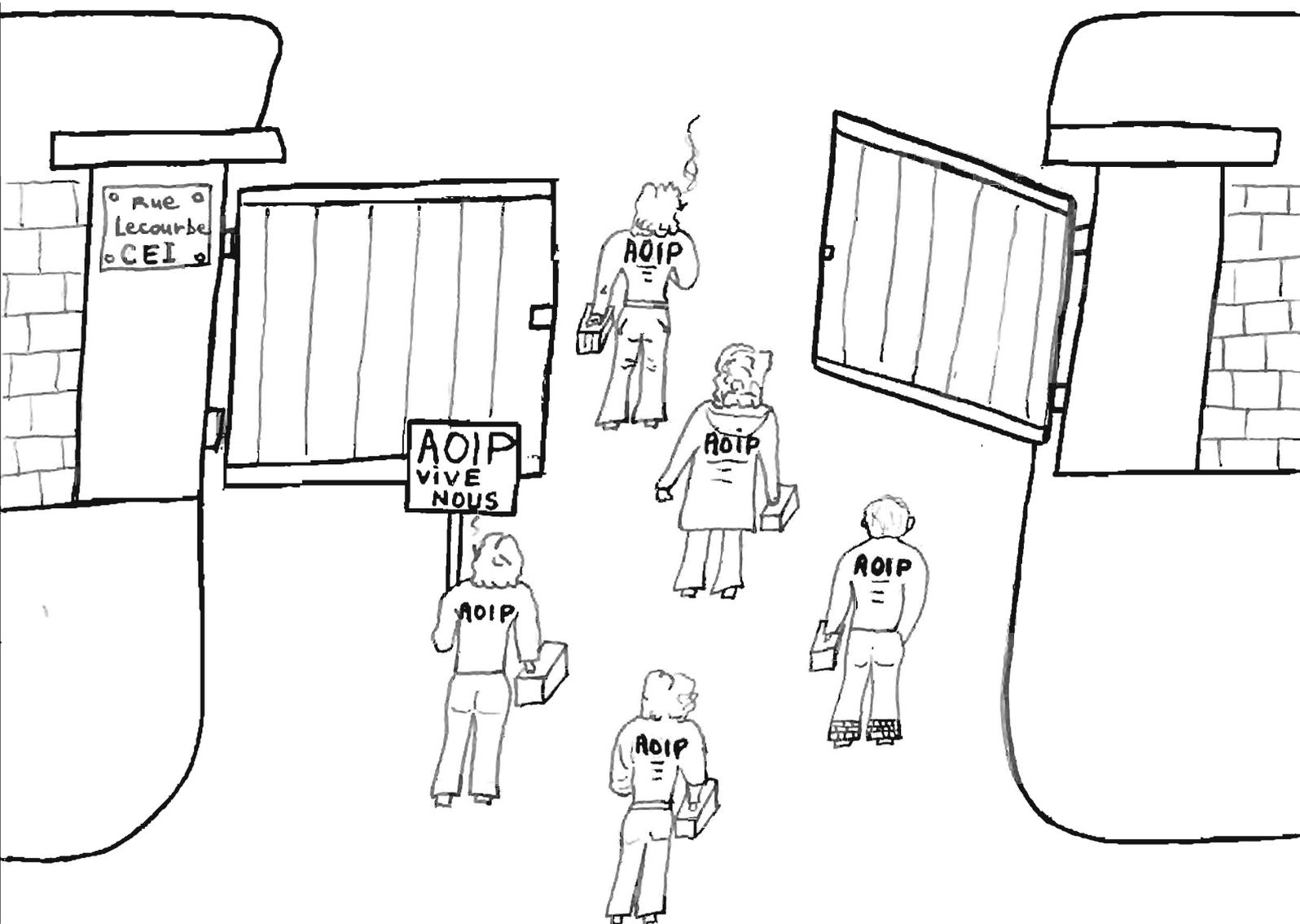
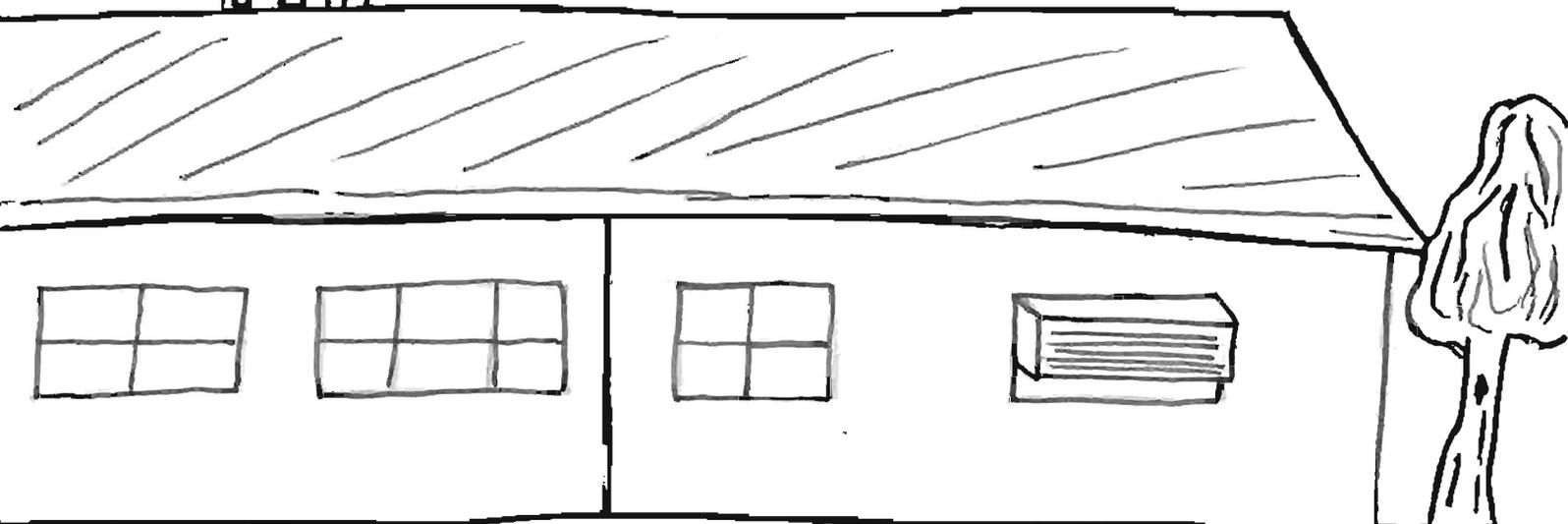


