



PARCOURS D'UNE PASSION...

TEXTES ET PHOTOS : PIERRE GABRIELE



Pour quelqu'un qui choisit comme premier véhicule, et premier permis de conduire, une moto, c'est une passion définitive !

Il y a des hauts et des bas, mais la passion ne s'arrête jamais, et peut s'exprimer autrement qu'à travers le roulage à moto. Les personnes qui se dévouent pour accueillir sur les circuits en sont un exemple.

Quand on peut fusionner différentes passions, photo et moto, on peut fixer le temps qui passe.

Un photographe a cet extraordinaire pouvoir d'arrêter un jour, une heure, un instant qui ne se reproduiront plus. La situation elle-même, parfois, mais jamais la date.

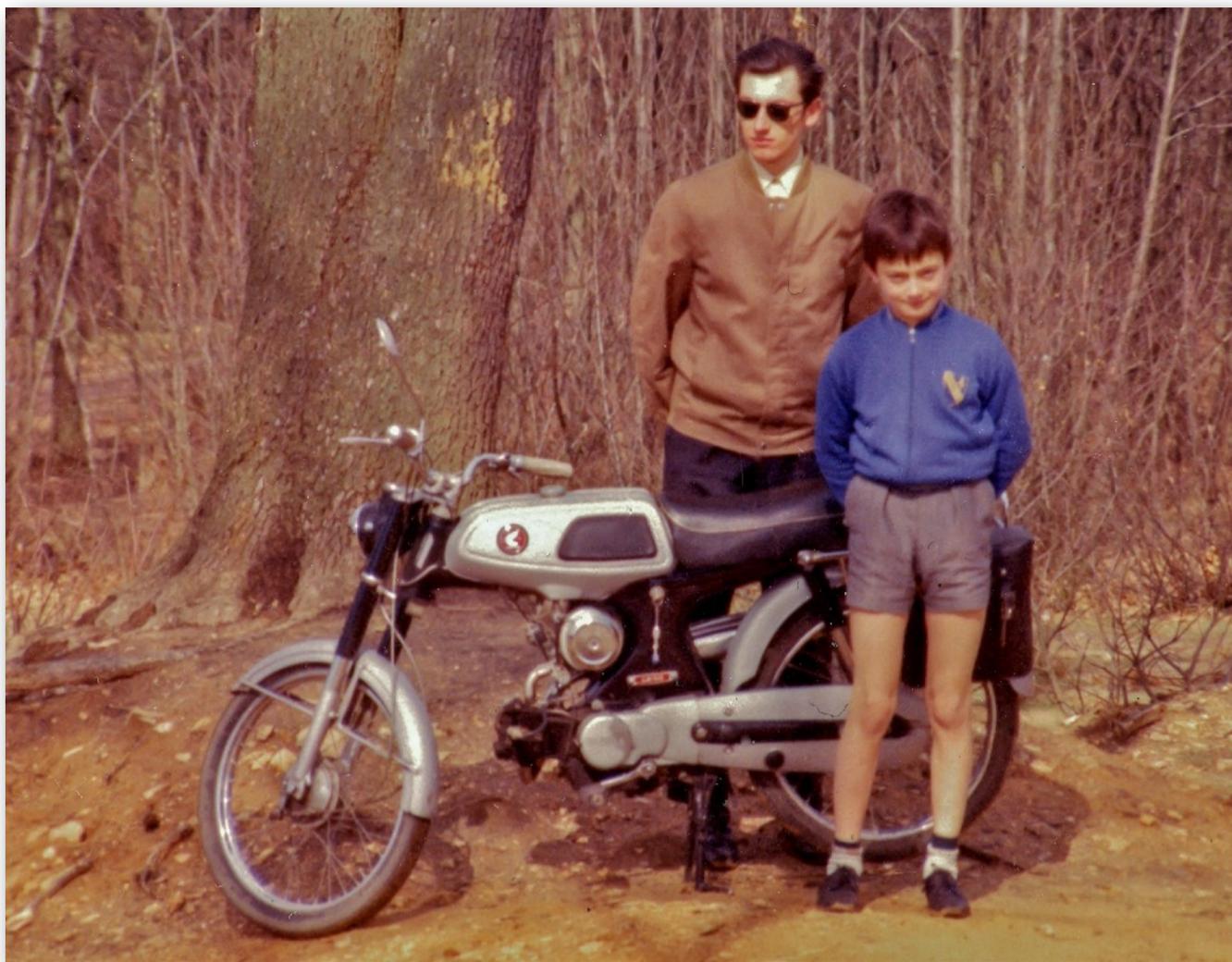
Il suffit d'être organisé pour mettre de côté pour l'avenir qui deviendra rapidement notre présent en se servant des archives du passé...

La moto c'est une passion physique par le pilotage, visuelle par les paysages traversés, aventureuse quand il fallait savoir mécaniquer sur le bord de la route, et amicale... par les rencontres.

Un motard qui s'arrête est directement accessible, une fois le casque enlevé.

Le contact est toujours direct avec l'extérieur.

Bonne lecture.



Il était une fois... heu non, il n'y a pas de fée, ni de princesse, ni de Prince Charmant (quoi que !), mais bon j'aime bien démarrer par « il était une fois », et puis c'est moi qui écris, donc j'y vais.

Il était une fois un motard, période pré-Joe Bar Team, c'est dire si cela date. C'est simple, les moteurs marchaient avec des bougies, maintenant aussi ? et le top, c'est d'avoir un réservoir au gaz. Cela ne va vraiment pas être simple à raconter si je suis tout le temps interrompu !

Donc, un matin tranquille où mon grand frère me promenait dans la luzerne, nous traversons un chemin, et vlan, une moto passe et me rentre dedans. Guidon qui me heurte la tête, roue qui me laboure la cuisse. C'est parti pour la passion moto. Mon papa m'amenant voir les avions au Bourget, cela en déclenchera une autre. Puis j'écouterai chez un de ses collègues ma première chaîne Hi-Fi, troisième volet passion. Le quatrième complète au moins deux des précédents. Il faut immortaliser tout ceci, rien de mieux que la photo. L'informatique viendra sur un coup de tête, déjà bien touchée par le coup de guidon ci-dessus mentionné.

Voilà le décor planté, maintenant c'est parti pour la rubrique motard.

L'an 1968, je sors d'une école de l'Armée de l'Air, bah oui mon prof de maths m'a prédit un avenir sans technique voire réformé avec mon physique rachitique, j'ai bousculé les

prédictions et me voici radio dans l'Aviation militaire.

Bref en plein mouvement contestataire, je m'achète mes premières revues motos, afin de préparer mon arrivée dans ce monde qui ne m'attend pas.

Année 1969, prudemment je démarre sur un CB50, il me faut faire mes preuves afin d'être digne d'être parmi eux, vous, nous. L'hiver 1969/70 est particulièrement hard, cela pèle fort (celui qui a lu Pelforth va au piquet, ceux qui ont cru lire 1669 et qui comprennent pas pourquoi je change de marque en cours de route les rejoignent !).

L'hiver est rude, je suis équipé comme un vrai (cuir VogueSport) et je me prends des pelles comme les autres. Jusqu'à deux dans la journée, le verglas, les congères, tout y est. Un matin je suis tellement entraîné que lors de ma deuxième gamelle, en cours de glissade, je coupe l'essence, le contact. Tout juste si je n'ai rempli un constat avant l'arrêt de la machine. J'apprends assez vite qu'il vaut mieux descendre en marche quand la bécane n'est plus sur ses deux roues, la dignité en prend un coup, mais on se fait nettement moins mal.

La limite en puissance, fait que j'utilise au maximum le reste, ne reculant devant aucune distance, j'abats force kilomètres. Je fais connaissance avec mon premier concessionnaire douteux, à la première révision, je perds mon bouchon de vidange, et l'huile cachée derrière. Mais bon, c'est de ma faute, j'aurai dû vérifier qu'il était bien serré.



C'est vrai quoi, je donne à réviser et je ne contrôle pas derrière.

Merci de la leçon. Je ne cite pas la personne, il est mort de vieillesse depuis longtemps, comme quoi la justice divine...

C'est bon, un an de pisse-feu, je suis prêt. Je m'inscris au permis et viens pour ma première leçon... sous 15 cm de neige, le moniteur vrille son index sur la tempe et me renvoie dans mes foyers (de quoi attraper un chaud et froid).

J'insiste les semaines qui suivent, et à la troisième leçon de conduite, il jette l'éponge. Cette petite nature ne supporte pas d'avoir le genou au ras du bitume (et oui à l'époque il montait derrière, le fou), il m'estime prêt en conduite, voire même avec des habitudes de pilotage inadaptées pour passer un permis conventionnel.

Et hop, passage à la CB350, vous notez je ne cite aucune marque, même pas mécéné mon texte. Ah la chienne de bécane, je pensais que 350 c'était un bon numéro, et bien pas celle-là. Tout trajet supérieur à 200 km s'achevait par un retour casque à la main, par tous les autres moyens de locomotion, hormis l'avion car je n'arrivai jamais à aller bien loin. Lassé par les concessionnaires de banlieue, je me projette chez Japauto, ou je trouve des oreilles attentives, des conseils avisés. Bref tout ce que je cherche, et bien plus, mais n'anticipons pas. Malgré leurs soins, ma bécane ne marche toujours pas, et un magasinier a une parole malheureuse après une des nombreuses interventions : on a changé les roulements d'arbre à cames, ouch, il tourne sur paliers...

Bon, comme je suis très en colère, j'écris à la revue Motorama et à... Monsieur Soichira Honda au Japon. Deux fois mouche, Motorama écrit à Honda France pour les menacer de faire paraître ma lettre dans toute la presse moto, et Monsieur Soichiro Honda me répond et en même temps explique à l'importateur qu'il vaudrait mieux agir sinon son courroux va tomber sur le cou de quelques-uns. Mon précédent passage chez Honda France s'était mal passé, il trouvait normal qu'un de mes pots laisse échapper de l'huile, nous n'avions pas les mêmes notions de mécanique apparemment.

Donc Honda France se venge sur Japauto qui était le seul à se plier en quatre pour m'aider, nouvelle lettre à l'importateur, et tout rentre dans l'ordre pour les responsabilités. Pour prouver l'esprit Japauto d'alors, lors d'un démontage de mon CB, j'ai besoin d'un tournevis adéquat. Parenthèse technique, à l'époque un tournevis adéquat permet de démonter tes vis, puis de les jeter (métal mou de l'époque) et d'en mettre des neuves au remontage. Le tournevis inadéquat te nique les vis AVANT de pouvoir les démonter, tu finis l'opération à la perceuse, puis tarauds et vis d'un diamètre supérieur. Donc Robert Assante me passe le bon tournevis, un dimanche ! Plus dévoué au client, il n'y a pas. Je préviens tout de suite, je dirai régulièrement du bien de Robert, et si cela ne vous plaît pas, allez voir sa photo sur la partie Japauto du site, non mais !

Malgré tout, je ferai des bornes avec cet engin.

Afin d'être digne du monde motard, je vais m'entraîner sur une petite route de campagne, pour ne pas ralentir tout le monde quand je sortirai avec les « grands ».

Quelques mois plus tard je m'apercevrai que ma petite route est en fait celle où se déroule une course de côte... Celle de Méru, c'était un bon terrain.

Bon je suis prêt, première sortie vers le monde civilisé. Direction ma première concentre, Reims, appelée les Coupes de Noël. C'est vrai qu'en décembre, la région est fraîche...

En arrivant, arrêté à un feu (rouge forcément, sinon je ne vois pas l'intérêt) à côté d'un 750 Honda, je rêve de la fiabilité de la bête. Le propriétaire décide de me montrer comment elle démarre vite, et hop il reste sur place. La chaîne n'a pas supporté le traitement, et au passage, elle en met un petit coup au carter. L'inconnu a plein de pièces dans sa sacoche de réservoir, mais pas de tournevis cruciforme pour démonter le carter de sortie de boîte. Donc j'ouvre une de mes saches « pur cuir », où j'ai tout l'outillage pour cette put... de bécane. Pendant l'intervention, on fait connaissance, et l'inconnu ne le restera pas, car il s'appelle Georges Martin. On se croisera à la Bastille, se verra dans son magasin quand je chercherai des plaquettes pour mon frein de 350 Motobec'.

Au retour, je m'arrête à nouveau pour venir en aide à d'autres motards en panne, ce qui était vraiment courant au début des années soixante-dix. Aussi bien d'être en panne, que d'être secouru. Un simple arrêt pipi, et hop 15 motards pour te la tenir.

Donc je viens en aide, et prends mon premier passager dont la BM vient de rendre l'âme. Pour ne pas pénaliser ses camarades (450 Honda), je me sors les tripes. Trajectoires au cordeau (enfin autant que l'on peut avec une machine qui ondule du cadre), freinage d'outre-tombe, passage de rapports brefs pour ne pas perdre 1/10e de seconde. Et puis premier arrêt ravitaillement, ses collègues nous rejoignent, tous rouges. Ils me demandent d'aller moins vite car ils ne suivent pas, mon passager provisoire répond spontanément qu'on n'attaquait pas. Ça y est, je fais partie de la famille. Je me demande même si ce n'est pas cette fois où je deviens membre fondateur de l'esprit Joe Bar.

Bien que 68 soit passé, je garde un souvenir ému des pavés, à Nanterre. Concentré sur ma trajectoire, j'ai oublié quelques paramètres dans le concept motard + moto + route, et comment ils doivent rester ensemble. C'est qu'il peut pleuvoir, les pavés être disjoints, et le tout dans une courbe en dévers. Et hop, après une longue glissade j'arrive aux pieds d'un agent de Police, après un bref « laissez j'ai l'habitude », je remonte sur mon destrier et inscris cette brève aventure dans la liste des expériences positives.

L'organisation, il n'y a que ça. Je décide de faire un crochet par Montlhéry pour voir les essais du Bol 70, comme d'habitude il pleut. Une intersection normale (bande plastique sur pavés polis), glissade et boum dans une automobile.

Les attaches du carénage se sont repliées et j'ai les jambes coincées, quand je tape, les repose-pieds me transmettent le choc et je suis complètement paralysé. Et comme la vie est bien faite, le conducteur automobile est médecin, et nous sommes devant un Hôpital.

Je n'arrive pas à bouger ni parler, la police conclut au décès (heureusement qu'ils n'ont pas creusé tout de suite le trou !). Le service d'urgence arrive avec le brancard et me dit de faire cela dans la cour la prochaine fois, cela leur évitera de sortir. Ils ont plus d'humour que la Police sur ce coup-là. M'enfin, 30 minutes plus tard je ressorts des urgences tout fringant, même pas une égratignure... un petit trou en bas de la fourche, un peu de métal liquide et c'est réparé

Allez, je me lance sur de plus longue distance, direction Bordeaux, première concentration du Burdigalien. Il fait un peu frais, premier ravitaillement à Tours, le thermomètre est calé sur — 7°. Les motards parisiens abandonnent en cours de route, la route est verglacée, je n'arrive pas à faire la différence entre les écarts de trajectoire provoqués par mes mauvais pneus ou par la glace. Je ne lâche pas prise, et me retrouve dans la concentre. Le lendemain, impossible de repartir, il neige fort le matin, puis verglas. Bordeaux est immobilisé. Enfin vers 14 heures je peux repartir.

Quand la nuit commence à tomber, ma moyenne aussi, le moteur commence à émettre des bruits bizarres. Il agonise lentement et je finis à l'arrêt à 40 km de Paris, le thermomètre s'est fixé à -15°, là il fait franchement frais. Mais je suis fier de ne pas avoir lâché prise, Moto Revue titrera au sujet de cette concentration : les motards Parisiens ne dépasseront pas Tours, et moi alors ? Malgré un courrier avec une photo à l'appui (neige tombant sur une 350 immatriculée 92...) ils ne rectifient pas. Trop fiers les journalistes !

Et puis la poisse s'arrête avec cette machine, je la revends et m'expatrie sur un atoll du Pacifique, histoire de récupérer financièrement et d'apprendre la méthode Zen en morse (astuce destinée aux opérateurs radio, désolé pour les autres).



Ça y est, je suis sur mon atoll du Pacifique. Premières impressions, il faut aimer l'eau, lagon à l'intérieur et océan Pacifique à l'extérieur. Entre les deux, nous, sur une bande de terre (en fait les lèvres d'un volcan) qui n'excède pas 40 mètres. Si tu rentres ivre le soir, tu mets un pied dans le lagon et un dans l'océan, pourtant ceux qui n'aiment pas l'eau survivent...

J'aime bien l'eau, mais je ne sais pas nager !

Objectif numéro 1 : ne plus avoir peur, objectif 2 : plonger d'un endroit d'où personne n'ose le faire, c'est dire si le numéro 1 est important. C'est réglé en un mois, cela paraît court, mais c'est long quand c'est toi qui t'y colles.

Petite expérience de scooter sur Tahiti, un tour de l'île et hop une superbe crevaison en pleine courbe en duo, légèrement à l'attaque (pour pas vexer le scoot j'angle comme avec une vraie moto) on sort de la route. Le temps de changer de roue (le seul intérêt du scoot en fait) et l'on était « empalé » par les moustiques, la taille d'un rapace et le bruit d'un chasseur, j'exagère à peine...

Pendant ce temps, les finances remontent, j'ai deux choix possibles, 750 Laverda ou 750 Honda. Donc, je commande une 750 BMW série 5, bah oui je pensais à la 600 mais la grosse consommait moins. Comment, j'avais dit Laverda ou Honda, je fais ce que je veux, ce sont mes sous !

Bref je reviens sur la terre ferme, un mois de congé, génial je vais me goinfrer de kilomètre sans tomber en panne ! Eh bien non, la police absorbe tout le stock de BM.

La mienne arrivera avec un mois de retard. Pas grave, mes congés n'ayant pas été décomptés par erreur, je retourne illico en vacances.

C'est fait, je prends livraison chez Daniel Motos de mon destrier. Génial un gros réservoir, un flat qui pousse, autant qu'une 4 pattes d'ailleurs, car plus légère.

Direction partout, avec arrêt dans le Jura à une concentration. De nuit je pars faire un tour et hop ma bécane cafouille, pourtant j'ai du carburant... elle ratatouille tellement qu'elle finit par s'arrêter, j'avise un hôtel en pleine montagne et m'y arrête. En fait je m'y installe car arrêté déjà je suis. Le proprio me regarde de travers (encore un voyou qui fait du bruit), puis comme sans équipement, je ressemble à un mec normal, il m'ouvre sa table, son garage (d'où il sort sa voiture qui couchera dehors). Et extraordinaire hasard, au cours de la conversation, il s'avère que mon frère aîné était descendu dans cet hôtel quelques années auparavant, et le proprio lui avait donné un chien ! Étonnant non ?

Le lendemain Miss BM repart au quart de coup de kick, et hop, à peine l'hôtel disparu dans les rétros, plouf re-arrêt. Une voiture s'arrête, les organisateurs de la concentre... en fait je me suis trompé dans mon calcul de distance (à peine 100 km, vous n'allez pas chipoter) et il me reste très peu de carburant et surtout la différence de température, jour nuit, a créé de la condensation qui émulsionne et bouche partiellement les gicleurs.

