gauche



## Solutions

Il est nécessaire d'entretenir un bon refroidissement du régulateur.

Une bonne connexion entre le régulateur et l'alternateur est nécessaire pour éviter l'échauffement des fils.

S'il a jauni et que les fils sont durcis :

-Supprimer le connecteur et le remplacer par un meilleur (résistance de contact inférieure). Se type d article se trouve chez les détaillants en électronique par exemple.

-Ou bien, étamer les fils et remplacer le connecteur par un bon domino.

C'est une réparation provisoire qui doit être remplacée par un connecteur pour rester dans les normes.

Mettre une protection autour du domino comme du Scotch auto amalgamant.

Il faut également surveiller les connecteurs du régulateur.  
(Les fils et connexions du + et - 12 Volts sont doublés)

☞ Amélioration possible pour le road gardette:  
Installer une plaque alu (ou bi-métal cuivre / alu) sous le régulateur.  
Cela augmente la surface de refroidissement et rehausse les ailettes du régulateur pour bien les amener dans le flux d'air



## Partenariat Estaca Moto Tech (EMT).

Nous vous avons parlé dans le dernier V72, d'un partenariat en cours de réalisation avec l'ESTACA (Ecole Supérieure des Techniques Aéronautiques et de Construction Automobile), école d'ingénieur renommée. Au sein de celle-ci existent plusieurs associations dont l'EMT, association plus tournée vers la moto. Le 23 novembre, nous nous sommes donc rencontrés au sein de l'école. Une dizaine d'élèves était présent pour nous accueillir, il y avait des premières jusqu'aux 4ème années.

Pour représenter le VCF, il y avait Michel MARTINET (michelm), Xavier MANSAT (tilk) pour la com'tech, Philippe ALLER pour la Com'com et moi-même pour la Com'sport. Bref un bande de 15 motards plantés en plein milieu d'un amphi pour un exposé court mais dense sur le voxanisme, voxan, le vcf et son proto. Le but de cette rencontre était tout d'abord d'initier le partenariat et de faire les présentations ceci afin de bénéficier de ressources et des connaissances techniques que peuvent nous apporter les élèves. C'est aussi apporter une nouvelle dimension dans le projet en faisant partager une expérience originale dans la compétition. Pour l'EMT, une occasion trop rare de pouvoir s'investir sur un projet réel en rapport direct avec leur formation. Ils pourront dans le même temps bénéficier de tous les nombreux contacts et du réseau VCF.

Grégory URING, président de l'EMT, a présenté son association et les personnes qui travailleront plus directement pour le proto. Le nom du VOXAN Club de France est pour beaucoup sur le fait que l'EMT ait accepté rapidement ce partenariat. On peut encore se féliciter de l'image du club qu'a su donner tous les membres au fils des ans.

L'aide de l'EMT sera surtout sur l'aspect construction mécanique. Ils se voient confier l'étude d'un anti-dribble pour monter sur l'embrayage du proto, d'un nouveau porte couronne pour adapter des couronnes Ducati sur les jantes Mareschini, de nouveaux repose-pieds, et encore d'autre sujets certainement à venir.

Leur "joujou" préféré n'est autre que Catia, le logiciel de conception Dassault.

Michel et Xavier ont pu rentrer plus précisément dans les détails de la moto, notamment d'un point de vue motorisation.

En attendant, merci à Phil et Xavier d'être venu en CR et Road, ce qui a permis de montrer l'architecture de la partie cycle et les particularités des motos Voxan. Merci aussi à Michel d'être passé me chercher sous le déluge.

Nous avons pu rapidement nous apercevoir que nos futurs ingénieurs était vraiment très motivés pour travailler sur le proto VCF.

Cette soirée fut un agréable moment pour partager notre passion.



**Benoît ROUVREAU (Potar)**



Euh bonjour à tous...

Je m'appelle FABIENNE MIGOUT dans le civil, on me surnomme aussi "FLYING PIGLET" depuis le TT à l'Isle de MAN 2004. Avant c'était "FAST PIGLET", Mais c'est vrai qu'au TT j'ai appris à voler sans me bourrer alors voilà.

En fait, j'ai même pas fait exprès la première fois à BALLAUGH BRIDGE, mais pour rester sur ses roues et pas guidonner, on m'a dit (BRIAN ARCHIBALD, vainqueur plusieurs fois...) qu'il ne "fallait pas" couper et c'est vrai.

Voilà, ça c'était pour la partie "vision de la vie" : il ne faut pas couper. Bien sûr c'est relatif, il faut le prendre au 2ème degré, mais c'est ma conviction dans ce qui me passionne.