DAHU
BEP DERNIÈRE



S O M M A I R E

SPORTS-ACTUALITES

Emerson Fittipaldi

Monza

RECITS

Une histoire vécue

Une fabuleuse épopée

MUSIQUE

Comment former un orchestre ?

JEU

EMERSON FITTIPALDI

(Brésil)

12.12.1946 à Sao Paolo

		Grille Départ	Arrivée
<u>1970</u> (10ème 12 points)			
- G.P. de Grande-Bretagne	Lotus 49 c	21ème	8ème
- G.P. d'Allemagne	Lotus 49 c	13ème	4ème
- G.P. d'Autriche	Lotus 49 c	16ème	15ème
- G.P. des Etats-Unis	Lotus 72/5	3ème	1er
- G.P. du Mexique	Lotus 72/5	18ème	AB moteur

<u>1971</u> (6ème 16 points)			
- G.P. d'Afrique du Sud	Lotus 72c/5	5ème	AB moteur
- G.P. d'Espagne	Lotus 72c/5	14ème	AB suspension
- G.P. de Monaco	Lotus 72d/5	17ème	5ème
- G.P. de France	Lotus 72d/5	17ème	3ème
- G.P. de Grande-Bretagne	Lotus 72d/5	4ème	3ème
- G.P. d'Allemagne	Lotus 72d/5	8ème	AB pr.d'huile
- G.P. d'Autriche	Lotus 72d/5	5ème	2ème
- G.P. d'Italie	Lotus 56 b	18ème	8ème
- G.P. du Canada	Lotus 72d/5	4ème	7ème
- G.P. des Etats-Unis	Lotus 72d/5	2ème	20ème