Donc la fiabilité n'est pas en cause, heureusement car le premier mois j'ai déjà bouclé 4 500 km, le deuxième je suis à 9000, c'est ça l'état de manque, après on se goinfre.

Je sillonne toutes les concentres, sans passer inaperçu, car sur ma bécane pépère (enfin mémère, c'est une fille la BM) j'ai souvent les cache-culbus sur le bitume. Et comme je circule (71) en intégral et combinaison de couleur, j'ai un certain succès. Du type, tu as vu l'andouille avec son heaume, il se croit sur Mars ou quoi. Une combinaison turquoise sur une bécane de vieux, noire en plus ! Eh bien oui, en plus la maréchaussée a choisi la version blanche, restait plus que les noires pour les « civils ».

Direction la Vallée de Chevreuse pour ma première sortie avec des collègues de ma ville, je reste prudemment derrière avec mon passager qui fait sa première sortie. Par pur réflexe, je double mes compatriotes un par un, ou par paquet de douze, c'est selon. Dans les dernières courbes, tout est par terre, cache culbuteurs, pots, sacoches. Rien que du très normal, par contre la courbe se referme net, je sors large, disons franchement large. Roulage sur les feuilles mortes (elles n'aident pas à freiner ces chiennes), j'évite un premier arbre, un deuxième, bucoliquement vôtre...

Les choses sérieuses reprennent, mon virage est sous moi, je viens de grimper le talus et je décolle allègrement. Calé sur ma trajectoire aérienne, j'aperçois mon passager qui m'a lâchement abandonné, il glisse sur le dos l'ingrat. Ingrat mais surtout inquiet, car jusqu'ici il n'a rien et il ne voit pas d'un bon œil mon arrivée. Je l'ignore délibérément et atterri de l'autre côté de la route, dans des feuilles mortes que je n'avais pas encore foulées aux pneus. Même pas mal, même pas blessé. Pourtant à la remise en route quelques instants plus tard, le temps que mes copains arrêtent de rigoler bêtement, de me féliciter pour ma remontée spectaculaire, de recevoir l'accolade mon passager ému de sa première sortie où il a vraiment tout eu... bref à la remise en service, ça brinquebale dur. Le moteur cogne, j'arrête et ouvre le carter avant, dans lequel je trouve le système d'avance à l'allumage qui avait lâchement abandonné son poste. Je remets cela en place, et elle tourne rond. Enfin elle tourne rond, mais elle m'envoie plein de carburant sur les bottes, après un plein, la consommation s'affiche à 100 litres au cent. On décide de la laisser sur place, et d'aller demander conseil chez Daniel Motos, les mécanos pensent qu'elle peut avoir avalé du sable, donc il faut démonter les carbus, plier les pattes des flotteurs, sortir les gicleurs, le pointeau et tout nettoyer. Ils m'apprennent dans la foulée à faire un niveau de cuve indispensable après ce type de démontage. On y retourne, ce qui permet de faire connaissance avec la RD350 Yamaha, sympa, mais on a vraiment l'impression d'aller vite, alors qu'au compteur il n'y a vraiment pas grand-chose. Je critiquerai plus tard, c'est trop loin à pied...

En fait le sable venait d'un plein de carburant, il y en a plein le réservoir. Les pistons cylindres traités à la silice ont dû accélérer le rodage, car la bestiole est vraiment performante. Et déjà l'idée d'aller voir sur une piste, ce qu'il en est me titille.

Confirmation de sa vélocité à un feu rouge. Nous sommes arrêtés (nous, car c'est mon jeune frère qui s'y colle à la place du passager volant) à un feu. Une CB750 est à côté de nous, petit bonjour et lui nous snobe avec sa passagère, enclenche la première puis donne des coups de gaz. Passage au vert, il est cloué sur place, le couple du flat était plus fort que le sien (de couple, suivez bon sang), il tire la tronche. Le feu d'après on part calmos, et dans le souterrain de l'Arc de Triomphe, on le crucifie dans la courbe en le passant avec 20 bornes de mieux. Je pense que l'on est responsable d'une scène de ménage...

Tiens ce week-end, je vais au pèlerinage Bordelais, vous savez la concentre très en dessous de zéro. Pas de problème cette année, température normale, il fait presque beau. Le calme avant la tempête, le retour se fait dans une tempête effroyable, j'ai du mal à rester sur la route. D'ailleurs sur un pont, je suis pris par une bourrasque (la route est mouillée) et je suis envoyé par le travers dans un rail. Je suis coincé entre la machine et le rail, ce qui est plus aisé qu'entre l'arbre et l'écorce, j'en conviens. Une petite accalmie me donne la force de me sortir de là, un bidon d'huile qui vient de s'envoler d'une station-service vient heurter la fourche, il était plein ! Je zig plus que je ne zag et reste sur mes pneus. J'arrive enfin à Paris, complètement hébété par la lutte, mon frère me demande si ma combine de pluie m'a bien protégé. Le sourire me fait douter et quand je descends la fermeture éclair, il n'y a plus que cette fermeture et des lambeaux de plastique, content d'être arrivé en entier. Il va me falloir une bonne journée avant que l'envie de repartir me reprenne.

Je sors de l'anonymat en lisant un article de Moto Revue, ils essaient la R75 et concluent que la position du moteur interdit tout contact des caches culbuteurs sur le bitume, d'ailleurs ils offrent un an d'abonnement à celui qui y arrive. Bon, à la révision de ma BM, le mécano passe les doigts à travers le cache complètement râpé, il me sermonne en disant qu'une BM et gna gna gna. J'ignore superbement et écris à Moto Revue, qui égale à elle-même, ne réponds pas, ne rectifie pas, bref je les hais. Ensuite j'écris à Motorama, et hop ma lettre passe et en plus il m'offre 6 mois d'abonnement.

Suite à ce courrier, coup de fil d'un motard devenu ami et faisant son service militaire : « j'ai un copain qui m'affirme que c'est impossible », donc rendez-vous pris en soirée et feu d'artifice pour convaincre le Saint Thomas.

Et puis la vie de la BM tourne court, l'amenant en révision et en doublant un automobiliste allemand, il fait un écart, moi aussi je peux.

Malheureusement le refuge pour piéton en béton refuse de faire de même, de face, cela fait mal... à la machine. Je m'en tire avec un doigt de pied foulé, la BM est tellement abîmée que je ne peux faire réparer. Les vieux de l'époque qui ont encore des revues (Motorama...) de cette année peuvent la voir, elle a servi de publicité pour Daniel Motos.

À l'aube de son 6e mois, elle me quitte, elle a bien mérité une retraite anticipée.



Plus de sous, je regarde en dessous ce qu'il se fait.

Motobécane vient de repartir, la première 125 passe en version LT, je saute sur ce modèle et hop, la hargne me reprend. Motobec', c'est solide, eh bien on va voir.

Rodage classique, petites routes sans trop tirer, révisions 500/1 500. Et c'est parti, direction Rouen pour aller voir quelques courses. Je vois mon mécano BM qui fait sa première sortie, il a du mal. Puis c'est l'hécatombe, les pilotes tombent dans tous les sens, les organisateurs sont largués, les commissaires en dessous de tout. C'est Christian Vilaséca, le boss de Japauto, qui part avec le balai pour nettoyer la piste, l'enfer.

Je rentre et il pleut des trombes d'eau, j'ai oublié ma combine de pluie, le cuir, ce n'est vraiment pas étanche ! La combinaison restera une partie de la nuit devant un radiateur, car Rouen ce n'est qu'un galop d'essai. Le lendemain direction... les Chamois à Pra-Loup, comme c'est un peu court, je passe par Carcassonne claquer une bise à ma famille en vacances. J'y arrive à 16 heures et ils écarquillent les yeux. J'ai attaqué de bout en bout, seul un contrôle de police (en pleine campagne, il s'ennuyait) et les pleins me feront couper les gaz.

Et je prends d'assaut la montagne, deuxième sortie d'anonymat, ou comment se faire des potes en les faisant marrer... j'ai une hargne pas possible, j'attaque partout, le petit 125 à une tenue de route démoniaque, je double dans toutes les courbes. Une qui se referme (décidément...) me

fait tirer tout droit, je saute le petit fossé en béton, remonte la pente (il faut toujours remonter la pente mon fils) évite un arbre, un deuxième (le train-train quoi) et, en fin d'élan, j'abandonne le navire en tombant en arrière. Ma tobec' s'accroche à une branche basse, je déboule sur la route, me relève pour voir ma bécane accrochée dans l'arbre. Et à ce moment, tous les motards doublés s'arrêtent, les encouragements fusent : « t'attends qu'elle soit mûre pour la cueillir (elle est verte...) », « salut vieille branche », « qu'elle était verte ma bécane », « l'arbre qui cache la forêt qui cache la moto ». Bref je hausse les épaules, car celui qui a le plus d'humour (en quantité) à une 750 Suzuki rose ! Il n'y a pas de quoi faire le malin !

On décroche dans tous les sens du terme, et je repars un rameau entre les dents.

Concentre normale (et la dernière des Chamois), coincé dans la montagne toute la nuit, orages de grêle, bécanes et tentes qui dégringolent sur la route. La vie normale des motards de l'époque. Je n'ai donc pas dormi et je repars pas frais mais toujours hargneux, à mon retour sur Paris, j'aurai fait 4 000 km en 5 jours, c'est là que j'ai aimé Motobécane.

Il y a des défauts, son frein avant qui broute (m'en fou, je ne freine pas), et plein de qualité comme la tenue de route, un certain confort (la selle est large et longue).

Elle me cause quelques soucis, de temps à autre elle ratatouille, à chaque fois que je démonte (carbus...) je ne trouve rien et elle repart.

En fait, ce sont les vibrations qui se concentrent sur les antiparasites et qui finissent par casser l'électrode centrale de la bougie. Ce qui occasionne des arrêts d'allumage, j'ai mis du temps à trouver, c'est à cette occasion que je commencerai mes visites à l'usine de Pantin. Ces arrêts finissaient par endommager les bobines, quand elles ne marchaient plus, hop direction l'usine changement des bobines et je repartais. Un jour, des drôles de bobines sont installées sur ma machine, la rumeur de la 350 étant déjà dans l'air, je pose la question pour savoir si je suis en train de tester les nouvelles bobines. Sourire pour seule réponse, cela me suffit, j'aurai une 350. Pour cela, il faut me rapprocher d'un autre concessionnaire, ils n'ont pas tous l'agrément 350. Je vais donc faire du harcèlement auprès de Granet-Pelissier en banlieue Parisienne. Nos rapports sont amicaux, et il me promet une 350 pour mon anniversaire, en fait cela sera une des machines de présérie qui arrivera chez lui. Normalement elles sont destinées aux expos, à circuler dans les manifestations et foires, bref je me sens très nettement privilégié.



Et la promesse est tenue, je prends livraison à la date prévue. Pas le temps de finasser, je dois rejoindre mes parents à Pau, dans la semaine les révisions des 500 et 1 500 km sont effectuées. Direction la province pour le premier voyage du 3 1/2. Petit bémol, la boîte est tellement dure, qu'il me faut glisser un morceau de chambre dans la boîte tellement elle fait mal. Et puis les pneus (des protos Michelin) ne sont pas terribles, je glisse sur le sec à l'accélération. Forcément il pleut des trombes pendant tout le voyage, je deviens spécialiste du mouillé grâce à ce trajet. J'ai des trajectoires inhabituelles, je glisse des deux roues en permanence, je ne sais pas où est la frontière entre l'angoisse et le plaisir. Mais être au guidon de cette machine quasiment unique (elle sera commercialisée après le salon, et nous sommes en juin) c'est un plaisir que je souhaite à tout motard.

J'arrive en vie à Pau. Première sortie avec mon passager/cobaye de frère, et hop, on se tape un chien sur le circuit (situé en ville). Je l'avais instruit juste avant, en cas de gamelle, tu passes sur le dos et tu écarter les bras. Le plus de surface portante possible pour freiner sans se retrouver en train de faire des cabrioles. La roue avant se met de travers et je passe par-dessus la bécane, quelques tonneaux et dizaines de mètres plus loin (mon frère a appliqué les consignes et s'est arrêté en 3m50), la machine a vieilli. Le chien va bien, merci

Donc je décide de jeter mes pneus sans adhérence, et d'adhérer aux K81, qui à l'époque s'achètent sous le manteau.

Après avoir rendu visite au concessionnaire Motobécane de la ville (Labarthe), qui, surpris d'en voir une, s'empresse d'aller faire un tour avant de me dire qu'il n'a pas ce que je cherche (pneus, et repose-pieds). Direction la concession BMW, le monsieur charmant (Domecq-Larrieu) aussi surpris que le précédent, me ressoude le repose-pieds et me sort deux K81 vieillis en fût de chêne, comme la tradition et la technique de l'époque l'exigeait.

Retour sur Paris enfin bien monté (je vous en prie, pas de réflexions déplacées, il y a des jeunes qui lisent !). Pas une panne d'essence malgré l'absence de position réserve, juste les amortisseurs qui ne me plaisent pas, et puis il y a les bosses de la chute qui me chagrinent.

Je jette les amortos, remplacés par des Betor. Ça y est, j'y suis, juste encore un problème au freinage, les plaquettes sont un peu dures.

Ma machine blessée va se faire relooker au magasin de Michel Rougerie, décabossée et repeinte en rouge sombre, avec des paillettes métalliques du plus bel effet.

Je reçois tout juste les monogrammes en relief Motobécane, pas celui de la cylindrée. Pas grave, j'avais déjà mon idée, avec un autocollant de Motobécane, j'écris au Lettraset la cylindrée, et l'ensemble est insérée dans une inclusion de plastique. Vous savez le procédé qui permet de mettre des insectes dans du plastique, et bien pareil.

Des plaquettes d'Austin, et hop je suis opérationnel, cela va causer maintenant.

J'encadre des recrues à Creil et tous les jours je fais la navette, je tombe mes temps et connais chaque virage. Un matin, ma plaque d'immatriculation se fait la belle, je récupère et mets l'objet dans ma sacoche de réservoir. Le soir en rentrant, je suis particulièrement en forme... je passe devant un motard/policeman, je regarde dans le rétro. Bingo, il a vu que je n'avais pas de plaque, je le laisse sauter sur sa R60/5 et envoyer la sauce.

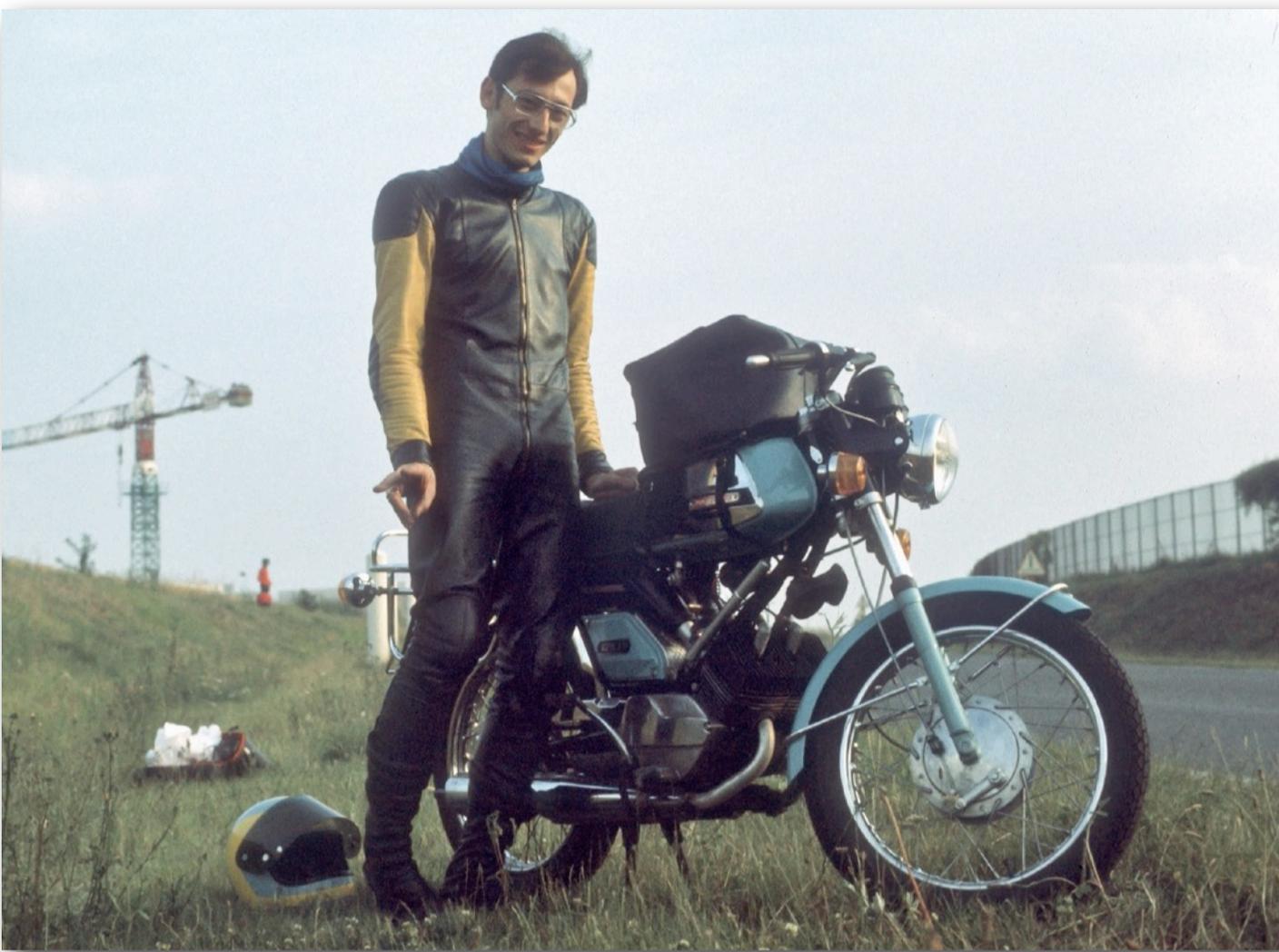
D'abord il faut savoir que j'ai changé de taille de pneus, des 4.10 x 18 avant ET arrière. À cette époque, je dis tout fort qu'une monte identique permet de balancer dans les pif/paf comme personne, la machine n'a pas à rattraper son décalage de largeur entre avant et arrière. Comme la circonférence est plus importante, je tire plus long, cela tombe bien car j'ai tellement bien réglé ma carburation qu'elle mouline à fond, ma vitesse de pointe est nettement plus élevée que prévu.

Le combat commence, je laisse revenir à petit feu, puis envoie dans les grandes courbes et enchaînements, je largue mon adversaire suffisamment pour ne plus l'apercevoir dans mes rétros. Je saute sur les freins, de ma machine, ôte mon heaume et attends l'arrivée de l'ennemi. Et c'est le sourire aux lèvres, bien qu'essoufflé, que ce sympathique adversaire me lâche « tu as vu que tu as perdu ta plaque ! », le reste est une conversation entre gens civilisés, dommage que cela soit rare maintenant (message subliminal), mais cela arrive encore.

