

MOTO HEROES

L 16066-16-F:6,90€-RD



MAGAZINE FRANÇAIS

HOMMES & MOTOS
DE CARACTERE

SPEED MUSCLE FLAKE DUST LEATHER

CHAPITRE 16 SAISON PRINTEMPS / AVRIL-MAI-JUIN 2016 / 6,90€

212
PAGES

CULTE

CONTINENTAL CIRCUS

ENTRETIEN AVEC
JÉRÔME LAPERROUSAZ



THE MAN ON FIRE

FIGURE(S) DE
STYLE SUR
TRIUMPH T100
DAYTONA

LUDOVIC LAZARETH • JULIEN DUPONT • ROLAND ET FRANCK CHATOKHINE • WILLE G. DAVIDSON • KARLES VIVES

FRANCE METROPOLITAINE 6,90 € - BELGIQUE / LUXEMBOURG / ITALIE / PAYS-BAS 7,90 € - SUISSE 11,90 € - CANADA 17,99 \$ CAN



FRANK & ROLAND CHATOKHINE

HISTOIRE DE FAMILLE

FRANK, FILS DE ROLAND, A REPRIS DEPUIS 2007 LES RÊNES DE L'ATELIER CHATOKHINE, UNE INSTITUTION POUR CEUX QUI N'AIMENT QUE LES MOTOS DE LA PERFIDE ALBION. INSTALLÉ PRÈS DE CHARTRES, LE LIEU MODERNISÉ NE DÉSEMPLIT PAS. VISITE GUIDÉE D'UN ANTRE INCONTOURNABLE...

Texte Philippe Canville / Photos Daniel Beres

Les murs de l'ancien atelier de Roland conservent pieusement les témoignages du temps qui passe.



HER

212 PAGES

S VIVES

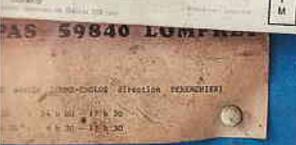


Avril

LUN		1	8	15	22	29
MAR	2	9	16	23	30	
MER	3	10	17	24		
JEU	4	11	18	25		
VEN	5	12	19	26		
SAM	6	13	20			
DIM	7					



LUN						
MAR						
MER	1	8				
JEU	2	9	16	23		
VEN	3	10	17	24		
SAM	4	11	18			
DIM	5	12				



SEPTEMBER - SEPTIMBRE

vendredi	5	12	19	26	
samedi	6	13	20	27	
dimanche	7	14	21	28	
lundi	1	8	15	22	29
mardi	2	9	16	23	30
mercredi	3	10	17	24	
jeudi	4	11	18	25	

73



Dans l'atelier beaucoup plus grand qu'auparavant quelques machines attendent leur tour ou de repartir pour de nouvelles aventures.



Sur l'établi une vélocette 500 entièrement reconstruite par Roland Chatokhine depuis de longues années, petit à petit, jeu de patience bien sûr.

1961. Roland Chatokhine, fils d'immigrés russes, devient mécanicien chez l'importateur Norton à Paris. A cette époque, Monsieur Garraud était le seul et unique concessionnaire de la marque anglaise et pénétrer son univers n'était pas donné à tout le monde. Le bonhomme avait un fort caractère et surtout n'était pas toujours prêt à vendre quoi que ce soit à qui que ce soit, si jamais la tronche de l'individu ne lui revenait pas. C'est en ces lieux que Roland, jeune et fringant motard, fit ses armes et son apprentissage. Au final, il devint un des tous meilleurs dans le domaine et après plus de 10 ans passés à entretenir et choyer les Anglaises, Norton, Matchless, Vélocette et Triumph quand il ne s'agissait pas de BSA, d'AJS ou d'Ariel, il part s'installer à Chartres, au début des années 70. Créant alors une concession BSA, Norton-Villiers. Cet éloignement motivé par un besoin de grand air va lui permettre de donner toute la mesure de son art. A fortiori qu'à cette époque chevaucher une moto anglaise était un vrai sacerdoce face à la déferlante des machines japonaises fraîchement importées dans la vieille Europe. Le monde changeait