1972 (1er 61 points)

- G.P. d'Argentine	J.P.S. 72d/5	5ème	AB suspension
- G.P. d'Afrique du Sud	J.P.S. 72d/5	3ème	2ème
- G.P. d'Espagne	J.P.S. 72d/7	3ème	1er
- G.P. de Monaco	J.P.S. 72d/7	1er	3ème
- G.P. de Belgique	J.P.S. 72d/7	1er	1er
- G.P. de France	J.P.S. 72d/7	8ème	2ème
- G.P. de Grande-Bretagne	J.P.S. 72d/7	2ème	1er
- G.P. d'Allemagne	J.P.S. 72d/7	3ème	AB boîte de v
- G.P. d'Autriche	J.P.S. 72d/7	1er	1er
- G.P. d'Italie	J.P.S. 72d/5	6ème	1er
- G.P. du Canada	J.P.S. 72d/7	4ème	11ème
- G.P. des Etats-Unis	J.P.S. 72d/5	9ème	AB pneu

1973

- G.P. d'Argentine	J.P.S. 72d/7	2ème	1er	RT
- G.P. du Brésil	J.P.S. 72d/7	2ème	1er	RT
- G.P. d'Afrique du Sud	J.P.S. 72d/7	2ème	3ème	RT
- G.P. d'Espagne	J.P.S. 72d/5	7ème	1er	
- G.P. de Belgique	J.P.S.	9ème	3ème	RT
- G.P. de Monaco	J.P.S.	5ème	2ème	RT

Ph. Boulanger

En deux saisons, Jarno Saariner s'était imposé comme l'un des meilleurs pilotes du moment, l'homme capable de lutter contre Agostini et même de le battre.

Ces cinq dernières années, depuis le retrait de Honda et de Mike Hailwood (1967) ont vu la suprématie de Agostini et de M.V. Jarno, très vite, réussit à le battre en 350 et en 500 cm³.

Pourtant, il considérait la course comme un jeu, il courait pour gagner et pour visiter l'Europe au volant de son camion.

Entre les courses, il passait son temps à étudier et c'est ainsi qu'il remportait à Turku un diplôme d'ingénieur en mécanique. Il n'avait qu'une ambition : après sa carrière sportive, entrer dans le service de recherche d'une grande usine de motos.

Né en 1945 à Turku, petite ville finlandaise du bord de mer; passionné de moteurs et surtout de motos, il commence comme ses deux frères à faire des courses sur glace sans pneus à clous, (une spécialité finlandaise). Son passage aux courses de vitesse fut très rapide. Ses premiers essais furent au guidon d'une 125 Fuch montée dans un cadre de sa fabrication. Puis, grâce à des aides financières extérieures, il peut acheter des 250 et 350 Yamaha bicylindres et c'est ainsi qu'il vint courir.

En 1972, il est définitivement engagé par Yamaha qui lui confie des machines refroidies par air d'abord puis par eau. Et c'est ainsi qu'il bat Agostini à plusieurs reprises en 350. Pendant ce temps il devient champion du monde en 250 devant Pasolini.

La saison 73 débute pour lui par une extraordinaire victoire à Daytona, Imola, Modène et en Grands Prix au Castellet (France), à Salzbourg (Autriche).

C'est alors le Grand Prix d'Italie à Monza. Ce stupide accident : Pasolini dérape sur une nappe d'huile dans un virage ; sa moto percute les glissières et traverse la piste en direction de Jarno. Les deux pilotes sont morts sur le coup, 14 pilotes ont chuté dans ce même accident.

Cet accident interrompt une carrière très prometteuse. En 1974, il aurait dû entrer chez Benelli qui avait construit des bolides spécialement pour lui.

Mais aussi, cet accident remet en question la sécurité sur les circuits. Deux des plus grands pilotes sont morts sur un circuit où la sécurité était des plus précaires pour la moto. Il est déjà ceinturé de glissières qui présentent de nombreux avantages pour les voitures mais sont mortelles pour la moto, de plus la piste était mauvaise. Déjà, cette année, un pilote français André Luc Appieto est mort à Bourg-en-Bresse sur un circuit qui n'était manifestement pas adapté aux vitesses atteintes actuellement par les motos.