Ma machine commence à vibrer, direction l'usine, un roulement bouge dans le carter. Ils n'ont pas l'air très décidés à faire au mieux mais plutôt au plus pressé. Je récupère ma machine et l'on m'annonce avoir changé l'ensemble cylindres/pistons, je les remercie d'avoir pensé à remettre la petite guêpe qui était coincée entre-deux ailettes, c'est vrai je m'étais habitué à elle... pas beau de mentir.

Je démonte donc moi-même, et rien n'a été changé. Pendant ce démontage, je m'aperçois d'un logement qui n'est pas occupé, ou plutôt un truc qui n'est pas encore en place, je range dans la mémoire, on verra plus tard.

Une méchante gamelle, due à une rupture de guidon suivi d'un tonneau, me sonne, je décide d'arrêter un peu. Je revends ma moto en faisant promettre au nouveau propriétaire que nous irons ensemble au GP de France (Charade 74).



Trois semaines plus tard, je vole les patinettes aux gamins, je ne tiens plus. Allez retour chez Motobécane, qu'est-ce qu'il va y avoir ? La 125LT2 avec graissage séparé. OK, envoyez la bestiole. Rapidement livré, je saute dessus et sur mes outils, elle n'est pas finie la bougresse. Je démonte les goujons de cylindre à la main, pas grave j'en profite pour ouvrir et regarder partout. Tiens là aussi il y a un emplacement libre, ce n'est donc pas une erreur mais une opération d'envergure. À la présentation de la pseudo 500 injection (pseudo pour la cylindrée, l'injection est vraie), la pompe à injection est exactement à l'endroit prévu sur les 125/350. Et, vous les jeunes, vous voyez quel gâchis sur la moto française en général, 20 ans d'avance sur l'injection. Un gouvernement anti-motard qui torpille par sa TVA à 33,33 % la sortie de la 350. Une andouille qui promet au même gouvernement des centaines d'emplois si la catégorie vélomoteur passe à 80 cm³ et hop Motobécane au tapis. Je suis à deux doigts de citer des noms...

Donc j'ai ma LT2, graissage séparé, le pied. Seul défaut comme le mélange ne passe plus par les carbus, les boisseaux grippent. Moins technique, comme il n'y a plus d'huile dans l'alimentation, l'accélérateur reste bloqué, ouvert cela va de soi... Seul moyen d'arrêter l'engin, la mise à la masse des bobines. Seul problème, elle est située sous le phare. Donc les gens de cette époque qui voyait des motards les fesses en l'air cherchant désespérément ce putain de foutu bouton, tout en franchissant le feu (rouge, sinon on n'essaierait pas de s'arrêter), c'était un 125 Motobécane.

Les boisseaux grippaient systématiquement quand il pleuvait, et aléatoirement autrement. Bien, ce n'est pas le tout, mais elle ratatouille un peu et sent l'essence. Je démonte et trouve dans l'essence dans le filtre à air, donc elle refoule. Direction Pantin, discussion, modification de l'angle de coupe des boisseaux pour accélérer la vitesse de passage des gaz. Et c'est bon, mais vraiment bon, c'est une véritable bombe qui revient.

Je fais, enfin nous faisons, car mon passager a sa 450 Honda (ah bah ce n'est pas un passager alors, bien si, il est quand même derrière), un petit tour. Paris Nice par les départementales, génial. À la première étape, on est tellement lessivé que l'on ne peut même plus parler. La tente se monte seule et dodo. Le lendemain, après quelques trajectoires merdiques, je décide de me vautrer en passant sur une bande de peinture. Je me relève et dans le fossé il y a plein de morceaux, clignotants, phares, etc. En fait seul mon repose-pieds a cassé, le reste ne m'appartient pas, c'était un virage spécial gamelle du matin. La rage nous reprend, et la descente sur Nice est onirique. On se jette sur les freins juste une fois, pour dépanner un motard allemand, il a dû être impressionné par les Français. Détection de la panne, dépannage, le tout en 3 minutes. Comme si on était au Bol, mais sur le sec.

Cette année sur la LT2 fut idyllique un fonctionnement irréprochable, petite consommation car réglée pile/poil. Elle a cassé une fois, le jour où je l'ai mise dans le train, elle n'a pas supporté l'affront et m'a lâchée dans les 5 km qui nous séparaient de la gare et mon nouveau domicile Palois, roulement de vilebrequin.

Puis, je l'ai revendue pour faire une pause dans mon nouvel univers qui est la région Paloise, mais je reviens dans le prochain épisode, ce n'est que la 6e machine.

En fait non, je ne m'en vais pas de suite, il y a le voyage à Charade avec la 350 Tobec qui n'est plus la mienne.

Comme promis, on part au petit matin direction Clermont-Ferrand. Le nouveau propriétaire étant un p'tit jeune qui débute dans cette cylindrée, on alterne pilote/passager à chaque ravitaillement. Voyage aller sans histoire, le fabuleux éclairage de la 350 avec son bi-iode dont la partie croisement reste en route quand on passe en feux de route, nous assure une sécurité totale. Plaisir immense et courses géniales.

Inquiet du monde au retour, je décide de rentrer avant la course des sides. Comme d'habitude, guidé par un sens de l'orientation inné, autant qu'une boussole qui indiquerait le Sud. Après 40 km d'erreur de trajectoire, on rebrousse chemin (mon passager trouvait bizarre que l'on ne double que des véhicules immatriculés sur Bordeaux...) et passe devant le circuit... au moment où tout le monde sort, après la course des sides. Bon, je suis aux commandes, donc je me crache dans les mains et avanti. Je me colle derrière ce qu'il me semble un 125 Motobécane, je trouve que le bougre allume bien. Dans un élan de fierté, je le passe sans rémission, ok ok, c'était un 750 Guzzi, tout le monde peut se tromper. D'ailleurs je recommencerai un peu plus loin, prenant pour un trail, un 900 Kawa. Ce soir rien ne me résiste. Petite pause, mon passager passe devant, j'ai mal partout, vivement qu'on arrive. Ravitaillement, je prends la poignée et le mors aux dents à nouveau. Deux motards en BM arrêtés, panne d'essence, le passager saute en croupe pour aller à la station la plus proche, j'envoie tout ce qu'il y a sous la poignée de gaz. Freinage d'enfer à 23 cm de la station, plein du bidon, retour avec les mêmes arguments. Il est conquis par la Motobec', il agite sa main en parlant avec son coéquipier, je suis déjà la poignée dans le coin. Au gré des alternances, les consommations s'envolent, je fais un bon 10 litres. J'ai le dernier relais, j'avais parlé à mon jeune passager de la possibilité de passer en courbe en glissade, et d'arrêter cette glissade exactement au moment voulu.

Après quelques centaines de kilomètres, il m'a semblé que c'était le moment...

Grande courbe bien connue et hop, nous voilà en glissade des deux roues, petite impulsion pour reprendre l'adhérence juste avant le trottoir et nous sommes arrivés.

Mille neuf cent soixante-quatorze, belle année !!!



Eh bien ça y est, je m'installe à Pau... sans ma 125LT2.

Son roulement de vilebrequin est changé chez Motobécane, et exceptionnellement je paie une réparation...

En fait c'est mon article sur cette machine, dans la revue Motorama, qui me vaut cette disgrâce partielle. J'y explique comment régler le problème des carbus en modifiant l'angle de coupe des boisseaux de carburateur, j'en profite également pour critiquer ce qui reste à améliorer, aussi bien mécaniquement que philosophiquement chez Motobécane. Ils sont un peu fâchés... mais éditent une note technique à tous les concessionnaires pour que cette modification de carburation soit effectuée. En fait dans mon article j'explique également que c'est le système de fixation de la cuve de carburateur, qui est responsable d'une mauvaise alimentation. Donc les pièces incriminées sont marquées afin d'être positionnées correctement. Enfin j'ai fait quelque chose dans mon monde motard, pour la peine je vais faire une pause sur 4 roues, stop n'envoyez pas les boulons tout de suite !

Je suis donc à Pau, à pied. Il pleut abondamment depuis un bon mois. Et là tout bascule dans l'horreur, mes supérieurs s'aperçoivent que je n'ai aucun permis militaire, et il me les faut tous pour être en règle. Ils décident de faire valider les civils, manque de chance (pour eux) je n'ai que le permis moto. Donc direction l'auto-école de l'Armée,

quelques cours où j'apprends où sont les bistrots de Mont-de-Marsan, et je passe le permis.

L'examineur est stupéfait que j'ose me présenter, forcément je n'ai jamais touché un volant, bref il avertit mes chefs qui lui expliquent bien que je n'y vais pas pour passer mon permis, mais pour l'avoir, nuance. Bref un vrai scandale.

Quelques jours plus tard il faut ramener une « huile » entre le Lot et les Pyrénées, il veut un bon chauffeur, et hop je suis désigné. Vous voyez qu'ils ont de l'humour...

Première grande courbe abordée « normalement », j'envoie la sauce juste à l'entrée, et hop la R16 dans l'herbe. Le Colonel, pose la question de confiance : vous ne seriez pas motard par hasard ? Oui, eh bien passez à côté je vous montre. Et bien à l'arrivée, je savais conduire ce truc qui ne veut pas pencher dans les virages, avec une inertie effrayante, des freins de tapette, et puis j'ai mal au cou à force de le tordre pour avoir la tête dans le vent, et puis j'ai mal au genou à force d'essayer de le sortir !

Donc je passe aux 4 roues complètement, mais provisoirement. L'idée est simple, en voiture je peux embarquer tout mon matériel photo, deux boîtiers et cinq objectifs plus accessoires cela commence à peser. Année sabbatique où je m'éclate derrière mes objectifs, comment croyez-vous que j'ai autant de photos du Mans ?

Seulement voilà, l'esprit Joe Bar frappe à nouveau à la porte, me dit 2/3 trucs du genre, lopette sur 4 pneus, pas cap' de me faire le freinage, ramollo... bien, ils ont cherché la bagarre, après un petit séjour de quelques minutes en passager, je décide de confier ma vie... à moi-même.

Vous voulez du retour, OK, rendez-vous tel jour, telle heure sur la plage.

Et j'y débarque presque en juin, avec mon 860 Ducati, le modèle sans démarreur, pour jarret de sportif. Ce n'est pas un vrai retour ? Par contre je me suis fait une promesse en arrivant à Pau, plus d'attaque sauvage. La région est magnifique et je profite du paysage, pas question de répondre à une quelconque provocation.

Premier soir où nous allons faire un tour, je coupe le contact de la Ducati et tiens c'est marrant quand j'appuie sur le frein tout s'éclaire. C'est que l'électricité est folklorique chez les italo-ritals, mais moi, j'ai un vrai frein avec piste en fonte qui accroche (et qui accessoirement rouille). D'ailleurs, ce disque se fait remarquer très vite, en descendant de la montagne le simple disque s'évanouit après trois virages en prenant une couleur bizarre. Bien, passage en double disque pour faire taire les quolibets des pros japonaises, celles qui ne freinent pas et ne tiennent pas la route. Mais je ne suis pas là pour le prouver, d'ailleurs je tiens ma promesse et n'attaque pas outre mesure, par contre je ne sais pas qui m'a balancé au sujet de mon aptitude à l'attaque extrême. Toujours est-il qu'un matin en cours de balade, je ferme la marche, j'aperçois au loin un 750 Ducati qui s'arsouille avec une Honda et une Kawa. J'ignore, j'ignore mais je me rapproche des autres, bon je double pour ne pas leur rentrer dedans. Après une douzaine de dépassements, je suis dans l'espace vide entre le peloton et le groupe de tête. Et comme la nature à horreur du vide, il disparaît à la suite de quelques freinages appuyés, et puis tout s'enchaîne. Je tire un peu plus sur le moteur, m'efface autant que mon peu de souplesse ne me le permet, balance de plus en plus sauvagement mon V twin. Je ramarre le groupe de tête, les exécute, creuse l'écart dans un accès de folie, et m'arrête parce que je ne sais plus où l'on doit aller. C'est, avec un sourire qui en dit long, que ces rascals me rejoignent, ah les chacals, on prend rendez-vous pour le circuit de Nogaro. Je me suis fait prendre, c'est la faute à Yves le boulanger et son GT750, il a fait jouer la solidarité italienne. Il faut dire à cet instant précis, que ma tendance au V twin vient certainement de grands-parents italiens, et que je leur dois aussi d'avoir ces coups de sang caractéristique des Latins.

Eh bien nous y sommes, Nogaro et sa piste. Je suis franchement angoissé, toute la piste pour nous alors que d'habitude j'attaque entre des véhicules, des arbres, des chiens, des gravillons, des radars... sournois le radar, cela oblige à freiner fort, et puis le type en uniforme qui n'arrête

pas de bouger, je vais finir par le louper et je n'ai pas de portière de secours !

Ouch, la piste est vachement large, il y a plein de « vrais ». J'entends par vrai, des motards en combinaison d'Ago, Read avec les bécanes décorées pareilles. Je sens que cela va être ma fête, ils ont l'air méchants et agressifs, heureusement il y a les copains. Alors, la règle du jeu, 30 minutes pour les motos, et autant pour les voitures. Et hop tout le mode part, cela sert à quoi cette piste trop large, j'envoie les gaz, boucle mon premier tour la tête dans les nuages. Je ne sens pas la piste, mes freins non plus, trop d'adrénaline. Je ne maîtrise rien, ivre de plaisir et d'angoisse. La Ducati me ramène à la réalité, en passant devant les stands pour boucler le premier tour, le moteur s'arrête... moi aussi forcément, je ne vais pas pédaler ! fusible qui est sorti de son logement.

Je remets le fautif dans le droit chemin, je repars le fusible entre les dents, boucle le deuxième tour, et hop au même endroit le câble de gaz casse. T'ain commence à gonfler maintenant, les autres vont finir par se foutre de moi, d'ailleurs leurs trajectoires pas tops confirment qu'ils se marrent. Le problème de ma Ducati, c'est qu'en plus d'une électricité parfois bizarre, elle a des câbles de vélo pour ouvrir des carbus maousses.

Bien je répare une nouvelle fois dans l'herbe, attendez-moi j'arrive, trop tard c'est le tour des automobilistes. Trente minutes pour évacuer l'ivresse des débuts, ces deux tours m'ont déjà permis d'engranger des informations pour la suite.

On y retourne, là cela ne rigole plus, l'expérience reprend le dessus. Après avoir averti mes collègues qu'il y a de grosses traces de pneus en fin de ligne droite, et d'y aller mollo, je plante un freinage de folie. J'augmente la cadence d'un seul coup, technique que j'avais mis au point sur mes précédentes machines, je change tout. Trajectoires, freinages, angles, aller chercher l'adhérence avant d'envoyer les gaz. Et surtout je bénéficie d'une bizarrerie physique qui fait que je suis beaucoup plus à l'aise dans les virages à droite qu'à gauche, et les circuits tournent à droite... Je lâche la meute, la piste se rétrécit sévère, mes pneus commencent à pas être bien, c'est la glissade quasiment partout. Quelques à-coups d'une chaîne fatiguée, un moteur qui chauffe et perd 1 000 tours, les pneus pas très jeunes, enfin déjà usés. Il n'y a pas de vieux pneus comme ils durent rarement plus de 4/5 000 km. Les infos techniques s'inscrivent dans mes neurones. Je passe partout à la limite, les déguisés sont rentrés aux stands, mes copains me laissent leur mettre un tour, puis deux pour certains. Je le savais inconsciemment qu'il fallait que j'y aille. Déjà avec la 350 Motobec', un copain s'était porté volontaire pour faire l'assistance technique.

Alors j'y vais ou pas, j'arrête la balade et je me lance !

Le vrai juge c'est le chrono, donc je décide de revenir. Je préviens mes copains que j'y retourne à une date précise. J'ai bien enregistré une réaction bizarre sur le freinage, je démonte et retourne les fourreaux de fourche, pour que les étriers soient derrière. D'instinct je résous ce petit temps de flou au freinage. Chaîne neuve, pneus neuf que je rode, bougies un peu plus froides pour ne pas perdre des tours. Et j'y retourne.

Arrivé sur le circuit avec mon jeune frère qui va tenir les chronos, il y a du monde, du vrai avec les concurrents de la Coupe Kawa. Je reconnais également un pilote, Casabona. Mes copains ne sont pas encore là, mais je prends la piste, remonté comme jamais

Mes collègues d'un jour sont surpris de me voir en combinaison tourisme et ma sacoche de réservoir (pour les fusibles, câbles...). Encore plus quand je commence à aligner des tours de professionnel. Je ne vois même plus la ligne droite, je pensais m'y reposer. J'entends le bruit des pneus qui miaulent au freinage, les kawas boys vont aussi vite que moi en ligne droite, par contre au freinage je leur en mets un maximum. Ils me laissent passer, autant par surprise que pour me laisser le champ libre, mon K81 part en lambeaux. Tout est par terre dans les courbes. Mon frère me rapportera qu'un concurrent de la coupe Kawa se met derrière moi pour aller voir les trajectoires. Les suspensions sont au bord du talonnement, je suis au maxi. J'enregistre que je perds à nouveau des tours/minutes (le moteur chauffe), que la dérive est totale et qu'il faudrait certainement supprimer les sculptures car cela ne sert à rien, je n'ai plus assez de gomme en contact pour augmenter ma vitesse. Bref je cogite sur la suite, dévie légèrement de ma trajectoire, et passe dans le petit trou que j'évitai à chaque tour. Je plante l'axe de ma pédale de frein sur la piste, la Ducati part en guidonage. Je me lève sur les repose-pieds pour la laisser frétiler des fesses, je serre mon réservoir entre les genoux, il s'enfonce comme du beurre chaud. La direction tape sur les butées de chaque côté, je bloque les bras pour que le guidon cesse, il plie comme de la guimauve. Devant ce manque de coopération, je saute en marche. En fait je me fais vider copieusement par le guidonage. Je tombe sur la poitrine, la chute à éviter, passe sur le dos, prends ma machine dans la figure et m'arrête les bras en croix.

Mon frère a jeté l'appareil photo et s'est précipité sur la piste en une 1/2 seconde, peut mieux faire, mais à cette époque il n'était pas coureur de grand fond...

C'est le silence total, que je brise d'une phrase courte « pendant que je suis là à rien faire, tu pourrais me donner mes temps ! », mon frangin y répond par un « si tu voyais la tête que tu as, tu ne plaisanteras pas », quel rabat-joie.