Et oui, j'ai accidentellement chuté dans une marmite de potion étant petite, j'ai presque tout bu et j'en ai pour plusieurs vies à vibrer de bonheur chaque fois que je monte sur une moto.

Mes babilllements en compétition se sont fait en 250 KAWA, mais j'étais déjà amoureuse du twin... Ainsi, je rêvais de mon retour sur les circuits tandis que je ponçais des carénages, en allaitant mes enfants (MATTHEW 9 ans et LOLA 8 ans...). Mon retour a vu la réalisation d'un rêve, celui de courir en DUCATI !

La coupe DUCATI m'a permise de progresser au milieu des garçons depuis 2001, et me hisser régulièrement sur les podiums en 2004 (grâce à YVES, mon mécano-coach-psy du neurone unique que j'adore !)

Là il y eu le fameux TT où j'ai rencontré et même chevauché une "CAFE RACER" pour la première fois lors d'essais MOTO JOURNAL. Etant la première pilote française à courir le TT, j'étais sensible à l'idée qu'un jour ça serait sympa de faire des courses sur une VOXAN, et en avait même parlé à FABRICE MIGUET là-bas...

Comme quoi des fois...

Ma première expérience au BOL D'OR 2004 fut très concluante, révélatrice de ma capacité à rouler longtemps sous la pluie (2H30 de relais de nuit d'affilée) et surtout humainement énorme avec le GENOUS TEAM.

Les aventures 24H du MANS et BOL D'OR 2005 et 2006 (juste le MANS) ont été aussi géniales, on a fini 24ème et 11ème en superproduction au BOL 2005.

Très honnêtement, je ne connais pas encore demoiselle VOXAN sur circuit, mais nous avons en commun le mot "passion". Nous y sommes arrivées par des voies différentes, elle est née du fruit de la passion et moi, n'étant pas née du même fruit, j'ai néanmoins vécu et vit toujours grâce cette passion.

Ainsi, je pense que cette moto et moi avons aussi quelque part un défi commun ...J'en ai vraiment eu la certitude au MOTO-TOUR 2006, que j'ai couru sur un "ZEUS" (si ça c'est pas un défi !)

Bon ben vous savez l'essentiel me concernant. Pour le reste, il faudra venir voir sur les circuits !!!!

GAZZZ

**Fabienne MIGOUT (The Flying Piglet)**

[www.esprit-racing.com](http://www.esprit-racing.com) (si vous voulez lire mes quelques résumés de course...)

J  
O  
Y  
E  
U  
S  
S  
E  
S  
F  
E  
t  
C  
E  
S

## Appel Aux balades

Alors voilà, afin d'occuper vos longues soirées d'hiver, nous vous avons trouvé des devoirs à faire. Le facteur ou les pompiers sont sûrement déjà passés pour vous vendre les calendriers, il ne vous reste plus qu'une chose à faire : Cocher les WE et trouver des idées pour remplir les cases vides. Ben oui, le printemps sera bientôt là (avec le soleil, les bourgeons et les fleurs dans les prés), et comme de bien entendu, les VOXAN seront au rendez vous. Donc, afin d'annoncer en Janvier un calendrier des sorties, nous vous demandons de bien vouloir nous faire parvenir vos idées et propositions de sorties.

Merci de faire parvenir vos coordonnées et vos propositions au responsable de la commission tradition et saucisson, Mr Jacques Morel [scrambler63@gmail.com](mailto:scrambler63@gmail.com) ou de préférence au 06 73 75 04 07

Nous ne disposons pas encore des dates pour le Protwin 2007, mais ne manquerons pas de les mettre en rouge dans le prochain 72° de passion.

Voici déjà quelques dates à retenir :

### Avril 2007

Marc Wilsmore, le boss de l'Ace Cafe London <http://www.ace-cafe-london.com/>, enchanté de notre présence en 2003 pour l'Ace Day (nous étions venus à 23 motos) pense toujours à nous. Il y a d'ailleurs la moto de fil@ sur la page d'accueil de l'année <http://www.ace-cafe-london.com/gif/ad03-7.jpg>

L'importateur anglais de VOXAN est en train de préparer une journée pour lancer officiellement la marque de l'autre côté du Chanel. Marc W. a demandé à Claude Speisser, le représentant du club 59 français, de nous avertir car il souhaite la présence du VOXAN Club de France...

**13, 14 et 15 avril 2007** le 5ème Bol d'Or Classic ; pas de nouveautés par rapport à l'année dernière, nous avons la place que nous voulons dans le village club, avec 1 billet acheté = 1 gratuit. Pas de possibilités de faire des ronds sur Magny-Cours car pas assez de plages horaires...