Et combien d'autres accidents auront lieu si on n'interdit pas de courir sur ces circuits. Récemment, à Charade, des pilotes français dont Offenstat et Rougerie se sont élevés contre les organisateurs sur un problème de sécurité portant sur des rangées de bottes de paille notamment dans les virages. En même temps ils avaient entraîné d'autres pilotes qui menaçaient de ne pas courir ; résultat : on leur a retiré leur licence.

Alors si le sport motocyclisme devient un meurtre organisé comme à Monza où de nombreux pilotes avaient connaissance de la nappe d'huile, les organisateurs n'ayant rien fait pour y remédier. Une enquête, comme toujours, est en route, mais aboutira-t-elle à un résultat positif sur le plan de la sécurité ?.....

J. Stalmach

Histoire vécue par J.P. Cadou et Jean D.

Situation : Base nautique de Pont de Salars
Plateau de Levezou.

20 h. Les soixante jeunes du camp mangent. Jacques, le directeur demande le silence : demain aura lieu une régates organisée avec le camp voisin. Dans le réfectoire, c'est un "HOURRA" général. Il donne toutes les explications nécessaires : inscriptions, préparatifs, horaires, équipages.

C'est ma troisième année de voile et ma deuxième régates. Mon co-équipier est tout choisi : c'est Jean, le seul véritable copain que je connaisse.

"Cette régates va être du sport et demander de l'astuce !" lui dis-je. Pour lui, c'est la fête...

Dès le soir, nous réservons un 420 rouge, en polyester, après examen complet de son gréement et de son matériel accessoire.

Le lendemain matin à 9 h. Le parcours et les conditions de course sont exposés par deux moniteurs à trente équipages inscrits. Quatre moniteurs sur terre et six en Zodiac forment le jury

11 h. Les équipages gréent les dériveurs. Jean et moi prenons ensuite un déjeuner rapide pour mettre au point, pendant la sieste, quelques détails propres au trajet imposé.

14 h. 30. Les klaxons retentissent, c'est le rassemblement, le revêtement des gilets de sauvetage et la mise à l'eau des bateaux.

Premier coup de pistolet en l'air : dans 5 mm. la ligne de départ marquée par deux bouées devra être franchie.

Deuxième coup . 1 mm.

Troisième coup : 10 s.

Bang ! Dernière explosion : Partez ! Trente bateaux se ruent dans un couloir large de 20 m.

Hé ! Jean ! Regarde ce Mousse, ce sont les frères Carrerot, c'est leur Xème régates ! Ils seront difficiles à battre.

Mais je fais entièrement confiance à mon ami dans la fonction de co-équipier. Nous navigons en direction de la première bouée de parcours, par vent force 3, en rappel. "Chouette ! le vent souffle plus fort." La pluie se met à tomber. Brusquement, le vent atteint la force 8. J'ai parlé trop vite. "Au trapèze !".

Aussitôt Jean se jette hors du bateau suspendu par le câble et lâche l'écoute de foc. Le bateau se redresse; nous avons failli dessaler. Déjà cinq bateaux se sont retournés; les équipages ont été surpris. Jean reborde doucement le foc. Des moutons se forment sur l'eau. Cela va mal finir. Le premier virement de bord vent debout est exécuté sans trop de casse. Nous avons embarqué lors de la forte gîte, une grande quantité d'eau. Le dériveur est insensible aux commandes, c'est dangereux. Mon équipier bloque son écoute dans un taquet coinçeur et écope..."Ouf ! bonne chose de faite".

- "Attention ! Paré à empanner ?"

- "Paré !"

- "Envoyé !"

La manoeuvre a été difficile et brutale.

- "Je crois bien qu'une manille s'est fêlée, regarde."

Les autres équipages ne se sont pas décidés à retirer l'eau embarquée. Nous dépassons quelques bateaux en leur coupant le vent. Puis, l'orage arrive.

- "Ah! miséricorde, si la foudre nous tombe dessus, notre mât est métallique..."