L'ambulance arrive, et comme j'ai cassé notre véhicule du retour, il monte également et me donne enfin les chronos. C'est fou ce qu'il faut insister pour obtenir des trucs des jeunes ! Bien 1'46 au tour. Je ne suis pas plus avancé, car je n'ai aucune base, on verra plus tard. C'est bizarre, il y a une petite tache de sang sur ma visière, par contre je ne peux pas bouger du tout. Je pense que les clavicules ont cédé sous l'effort instantané. L'hôpital d'Aire-sur-l'Adour, où je sens que je dérange, conclu à pas de bobo. On m'installe dans une chambre où je lâche « si j'avais su qu'il n'y avait qu'une télé noir et blanc, je ne serais pas tombé ». Rien à faire, le médecin (une dame en fait, mais on ne dit pas la médecine ! quoique si mais...) fait toujours la tête. Je me regarde dans la glace, j'ai un nez bizarre, enfin plus bizarre que d'habitude. Mais c'est surtout la couleur de ma peau qui me choque, tout est en mauve et jaune, les capillaires ont claqué sous la violence de l'effort. Cela fait réfléchir cette énergie que l'on peut balancer en une fraction de seconde. Après récupération de la moto, il n'y a pas de trace de choc sur le réservoir et le guidon, ils se sont bien pliés par mes genoux et mes petits bras musclés. Si vous avez des vieux dictionnaires à déchirer, n'oubliez pas de mettre un démonte-pneu dedans pour que j'ai un minimum de résistance...

Même pas mal, enfin si quand même, au refroidissement, j'ai quelques douleurs. Hôpital de Pau, tiens le diagnostic n'est pas le même, fracture ouverte du nez, 2 fractures à la main et les côtes fêlées. Pour le nez, c'est très utile car la bosse qui est restée me permet de tenir mes lunettes, la main me sert de baromètre.

Comme je le disais à mes parents, je vais tourner sur circuit car on y est en sécurité, c'est vrai, si on respecte la limitation de vitesse du Code de la route, mais déjà que sur la route...

Mes amis motards arrivent à Nogaro, et trouvent la Ducati contre un mur, ils foncent sur l'hôpital et surgissent moins d'un quart d'heure après mon admission. Le personnel hospitalier est impressionné par cette rapidité, ces sagouins ont dû en profiter pour se tirer une bourre/prétexte. En fait, le motard a plusieurs raisons d'attaquer, soit il est en retard, soit il pourrait être en retard, on ne peut rien contre ça.

Deux mois de plâtre seront nécessaires pour ressouder le tout. L'expérience s'arrête là, non par peur ou plus envie, mais le choix entre rouler tous les jours ou seulement de temps à autre, est vite fait, il me faut ma dose de roulage (et non roulure, ce n'est pas pareil) journalière.

Décidé de ne pas me laisser à nouveau entraîner sur l'arsouille, je roule à nouveau seul.

Je constate le côté fourbe du concessionnaire qui m'a vendu ma Ducati (Carniel en région Parisienne) lors d'un Pau-Paris-Le Mans. Vers Poitiers, ma Ducati s'arrête, il pleut comme souvent et je m'installe dans un abri de bus. Démontage consciencieux des carburateurs, rien de ce côté. Je me souviens qu'en cours de route, mon voltmètre, à cette époque j'installais systématiquement un voltmètre pour surveiller l'installation électrique de mes machines, les batteries étaient grosses, peu performantes et les alternateurs anémiques (100 watts...). Mon voltmètre donc, faisait des petits sauts au-delà des 14 volts, avec une pointe vers 18. Donc dans ma logique, c'est l'électronique qui a dérouté quelque part. Je sors le schéma électrique, suis le cheminement et m'aperçois que la mise à la masse du moteur se fait à travers deux diodes.

Je pense qu'elles ont morflé de la surtension (régulateur merdique...), je débranche, coup de kick et le V Twin retrouve sa douce voix. L'opération a duré une bonne heure.

Arrivé à Paris, le lendemain l'embrayage refuse tout service, pas très content je fonce chez Carniel. D'autant qu'il fallait régler sans cesse la garde, pas normal.

J'explique mon cas, on me dit que pour l'embrayage cela n'arrive jamais, et Carniel me tend une nouvelle butée parmi la dizaine qu'il a dans la poche, pour un truc qui ne s'utilise pas c'est surprenant d'en avoir plein les poches !

Pour les problèmes électriques, Ducati avait déjà rectifié et envoyé les pièces pour le changement bien avant que je n'achète la mienne, c'est vrai qu'un acheteur de province ne reviendra pas. Pour la butée c'est pareil, un problème de traitement de surface (cémentation), sur certaines, est parfaitement connu. Sagouins !

J'en profite pour mettre un optique bi-iode à double réflecteur (celui de la 350 Motobécane...) pour voir un peu la nuit.

Nouvel aller-retour au Mans, avec mon frère en croupe, aucun souci mécanique. Au retour je ne suis pas en forme, trajectoires de merde, freinages loupés. Tellement mauvais, que l'on s'arrête faire un sort aux sandwiches sur le bord de la route. Les motards qui redescendent dans le Sud nous font coucou, je note un 900 Kawa, une Japauto...

Je remonte sur la bête, et là miracle, tout est en place. Trajectoires, freinage, tellement bien que la cadence augmente. La vitesse de croisière flirte avec le 160, j'ouvre quand même par principe quand je double, et surprise, on repasse la Kawa et la Japauto.

Arrivé chez nous, je peste quand même contre l'absence de sacoche, on ne peut rien emmener. Je décide d'aller voir un concessionnaire local pour aborder le sujet, il a l'avantage

d'être en pleine nature et accessible « que » par des petites routes virolantes.

Virolantes mais gravillonnées de frais, en entrée de courbe rapide, la 860 commence à glisser sur les gravillons. Je commence à ralentir en contrôlant la dérive, mais l'augmentation de l'épaisseur de gravillons rend impossible le contrôle de la machine. C'est avec une bordée de jurons (la gamelle, cela ne dérangeait pas mon frère, mais les gros mots m'ont été reprochés longtemps...) que la machine se couche. Je fuse sur la route, dépasse ma Ducati et m'arrête contre un arbre, la machine me rejoint et m'empêche de descendre dans la pente en coinçant contre l'arbre. Sympa, sauf que c'est le pot d'échappement qui me tient la jambe, et qu'à travers la botte la chaleur finie par passer. Mon frère se précipite pour le coup de main, et se rallonge, en fait il a des fractures des apophyses. Ma position bizarre, complètement vrillée, fait que les pompiers m'installent dans le brancard gonflable.

Ils ont une réflexion bizarre en nous laissant à l'hosto, « c'est maintenant que vos ennuis commencent ». C'est vrai que c'était particulier, je passe à la radio, et il faut insister pour que mon frère soit radiographié aussi. Il se plaint de douleurs dans le dos, on lui fait des massages et une semaine plus tard sa radio est interprétée : fracture des apophyses.

Massage sur fractures, je ne suis pas de la partie, mais je sens comme une odeur de n'importe quoi. On rentre à la maison dès que possible...

Je commence à me poser des questions, jusqu'ici je n'ai abîmé que moi, cette fois j'ai esquiné le « petit ». Ceci, plus des envies de photos qui reprennent, une visite du concessionnaire Mazda qui me fait essayer un truc sympa (pour une automobile, cela va sans dire), des crises de paludisme qui me mettent à plat, tient, je m'offre un break dans mon parcours de motard.

Une coupure de 3 ans, pendant laquelle je vais me lancer à fond dans le développement photo. Et commencer à regarder l'émergence du futur, le numérique.

Attention, 3 ans de 4 roues, mais toujours en gardant le contact en allant sur les circuits.

Pendant cette période, je suis muté à Toulouse, je consacre mon temps à bosser sur la technique photo (afin de passer un CAP, des fois que... je veuille m'installer à mon compte), les premiers micro-ordinateurs arrivent, j'y consacre une partie de mon budget.

Et puis tout rebascule à nouveau, tremblement dans la main droite, le vent qui se lève dans la tête. Quand il pleut, je regrette l'impact des gouttes, je suis mûr !



Direction Boyer, concessionnaire Toulousain. Justement j'ai fait une photo au Mans d'une machine qu'ils ont préparé, je leur offre. Et puis lors de la conversation, il s'avère que le papa est un vieil ami de ma copine de chez Japauto, ça y est, nous sommes en famille.

Je prends livraison de mon 500Cx, à nouveau raisonnable, machine tourisme par excellence, cardan mais bi-cylindre en V, le syndrome Ducati est définitif...

Une de mes premières photos de la 500 Cx paraîtra dans Moto Journal, car la première balade se fera en pleine montagne enneigée.

Il est vrai qu'un retour à la moto, cela s'arrose, à la mode motard. Mon ancienne combinaison est trop petite, le temps que la nouvelle arrive, j'en emprunte une à mon frère. Petite mise en garde : ne tombe pas avec. Le lendemain je vais sur Toulouse, sortie de Tarbes un automobiliste ne s'arrête pas à un stop, je l'évite de justesse. Arrivée à Toulouse, nouveau refus de priorité, j'évite l'assassin en puissance, et moteur coupé, je rentre lentement dans une courbe, la main sur la hanche en me disant que ce n'est pas mon jour. Et boum par terre, un camion qui me précédait vient de larguer le contenu de ses tuyaux... de gazole.

Quelques traces sur la combine, un phare antibrouillard en vrac, cela aurait pu être pire. Le soir je vais m'enquérir d'un nouveau phare, en doublant un poids lourd, un de ses pneus éclate, je passe à travers les morceaux...

Arrive chez mon concessionnaire, grimpe la rampe de l'atelier, puis redescend et horreur en passant à travers les bandes plastiques de la sortie, deux véhicules s'étaient garés derrière, et bien j'ai loupé les deux, comme quoi la chance...

En plein rodage, je m'arsouille seul dans des petites courbes, heureux. J'aperçois un panneau, pas le temps de lire, trop occupé à soigner ma trajectoire, je suppose que c'est mon temps au tour qui est affiché. Un obstacle imprévu surgi, casqué comme moi, sauf qu'il a un sifflet, un musicien sans doute. Comme il a l'air aimable, je m'arrête, peut-être est-il en panne, en manque d'affection. Ses premiers mots seront... des chiffres, 92 au lieu de 45 km/h. C'était donc ça le panneau, il fallait faire un chiffre multiple exact de celui indiqué, à 2 km/h près j'étais bon. Enfin je suis bon quand même, il sort son stylo pour me demander un autographe, et là je me réveille. Tout est en rêve, sauf le gendarme et le stylo...

Pour détendre, je lui dis pouvoir faire mieux car je suis en rodage, il sourit (c'est un motard après tout) et me conseille de ne pas faire ce genre de réflexion au chef qui est « moyen » en humour !

Donc c'est mon premier PV en excès de vitesse, et, au tribunal, il ne me loupe pas. La dame, en robe blanche et noire, m'accueille froidement en me disant : « vous avez été pris en excès de vitesse à moto, d'ailleurs vous êtes venu en moto ? », quelle lucidité.

Je suis en face d'elle, en combine et intégral sous le bras, je suis impressionné par tant de clairvoyance. Par contre ce n'est pas la mansuétude personnifiée, je prends le maximum, retrait de permis et amende.

Pour une première fois, je suis stupéfait, et les droits communs, ils n'ont pas droit au sursis eux ? en plus personne n'était en danger, petite route avec visibilité (la police était planquée derrière un mur...) aucune circulation. Bref, cela ne me plaît pas du tout !

Je passe déposer mon permis à la préfecture dès réception du papier officiel, et la charmante personne qui est là me demande si je n'ai pas eu de problème la semaine dernière. Et bien, elle me fait un retrait anticipé, et me rend mon permis illico, il y a des baisers sur la bouche qui se perdent !

D'un autre côté, je pourrai dire aussi que je n'ai jamais été pris depuis 10 ans que je roule, mais quand même, pas de sursis cela ne passe pas.

Donc je pars user mes pneus dans d'autres lieux, direction le Jura. Là il y a de la route qui tourne, il y a aussi des lignes droites, et je me fais choper d'entrée. Je suis un camion qui m'enfume depuis quelques kilomètres, premier bout droit en descente et hop, le radar en bas. Autre spécialité de l'époque avec le camouflage, se mettre dans les endroits pas dangereux, avec une longue période où l'on ne peut pas doubler, et un bout droit qui descend avec visibilité totale (d'où l'intérêt de se cacher pour eux...). Nouvelle prune, cette fois tout le monde est de bonne foi, et je prends une petite amende et pas de retrait.

Je reviens chez nous, et abat les kilomètres régulièrement, enfin presque. Ma bécane étant encore sous garantie, j'hésite à faire les révisions moi-même. Pourtant elle ne va pas bien, une petite fuite d'eau m'inquiète un peu. Ensuite la fourche trop molle fait que mon té de fourche inférieur vient en butée sur l'attache de mon protège carter, à chaque freinage un peu fort, donc tout le temps...

Les premiers modèles ont un problème de chaîne de distribution, cette chaîne dite « silencieuse » casse sans prévenir (forcément elle est silencieuse). On me demande de ramener la mienne quand j'aurai 14 000 km, ce qui est le cas car je roule beaucoup. Je franchis la rampe qui mène à l'atelier, et bang, elle casse net au 14 200e kilomètre, précis chez Honda. Je signale mes problèmes précédents la récupère et rentre dare-dare à Pau, car le lendemain je dois être à Paris.

Le moteur ratatouille, il vibre fort, la machine louvoie, n'avance pas, l'angoisse des pannes se jette à mon visage. Je suis dans une file de véhicules, je ne peux pas doubler, je n'ai plus les moyens en chevaux. En roulant j'aperçois un véhicule de police en retrait de la route, il est contre un mur,

le radar est posé contre son pare-chocs (c'est dire si je roule lentement pour enregistrer ces détails).

Quelques centaines de mètres plus loin, un pandore surgit du bord de la route, et me fait signe de m'arrêter ! Je me souviens d'un article dans Moto-Journal, il ne faut pas qu'il voit ma plaque, je le contourne et me gare face à lui. Il sent bien que les ennuis vont commencer, je suis à cran, machine qui ne marche pas et un mec qui a décidé de se défouler sur moi.

Je saute de mon destrier, les phrases échangées sont courtes et chargées de menaces, de part et d'autre...

« Vous avez été pris en excès de vitesse »
« Certainement pas, j'étais dans une file de véhicules que vous n'avez pas arrêtée »
« Ne discutez pas »
« Demandez à votre collègue quel est mon numéro d'immatriculation, c'est celui qui signale l'infraction qui doit aussi rédiger le procès-verbal (vrai à l'époque) »

Je sens que je ne me fais pas un copain, il continue sèchement :

« Venez dans le car »

Le procès-verbal est tapé par un petit jeune qui débute... et qui a rentré la tête dans les épaules, il est vrai que le ton monte.

« Vous avez relevé à 129 km/h (limitation 110) », je l'interromps par un non, et ne démord pas sur le fait que c'est son collègue qui doit venir m'interviewer. Et j'enfonce un peu plus le clou en lui signalant, que le véhicule est trop loin de la route, que le radar est situé contre une masse métallique, qu'il n'est pas muni de sa lunette de visée, qu'il n'est pas à la bonne hauteur... merci M.J. de tes conseils.

De rage il arrache littéralement le procès-verbal de la machine à écrire, s'aperçoit qu'il ne m'a pas demandé mes papiers. Je les sors et il prend sa plus grosse baffe, comme il est militaire (gendarme...) il est en face de plus gradé que lui, alors que j'ai 20 ans de moins. C'est un moment de jouissance extrême, il est hors de lui, le petit jeune est planqué sous la machine à écrire, il hurle de signer le P.V. Je lui répète qu'il n'est pas valide car il manque les renseignements concernant la position du radar, et lui dit que pour faire appliquer la loi, il faut la respecter soi-même. Il me laisse partir en me menaçant, je n'ai toujours pas signé le P.V. En rentrant chez moi, j'écris au service juridique de Moto-Journal pour raconter mon aventure.

Et puis un jour je reçois un papier, j'ai 100 francs à payer pour frais de dossier (papier venant de la Préfecture), cela valait le coup de se défendre.

Il faut quand même que je monte à Paris, avant de monter, je démonte... ma fourche pour comprendre mes problèmes de non-tenue de route.

Pour palier à la trop grande souplesse de celle-ci, les mécanos ont « jeté » des rondelles au-dessus des ressorts, mais pas le même nombre de chaque côté... et l'huile est bien sale pour avoir été changée, je ne suis pas content, les vibrations viennent de l'attache supérieure du moteur non fixée, ennuyeux sur un moteur porteur.

Le lendemain je pars sur Paris, elle bouge toujours, et évacue son eau de refroidissement sur les carters latéraux. Sur place, petite visite chez Kawasaki... et bien oui, mes amis de chez Japauto sont partis chez Kawa, petite bise à Suzanne et je lui pose la question de confiance sur qui peut m'aider. Elle m'envoie chez un sympa concessionnaire, celui-ci fait un petit tour pour confirmer, puis appelle ses mécanos... soulève la Cx et montre la colonne de direction qui n'est pas serrée. Effrayé par tant d'incompétence, il effectuera les retouches nécessaires, enfin plus d'incontinence. Moi qui étais pour le refroidissement liquide, j'avais du mal à expliquer que c'était nettement mieux de répartir la chaleur sur tout le moteur, alors que je perdais mon précieux liquide. Ce qui était inconcevable à l'époque, comme avoir une combinaison de couleur et un intégral 10 ans plus tôt... allait devenir la norme plus tard. Faudra qu'un jour je vous parle de mes ordinateurs...

Enfin ma CX est conforme, direction la Suisse, le Jura et retour sur Pau.

Cela fait 800 kms que je roule quand un collègue en 650 Kawa déclenche la bagarre, solution de facilité s'est-il dit ! Ma Cx est équipée de deux sacoches, d'une valise sur le porte-bagages, d'une sacoche de réservoir pleine. Je fais touriste en vacances, on échange un mot à un feu, et le feu aussitôt qu'il est vert. Il me met une valise (de plus) dans la longue ligne droite qui précède quelques enchaînements de professionnels, premier virage, je suis dans son feu rouge, deuxième dans ses caches latéraux, troisième je creuse l'écart. Arrivée sur Pau, je l'attends à l'entrée de la ville, il me félicite pour la vivacité de mon moteur et l'agressivité de mon pilotage. Je lui dis qu'il n'avait aucune chance, je m'échauffai depuis 800 km...

Cette 500 me botte vraiment, sa tenue de route un peu approximative se modère bien, il suffit de la laisser bouger entre les cuisses. Dans les courbes, je me cale le creux du genou sur le bord de selle, et je la laisse bouger, glisser et tout va bien. J'ai envie de changement, le trail me démange depuis un bon moment, mais comme me dit Robert Assante, si c'est pour mettre un carénage et avoir les repose-pieds par terre... et bien je passe outre.



Je mets en vente le Cx et passe sur 500 XLS, que je modifie immédiatement, le réservoir passe à 21 litres (elle consomme à peine 4l aux cent), à moi les grandes randonnées. Les repose-pieds destructeurs de chaussures sont remplacés par ceux d'une CB750. Montage d'un galet en nylon pour empêcher la chaîne de taper le bras oscillant. C'est ainsi que je vais faire connaissance avec mes nouveaux concessionnaires Honda, les sémillants Philippe Bochet et Manuel de Montrémy, une amitié qui dure toujours..

