

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 journaliers. 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 Fournalès, 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, en fait 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 en 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 gonfles 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 en 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.

Elle vient de me quitter après trois années de bonheur absolu, à l'origine il y a aussi derrière les grands yeux celle qui dessine elle-même ses moutons, mais qui commence à en avoir marre de la flotte, neige et tracasseries quotidiennes pas obligatoires.

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 d'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 aux environs de 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 velléités 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, arrivé à Montlhéry vers 11h30. 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 TopCase, 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 sur-bottes 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 qu'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, ou 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, houns 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.

Et 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 Montlhéry 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 Michel. Mon frère possédant également des documents, nous allons compiler tout cela.

Tome 6

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 boxe...). Malgré cela, je roule un peu, un peu car quand je l'ai vendue, j'avais parcouru 8000 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 2003. 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 1000 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, surtout 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 sus-cités, 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 1000 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 (1200 km) et retour par Clermont-Ferrand (1000 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 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'un prémisses 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 70, 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 où 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 où 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 7

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 1150.

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 la dite revue. Rien là non plus, et je ne suis pas le seul à qui il a fait ce genre de misère. Si le motard/journaloux 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 pose 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 met 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 zig-zag.

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 70, 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 Télécom.

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, et 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 vrais 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 sorti 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 2000 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 (dès 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, et 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, maintient 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 le 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 1098 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 c'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, sacoche, 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 manoeuvrant 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 a eu 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, 300cv 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'en 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 là, 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 l) mais appétit d'oiseau (3,4 l/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 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 surnoise 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 dans 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.

À suivre, et bises aux dames qui me font l'honneur de me lire.

Pierre