Virement d'une bouée, prise à babord; un Zef nous gêne, il se met en travers devant nous.

- "Lofe! Lofe! Ne te panique pas!"

Crac! le nez de notre 420 a embroché le flanc du Zef. La course est terminée pour lui.

Nous sommes vent arrière. Les bateaux devant nous ne règlent pas très bien leurs voiles. Nous les dépassons, en faisant du planning, et en bordant un peu les voiles, dérive relevée. C'est spectaculaire et grisant.

- "Empannage! Paré ?"

- "Paré!"

- "Envoyé!"

- "Attention! ta t...!"

- "Ah!" cria Jean.

Il prend la bôme dans la tête lors de son brusque passage d'un bord à l'autre. Il s'affaisse.

- "Ce n'est pas le moment, que diable! Relève-toi! L'écoute de foc, bon sang!"

Il ne répond pas.

- "Ah! malheur, cela a dû faire mal".

Je saisis l'écoute et l'engage dans un taquet coinçant, lâche la barre, au risque de dessaler, gouvernant le bateau avec la grand-voile, et de ma main gauche libre, relève Jean.

Il ouvre les yeux tandis qu'il me faut virer, en manoeuvrant les deux voiles sinon c'est la catastrophe : les rochers de la rive sont tout près. Je n'ai pas le temps de revenir à l'arrière reprendre la barre...

Le vent s'apaise, la pluie cesse. L'orage est passé. Jean reprend son poste, avec difficulté, mais il a repris connaissance.

- "Hé! les Carrerot sont devant nous; ils ont cassé leur mât, ils rentrent à la base, tirés par un Zodiac."

- "Et la victoire?" me demande mon compagnon.

Ces quelques mots me rassurent. Il a repris tous ses esprits. Nous nous appliquons à régler les voiles, à ruser. C'est ainsi qu'au bout d'une demi-heure, un seul bateau se trouve devant nous.

Le vent tourne, il ne reste plus qu'un tour. Ce cher Jean vient de calculer que la ligne d'arrivée se franchira en vent arrière.

- "Et bien! mon vieux casse-cou, nous allons voir si le barreur devant a quelque chose dans la tête."

Toutes voiles réglées et dérive relevée, nous sommes "collés" derrière ce concurrent. La ligne est toute proche.

C'est un Ponant qui ose nous devancer. Hé! Hé! nous avons gagné d'avance. En effet, ce Ponant est babord amures; alors que notre 420 est tribord amures. Il doit laisser la priorité. Il ne l'a pas admis. Il est pénalisé de trente secondes.

Les deux bateaux franchissent la ligne. "On a gagné ! Hourra!" En gesticulant de joie, nous avons frôlé le dessalage.

Accostage sur la petite plage de la base; nous sautons du bateau et courons vers le jury.

Oh! surprise! Le champion de France de voile sur dériveur nous accueille et nous félicite.

Il court avec un Jet dernier cri, mais nous nous sommes contentés d'un 420..

Il pose ses mains derrière notre tête, familièrement, et dit à Jean : "Dis donc, tu en as une bosse !"

Quelques termes...

Gréement : tout ce qui rassemble l'équipement permettant de propulser et diriger le voilier (de la petite manille jusqu'à la grand-voile).

Mousse - Zef - Ponant - Jet : noms de différents dériveurs, aujourd'hui en polyester.

Force : évaluation de la force du vent, échelle Beaufort, généralement de 0 à 12.

Par exemple 1 = l'eau se ride, les feuilles d'arbres frétilent.

10 = ouragan, les grands voiliers serrent la toile; les grandes vagues passent par-dessus bord.

Trapèze : câble fixé au tiers du mât, en haut. L'autre extrémité comporte un crochet avec sécurité, auquel s'accroche le co-équipier. Celui-ci se met hors du bateau, ses pieds reposant sur le bord anti-dérapant.

Écoute : corde permettant le réglage de la voile qu'elle commande, en fonction de la direction du vent par rapport à l'axe du bateau.