Donc mon trail aménagé fait que... je vais plus vite au boulot, la tenue de route est géniale (forcément 140 kg...), la garde au sol géante permet des angles de folies, surtout qu'un pneu à tétines cela accroche. Mon premier aller-retour Toulouse montre bien mes intentions, j'ai des boulettes de gomme au-delà des sculptures... Il avait dit quoi Assante ? oui mais je n'ai pas de carénage, donc cela ne compte pas ! Avec cet engin, j'aurai l'honneur (avec mes collègues du moto-club de Franczal) de faire l'ouverture du circuit de Candy, face aux caméras de la télévision locale. On a été sage pendant le tournage, ensuite le chef a dit qu'on pouvait y aller, on ne s'est pas gêné.

Il y a bien le frein qui est un peu juste, m'en fou je ne freine pas, enfin moins avec celle-là, c'est vrai que j'ai toujours affaïssé mes fourches ce qui n'est pas en ma faveur. D'ailleurs sur ma Pan... plus tard, plus tard.

Avec ce 500XLS, je vais partout, au printemps nous décidons de faire une visite surprise à quelques préparateurs. Jewel pour les side-cars, Godier-Genoud, BFG qui se demande comment on a pu avoir leur adresse... Tellement surpris qu'ils me laissent photographier leurs protos (visibles sur le site). Une année de bonheur pur, seul handicap, je ne peux pas transporter grand-chose, et cette chaîne qui balance tout ce qu'elle peut comme saloperies.

C'est décidé, mon frère qui a fait l'acquisition d'une 500 Cx me fait trop tirer la langue avec son confort et capacité d'embarquement. J'y retourne donc et commande une autre 500 Cx, la XLS m'étant reprise par MB Motos.



J'ai prévenu la direction qu'en général il y avait toujours des petits problèmes quand je faisais l'acquisition d'un véhicule. Ils sourient de manière condescendante, moins déjà quand la première Cx arrive, en sortant le carton la machine apparaît... avec le cadre plié. Et moi qui venant de leur dire de ne pas enlever le carton d'emballage sinon elle n'allait plus tenir la route...

Pas grave, elle retourne chez Honda France et il m'en commande une autre... qui est oubliée sur le quai à Bordeaux, pas grave j'attendrai la semaine d'après.

Enfin elle arrive, intacte, je choisis un carénage tête de fourche pendant qu'ils montent mes amortisseurs Fournalès (je vous avais dit que j'avais de l'avance...), enfin essaient, car ils ne se montent pas ayant été loupés au niveau de la fixation supérieure. À moins que cela ne soit la Cx qui ait été modifiée.

Je rentre chez moi, sors le carénage de l'emballage, et cherche vainement les fixations. Retour chez MB, et mes deux concessionnaires déballent la demi-douzaine de carénage restant... ils ont tous leurs fixations, bref le train-train.

Après que tout soit en place, amortisseurs modifiés compris, je prends la route Toulousaine, et dans une grande courbe en appui, un joint d'amortisseur lâche et les 9 kg de pression évacue l'huile... sur mon pneu arrière. Longue glissade, mais pas de bobo, je m'arrête et évalue le problème.

Retour chez Fournalès qui est en banlieue Toulousaine, le chef est étonné, nous n'avons jamais de problème. Le seul que nous ayons eu, étant un jeu ne s'étant pas monté sur une 500Cx, le destin quoi !

Enfin je suis sur les rails, et recommence ma petite vie tranquille sur machine ultra-fiable. Juste rythmé par les changements de pneus. Eh oui, depuis les incidents de la machine loupée en révision, je fais à nouveau tout moi-même. Sauf les changements de pneus, et justement là... Pendant que ma machine est en cours de changement de chaussures, ils me prêtent une 500Cx d'occasion, que je vends dans la foulée en région Toulousaine. Seule condition, que le pneu arrière soit changé. Je ne suis pas à un aller-retour près, et je fais le transport de la machine. Pneu neuf à l'arrière, j'attaque normalement c'est-à-dire dans tous les virages, et puis un freinage plus appuyé et hop l'ancrage du frein arrière qui se taille. Mal serré, il laisse échapper la tige de frein qui s'enroule autour du moyeu arrière, du moins jusqu'au blocage de la roue. Je me retrouve debout sur les repose-pieds chargeant la roue avant pour laisser l'arrière s'ébattre à sa guise, après m'être arrêté sans mal. Je constate pour la première fois qu'un motard ne s'arrête pas pour m'aider, moi qui me suis arrêté si souvent, j'ai du mal à l'avaler. J'ai mis cela sur le compte qu'il devait avoir eu du mal à démarrer son Italienne et qu'il avait peur de caler. Bref je me débrouille seul, et livre mon colis. Je récupère ma belle rouge avec ses beaux caoutchoucs neufs, je me souviens de la phrase avant de partir, tu verras, ils tiennent bien sous la pluie.

Et bien heureusement, il pleut fort et j'ai encore 200 km à faire. Ligne droite, dites de Gers (pour ceux du coin), celle avant le virage à droite dit de Johnny (oui, oui, il s'est jeté dans ce virage). Effacé derrière ma bulle, je fuse un bon 150 km/h, repère mon panneau virage à droite et freine... bien plus tard, ou plutôt pas du tout car je n'ai rien sous la poignée. Pensant que c'est comme les pansements il y a de l'air dedans, je pompe pour avoir du Lockheed à me mettre sous l'étrier, rien de rien.

Bien, c'est le moment de prouver que je passe vite sous la pluie, je tombe (pour commencer) deux rapports, freine comme je peux du rien arrière. Me glisse sur le côté pour éviter l'angle trop important, et passe comme une bête avec maestria. Tout à l'admiration de mon talent, je remarque qu'au bout du flexible droit (heureusement que ce n'était pas le gauche) pend l'étrier de frein. Après m'être arrêté, le manque d'aérodynamisme aidant, je constate que les écrous d'étriers n'ont pas été serrés et se sont taillés. Le mécano qui a fait la manip est effondré, il est tellement dérangé pendant son boulot qu'il n'arrive plus à se concentrer. Il démissionne pour qu'il n'arrive pas d'accident plus grave.

Anecdote sur les sacoches que j'ai installé le système de fixation Krauser se plie et elles bougent terriblement. Un Nord 2501 s'étant crashé en bout de piste de Toulouse, une porte s'est taillée au décollage, puis le pilote a eu un problème de freins, puis il a rentré le train et une seule jambe est rentrée, bref on aurait cru que j'étais aux commandes. Donc après ce crash, il y avait de la pièce dispo, et j'ai taillé ma pièce dans ce Nord, après on s'étonne que j'avionne sur la route...

Je me réinstalle à nouveau à Pau, mais en tant que civil cette fois, je fais encore la route sur Toulouse, mais moins souvent. Les ballades se succèdent normalement, cette bécane est vraiment géniale, et pourtant Honda la passe en 650 en retouchant tout. La nouvelle ne me plaît pas, je n'aime la position.

Et puis j'ai eu la 500 Turbo tout un week-end, et celle-là me convient bien. La presse de l'époque râle parce qu'ils attendaient un modèle sportif, alors que c'est une super-routière, nettement plus d'espace habitable, un moteur jouissif au possible, tellement que l'embrayage patine, puis le pneu arrière avant d'avoir l'adhérence. Mais quelle expérience.

J'essaie aussi d'autres machines, XLV750, CBX750, GoldWing. Bref je cherche une remplaçante. Puis je me lance dans la création d'une société, abandonne la moto quelques mois à peine, et revends mon 4 roues très vite, je ne supporte plus de ne pas sentir la pluie me taper amicalement sur l'épaule, d'avoir une petite onglée matinale.

Et puis mon frère s'offre un de ses rêves, la VF750S, le modèle routier, avec compteur numérique, 6 rapports, antivol à fibre optique niché dans le cadre.

J'essaie et je suis conquis, elle pousse sans brutalité mais une fermeté que j'aime bien. Et bien pour une fois, je vais suivre « le petit », il a parcouru 40 000 km la première année, et tout va bien. Et puis il passe sur une GoldWing d'occasion. Je saute sur le nouveau V4, qui entre-temps a perdu son afficheur digital et son antivol, version économique. C'est vrai qu'elle n'est pas chère, et puis le cardan est un atout que ne néglige jamais.



Elle est là, c'est géant, les premières balades sont superbes, et puis cela se gâte immédiatement. Elle ne veut pas tourner sur ses 4 pattes, 3 lui semblent suffisants. Elle n'a plus de reprise, la consommation s'envole, aucune réponse à l'horizon. Je décide d'aller voir plus loin, monte chez Japauto où l'on me jette... la seule personne que je connaissais encore m'ignore délibérément, l'esprit motard est mort chez eux. Pas content du tout, je débarque chez Honda France ou après quelques négociations, je suis reçu à l'atelier. Tout le monde est sympa, on me change les bobines, bougies. Quelqu'un essaie la machine, je l'entends tirer dessus (salopard, elle n'est même pas rodée), et puis il rentre. J'entends le moteur ratatouiller, et lui m'assure que tout va bien, je démonte les bougies et lui montre. Sans être raciste, ce n'est pas normal qu'il y ait trois blanches et une noire, ce n'est pas de la musique ! Je crois que je les fatigue, et je pense qu'ils ne savent pas quoi penser justement, pour moi c'est terminé. Je rentre, un mécano Palois démonte les carbus (ce qui me rassure, car je suis certain que c'est un problème d'alimentation), fait un réglage ultra-précis, et me prévient que si cela marche, il ne saurait pas pourquoi. En fait elle marchera quelques jours, le temps d'écrire à Honda que quelqu'un y était arrivé... j'ai même failli tomber dans une courbe, quand elle est passée de 4 à 3 puis 2 cylindres, heureusement j'avais une paire de rame pour sortir de la courbe. Je jette l'éponge et revends la machine.

Je me penche sur une nouvelle, un V2 à cardan, une routière quoi, comment une XLV c'est un trail ! et bien on va voir ça, dans le prochain épisode...



Pour conjurer le mauvais sort, mon ami Bochet trouve que prendre une XLV750, commandée par quelqu'un d'autre, devrait me mettre à l'abri d'une machine mal née.

Ce qui fut fait, j'allais chercher ma bécane qui était destinée à un autre, il me fut également conseillé de sortir la nuit pour ne pas me faire repérer par le mauvais sort même de nuit, un XLV bleu-blanc-rouge cela ne passe pas inaperçu ! De suite je l'ai aimée celle-là, malgré un tout petit caprice de départ. En amenant une amie faire un tour, le joint d'amortisseur arrière lâche, et c'est sur une machine qui a un débattement de suspension de 3 mm que nous rentrons à Pau. Elle est un peu cassée la copine. Joint changé et copine aussi. Je plaisante, enfin presque.

Alors les premières impressions du XLV, je l'aborde comme une routière, donc 220 kg, c'est léger. Son gros réservoir donne de l'autonomie, ses grandes suspensions du confort, ses tétines de l'accroche pour l'attache dans les petites routes, le cardan sans-souci. Il pourrait juste y avoir un doute sur le refroidissement (par air) du cylindre arrière, mais je roule essentiellement sur route et rien à craindre de ce côté. On ajoute un bruit sympa et bien plein, une poussée de twin qui respire attend, ne serais-je pas en train de faire le portrait d'une bécane idéale !!

L'hiver qui suit mon achat est idyllique, dès les premières neiges, je me précipite à l'assaut des routes de montagne. C'est magnifique, quelques photos ne peuvent rendre les sensations éprouvées, mais elles complètent bien. Pendant ce temps, les revues s'évertuent à dire que c'est trop lourd

pour une machine tout-terrain, et elle est descendue régulièrement par la presse. Pourtant, cette machine est le résultat des désirs des motards français, Honda nous l'a faite pour nous celle-là. D'ailleurs, le bouche-à-oreille fonctionne et elle se vend quand même bien pour une machine qui ne plaît pas aux journalistes. Le meilleur exemple : la dernière année de sa vie (Honda décide d'arrêter le modèle), Moto-Journal en fait l'essai comme d'une routière, donc : éloge. Et cette année-là, elle fut la plus vendue des 750 cm³, donc c'est bien la presse qui l'empêchait de vivre. Liberté de presse oui, mais pas liberté de tuer qui l'on veut par la presse. Et encore la presse moto comme M.J. essaie vraiment les machines, on peut ne pas être d'accord sur certains jugements, mais ils sont montés dessus. Seuls les essais longue durée donnent la pleine mesure d'un jugement, d'où l'utilité des mensuels.

Donc cette XLV me plaît terrible, juste un sac à dos, pour la combine de pluie (que j'ai plus souvent sur moi), et roule. Le pas de chance va frapper une dernière fois sur cette machine, en fait le joint d'amortisseur a lâché parce que le corps était rayé au montage. Donc quelque temps après, première balade avec ma future femme, je sens une légère ondulation en doublant des véhicules sur la route bordelaise. Le joint laisse échapper l'huile qui coule sur le pneu arrière, pilotage déjà expérimenté avec les Fournales, donc pas de soucis. Enfin si, le confort, nous rentrons sur Pau et les coups de raquette (forcément, les balles ne sont pas loin) sont nombreux.

Changement d'amortisseur complet et plus jamais un seul ennui.

Les nombreux voyages sur Bordeaux me feront apprécier cet outil, la protection est un peu juste, mais c'est surtout la position du guidon qui me pose problème. J'ai les bras ankylosés très rapidement, mes cervicales étant un peu déplacées et n'ayant jamais vu un kinési je déguste. Forcément comme toute route répétitive, je tombe les temps régulièrement, et j'apprends encore des nouvelles trajectoires. Dont une par hasard, une Golf GTI me coupe la route en oubliant un Stop, je dégage sur la gauche pour ne pas le heurter (donc, je ne freine pas, réflexe non conditionné, mais décision volontaire). Et allant chercher mon appui plus à gauche (pour une courbe à droite), je me sens nettement mieux placé pour le double droit. J'atomise l'outrecuidant et adopte la trajectoire pour les autres jours.

C'est vrai qu'un trail/routier c'est idéal, on contrôle plus facilement les écarts de conduite des autres et des siens. Mais voilà, seul défaut de la machine, elle n'est pas triplace !

Ma fille commençant à frapper au nombril, nous décidâmes de vendre pour avoir un 4 roues potable. Elle sera vendue quelques heures avant l'accouchement, le jour même en fait.

Quelques problèmes de santé surgissent, j'ai failli y passer pour cause de mauvaise manipulation. Je subis une opération lourde, et forcément à peine récupéré, cela fourmille dans la main droite. Après avoir essayé une Africa Twin, bien, mais poids haut placé, on se décide pour une Transalp. Les ennuis de santé recommencent et nous ne roulons pas beaucoup avec. Deuxième opération et la dure réalité s'impose, j'ai perdu la sensibilité au niveau des fesses, cuisses. Mon pilotage devient fantaisiste et à vrai dire inquiétant pour ma passagère. Je ne sais plus où freiner, comment prendre l'angle, les appuis. Bref, je ne sens plus la route, sensation terrible d'un handicap. Je persiste à rouler, et puis un matin, tout revient d'un seul coup. Moment de bonheur suprême au freinage, avant un rond-point, je sens même l'huile dans l'amortisseur. Je pourrai mesurer la détente au freinage, je sens l'adhérence du pneu. Et bien pour tout dire, un événement comme cela, j'aime bien !

Donc la vie reprend normalement, avec ses anecdotes. Un jour je prends un rond-point, sort pour attaquer la route qui m'intéresse (donc avec trajectoire courbe) un cycliste devant moi se retourne, me regarde et me coupe la route. Regarder ne voulant pas dire voir ! j'élargis pour passer devant (sur l'angle, c'est quand même plus facile d'élargir). Et il accélère, nos trajectoires concordent parfaitement, impact dans 3 secondes, il est à l'heure. Comme j'ai malgré tout bien freiné (je n'allais pas vite non plus, mais la distance était courte), je le tape en final après avoir couché la Transalp.

Bilan, une grosse peur pour le Monsieur, un flanc de carénage. Mais surtout mon assurance qui décide de défendre le plus faible (le vélo donc). Entre la déclaration signée par les deux, où nous étions de bonne foi (je ne vous avais pas vu) et la déclaration individuelle, tout a changé. Il déclare traverser à pied dans un passage protégé. Et pourtant c'est cette déclaration qui est prise en compte, ma propre assurance me désavoue, je vais même jusqu'à photographier les lieux de l'accident pour prouver son imposture, rien n'y fait.

En fait c'est un de mes clients qui va intervenir auprès de la directrice de mon assurance et m'empêcher un malus le comble en fait la GMF incite les motards à ne plus s'assurer chez eux (malgré mes 50 % de bonus) par de telles actions. Je rumine et m'en souviendrai quand il le faudra, rien n'est jamais perdu.

Un petit matin comme les autres, je me lève pour aller chez mon dentiste, déjeuner/douche tout est normal. Il fait quand même sombre pour une journée de printemps, les chiffres de mon réveil me rappellent qu'il ne faut pas se tromper d'une heure. Pas grave, je ne serai pas en retard.

J'arrive chez ce cher Dentiste, en avance, normal. Puis l'heure du rendez-vous étant dépassée, ce qu'il ne lui arrive jamais, je vérifie mon agenda. Forcément je me suis trompé d'une semaine, pas grave, une petite balade à moto le matin cela me va quand même. En fait, le piège était tendu 500 mètres plus loin, en ouvrant dans le cours bout droit, entre une droite-gauche, le destin a tracé un trait. Ou plutôt une ligne bien large, de gazole, même pas le temps d'attraper les freins, je suis par terre. Et à terre, j'y reste, je suis coincé sous la machine, il faudra une bonne douzaine de voitures pour qu'un sauveur s'arrête trouvant anormale ma position. Il relève la Transalp, deux rayures mineures, le jean et les chaussures sont H.S.

Cette machine est bien, mais fade, et je n'aime pas sa façon d'engager de l'avant. Je trouve que le freinage est trop limite.

Et puis mon frère revend sa vieille XLV pour s'acheter une Pan European, achat qui confirme l'alternance se produisant entre nous. Sa première fut une CX sur mes conseils, ensuite la VF750S fut le sien, et je suivis quelque temps après. Puis je l'influence sur la XLV après l'avoir amené faire un tour (il était très sceptique sur mes commentaires élogieux). Donc, je reprends cette XLV, très content de retourner au V qui pousse au bruit sympa. Malheureusement, un de nos copains l'avait heurté sur un parking, et si mon frère n'a rien décelé, je trouve qu'elle ne vire que d'un côté. Je fais essayer à mon ami Gaby Mousselle, qui revient hilare, et pense que pour tourner toujours dans le même sens, c'est parfait. La première moto DAHU.

Bref, je ne la conserve pas. Et puis je ne suis pas en forme physique. Nouvel arrêt moto, bref celui-là.