**26, 27 et 28 mai 2007** Assemblée Générale du VCF dans le Cantal puis le Circuit de Charade (inscription en Mars)

**Le 3 Juin 2007**, 6ème rassemblement moto de Champ d'Oiseau, dans le 21. Nous cherchons des volontaires pour assurer le spectacle et représenter le VCF car nous serions les invités d'honneur avec la mise à disposition d'un espace.

**23 et 24 juin 2007** La Journée VOXAN. Nous souhaiterions que dans chaque région les adhérents se regroupent ce WE là afin de montrer au plus grand nombre nos motos. Cela peut être à l'occasion d'un salon, d'un rassemblement moto ou tout simplement d'une balade dans un lieu touristique. Nous attendons vos propositions.

**23 et 24 juin 2007** Les Trophées Gérard Jumeaux tombe en même temps que les journées VOXAN/VCF « La Voxanie envahie la France ». Une bonne et belle occasion de faire un point de rencontre sur le circuit de Croix en Ternois. Nous sommes cordialement invités par « les Amis de Gérard Jumeaux ».

Ness@

## SIDAM et Voxan

Le 10 novembre dernier VOXAN et Sidam ont annoncé leur partenariat pour la distribution des VOXAN.

Dans son processus de recherche de partenaires pour la distribution et l'industrialisation de ses Motos, VOXAN vient de confier la gestion du réseau de distribution à Sidam, groupe distribuant aujourd'hui des motos et scooters chinois, comprenant 120 points de ventes en France. Après un entretien avec Mr Pierre Laurent-Chauvet, responsable de la structure, il en ressort une volonté de dynamiser le réseau, de communiquer sur les produits et assurer pour 2007 un réseau de 100 points de vente VOXAN et aussi de développer l'export.

Leur souhait est de continuer avec les concessionnaires VOXAN existant, et de combler les trous sur la carte de France avec les concessionnaires Sidam.

Depuis le 10 novembre dernier nous avons été en contact avec Mr Laurent-Chauvet qui a répondu à quelques une de nos questions le 27/11/06 :

1°) Que deviennent les concessionnaires actuels ? « A ce jour et sans les avoir tous contacté 30 concessions VOXAN souhaitent continuer avec nous et signeront un contrat Sidam »

2°) Combien sont déjà ouverts ? « En une semaine 22 concessions Sidam ont donné leur accord pour signer le contrat dans les prochains jours. Le contrat de concession étant finalisé cette semaine. Notre show room de l'avenue de la Grande armée à Paris a déjà commencé. »

3°) Combien de points de vente souhaitez-vous ouvrir ? « L'objectif est de 100 concessions pour le deuxième semestre 2007. »

4°) Qu'en est-il de la formation des mécaniciens ? « La formation des techniciens est un des critères de sélectivité et est contractuelle comme l'achat de l'outillage et l'installation de Voxan-pro. Les techniciens participeront aux stages organisés en commun dans le premier trimestre 2007 par les instructeurs de VOXAN et de Sidam Europe. Les techniciens de sidam ne sont pas que des techniciens de 125cc et notre réseau de distribution ne vend pas que des 125cc. »

5°) Reprenez-vous le SAV ? « Oui Sidam Europe dirige, informe et soutien le réseau de distribution y compris pour le SAV.

Nos techniciens et responsables pièces de rechange et garantie sont en contact avec les concessionnaires pour résoudre les éventuels problèmes de SAV. »

6°) Allez-vous assurer la communication autour de la marque ? La publicité ? « Oui, en collaboration avec le constructeur, édition de catalogues, campagne de publicité et promotion suivant les budgets et les plans de communication. »



Bridée !?!?

Enfin. Pas trop tôt. Depuis le temps que ça aurait dû être fait. Nos bécanes vont enfin être bridées.

C'est qu'on est normalement sensés s'en tenir à 100 bourriques. La mienne, avec à peine de modifs, on déjà dans les 15 ou 20% au-dessus. Et le gros avantage du gros twin, c'est que tout est groupé entre 7 et 9000tr. Mon pote avec sa Jap' full de 165 bourrins, l'est un peu gêné aux entournures quand s'agit d'aller décrocher le gros de la cavalerie vers 13 ou 14000 tr. Faut déjà un sacré bout droit pour en profiter convenablement. Comme semblerait que la mienne ronfle déjà aux alentours des 115 au vilo, dans les virolas, chu un outlaw. Peut toujours essayer de venir me chercher, le gros 4 pattes, avec ses 30kg de fer en trop.

Nan, j'déconne. Pour le bridage, c'est pas du moteur qu'il s'agit. C'est des yeux. Cause qu'en passant par la Chine, on en revient forcément bridé.