et Roland ne voulait pas en entendre parler. Homme de caractère lui aussi, il refusait de tomber dans la facilité et ce nouveau commerce exubérant. Résistant de la première heure, il n'en démord pas et met un point d'honneur à ne pas tourner le dos à une clientèle de passionnés, fort heureusement indéfectibles. Ainsi l'histoire d'une institution unique se construit peu à peu. Les clients, fidèles à son atelier et à leurs convictions, étaient les derniers défenseurs d'une pratique faite d'élégance et d'abnégation. Le temps a passé, la famille s'est construite en même temps que la réputation d'excellence de l'atelier Chatokhine. Deux enfants vont naître, un garçon et une fille. Le choix du roi, comme on dit. Le bonheur est bien là, dans cette époque encore insouciant malgré les premiers chocs pétroliers et économiques. Frank et Laurence, les deux gamins traînent alors leurs culottes courtes au milieu des pièces d'Anglaises, témoins d'une vie entièrement tournée vers les spécificités de motos qu'il fallait bien connaître. Frank, comme il le dit lui-même, a eu une enfance heureuse mais une scolarité: «... pas facile. Je m'ennuyais ferme à l'école et je sentais bien que la mécanique me tendait les bras, m'appelait en quelque sorte.

J'aimais bien traîner dans les pattes de mon grand déjà j'apprenais. Nous partions en vacances avec le side-car et il n'y avait pas de voiture dans notre vie. Seulement des motos». On comprend mieux ainsi pourquoi, dès ses 14 ans, il devient apprenti auprès de son paternel et se forme aux techniques de travail d'un atelier où le pas métrique est étranger. Dans l'atelier actuel on trouve au milieu de tout un tas de souvenirs, une photo sur laquelle on voit Frank vers l'âge de 6 ans conduire la moto de son père, passager et grand sourire aux lèvres. Ce document semble être le fondement de cette saga familiale à l'heure de départ d'une aventure sans égal. L'histoire d'une vie. Car en effet, non content de les faire marcher et fonctionner convenablement, Roland passe le plus clair de ses loisirs à arpenter les épreuves de Trial ou les circuits. Tous les jours des commandes de ses antiques machines qu'il sait faire aller vite. Les gamins et leur maman, toujours conviés à ces fêtes mécaniques, accompagnent le monsieur qui vit sa passion sans jamais baisser les bras. Ses longs cheveux dépassant du casque, quand il en porte un, sa Barbour verte patinée par l'usage, Roland est un fier motard doublé d'un mécanicien hors pair. Pourtant, alors qu'aujourd'hui il a passé sa vie et ne se consacre plus qu'à certaines motos (la Vélocette pour ne rien vous cacher), il ne peut préciser, comme une confidence: «En fait, les motos anglaises ont bien des spécificités

L'ATELIER MODERNISÉ DU FILS ET LES VIEILLES RECETTES DU PÈRE.



IL ARRIVE SOUVENT QUE L'UN AIDE L'AUTRE,
MÊME SI ROLAND EST MOINS PRÉSENT...

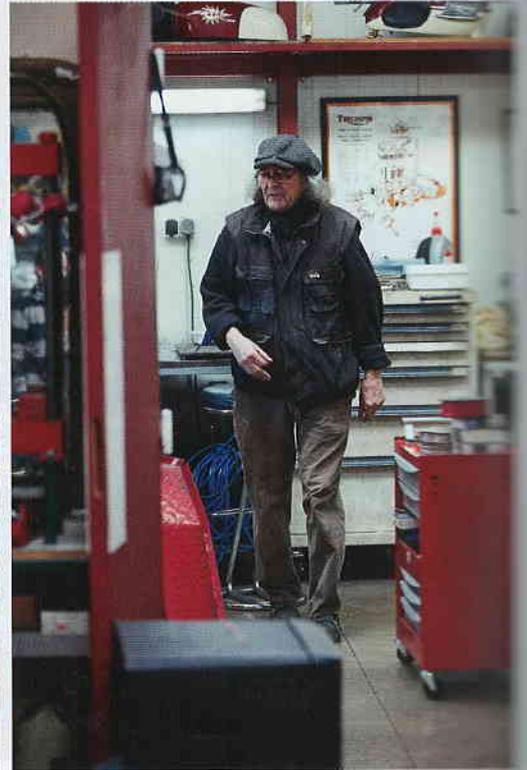




Le réservoir de cette Matchless a été redessiné par rapport à celui que l'on trouve habituellement pour coller à l'esprit de cette préparation spéciale. Sur le mur, les souvenirs des week-ends de course..



Roland est là tous les matins depuis qu'il a passé les commandes à son fils Frank et s'occupe des motos de la famille par ailleurs. Roland est aussi un pilote des Vélocette seul.



LES MOTOS ANGLAISES, ILS CONNAISSENT VRAIMENT GRÂCE À DE LONGUES ANNÉES D'EXPÉRIENCE CUMULÉES...