J'achète une 650 Revere, elle me plaît bien avec sa toute petite taille, son cardan et sa stabilité. Le confort est un peu juste pour quelqu'un qui est esquiné comme moi, mais on fait avec, je ne fais plus de longs trajets. Elle est bourrée de côtés sympas, un peu juste en motorisation, mais collée au sol. On peut tout faire avec, elle pardonne tout. À fond dans les courbes, elle aime, freinage improvisé, balancement inopiné, elle aime toujours. Je ne me prends qu'une seule gamelle, et encore parce que j'ai insisté. Un matin enneigé, j'avais fait le pari d'aller bosser si je pouvais sortir du garage. Rouler sur la neige, c'est une chose, mais quand il y a de la glace dessous donc au premier rond-point je suis à terre. Le sélecteur étant cassé, je n'insiste pas et rentre sagement (il serait temps!).

Autre anecdote, comment la machine est très petite, comme antivol j'ai acheté un bloque-disque. Et toutes les heures je me dis qu'il ne faut pas l'oublier, petit rappel fluorescent au tableau de bord, la grosse clef avec le contact. Rien n'y fait, un midi je dois partir en trombe et 1m50 plus loin je suis immobilisé, la patte d'ancrage du frein avant a cédé, moindre mal.

Et puis le spectre du bistouri réapparaît, et pour la troisième fois je passe à la casserole.

Arrêt total de la moto, la Revere s'en va.

Ce ne sont pas des périodes tristes, des états de manque certes, et encore mon concessionnaire Honda me prête régulièrement des machines qu'il faut faire tourner, et pour compenser je photographie plus sur les circuits.

D'ailleurs cette année (2001) je vais élargir jusqu'à Montlhéry et peut-être d'autres si je peux accéder aux pistes.

« Pourquoi tu n'as plus de moto, et ta Pan » me diriez-vous, à juste raison. Et bien j'ai commencé à écrire le Tome V depuis chez moi, et en ce moment je continue depuis mon lit à la clinique. Pas à la suite d'une gamelle, mais l'informatique à outrance a déversé ses calculs dans mes reins. Et puis je me suis lancé en indépendant dans une nouvelle voie et il va me falloir 4 roues pour transporter.

Ce qui est amusant, c'est que mon frère me rachète ma Pan, la sienne ayant 10 ans.

Justement, parlons-en de cette PanEuropean.

Pendant ma période de 3 ans non motorisée deux roues, j'ai essayé tout ce que faisait Honda. Puis le même concessionnaire m'a prêté une 907 Ducati en dépôt-vente depuis un an. Quatre jours de bonheur. Je pensais que mes sensations de 860 s'étaient exacerbées avec le temps, et bien 20 ans plus tard, c'est encore mieux. Ma femme qui ne connaissait pas, sauf par ouï-dire, que l'on pourrait dire aussi, « tu me gonfls avec tes Ducati », mais ce n'est pas vrai, elle aime bien entendre et voir. Et bien dans la phase trois, celle de l'essai, elle a plus qu'apprécié. En fait, j'ai commencé à voir combien je pouvais vendre ma Fiesta, car la belle coûtait assez cher. Et bien comme par hasard, elle s'est vendue tout de suite derrière. Achetée par un motard qui cherchait ce modèle pour lui adjoindre un side. Tant pis.



De temps à autre, un tour en PanEuropean, rien à dire. Tout est en place, douce, moteur avec du souffle, confortable. Ne consomme que si on tire vraiment dessus.

Et puis ma fille qui me dit pour ses 10 ans « cela serait bien si tu venais me chercher à l'école à moto ». Il ne m'a fallu qu'une semaine pour vendre l'Escort et commander la Pan. Mais là j'étais obligé, forcé, le couteau sur la gorge, vous ne savez pas ce que c'est des grands yeux qui implorent leur papa « s'il te plaît, rachète une moto », tu ne préfères pas que je te dessine un mouton (le passé d'aviateur qui revient). Donc, j'ai cédé la mort dans l'âme (vous commencez à me connaître) entre la menace d'un suicide par excès de sucettes et la douleur de rouler sur une grosse qui taille route comme aucune autre, j'ai cédé disais-je.

Je vais donc chercher cette magnifique Pan, c'est vrai que c'est la reine des routières. La finition est vraiment de très haut niveau, tout en hydraulique (j'ai une aversion pour les câbles d'embrayage). Tout est parfaitement à sa place, douceur et volupté.

Je suis réveillé très vite, je m'arrête à côté d'un automobiliste qui ouvre violemment sa portière, se précipite sur la voiture qui suit, décoche un coup de poing au conducteur. Revient vers moi et me dit « on va faire le constat ». Mon rétro pendouille, le flanc de carénage a cassé, sa portière a plié, c'est à peine si ma bécane a oscillé d'un degré. Même un accrochage est confortable.

Tiens, après toutes ces années, je viens de m'assurer pour la première fois à la Mutuelle des Motards, j'arrête de suite vos réflexions, je suis membre fondateur (eh oui). Donc j'y ai cru au moins en même temps que vous.

Mon premier grand trajet, et le plus long qu'a fait mon épouse, sera Pau Montlhéry.

En fait, ce sont les 50 ans de Honda, les miens, et puis je me dis que si mon ami Robert Assante doit refaire surface un jour, cela sera là.

Donc on se décide au dernier moment (pour tromper la météo), et hop départ le samedi matin vers 4 heures. Habituellement il faut 2 heures à 2 heures 30 pour passer Bordeaux, suivant le trafic. La Pan éclaire royalement, le carénage protège complètement, j'ai l'impression d'avoir des vellétés de sortir le genou en courbe, serais-je bien ? Bien oui, nous sortons de Bordeaux après 1 heure 15 de route.

Le reste de la route ne sera que du bonheur, arrivée à Montlhéry vers 11 h 30. La magie opère, les MV sont en train de chauffer, fantastique bond dans la musique des Grands Prix.

Il fait exceptionnellement bon pour un mois de mai dans la région !

Petit tour dans le parc coureur, pour voir des fois qu'un ancien pilote... et au détour d'une allée, il est là.

Enfin Robert Assante est de retour, 26 ans après avoir raccroché, il y retourne.

Intense émotion pour moi, celui qui reste un guide par sa gentillesse et son professionnalisme n'a pas vieilli. À peine si les cheveux sont plus blancs, alors que les miens sont partis.

Plaisir d'embrasser Suzanne sa fille, de revoir le fiston qui prit quelques centimètres depuis la fois où je l'avais amené faire un tour sur la première GoldWing (prêtée par Japauto) qui faisait sa tournée européenne. Et puis c'est Arthur Benitah, constructeur préparateur pilote en petits cubes. Qui m'appelle 'Motobec', comme dans les années soixante-dix, il précise à ma femme que la seule photo de lui qu'il possède, c'est moi qui l'ai faite.

Un week-end un peu court, car il faut retourner sur Pau le dimanche après-midi, mais une reprise de contact avec Robert qui nous permet de renouer les liens.

L'occasion de reprendre une grande route me sera donnée par un concessionnaire informatique breton, il cherchait un spécialiste des bases de données pour aller former un imprimeur près de Cherbourg. Qui dit Cherbourg dit la Manche, je plonge dans mes souvenirs, j'ai connu un motard sur un atoll du Pacifique en 70. Il habitait dans la manche, minitel, téléphone, la conversation reprend où on l'avait laissée 30 ans avant. Le temps n'use pas les amitiés.

Rendez-vous pris, je fonce chez MB Motos pour faire installer un Top-case, changer de pneus, vidange.

Et c'est parti, surtout la pluie, à tout hasard j'avais mis ma combine de pluie sur celle de cuir. Nous sommes quand même en février, mes sur gants Plastex rendent l'âme et tiennent avec du « Gaffer » de Shop Photo Pau. Jusqu'à Bordeaux, ça va, les surbottes sont étanches. Et puis la tempête se lève et je décide de reprendre l'autoroute. En fait j'avais décidé de prendre mon temps et de profiter du paysage, sur 950 km, j'avais de quoi voir. Mais la météo en a décidé autrement, il pleut par rafales, les manches à air sont horizontales. Je pilote en travers, contre-braqué pour compenser la violence de la tempête, je fais même des glissades des deux roues. Ils font comment ceux qui ont des bécanes qui pèsent moins de 200 kg, quand je vois les écarts provoqués sur une machine de 320 en fait, ils ne roulent pas. Je vois bien dans les yeux des propriétaires de stations d'essence que je passe pour un joyeux branque. Je dis joyeux parce que l'épreuve me plaît, des gendarmes entament la conversation sur la PanEuropean. Et puis la Bretagne arrivant, la pluie laisse la place à la grêle. Quasiment un millier de kilomètres en étant ballotté, mes gants finissent par se déchirer (les cuirs sous les Plastex.).

J'arrive au lieu de rendez-vous moins de 10 minutes avant l'heure prévue, je descends de la moto sort la carte et n'arrive pas à lire. Trop petit, il faudra vraiment que je change

de lunettes, je replie la carte et mon copain descend d'un car, c'est beau l'organisation.

Pour le retour, le scénario change, les acteurs sont les mêmes. Enfin presque, la pluie est partie jouer sa partition ailleurs, monsieur froid a pris sa place. La route est blanche, il fait un bon moins 7 degrés, l'air est extrêmement dense.

C'est très impressionnant, je vouvoie la poignée de gaz, passe en lévitation les ronds-points, les automobilistes me laissent largement de quoi me vautrer. Je suis en état de grâce, je maîtrise complètement toute velléité de dérobade, de dérive. Deux cent cinquante kilomètres avant que le gel ne disparaisse, je n'ai pas osé mettre un pied-à-terre pour photographier les villages sous la croûte blanche.

Ensuite, c'est le TGV, il fait beau et je ne m'arrête que tous les 350 km pour le plein. Qu'est-ce que c'est bien une machine fiable, plus que moi toujours. Car là vous voyez, un brancard vient de me ramener de mon intervention, c'est vraiment en live.

Mon frère vient de passer, il est plutôt content de racheter ma machine.

Comme je le dis souvent, c'est la première machine où je n'ai rien à dire de négatif, l'expérience conjugée avec celle de mon frère prouve que Honda a parfaitement réussi du premier jet ce modèle. La seule intervention sur la sienne, une batterie neuve pour sa 10e année. Il est par contre intéressant de comparer nos styles de conduite, pendant qu'il fait 20 000 km avec son pneu avant. Mon premier a fait 12 000, le deuxième 9 000, le troisième 4 000. Je suis assez freinage tardif à 29 000 j'attaquai mon troisième jeu de plaquettes, on ne refait pas.

Un jour où je me rendais à Tarbes, juste dans la ligne droite précédant le virage de Johnny, une Triumph Speed Triple me double. Arrive le fameux virage, où je recolle immédiatement aux basques, passe le genou sorti devant le regard intéressé de deux gendarmes. La succession de courbes suivantes est avalée en un éclair, sortie de la dernière et bout droit, oups on est déjà à 180, pas sérieux tout ça. Pas sérieux, mais jouissif quand même, le motard en Triumph s'arrête chez le concessionnaire ad hoc, je ne m'arrête pas, car si en plus d'être collé par une grosse avec des sacoches, il voit que c'est un quinquagénaire, je vais le démoraliser.

Eh bien je vais arrêter provisoirement les aventures, il faut que je me refasse une santé, et puis il y a bien d'autres souvenirs qui reviendront compléter cette prose, mais plus tard.

Prochain rendez-vous Monthéry si tout va bien, donc des photos de nos machines d'époque. Je viens de recevoir un mail m'annonçant qu'un motard avait racheté une ancienne 350 Yamaha de Michel Rougerie, et le site de Francis Boutet (www.bike70.com) va mettre en ligne un dossier sur Mic



Après une disette de quelques années, mais comme promis le plein d'images sur diverses manifestations, j'offre à mon garage, et pour la première fois, deux véhicules simultanément. Enfin, j'exagère, car les deux ne rentrent pas, un divorce plus déménagement fait que le garage est plus petit et seul la moto y est hébergée. Moto plus voiture, comme un motard du dimanche, ce que je deviens, car je ne suis assuré professionnellement qu'en voiture. Le côté positif vient de la moto utilisée exclusivement en loisirs, enfin si elle avait bien voulu...

Après avoir hésité entre Africa Twin et Varadero, j'opte pour une mécanique plus moderne, avec deux entorses à ma déontologie. Embrayage à câble et surtout, chaîne de transmission secondaire. Comment peut-on créer un véhicule d'une centaine de chevaux à vocation tous chemins, avec une chaîne ! En fait des tous chemins elle ne fera quasiment pas, nos petites routes de montagne sont bien suffisantes pour les sensations. Je l'aimais bien cette Varadero, mais elle : non ! Des défauts comme le poids haut placé, on s'habitue, sauf quand le moteur a tendance à caler inopinément. La consommation est importante. Son gabarit la rend difficile à manœuvrer à l'arrêt. Mais ce sont les arrêts moteurs qui empoisonnent le quotidien. Tellement que je ne l'équiperai jamais de sacoches pour le long cours, toujours étonnante cette langue française, un long cours ! Pourquoi pas un haut bas ? une gauche droite (quoiqu'en boîte...). Malgré cela, je roule un peu, un peu car quand je l'ai vendue, j'avais parcouru 8 000 km en deux ans !

J'ai aussi des circonstances atténuantes, quand je vais photographier mon matériel est encombrant et quand même fragile. Et puis pour trimbaler un pied stable, il faut un coffre.

Le hasard fait que lors du décès de Barry Sheene, un journaliste de La Vie de la Moto me demande des photos de Barry. Et si je pouvais les offrir cela serait encore mieux, en fait je les échange contre une entrée presse pour Moto Légende 2 003. Avec dans la tête l'espoir d'aller plus loin : rencontrer Giacomo Agostini et être sur la photo des pilotes de Légende. Après tout, Éric Breton qui a écrit de nombreux ouvrages sur la moto (Kawasaki 3 cylindres, Honda 750, Champions du Monde en bleu...) me dédicace son livre « à Pierre Photographe de Légende », c'est dire si la fierté illumine mon front légèrement, pardon, complètement dégarni...

Promesse tenue de la part d'Henri-Michel Leurette et son rédac-chef Philippe Bidaut. Tout le matos photo est embarqué dans la voiture et pas un instant je ne complexe de ne pas être à moto. Henri-Michel tient parole pour Agostini, et me présente à tous les pilotes avec qui il entretient des relations amicales, et ça fait du monde. Les vieux motards comme moi en ont rêvé, et cette fois on peut toucher des doigts (en tout bien, tout honneur) tous ceux qui nous ont fait rêver. On peut même ignorer ceux qui étaient de sales cons, ou leur pardonner... je ne serais pas sur la photo des pilotes de Légende, car il faut avoir été titré, mais je ne désespère pas...

Après la manifestation, j'ai un message de Philippe Bidaut pour me demander si je suis prêt pour l'année suivante. Mon mail commence par : « non, Dijon c'est trop loin » et se termine par « mon sac est prêt, on y va ? », quelle inconstance ! Et la Varadero ? Et bien elle continue ses visites à la clinique Honda, pompe à essence changée, contacteur de mise à la masse changé. Cela va mieux, mais elle démarre toujours difficilement. Pour la pompe c'était obligatoire, elle s'oubliait dans mon garage, déjà qu'elle consomme beaucoup, si en plus elle le dilapide en laissant couler son carburant...

Au cours du printemps 2003, un vieil ami, Christophe, m'emmène faire un tour sur les crêtes basques, chasser (photographiquement parlant) le vautour. Lui en Transalp, je suis tranquillement avec la Varad'. Enfin tranquillement c'est vite dit, plus on grimpe et plus le vent souffle fort. Cela vire à la tempête (il fait beau malgré tout) et ce sont surtout des rafales très violentes qui me secouent, il y a vraiment une belle prise au vent avec ce carénage. Arrivé en haut d'un col d'où le nom qui peut s'écrire cold s'il y fait froid, cool si on y est arrivé facilement, colle si on s'y attache, comment ça, je deviens fou !

Donc arrivé en haut, on décide de faire une pause, un aménagement est prévu pour les véhicules, seul problème c'est que cette trouée provoque un effet venturi (accélération d'un gaz par réduction du diamètre de passage, pour les p'tits jeunes qui débutent). Je suis pris par le travers et jeté au sol par la violence d'une bourrasque. Mon coéquipier béquille sa Transalp pour m'aider à relever l'éléphant, et hop une autre rafale balance sa bécane à terre. Il retourne vers sa belle après la mise en position droite de la mienne, inspiré j'ai posé mon sac à dos photo dans l'herbe. Une nouvelle rafale d'une violence inouïe me soulève de ma machine et je suis éjecté par-dessus le guidon. J'effectue un roulé-boulé, d'une élégance rare pour une personne de cette corpulence et surtout de cet âge, aurais pu dire quelqu'un de mal intentionné. D'abord, je ne suis pas gros, et ensuite je ne suis pas vieux, juste menteur ? faut voir. Chanceux je suis, car avant et après ce passage, c'est un ravin qui m'aurait permis de faire mon premier vol libre...

Trois chasseurs ont vu l'impasse dans laquelle nous étions engagés, sur la moto je suis jeté au sol, et je ne pourrai pas la relever 36 fois. Ils accourent donc et m'aident à me relever et surtout me maintenir en ligne pour que je puisse sortir de la zone infernale. Épuisés, on se fera une halte derrière des rochers, on verra un vautour face au vent, faisant du sur place avec délectation, je le vois même sourire. Pas le temps de sortir le matériel photo, il se retourne et est propulsé comme une fusée.

En fait, il faudra une deuxième sortie vers l'Espagne pour oublier cette équipée frustrante. Une route pleine de virages, bien connue des pilotes espagnols. Tiens au passage, chez nous la vitesse est « limitée » à 90 km/h, en Espagne elle est « autorisée » jusqu'à 90 km/h, chez nous les panneaux sont rouges, chez eux bleus. Quelle différence de mentalité, nos politiques peuvent prendre exemple au lieu d'utiliser toujours la menace et le bâton de la répression !

À cet instant, vous vous dites « mais elle va bien sa Varadero », petit retour arrière. Premier jour, je la ramène chez moi, je fais demi-tour dans mon parking, et en plein milieu de la manœuvre le moteur s'arrête. Et un moulbif de 1 000 cm³ bien compressé c'est violent. Je suis envoyé à terre la première heure d'utilisation, même pas le temps de recevoir la protection de carénage que celui-ci est déjà entamé, salope !

Une autre fois aussi en remontant une file de véhicules, le moteur s'arrête (pas facile pour doubler), puis redémarre après un petit coup de débrayage embrayage.

Autre spécialité du monstre, elle élargit de l'avant (elle glisse) sans prévenir, et pas toujours dans les mêmes conditions. Un de mes amis qui me suit est surpris des écarts et de la place prise dans certaines courbes, et je ne parle pas de l'angoisse du pilote surpris. Il aura fallu un dernier écart pour que je ne lui pardonne pas, d'autant plus que l'automobiliste en face était bien serré sur sa droite. Il a eu le réflexe de simplement ralentir et d'attendre le choc, je me suis rattrapé in extremis et je trouve au-delà, j'étais certain de taper. C'était une fois de trop, et je ne sais pas si c'était dû à un pneu pas assez accrocheur, un poids trop haut placé, une géométrie de cadre particulière, ou un ensemble de problèmes qui provoquaient ceci. Comme une moto, c'est fait pour les virages, j'envisageai un divorce.