Quand même un peu moche d'être obligé d'admettre qu'on a pas été foutu de maintenir un produit franco-français. Genre de constat d'échec. La question est de savoir si ça va durer. Bin ouais, vu la vitesse à laquelle les choses se font et se défont. Ou bien si, comme l'industrie mécanique italienne, on rentre dans une période où tout change d'une année sur l'autre. Les fonds, la production, l'assemblage, les actionnaires, les décideurs. Seul le nom de la marque reste une constante. A l'instar de Benelli, d'abord racheté aux Italiens par les Chinois, puis finalement revendu par les Chinois aux Italiens, on peut se laisser glisser à imaginer que cette déviance de Voxan n'est que momentanée, le temps de développer un réseau, une politique commerciale digne de ce nom avec un retour au bercail programmé pour après-demain.

À moins qu'on ne soit parti pour un tour du monde, les Chinois revendent aux Coréens, qui revendent au Japonais, qui revendent aux Australiens, qui revendent aux Américains, qui revendent aux Esquimaux... ça sent le fou-rire au moment de la lecture de la fiche technique !

Si en plus, entre-temps, ça permet d'élargir la gamme, notamment question motorisation, parfait. Garder le madgik vétouine et la fabulou partie-cycle comme les symboles de la marque, et décliner en gamme avec des moteurs venus d'ailleurs. Ce serait pas un peu ce qui fait le succès de BMW, actuellement ? Avec le flat comme icône. Même si BM ne veut surtout pas dire, secret de polichinelle, que ses monos et parallèles twins sortent tout droit de chez Rotax !

Et si m'sieur Cazeaux avait vraiment une vision d'avenir pour nos mobyettes sacrées ? Reste maintenant à savoir qui paye le maigre escadron de salariés qui reste à l'usine. Les Chinois ? Et les salaires, bridés aussi ?

Dédé of the gazzos



BY



## Communiqué de Presse

Le 07/11/2006

### **VOXAN confie le développement de son réseau de distribution et de service après-vente à SIDAM Europe**

Comme prévu au début de l'année 2006, VOXAN élabore actuellement un plan de développement industriel et commercial qui assurera le futur de la marque et l'évolution de ses produits à l'échelle européenne.

Dans ce cadre, les deux entreprises VOXAN et SIDAM Europe ont décidé de travailler en étroite collaboration afin d'asseoir la marque en termes de ventes, de services et de développement de nouveaux produits et accessoires.

A partir du mois de novembre 2006, SIDAM Europe assurera le déploiement commercial de la marque en développant les réseaux de distribution, les ventes et les services en France et dans plusieurs pays européens. En France notamment, SIDAM Europe s'attachera à renforcer le réseau actuel de concessionnaires VOXAN, à maintenir la qualité de service ainsi que la distribution des pièces détachées.

L'ensemble du plan de développement industriel sera finalisé et présenté au cours du premier semestre 2007.

#### **A propos de VOXAN**

La SCCM – Voxan conçoit et produit les motos Voxan depuis son usine de production implantée à Issoire dans le Puy de Dôme. Racées, puissantes et obstinément différentes, les modèles de la marque française ont établi leur notoriété depuis 1995 sur un moteur original conçu exclusivement pour la marque. L'esprit VOXAN s'incarne dans une conduite instinctive et passionnée. Après le succès de la Black Magic en 2005, elle poursuit sur sa lancée avec la Charade, plébiscitée par la presse européenne.

#### **A propos de Sidam Europe**

Sidam Europe est l'importateur des marques de motos, scooters et quadricycles Jialing, Jianshe, Jincheng, Zongshen, CF Moto et Regal Raptor qu'elle commercialise aujourd'hui dans son réseau de près de 200 concessionnaires. Initiée par plusieurs spécialistes des secteurs automobiles et motos, la SIDAM distribue également en Suisse, en Italie, au Benelux et sous peu dans d'autres pays.

SCCM – Voxan  
Contact Presse : 04 73 55 71 71  
[www.voxan.com](http://www.voxan.com)

Sidam Europe  
Contact Presse : 01 60 21 42 97  
[www.sidam-sas.com](http://www.sidam-sas.com)

S  
I  
D  
A  
M  
  
e  
t  
  
V  
O  
X  
A  
N



17, avenue Jean Jaurès  
63500 ISSOIRE  
Tél : (33) 04 73 55 71 71  
Fax : (33) 04 73 55 71 50  
Email : [sccm@voxan.fr](mailto:sccm@voxan.fr)

## Communiqué de Presse

Le 10 novembre 2006

### VOXAN FINALISE LE VOLET COMMERCIAL MARQUANT LA PREMIERE PHASE DE SON REDEPLOIEMENT

Commencée début 2006 la réorganisation de VOXAN s'est rapidement articulée autour de deux axes principaux, la distribution de la marque d'une part et la réorganisation des processus industriels d'autre part.