«... mais elles restent assez simples de conception. Presque basiques même. Simplement, si elles ne sont pas montées et entretenues correctement, elles deviennent impossibles à vivre et à rouler. Beaucoup de gens s'en sont détournés quand les Japonaises sont arrivées, moi j'ai voulu préserver ce patrimoine. Sans compter que bien réglées, ce sont des motos qui marchent fort et sont capables de vraies performances».

Accueillis dans l'atelier nouveau construit en 2007, à deux pas de l'ancien appentis installé dans la grange de la maison de Roland, nous devisons joyeusement autour de sublimes motos en cours de restauration ou de reconstruction totale. Sur une des tables élévatoires Roland s'affaire, tranquillement, sur une 500 Vélocette et nous dit: « Celle-ci doit être un de mes plus longs chantiers. Elle est chez nous depuis quelques années déjà. Un de nos clients, qui ne possédait que quelques parties de la machine m'a demandé de lui reconstruire comme à l'origine. Je suis parti des carters moteurs et du cadre, mal en point, et petit à petit, j'ai pu reconstituer la moto. C'est un travail de très longue haleine. On ne trouve plus que très difficilement les pièces. Il faut chiner, avoir les bons contacts et savoir chez qui acheter les bons éléments. En plus,

tout en respectant l'origine je fais quelques améliorations. Au niveau de l'allumage et de la partie électrique notamment. J'espère pouvoir la finir dans les prochaines semaines. Le client suit ça de près et même s'il est très patient, je crois qu'il a vraiment envie d'avoir sa moto maintenant. Mais pour faire une reconstruction de ce genre, il ne faut pas se coller des délais impossibles à tenir. C'est un autre aspect de notre travail et comme je ne suis plus qu'à temps partiel sur ce type de projet, ça prend du temps... » On sent en ces lieux comme une autre dimension du temps justement. Frank explique: « Je ne peux pas travailler sur les motos et répondre en permanence au téléphone. Alors, le matin je suis à l'atelier, en compagnie de Cyril, un jeune qui nous a rejoints il y a quelques mois et l'après-midi je réponds aux clients, je traite les commandes et je planifie les opérations. Le soir après le boulot, je bosse sur mes propres motos et mes projets ». Ce disant, il nous désigne une Triumph en cours de construction et nous dit: « C'est une moto que je prépare pour ma sœur. Sur une base Triumph, je refais une moto préparée pour la piste dans l'esprit de ce qui se faisait à l'époque, dans les années 60 et j'y ajoute ma touche personnelle. Le guidon, par exemple, a été fait sur

mesure, comme le placement des commandes... pieds. On met les choses en place, Laurent teste la position, on échange, on valide. Je pense que quelle sera prête dans quelques semaines pour pouvoir rouler sur les épreuves où nous nous inscrivons, en famille ». Eh oui, le virus de la compétition est passé dans les gènes et Frank est aussi un pilote émérite. L'an dernier, il a remporté un championnat anglais de dirt track... une vraie leçon à nos ennemis légendaires d'Outre-Manche, gagnant le titre au nez et à la barbe des vieux briscards de la discipline... tirer gloriole, on sent bien à son sourire la satisfaction lorsqu'il évoque cette saison... d'avoir pu démontrer qu'avoir un bon... guidon et le sens de la glisse n'était pas... des Britiques. Un coq chante dans nos... se sent fiers de rencontrer un garçon... et talentueux que lui. Un peu de son... retombe sur nos terres et flatte notre... chauvinisme. Naturellement, on lui... compte renouveler l'exploit cette année... réponse est celle-ci: « Je pense que je... quelques courses seulement. L'atelier me... beaucoup de temps et s'inscrire sur... championnat anglais est assez lourd en...



ROLAND UTILISE ENCORE PARFOIS SON ANCIEN ATELIER MINUSCULE.





Les images mémorables ne manquent pas ici...



LA COMPLICITÉ DU PÈRE ET DU FILS A COMMENCÉ SUR LA SELLE DES MOTOS ET À L'OMBRE DE L'ATELIER.