Pendant ce temps, La Vie de la Moto, toujours par l'intermédiaire des acteurs suscités, me demande des photos et une petite prose sur les 24 heures du Mans moto... d'il y a 25 ans. Étant sûrement un des rares à avoir des photos et encore toute sa tête pour raconter l'épreuve, j'accepte. Et pour cela je reçois une carte d'accréditation, enfin le laissez-passer permanent pour les circuits. Je l'inaugure à Nogaro, elle marche vachement bien !



Coup de fil d'un ami qui veut essayer la nouvelle GS1200 BMW, il m'a désigné comme photographe, donc je vais le soutenir dans cette dure épreuve...

Pour la prise en main, je l'emmène vers des routes qui vont bien. À la façon dont il la manie, elle est manifestement joueuse et facile à prendre en main. Après les photos d'usage, on va discuter avec le concessionnaire. Elle n'est pas disponible avant la rentrée, pas grave, car en fait la GS1150, version gros réservoir, lui convient bien. Dans mon coin, je rumine, quand j'ai acheté la Varadero, en fait c'était la BM qui m'intéressait, mais elle était vraiment plus chère. Je jette un coup d'œil sur les chiffres proposés, tiens bizarre cela me paraît accessible. Ah c'est un leasing, cela mérite réflexion, après tout une machine ne t'appartient jamais vraiment, à crédit ce n'est pas à toi, et en fin de crédit tu la revends pour en acheter une autre !

Retour le lendemain, pour voir combien cela me coûtera, juste pour voir... bon, les chiffres, ça me convient, et si j'en achetai une, quel modèle. Petite projection d'un équipement normal pour rouler, justement il y en a une qui est en magasin. Allez vendu, c'est reparti pour la passion. Il reste 15 jours avant Dijon Moto Légende, en plus le concessionnaire offre les trois sacoches. Argh, je n'ai plus le choix, et c'est la mort dans l'âme... que je me jette sur la poignée de gaz pour faire les 1 000 premiers km pour partir après la première révision. Prise en main immédiate, légère, poids très bas, peu sensible au vent latéral. Puis embrayage hydraulique, cardan, faible consommation. J'ai un peu mal

aux fesses, mais ma passagère apprécie l'impression de sécurité. Impression confirmée immédiatement quand un automobiliste sort d'un champ en marche arrière, que le conducteur devant, au lieu d'éviter, se jette sur les freins. Nous obligeant à faire de même, bilan : extrêmement stable et freinage exceptionnel, le tout dans une confiance absolue.

C'est donc particulièrement souriant que j'entreprends le voyage vers Dijon, aller en passant par Marseille (1 200 km) et retour par Clermont-Ferrand (1 000 km). La grêle m'accompagnera pendant une centaine de kilomètres aux environs de Lyon, mon équipement étant étanche, je suis vraiment bien.

C'est étonnant comme ce moteur « chante » quand il est content, nettement moins puissant que la Varadero, plus creux en bas aussi, mais une poussée régulière sur une partie cycle vraiment exceptionnelle.

Sur Moto Légende j'ai un sentiment mitigé, très content d'y être, plein de contacts sympathiques. Mais quelques difficultés à accéder à la piste, un circuit saturé tout de suite par le succès immédiat. Agostini absent, Read est beaucoup moins supportable. Mais très content de discuter enfin avec Fau, Guili, Plisson, Saul, Alloyan en plus des connaissances habituelles.

Le retour par Clermont-Ferrand est idyllique, que des courbes, juste une petite angoisse (comme à l'aller) entre deux ravitaillements.

Quand on allume le témoin de réserve et que la prochaine pompe est à 72 km, il y a comme un léger pincement. Puis on se recroqueville sur la machine pour ne pas laisser la moindre aspérité superflue au bon écoulement de l'air.

On se limite à 4 000 tours, et on chante pour passer le temps et ne pas compter les kilomètres. Merci BM d'avoir prévu une réserve conséquente, et surtout de récompenser ceux qui ne vissent pas la poignée systématiquement à fond. L'écart est faible malgré tout, 6 litres en jouant, 5 en se la jouant « economic run ». La route qui relie les deux autoroutes, passe par un col, et la montée est incroyablement belle. Pas étonnant que Charade ait cette réputation, quel panard d'avoir un revêtement de qualité sur route tournicotante.

Je suis tellement en osmose avec la miss, que pour les 200 derniers kilomètres je me fais uniquement des petites routes de campagne, tout à l'improvisation et au feeling.

Ayant déjà eu une BMW, une R 75/5, j'ai retrouvé immédiatement le mode d'emploi. Courbes en appui sans couper (personne n'en voit d'ailleurs l'intérêt...), être toujours en poussée sur le moteur, dans le couple et là on avance. Cette façon de piloter m'avait bien aidée lors de mes trois années sur des 2 temps, c'est la même méthode. Avec, en plus, le petit truc pour ne pas faire claquer la boîte particulière de la BM, sur une machine classique c'est de la technique, sur une BM de l'art...

Dès le premier mois, j'ai parcouru la moitié du kilométrage de la Varadero (exécuté en deux ans), cela valide, s'il en était besoin, le concept d'une bonne bécane. Et puis celle-ci fait vraiment connaissance avec les chemins bizarres. Celui qui mène chez ma compagne n'est pas mal, la deuxième fois ou j'y suis monté en auto, je me suis retrouvé en travers et il m'a fallu force branchages pour sortir de ce mauvais pas. Il y a un avantage certain, c'est que les voleurs ont du mal à arriver jusque-là, ce ne sont pas les cadavres desséchés qui jonchent la piste qui vont me contredire...

C'est vraiment ravitaillé par les corbeaux, nombreux noirs moches et bruyants et pour eux cela sera très dur, oups je m'égare sur la piste de Coluche... mais quand on est amoureux des rapaces racés, dont les nombreuses photos se bousculent sur mon site, on peut être exigeant.

Et puis cette semaine (juillet 2004), un petit mél des frères Piero et Giovanni Laverda pour me féliciter pour les photos prises à Moto-Légende Dijon. Le début du commencement d'une prémisse précurseur d'une reconnaissance par mes pairs (pères ?).

Petite et nouvelle parenthèse sur les « mesures » prises par l'actuel gouvernement pour sauvegarder nos pauvres existences, qui sans eux... etc.

Comme celui des années soixante-dix, ils n'ont toujours rien compris à la jeunesse. Que la prise de risque se fera toujours par des jeunes qui cherchent leurs limites, surtout qu'ils n'ont aucun exemple à se mettre sous la rétine. Que voient-ils, des actualités de guerre et pessimistes (tout en étant orchestrées, manipulées...), un avenir de chômage ou seuls les déjà nantis peuvent avoir de l'espoir. Des corrompus ou jeunes loups incompetents se disputent le pouvoir pour eux-mêmes et certainement pas pour la France. Et puis des autorités dont certains éléments qui étaient au service de la Nation et qui deviennent des valets du gouvernement. J'ai bien dit certains, car il y a toujours des gens honnêtes tout au long de nos rencontres. Et si nous les « anciens » nous portons dans nos souvenirs une époque « formidable » que l'on essaie de transmettre par nos écrits, manifestations. L'avenir ne nous appartient plus, et quand je vois le succès des courses motos, et ce, sans aucun support médiatique classique, je souris. Quand on voit des courses qui ne comptent pour rien et tous ces spectateurs (et acteurs au quotidien) qui manifestent leur solidarité en étant là et en encourageant tous les pilotes, je suis d'un optimisme délirant, j'en souhaite autant pour ceux qui n'ont pas notre passion ou son équivalent. La vie ne peut être vécue que par des projections en avant, et si devant ce ne sont que barrières, et bien dans un premier temps cela sera le désespoir et augmentera le taux de suicide des jeunes, qui est la première cause de mortalité. Et dont pas un journaliste (Télé ou quotidien générique) n'ose comparer à la mortalité sur les routes.

Ce désespoir est la première marche vers la révolution, le terrorisme (même si dans l'absolu c'est inacceptable) en est une autre. Beaucoup de nos dirigeants actuels pensent que l'uniforme/costume et leur fonction leur donnent compétence et respect des autres, rien de tout cela. Ils ont tout à prouver, à nous prouver, car ils ne sont pas issus du peuple, et ont été élus sur erreur de casting. Fin de la parenthèse, et désolé pour ceux que j'ai ennuyés.

Quelques mots également sur la politique moto, celle des MotoGP.

Le jour ou Rossi arrête, va-t-il rester des spectateurs pour regarder vos Grands Prix qui deviennent inaccessibles aux photographes, invisibles pour cause de barrières aux spectateurs, trop cher pour cause d'écuries aux coûts délirants !

Sans Valentino qui pilote encore pour notre et son plaisir cela va devenir insipide, pas autant que la F1, quoi que...

Juin 2006, c'est l'époque Moto Légende, armé jusqu'aux dents d'objectifs performants et en passager de Jean-Pierre Persohn (oserai-je dire en voiture ?), je suis prêt à tous les excès. Sauf celui de zèle des personnes désagréables qui « ceinturent » le circuit, puis c'est la douche froide, interdiction d'accéder à la piste, pour raison de sécurité.

Je ne suis pas content du tout et avec Jean-Pierre nous rebroussons chemin, 2 000 km pour rien et nos économies jetées par la fenêtre ! La suite sur le site à Dijon...

Je vais également au meeting aérien de Pau, les consignes de sécurité font augmenter le plafond d'évolution des appareils. Cette fois ce n'est plus un téléobjectif qu'il me faut, mais un télescope !

Donc je vais dire deux mots à ceux qui assurent ma sécurité, malgré moi, vous m'emmerdez ! Et je ne suis pas le seul. Marre que l'on s'occupe de ma sécurité sans cesse, sur route, sur circuit, derrière mon appareil photo. Quand je coupe ma viande j'ai l'impression qu'un ministre de la sécurité des doigts coupés me surveille. Vous n'avez pas peur quand je me déplace du salon à la salle de bains que je ne dépasse la vitesse limite avec mes chaussons sans airbag ?

La prise de risque fait partie de la vie, quand elle ne met pas celle des autres en cause. Si vous voulez assurer ma sécurité, arrêtez de m'étrangler avec les charges, cessez de me pomper mes ressources en TVA et autres charges qui aplatissent les travailleurs indépendants.

Cher lecteur, si tu ne t'es pas jeté par la fenêtre après avoir lu cette prose, reviens régulièrement me voir. Il y a aura sûrement un moment ou un autre quelques lignes supplémentaires. Ce n'est pas à la fleur de l'âge que je vais arrêter la bécane, encore moins d'en parler. La fleur est un peu exagéré, ne serait-ce que par les quelques douleurs articulaires qui me rappellent que sous la peau encore juvénile (si, si) le vieillissement progresse.

Tome VII

Les lecteurs fidèles vont croire que je feignasse, rien en 2007 ?

En mai, c'était l'époque du leasing et une GS1200 est venue remplacer la 1 150.



Les lecteurs fidèles vont croire que je feignasse, rien en 2007 ?

En mai, c'était l'époque du leasing et une GS1200 est venue remplacer la 1 150.

Sur la machine, rien à dire, encore mieux que la précédente. Plus légère et un peu plus puissante, toujours aussi agile sur les chemins.

Les photos prouvent que je ne suis pas resté inactif au bord de la piste. Seule déception majeure, j'avais négocié une entrée MotoGP en échange de photos dans Moto-Revue. Le journaliste n'a pas tenu parole et de promesse en promesse il m'a baladé pendant plus d'un an. À ce « pass » devait s'ajouter un abonnement à ladite revue. Rien là non plus, et je ne suis pas le seul à qui il a fait ce genre de misère. Si le motard/journaliste devient malhonnête, où allons-nous !

Le nom du coupable, simple il est passé d'une revue (MJ) à l'autre en disant que c'était mieux en face !

Et puis c'était une année le nez en l'air, plus de meetings aériens que d'habitude.

2008 ? Pendant la pause hivernale je me pose un tas de questions. Mon téléobjectif est très lourd et je commence à

accuser le poids, je penche vers un boîtier permettant de grimper en ISO avant d'augmenter ma vitesse d'obturation sans grever ma profondeur de champ. Il existe un tel bijou chez Nikon, mais comme au terme bijou se mettent en parallèle les euros qui vont avec...

À moins qu'un héritage... bon, je vais préparer mon fusil, il faut parfois forcer le destin !

Mais non, le fusil c'est pour ceux qui ne respectent pas leur parole, allez Michel commence à courir en zigzag.

C'est le moment d'ouvrir une longue parenthèse sur la vie du motard/photographe, votre serviteur. Depuis longtemps j'arpente de manière très irrégulière, mais assidue, les circuits. Ceci afin de fixer sur la pellicule, d'abord, et le capteur numérique, maintenant, ceux qui animent les courses moto. Mais pas seulement motos, comme le démontre ce site. Je rencontre donc beaucoup de personnes, avec lesquelles j'échange des tranches de vie. Mon activité habituelle, conseil en informatique, me permet également de fréquenter des milieux très différents. Mais où je retrouve souvent une convivialité spontanée, ce qui me permet de découvrir et faire découvrir des passions communes ou différentes. Le mot est lâché, PASSION, il mérite d'être écrit en capitale, même en province !

Et puis parfois cela coince, soit parce que la mort frappe inconsciemment, ce qui vient d'arriver dans mon environnement proche. Soit parce que quelqu'un s'approprie indûment quelque chose. Pour le décès, c'était un photographe dont j'assurai la formation informatique. Photographe peu ordinaire, d'abord son métier (il était dans la vente de primeurs...) qui l'envoyait dès l'aube dans la campagne, et lui permettait de ramener des images pleines de lumière inconnues aux lèvent-normalement. Puis sa sensibilité artistique mêlée à une curiosité des sujets dans lesquels il pouvait progresser. C'est cette curiosité qui l'avait amené à chercher un prof, de justesse son aîné... et c'est sur le terrain des rapaces qu'il avait choisi de m'affronter, amicalement, comme on peut (doit !) le faire sur une piste. Défit relevé, exécuté, nous en étions à la comparaison des images quand une crise cardiaque l'a brutalement enlevé. Trop tôt Daniel, c'était trop tôt ce départ ! Pourquoi je raconte cela, simplement pour dire qu'il faut profiter de l'instant présent, certes, mais aussi ne pas se laisser faire et qu'il faut lutter en permanence.

J'en viens au sujet, forcément moto, qui me préoccupe. Depuis que je me suis lancé dans la mise en ligne de mes photos, j'ai éprouvé énormément de satisfactions en retour. Vos mails, une reconnaissance par certaines revues, et puis l'envers du décor qui ternit un peu les choses.

J'ai toujours été à l'affût de la technologie, si elle pouvait nous amener une meilleure façon de vivre. Quand au milieu des années soixante-dix, quand certains webs master jouaient encore à la marelle, je me suis lancé dans la micro-informatique. Pendant que mes collègues de travail vrillaient leur index sur la tempe, je tapais du code pour programmer mes bécanes. De la mécanique sans les mains sales, je ne te dis pas l'état du cerveau...

Puis la curiosité est devenue passion, puis métier à part entière. Quand j'ai numérisé mes premières diapos, mes premiers films, l'Internet n'existait pas. Du moins dans l'état actuel aux US, encore moins chez nous. La numérisation s'effectuait sur mon Macintosh, Windows n'existait pas et d'autres collègues vrillaient aussi leur doigt sur leurs tempes, derrière lesquelles le vide régnait en maître...

Une fois de plus je passais pour un original. Pendant que germait l'idée d'un livre sur la moto, où du moins sur Japauto au début, les images n'étant destinées qu'à l'illustrer. Puis devant le nombre d'images qui sortaient de mes archives, je décidais de faire un CD-ROM, donc je classe toutes ces images. Et puis, surprise, mon nouvel employeur faisant partie des Grandes Écoles, on me branche sur le réseau Renater. Qui comme chacun sait... est relié à l'internet. Lui, nous, mais personne d'autre car l'ADSL n'est pas là. Seuls, modem bas débit et Numéris pour les entreprises, permettent de s'échanger des données.

Je persiste et construis mon site internet, qui tournera en local avant de le libérer. Libéré mais quasiment pas visité, il faut des clients au bout.

C'est l'arrivée de l'ADSL qui va lancer définitivement le réseau des réseaux, malgré les réticences de France Télécoms.

Cette longue introduction pour fixer des dates et montrer que mon site fut bien un des, sinon le premier à être mis en ligne. Fini le temps de la modestie ou de l'effacement devant de plus grandes gueules. Je m'étais promis lors de mon passage à la cinquantaine de ne plus me laisser « emmerder » par des patrons, c'est fait je suis le mien depuis une petite dizaine d'années. À la soixantaine, je pourfendrai le hâbleur qui n'a que le travail des autres pour briller. Et justement l'occasion se présente, je vous sens la bave aux lèvres « ça va saigner » vous vous dites, eh bien ce n'est pas faux !

De nombreux sites utilisent mes images pour illustrer leurs écrits, la plupart du temps avec mon autorisation. Surtout ceux qui l'ont demandée !

Et puis d'autres qui se les approprient de manière indue, parfois avec la mention « collection personnelle », voire leur copyright...

Je me suis fait également « roulé dans la farine » avec des promesses jamais tenues.

J'en profite également pour donner un conseil à ceux qui donnent ou partagent leurs images, prenez le temps de leur mettre un copyright. Rien ne me fait plus bondir, également, qu'un site qui appose son copyright sur des images qu'il n'a pas produit. L'œuvre appartient toujours à l'auteur, quel qu'il soit, même s'il n'est pas dans les « petits papiers » de son correspondant.

Ce qui suit est général, mais concerne aussi la moto. Cela fait un moment que je croise des usurpateurs dont le fond de commerce est constitué du travail des autres. Il n'y a pas qu'en politique que l'on rencontre ces individus.

Des personnes qui demandent, gratuitement cela va sans dire, des écrits, images, illustrations pour une bonne cause, et qui vendent le résultat.

Quand je vois un site utilisant mes images, que moi-même j'ai payé en me rendant sur le circuit, payant mon déplacement, mon matériel, et ce site se faisant rémunérer en diffusant de la publicité, j'ai du mal à supporter ce hold-up.

En ce moment nous sommes dans une autre phase, celle où les beaux parleurs promettent des choses, puis retirent quelques mots dans leurs discours afin de rendre caduques leurs promesses.

Écoutez bien nos nouveaux illusionnistes à la télé, mais pas trop longtemps, cela pourrait entrer dans vos têtes. Prenez plutôt vos bécanes et aérez-vous le cerveau en rencontrant des vraies gens.

Vous vous dites « c'est tout », il n'a oublié personne, si mais je préfère remercier ceux qui tiennent leurs promesses.

Celui m'a fait entrer dans le milieu de la machine ancienne, Henri-Michel Leurette, qui m'a donné l'impulsion d'aborder des « gloires » de la moto sans complexe. Et qui régulièrement me cite dans la revue dans laquelle il collabore très activement : La Vie de la Moto.

Merci également à Philippe Bidaut, qui après m'avoir fourni ma première carte de correspondant, vient de le faire à nouveau.