La longue expérience de Pierre LAURENT-CHAUVET et le besoin de SIDAM de se développer sur le secteur des grosses cylindrées dont il était absent ont convaincu notre groupe et conduit à la conclusion d'un contrat de distribution de VOXAN, sur la FRANCE dans un premier temps, et qui amènera VOXAN à être représentée sur plus de 100 sites dans le courant 2007.

VOXAN s'appuie déjà également sur SIDAM au niveau européen afin de soutenir son développement hors de France.

Parallèlement à ces accords qui assureront le re-développement commercial de la marque, la réorganisation industrielle de l'entreprise a également énormément progressé et se soldera par la finalisation dès début 2007 de dispositions dont la mise en œuvre a été entamée courant 2006 assurant la production des modèles dans des conditions concurrentielles sur le marché mondial.

En agissant ainsi notre groupe finalise le projet clairement annoncé début 2006 de concentrer VOXAN sur son cœur de métier, la conception, le développement et la mise au point de motos et de leurs moteurs à l'exclusion des métiers de distribution et de logistique industrielle.

Cette réorganisation totale de l'entreprise réalisée en à peine une année permettra désormais à VOXAN d'assurer sa présence sur le marché pour les années à venir et de bénéficier de l'exceptionnelle image de qualité du produit pour appuyer son développement

SCCM – Voxan  
Contact Presse : 04 73 55 71 71  
[www.voxan.com](http://www.voxan.com)

S.A. au capital de 4 800 900 € - R.C.S. Clermont-Ferrand : 443 691 274 –  
APE : 354 A – SIRET 443 691 274 00015– TVA INTRACOM : FR 64 443 691 274

## ADHÉSION VOXAN CLUB DE FRANCE 2007



Je soussigné ..... adhérent n° : ..... Pseudo @ .....

Nom ..... Prénom .....

Date de naissance..... Profession.....

Conjoint si carte couple

Nom ..... Prénom .....

Date de naissance..... Profession.....

Adresse .....

Code postal ..... ville .....

Téléphone..... Mobile..... E-mail .....

Moto ..... n° série Voxan : .....

### Désire adhérer ou re-adhérer à l'association VOXAN CLUB DE FRANCE.

Je joins un chèque de 30 € pour ma cotisation annuelle

Je joins un chèque de 45 € pour ma cotisation couple annuelle

#### Message de la commission sport

Afin de promouvoir et représenter Voxan en compétition, nous faisons appel à votre générosité sous forme de dons que le Voxan Club de France utilisera pour la promotion de sa propre machine de course engagée en Protwin ou reversera à divers pilotes roulant en Voxan afin de les sponsoriser ou de participer à des projets d'engagement de motos Voxan en course,

je joins en plus .... € à la Com Sport pour soutenir (cochez svp votre choix)

- le proto de course

- d'autres actions sportives (journée circuit, aide aux pilotes sur Voxan, ...)

Je suis d'accord pour la diffusion de mes coordonnées postales  oui

et téléphoniques aux autres adhérents du VCF  non

à l'ordre de **VOXAN CLUB DE FRANCE.** Coupon à retourner à :

**Voxan Club de France, Mr Hadrien DECANIS, 2 rue du bois du puits, 91830 AUVERNAUX**

Chaque nouveau souscripteur recevra les statuts et une carte d'adhérent.

Si vous avez des souhaits particuliers ou des idées, n'hésitez pas à nous en faire part.

#### Voxan'traide 2007



Le VCF propose une carte de France correspondant à une liste d'entraide VCF

Cet annuaire des Voxanistes a pour but de créer un réseau d'entraide permettant à un voxaniste en difficulté d'obtenir une assistance à tout moment.

#### Le VCF diffusera cette liste uniquement aux adhérents participant à la Voxan'traide

Cochez la case ci-dessous et renseignez les informations suivantes

Je souhaite être membre de la Voxan'traide pour les membres du VCF en difficulté dans ma région

#### Hébergement moto et/ou personnes

Garage fermé  Garage collectif  pas de garage

Hébergement de personnes  Nombre de couchages :

#### Assistance technique et remorquage

Remorque  outillage  Compétences techniques

pièces  Assistance téléphonique

J'autorise le Voxan Club de France à diffuser mes coordonnées aux membres de la Voxan'traide

Date ..... Signature : .....