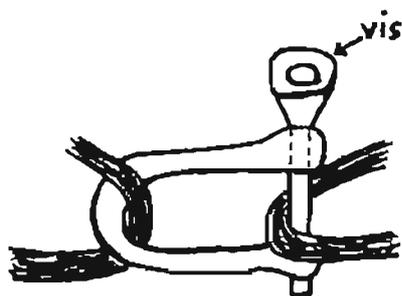
Border : tirer l'écoute pour amener la voile vers l'axe du bateau.

Virer vent debout : changement de direction du bateau en passant par la position vent de face.

Gîte : angle que fait l'axe vertical du bateau avec le plan d'eau.
Faible gîte : le bateau penche peu
Forte gîte : le bateau tend à se laisser tomber horizontalement (par rapport à l'axe du mât).

Taquet coinçeur : genre de pince à deux mors dentés permettant de bloquer automatiquement une écoute du seul fait de sa traction.

Manille : anneau pouvant être fermé ou ouvert par une vis.



Bâbord : partie gauche du bateau

bâbord amures : vent venant de gauche

Tribord : partie droite du bateau

tribord amures : vent venant de droite.

Planning : se fait vent arrière, il consiste à garder la même vitesse qu'une vague se trouvant juste sous le tableau arrière du dériveur. On est donc "poussé" par cette vague. On peut gagner environ 8 à 10 km/h.

Empannage : changement de direction du bateau en passant par la position vent arrière.

J.P. Cadou

LA FABULEUSE EPOPEE DE JEAN-PHILIPPE SMET

Né à Paris le 13 juin 1943 puis abandonné par ses parents à l'âge de un an, il est recueilli par son demi-frère Lee et sa femme Desta Hallyday qui étaient tous deux des danseurs acrobatiques. Promené à travers le monde après la guerre, il ne connut que le bruit des coulisses, les applaudissements du public et les lumières multicolores des projecteurs. Puis, c'est en 1957 au Golf Drouot qu'il fit ses classes de chanteur et qu'il prit le nom de Johnny Hallyday. C'est ici qu'il connut son premier compositeur Long Chris et Eddy Mitchell. Puis il fit sa première chanson qui lui coûta 250 000F. Son titre : Laisse les filles, on commença à l'entendre à la radio. En 1961, c'est vraiment la consécration : l'Olympia et le Palais des Sports, avec "Viens danser le twist" et "Retiens la nuit", c'est la gloire. On commence à l'appeler l'idole des jeunes et des tournées triomphales font suite à l'Olympia et au Palais des Sports. En 1962, il reçoit son premier disque d'or et en 1963 il est au musée Grévin. Vient le service militaire en 1964, cela ne l'empêche pas de continuer sa carrière et de rencontrer Sylvie Vartan. Son mariage représente un tournant dans sa vie. Puis il découvre enfin le pays qui l'a le plus impressionné : les Etats-Unis.

Johnny à 200 à l'heure :

ses motos	750 Kawasaki
	Triumph
	Harley Davidson
	Norton
ses voitures	Jaguar
	Porsche
	Ford Mustang

Johnny en chiffres :

19 millions de disques
1300 galas
32 voitures
17 motos
36 pays visités

35 millions de spectateurs
4 fois le tour du monde accompli.

Johnny devant les caméras :

D'où viens-tu Johnny ?
A tout casser
Le spécialiste
Point de chute

Puis, en 1969 vint son plus grand gala : le Palais des Sports.
Il n'y a rien de comparable à cette énorme bouilloire, cette marmite
surchauffée et au bord de l'explosion qu'est le Palais des Sports.

Quelques chansons :

Laisse les filles
Killy Watch
Souvenirs, souvenirs
Viens danser le twist
Retiens la nuit
L'idole des jeunes
Pour moi la vie va commencer
Dadou ronron
Le Pénitencier
Excuse-moi partenaire
Hey Joe
San Francisco
Cours plus vite Charlie
Bonnie and Clyde
Que je t'aime
Ceux que l'amour a blessé
Ho! ma jolie Sarah
Flagrant délit
Rien ne vaut cette fille-là
Comme si je devais mourir demain
Tu peux partir si tu veux
Corbeau blanc.