◆◆◆ *Financièrement et aussi dans le temps. De plus on commence à avoir des épreuves de ce type en France et je veux y participer. Donc, je vais faire des choix... »* Nous voici donc prévenus, Frank va faire parler la poudre sur nos terres. Amis compétiteurs et joyeux glisseurs, faites gaffe ! Il arrive. Nous rigolons un peu de cette bonne blague qu'il a jouée aux perfides légendaires mais lui nous assure : « Ça n'a pas été facile. Il y a du niveau en Angleterre et même si les gars restent fair-play, ils ne lâchent rien. Dans ce championnat, il y a une bonne ambiance. Les pilotes se respectent et si sur la piste il y a gros baston, après la course on se retrouve tous ensemble pour faire la fête et rigoler. Les Anglais ont un vrai sens de la compétition et les sports mécaniques sont une institution chez eux. Ils ont une vraie culture autour de ça et sont vraiment sympas à cotoyer. Maintenant, je ne vous cacherais pas que la victoire d'un froggy chez eux n'a pas été une bonne nouvelle ». Sans doute ont-ils eu la même réaction en découvrant le dernier gros travail de reconstruction que Frank a mené sur une Condor Seeley qui trône désormais dans l'atelier. Frank nous raconte : « J'avais une photo de cette moto construite en très petite série par Colin Seeley (NdR : un fameux constructeur anglais de cadre et de parties cycle des années 70-80). Un client m'a demandé de faire une réplique de cette Condor en partant d'un cadre Seeley Mk3 et d'un moteur de G50 Matchless refait par Mick Tabarer, un grand spécialiste de ces moteurs. Il y a deux ans, j'ai eu la chance de rencontrer à Paris Colin Seeley et j'ai pu lui parler de ce projet en cours. Nous avons

sympathisé et il m'a donné plein d'informations. Du coup, j'ai décidé de reconstruire une réplique exacte de cette Condor. Comme un défi que je voulais relever. Colin m'avait fait parvenir une fiche technique de sa moto mais je trouvais que le diamètre des roues en 18 pouces ne correspondait pas à ce que je ressentais. J'ai opté pour du 19 pouces, rayonné sur des moyeux Seeley et quand j'ai installé la béquille de la moto, une pièce d'origine trouvée chez John Cronshaw, sur le cadre fabriqué spécialement par Roger Tichman, un fabricant approuvé par Seeley, tout tombait juste. Ensuite, j'ai pu assembler le moteur et la boîte Quaife à cinq rapports grâce à des pièces d'époque trouvées au fil de mes recherches. Ces motos, au moteur fortement comprimé, ne démarraient que très difficilement. J'ai eu l'idée d'installer un kick sur la boîte Quaife et surtout j'ai monté un décompresseur automatique pour rendre ça plus facile d'utilisation. J'ai refait le guidon spécifique, les garde-boue comme sur le modèle et tout un tas de choses vraiment typiques de cette moto. Pour la carrosserie, ça n'a pas été simple. C'est Lucien Cordonnier de chez Corki Racing qui a fait le premier travail et ensuite j'ai repris tout ce qui ne me convenait pas. Pour la couleur, c'est le peintre avec qui je travaille depuis très longtemps qui a fait la recherche de teinte avant de passer à la phase finale. Là-aussi, nous avons eu quelques soucis. Je voulais absolument retrouver les reflets dorés de la teinte orange candy. Bref, ça a été une belle aventure et surtout le résultat final a complètement séduit Colin avec qui je suis devenu très proche. Le plus beau compliment qu'il pouvait me faire a été de me dire que cette

moto n'était pas une réplique, mais bel et bien la continuité de son travail. Je dois avouer que je suis très fier de ça. Pour moi, ce monsieur est une légende. La première moto que j'ai pilotée était une G50 à cadre Seeley. Elle marchait et se pilotait presque comme une 125 et son moteur. Ce type est un génie et il est aussi très humble et d'une simplicité remarquable. J'adorerais me refaire un side-car comme celui qu'il pilotait en course. Cela fait partie de mes rêves futurs... » Décidément, ce garçon ne s'arrête jamais. Digne héritier de son père Roland, il pratique toujours avec acharnement la moto au quotidien, partant parfois faire une tournée de 200 bornes quand l'envie lui prend. Frank vit que par et pour la moto. Il perpétue une tradition familiale et lui donne une autre dimension à Roland d'ailleurs qui le confirme : « Frank est présent chez lui à l'atelier. Même s'il ne travaille régulièrement de travailler ensemble sur la moto, c'est lui le boss. Et je suis particulièrement fier de ça et d'avoir pu lui transmettre mes passions. Comme il se débrouille très bien sans moi, je ne fais pas un prénom dans le milieu, je suis juste un amateur. Maintenant je peux prendre le temps de faire ce que je me plaît... » Comme d'aller chercher une Ducati 996 ou essayer les dernières motos, il rêve d'acquiescer un exemplaire un de ces motos, ce propos, il tient à préciser : « Je n'ai jamais complètement coincé sur les Anglais. C'est tout... » Et l'histoire n'est pas prête de s'arrêter. **MH**