Son/notre compère Jean-Pierre Persohn qui signe régulièrement des articles, vu que pour les photos... mais bon on ne tire pas sur une ambulance, mais non je déconne. Là ou c'est vrai, c'est qu'il est Bordelais, eh oui nul n'est parfait.

Laurent Tomas, organisateur des Coyotes à Nogaro, premier à avoir réagi à mon éviction de Moto Légende et m'offrant 99 ans de bail d'accès à sa manifestation, un prince.

Pierre Bontemps de Moto Légende (la revue),

Et puis les organisateurs/propriétaires du circuit de Pau Arnos et Nogaro qui ne font aucune difficulté à mon accès piste. Également les organisations à l'intérieur, comme le Championnat de France d'Endurance, la Fédération Française de Moto qui prennent le risque de me délivrer un accès piste. Car maintenant le photographe n'est plus un témoin privilégié, un historien d'images, c'est un risque à gérer. Alors que c'est une fois sortis de la piste que nous sommes dangereux !

Et c'est sur cette dernière boutade que je clos, provisoirement, cette prose.

J'ai quelques projets d'écriture qui germent, cela viendra après mon installation définitive à la campagne. Bon ça, c'est fait, en fait ce sont des livres photos accessibles aux iPad et Macintosh sous OS X.9... Le choix paraît restrictif, mais je suis certain que mes images seront lues comme je les ai prises !

Les années 1200GS se passent normalement, mis à part une petite chute (quasi à l'arrêt) dans un chemin, qui permet de vérifier l'équation BM, petite chute = gros euros...

En 2009 nous sommes invités (par Philippe Bidaut) à Moto Légende, avec entrée piste à la clé. Comme Madame est de la fête, c'est sur 4 roues que nous ferons le voyage. Le temps est compté et 2 000 km dans le week quand on n'est pas (encore) une passagère habituée aux longues distances, avec un pilote qui peut attaquer d'un bout à l'autre...



Et puis le printemps 2010 arrive, fin du leasing R1200GS. C'est le moment de faire ce que j'avais prévu, une machine moins haute (les articulations rouillent) et moins lourde (des fois que... il faille la ramasser). Et c'est une occasion qui me fait les yeux doux. Je les connais ces yeux, quand j'avais essayé la première PanEuropean 1300, elle m'avait fait du charme avec son regard.

Bref une dame grise, très bel état pour ses 7 ans et 61 000 km. L'ami concessionnaire la met de côté le temps de régler les problèmes administratifs du leasing. Et hop c'est reparti, machine moins haute, moins... euh non plus lourde de 80 kg.

Le départ me semble laborieux, cela ressemble au film le 5e élément. J'ai le 5e et les autres arrivent. Le feu d'abord, une ampoule de phare mal remontée et le circuit électrique commence à fondre !

Deuxième élément, l'air, je vais à Nogaro pour les Superbike, et hop crevaison lente à l'arrière. Les 180 km auront raison du pneu.

J'attends avec, presque, une inquiétude les deux derniers. L'eau (si c'est la pluie, on peut considérer que c'est déjà fait...), puis la poussière, ça, c'est plus inquiétant. Mordre la poussière, finir en poussière (ça c'est évident, mais je vais attendre un peu), à suivre...

Ce n'est pas passé loin lors d'une sortie en pays Basque. Empruntant une route vers les cols, celle-ci s'est avérée fermée par une barrière, avec marqué : Danger !

Bon, il y avait la place de passer à moto, et le danger venait certainement des branches d'arbres après la tempête.

Ce n'était pas faux, en traversant la forêt il y avait des troncs et des branches un peu partout. Mais le danger n'était pas là.

Nous sommes tombés en plein « écobuage », cette charmante habitude de brûler les ronces et mauvaises herbes à flanc de montagne. Donc feux et fumées qui masquent la visibilité.

Arrivé en haut du premier col, on ne s'arrête pas car le vent est extrêmement violent.

Deuxième col, où l'on pique-nique habituellement, eh bien on s'en passera, tellement cela souffle. Nous roulons à flanc de montagne et les rafales sont d'une violence extrême. Je roule contre-braqué, maintiens la machine plaquée au sol en freinant de l'arrière en compensant aux gaz. C'est bien une machine de 330 kg quand ça souffle.

Enfin nous sortons de la zone dangereuse (en fait toute la route...) pour découvrir le même panneau en sens inverse. Nous passerons sur les pierres disséminées sur la route.

Pour le retour, nous choisirons un autre col. Pas mal aussi, dans la brume et la fumée orangées par les feux d'écobuage. Puis c'est la pluie qui s'invite brutalement (vive le carénage intégral) sans arriver à nous arrêter.

En fait, je me demande si nous n'avons pas eu les 4 éléments en une fois. Le feu, le vent, l'eau et la poussière (ce sont normalement des petits grains de cailloux, là, ils étaient plus gros !).

Et en passagère le 5e, merci Bruce !

La Pan est équipée d'une selle au gel, afin de palier à une déficience physique. Avec cet équipement elle est presque parfaite. Le presque étant les douleurs dans le dos et les poignets. En fait le guidon est trop bas et je me cambre pour regarder au-dessus du carénage. Trop bas et trop cintré à l'intérieur. Une petite recherche sur le Net pour voir, et effectivement je ne suis pas le seul à me plaindre.

Mais la solution existe aux U.S., une cale qui va permettre d'élargir le cintrage et de rehausser le guidon, là c'est parfait. Je regrette de ne pas avoir le modèle à bulle électrique, ça c'est indispensable sur ce type de machine !

Comme tout « camion », elle bouge quand on la bouscule. Un soir en rentrant, j'aperçois au loin une bécane. Ma route est virolante à souhait et j'accélère la cadence pour le rattraper, le temps d'effacer un 4 roues et je rattrape mon camarade. À l'entrée d'un droit, il sort la jambe tel le Valentino. Je pense que ça le freine, car je suis derrière lui. Il accélère à la sortie, me dépose franchement, puis à nouveau un droit, là je suis dans ses pots, la Pan tortille du croupion pour manifester sa désapprobation. Je sens qu'il faut que je rende la main avant de me faire jeter par ma bécane. Et puis ce n'est pas sérieux, à tout âge, de vouloir coller à un 1 098 Ducati avec un semi-remorque !

Pendant trois années, la Pan va me ravir.

Mais que serait la moto sans une petite gamelle...

Sauf qu'elle la prend toute seule, enfin presque.

Je m'explique. Petit tour vers une montagne proche, machine sur la béquille centrale au parking, on part à pied faire notre balade.

Au retour, de loin je vois la Pan sur la latérale, ça, ce n'est pas bon signe. C'est rare qu'une machine aille faire un tour toute seule, surtout quand j'ai la clé dans la poche.

Plus on s'approche et plus il y a de dégâts, tout y est passé, carénage, sacoches, rétroviseurs, même les pots d'échappements sont râpés.

Certains ont dû penser que le yéti était de retour en entendant ma colère. Et puis je découvre un petit mot coincé sur une sacoche. La coupable a avoué sa bévue et a laissé ses coordonnées, ça, c'est de la bonne éducation !

Donc nous invitons notre adversaire au thé afin de remplir le constat rapidement, car nous partons en vacances le lendemain...

Elle a heurté ma machine en manœuvrant en marche arrière.

La réparation atteint la valeur d'achat de ma machine, mais elle est réparée, et c'est aussi belle qu'avant, qu'elle reprend la route.

Mis à part un travers très limite (gazole sur la route), pas d'autre incident pendant ces 3 années. Je ne peux en dire que du bien, gros réservoir et petite consommation, donc autonomie de folie (plus de 500 km). Capacité d'emport très suffisante, et confort hors norme.

Seul problème à l'été 2013, l'arthrose qui me gagne la main gauche, et m'oblige à m'arrêter car je n'arrive plus à débrayer.

Hiver 2013, je mets en vente la Pan. C'est moche mais il faut se faire une raison, les années passent et te le font savoir.

Mais quelle belle idée Honda de faire des machines à boîtes automatique !

Rien que d'y penser j'ai le moral qui remonte à bloc. Et au premier rayon de soleil (après 3 mois de pluie), la Pan est vendue et la NC750 DCT arrive. La main gauche est libre, le pied gauche n'a plus rien à faire, sauf battre la mesure de la musique que l'on a dans la tête.



Quelques lecteurs assidus auront remarqué que la partie « aviation » prend de plus en plus d'importance. Quand on a plusieurs passions... il faut les assumer. Dans l'aéronautique, 300 CV c'est juste la puissance du démarreur !

Et puis surtout, les photographes y sont bien traités. Notre dernière manifestation aérienne (Mont-de-Marsan, avril 2014) s'est déroulée dans une convivialité exceptionnelle. Et surtout le discours du Commandant de base résonne dans nos têtes « les photographes, vous êtes la mémoire vivante de ce que nous réalisons ».

Cela serait bien qu'à moto il y ait la même reconnaissance sur la mémoire que nous représentons...

J'ai même parfois l'impression que les concernés (les pilotes) ne sont pas intéressés d'être photographié. Sauf quand ils ne le sont pas, là on se fait engueuler, expérience vécue, cela va sans dire.

Alors, pas de problème avec cette NC750x ? Euh si quand même, il n'y a pas de raison que la scoumoune s'en aille. Mais là c'est du light. D'abord je suis surpris par le totalisateur journalier. Il a des sautes d'humeur. Et il aime bien retomber à 2,7 km, ce qu'il fait peu après une balade en montagne de 180 km...

Et après vérification, le totalisateur global ne vaut guère mieux, il a aussi des grosses pertes de mémoire, alors qu'il est tout jeune, lui.

Bien on lance la procédure d'échange, cela n'empêche pas de rouler.

Et puis pendant une balade, je trouve la moto glissante.

Arrêt, vérification du pneu, la bande centrale est quasiment lisse, à 4 000 km, avec 57 CV. Coup de téléphone au concessionnaire : ramène-la, c'est la troisième, défaut de pneu.

Effectivement les deux sont HS, échange sous garantie, rien à dire.

Donc machine plus petite que la Pan, mais une capacité d'emport au moins égale, sinon supérieure grâce au coffre avant. Petit réservoir (14 litres) mais appétit d'oiseau (3,4 litres/100). Donc bonne autonomie. Le confort est moindre, mais ça c'était inévitable après une PanEuropean.

Satisfaction maximale, car le DCT c'est vraiment génial. On sent le moteur bien né. C'est juste le pilote qui souffre du poids des ans. Moto moins lourde, matériel photo moins lourd, c'est un signe fort !

En attaquant la deuxième année avec cette machine, il faut reconnaître qu'elle est attachante. On n'en retiendra pas la batterie morte en sortie d'hiver, changée sous garantie.

Toujours de bonne humeur, prête à la balade voire à l'attaque sournoise au détour d'un virage... car malgré les ans, on ne se refait pas, et les sorties solos virent à l'arsouille solitaire. Les petites routes tournicotantes (donc sans intérêt pour les radars à fonction « cash ») autour de chez nous s'y prêtent bien. Bon, on le paie physiquement, aujourd'hui je suis un peu moulu de ma sortie d'il y a deux jours. Mais cela valait le coup de faire quelques essais.

Elle vire extrêmement bien sur les freins, un freinage de trappeur à l'entrée d'une épingle et on tourne facilement autour de la roue avant. Le DCT en mode sport assure parfaitement son rôle, difficile de dire autrement, mais c'est génial cette boîte automatique. Je pensais que la chaîne allait souffrir (au bruit du passage des rapports...) mais non, à 6 000 km elle n'a toujours pas été retendue.



Petite mise à jour, après trois années, la NC750x s'en va rejoindre les occasions... et est remplacée à l'identique, version 2017. Plein de petites améliorations. Fourche plus grosse, jantes à valves sur le côté. Suivant si l'on est en montée ou descente, les rapports passent à des tours/minutes différents pour apporter du frein moteur ou de la « patate » en montée. Toujours l'appétit d'oiseau. Zéro problème à signaler. On retient juste le tableau de bord illisible suivant d'où vient le soleil...

Seul le matériel photo subit une grosse mutation, toujours à la recherche du plus léger, les boîtiers se succèdent, ainsi que les optiques. Pour l'instant les choix sont judicieux, moins de poids, mais toujours la même qualité. La mutation 2018 sera encore plus radicale, si cela se confirme pour le format dit μ 4/3 de pouce.

L'année 2017 avait démarré fort avec deux de mes photos dans le livre dédié à Giacomo Agostini, pour son arrêt des démonstrations en anciennes* et ses 75 ans. Photos également dans le livre d'Éric Barthélémy « Ils ont gagné sur le circuit Paul Ricard ».

Beaucoup d'images sur les circuits d'Arnos et de Nogaro. Depuis trois années des automobiles anciennes, accompagnées d'avions anciens, viennent se greffer sur mon site. Le nouveau sésame s'appelle « assurance sur circuit pour sports mécaniques ». Encore un truc à payer en plus, mais obligatoire.

Les archives photos ont bondi de près de 12 000 images en un an.

Bien moins de texte pour ces deux machines, les grandes manifestations «photos» éloignées se faisant systématiquement en voiture, cela limite les «aventures».

Cela n'empêche pas les vacances de se faire sur deux roues, 2017 ce sont les vallées du Lot, de l'Aubrac, de la Lozère qui ont défilé sous nos pneus.

La boîte automatique a prouvé son utilité, m'étant fait une entorse à un doigt de pied (le gauche) le deuxième jour. Ce qui nous aurait obligé à rentrer si les rapports ne passaient pas seuls !

2018, la NC750 parcourt nos Pyrénées, surtout en vallée d'Aspe, superbe vallée encaissée. Pas de vacances à deux, juste des balades. Le matériel photo est basculé sur le tout μ 4/3". Gain pour l'exemple équivalent F4 600mm 1,2 kilos contre le triple en 24x36 et un tarif 4 fois moins élevé pour une optique très haut de gamme (Olympus).

La revente du matériel Nikon permet le ré-équipement en boîtiers Lumix G9 et trois optiques.

Afin de ne pas introduire de poussière en changeant d'optique, 3 G9 pour 3 objectifs, et tout tient dans le sac photo.

L'esprit vagabonde sur plus de confort sur cette machine, recherche sur des amortisseurs... car nos routes se sont bien dégradées et les coups de «raquettes» nombreux sur des vertèbres un peu usées.

* ou pas...

2019, l'idée fait son chemin et je prévois pour 2020 un passage sur Africa Twin, il faudra juste que je l'essaie avant.

L'occasion va m'en être donné de manière détournée...

Révision de la NC750 avant de partir en vacances, nous devisons sur une CR750 dans le magasin Top Motos de Tarbes, le patron explique son origine quand un grand bruit vient de l'atelier. De suite je n'exprime aucun doute, ma moto vient de tomber du pont. Impossible, ce n'est jamais arrivé me répond Philippe, et pourtant...

Après vérification, c'est le cas. Une panne secteur pendant la pause repas, le réservoir du compresseur se vide et il n'y a plus assez de pression pour maintenir la machine qui bascule. Ça fait mal 240 Kg qui atterrissent.

Donc j'opte pour rentrer chez moi avec l'Africa Twin qui est au magasin.

Comme c'est une DCT, c'est parfait.



Et puis je ne suis pas contre de passer de 54 à 95 CV...

Les suspensions sont comme je l'espérais, confort nettement meilleur.

Le poids plus haut placé et le grand débattement du guidon sont piégeant, en fin de course elle braque d'un coup.

Ce qui peut provoquer la chute, ce dont j'abuserai immédiatement... Première sortie au pays Basque, en remontant sur la route, glissade de l'avant et la machine se couche. Envol du pilote, et roulade très professionnelle (avec bordée de jurons avant atterrissage). Pas de bobo côté pilote et une pièce cassée au niveau poignée droite. Pièce prévue pour casser et appelée «fusible». Elle a fait son boulot.

Après un nouveau passage chez le concessionnaire pour la reprise de la NC, chèque en conséquence, me voici de retour équipée des sacoches indispensables.

En rangeant la moto en marche arrière dans son emplacement, glissade sur l'herbe, braquage à fond, chute.

Et là on s'aperçoit du poids mort, il faut bien être deux pour la relever. Cette fois j'ai bien compris la façon de gérer au guidon. Et surtout, je m'aperçois qu'après un démontage/remontage, j'ai placé la selle au plus haut. Pas facile de contrôler du bout des pieds. Une fois la bonne hauteur rétablie, plus aucun, problème de contrôle

Et nous partons en petites vacances, longer le Lot et la Dordogne.

Consommation sur l'ensemble du périple, 4,15 litres/100, le DCT c'est aussi l'arme contre la grosse consommation. On peut établir le parallèle avec la 1000 Varadero qui consommait plus du double. Belle avancée technique.



Après une année d'utilisation, fortement interrompu par le COVID, il en ressort deux grandes tendances.

Avec l'âge (72 à cet instant), il devient de plus en plus difficile de redresser une machine qui a le poids assez haut. Verticalité du moteur, réservoir d'essence au-dessus.

La NC750 avait cette caractéristique d'être très facile à manipuler, tout le poids étant bas. Moteur horizontal, réservoir sous la selle, coffre qui entre dans le cadre.

Et une nouvelle fois, la mise en avant de la boîte DCT, géniale. En montagne vous pouvez prendre des virages très serrés en roulant au pas sans risque de voir le moteur caler. Ce qui vous expédierai au sol instantanément. Là c'est un plaisir de n'avoir aucun appréhension de ce côté.

Et c'est une belle machine, fiable.

Le refroidissement très bien étudié avec ses ventilateurs inclinés vers l'extérieur, nous avons apprécié lors des balades à près de 40° en température extérieure.

Petite réserve pour la passagère qui a un peu de mal à s'incruster à sa place. Repose-pieds un peu trop proche des sacoches latérales...

Sinon elle apprécie sa position lui permettant de bien voir devant. Ah oui, la selle mériterait un meilleur confort, on a très vite des douleurs. Même en rajoutant un «coussin» au gel, à changer rapidement.

Dernière modification, une selle avec rembourrage plus gel, malheureusement, le tout est serré par le Skaï et elle devient encore plus dure, une vraie planche de bois.

L'augmentation des douleurs devenant intolérable, et due aussi à une faiblesse physique, nous lâcherons cette machine dans l'hiver 2020/2021.

Le temps de se faire soigner, de déprimer un peu sans moto, et hop l'arrivée d'une nouvelle NC750X au printemps relance les idées de balades...



Le concessionnaire Top Motos, la famille Puyoo, n'ayant jamais douté que j'y revienne, me prête cette nouvelle NC. Convaincu rapidement du retour sur cette machine, je signe le bon de commande après un aller/retour Tarbes.

Il y a juste le délai de livraison qui ralenti le retour sur deux roues.

Petit changement, pour une fois elle ne sera pas rouge ! Pour reprendre les termes du concessionnaire, elle sera couleur Patrouille de France... comment caresser dans le sens du poil...

C'est donc reparti pour de nouvelles balades dans nos montagnes pyrénéennes.



Sur les pages suivantes, quelques photos de motos essayées...