D. Bassinet

FORMATION D'UN ORCHESTRE

Quels sont les mélomanes qui ne rêvent pas de monter un orchestre, un groupe, ou pourquoi pas un ensemble ? Ils sont rares. Mais quelles sortes de musiques peuvent-ils jouer et quels instruments doivent-ils employer ?

<u>Genre de musique</u>	<u>Orchestre</u>	<u>Instruments employés</u>
Pop music	Deep Purple	un orgue - une batterie - une basse - une guitare rythmique - une guitare solo.
Jazz	Sidney Bechet	une clarinette - un saxophone - une trompette - un trombone - une contrebasse - une batterie -
Blues	David Bowie	une guitare rythmique - un piano - une harpe - un saxophone - une batterie -
Variétés	Martin Circus	un orgue - une basse - une guitare rythmique - une guitare solo - une batterie -
Classiques	Pierre Boulez	un piano - trente violons - dix-huit violoncelles - quatre flutes - trois trombones - trois cors - deux tubas - un peu de percussion
Folklorique	Sou Limousi	deux vielles - un accordéon -

M O T S C R O I S E S

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II										
III			■			■				
IV				■						
V							■			
VI				■				■		
VII		■					■			
VIII										
IX		■						■		■

Horizontalement

- I- doit être fait pour des poids et des mesures
- II- aimées des singes
- III- une fle - est très rapide - aux Etats-Unis
- IV- grande école - entre dans la composition du tapioca
- V- au centre - singe capucin
- VI- elle est universelle - se fait au PTT - initiales d'un comique
- VII- abîme océanique japonais - devenu inutile
- VIII- perfides
- IX- artifices

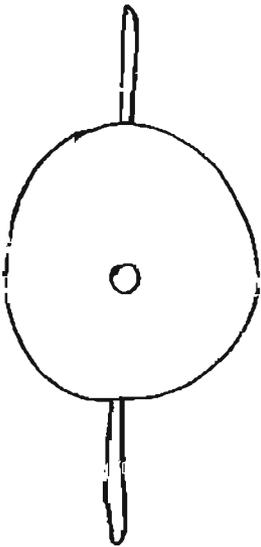
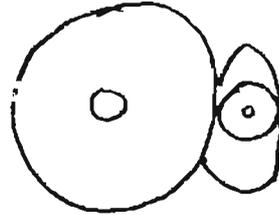
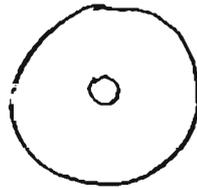
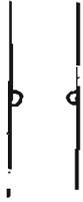
Verticalement

- 1- utilise la force centrifuge
- 2- parasite des mammifères
- 3- suffisamment - traiter par l'alun
- 4- épuisé - à la tête d'un groupe
- 5- mesurent les résistances
- 6- vide - petit matin
- 7- lumière blanche - il est intéressant d'en avoir quatre
- 8- dans la banlieue parisienne - note de musique
- 9- tous les poissons en possèdent (dans le désordre)
- 10- le brochet en fait partie.

J E U X D I V E R S

- Pour les matheux : Quel est le tiers et demi de 2 ?

- Qu'est-ce que c'est ?



S O L U T I O N S

Mots croisés

Horizontalement	Verticalement
I- étalonnage	1- écrémeuse
II- cacahuètes	2- taenia
III- ré - sm - ohio	3- ac (assez) - aluner
IV- ENA - manioc	4- las - élu
V- milieu - saï	5- ohmmètres
VI- eau - tri - RD(raymond devos)	6- nu - aurore
VII- néro - usé	7- néon - as
VIII- scélérates	8- Athis - ut
IX- ruses	9- geioarsen (nageoires)
	10- ésocidés

Pour les matheux

$$\frac{1}{3} = \frac{2}{6} \quad \text{donc} \quad \frac{1}{3} + \text{la moitié d'un tiers c'est} \quad \frac{2}{6} + \frac{1}{6} = \frac{3}{6} = \frac{1}{2}$$

le tiers et demi de 2 est donc $2 \times \frac{1}{2}$ c'est à dire 1

Qu'est-ce que c'est ?