

la NEIGE était là

le point de vue de l'organisateur

Ce premier regroupement aura été marqué par des conditions atmosphériques très rudes qui ont permis de tester la préparation des machines, la ténacité des pilotes et la tenue de l'organisation.

Comment vint l'idée des Millevaches. Depuis quelques années, les motocyclistes français vont, de plus en plus nombreux, aux Eléphants ou se lancent sur les routes anglaises pour les Dragons. Il est donc certain qu'il existe une catégorie de motards pour lesquels rouler l'hiver ne présente pas de problème, et bien au contraire un certain charme et agrément. De plus, l'idée en France des concentrations est régie par un certain rigorisme et des règlements de clubs (contrôle obligatoire, compétitions de coupes, participation des quatre-roues, etc.). Résultat ? Fréquentation peu élevée et régionale. Prenons notre Chamois, la seule concentration libre internationale qui connaisse le succès qu'elle mérite, avec une ombre cependant, le nombre élevé d'accidents jugés graves.

Il manquait donc, en notre terre gauloise, une concentration libre hivernale, et internationale. L'idée germa, pour aboutir à ce qui suit.

Donc, de la neige, beaucoup de neige, tempête et bise glaciale, verglas, de quoi réjouir les motards « vicieux », ou faire frémir les bons bourgeois bien calfeutrés dans leurs automobiles ou auprès de l'âtre. Un temps donc qui permit d'effectuer une sélection naturelle parmi les rangs nombreux des motards venus des quatre coins du territoire. J'estime que 250 motos arrivèrent au pied du Plateau de Millevaches, 106 machines réussirent à gravir la route de crête et purent se faire inscrire durant les deux journées.

Une forte majorité de motos solos était présente, du cyclomoteur au gros cube. Des side-cars complétaient le tableau. Quelques « délaiseurs » étrangers parvinrent à destination, et se chargèrent de colporter dans leurs pays respectifs l'aventure et le souvenir de leur « 1^{er} Millevaches ». Deux attelages anglais (1000 Vincent et Velocette), dont l'un venant d'Ecosse, parvinrent non sans déboires parmi nous, heureusement aiguillés sous la houlette toujours très sympathique de J.M. Debonneville pilotant son « Volkswagen BMW ». Une moto

solo autrichienne et un attelage allemand complétaient la participation étrangère.

Il est temps de voir mon expérience personnelle et l'organisation ratée de A à Z, bien que celle-ci ne comportât que l'accueil au Mont Audouze, le fléchage pour y parvenir, la descente sur Meymac aux flambeaux, et le dimanche, le circuit touristique.

De tout cela, rien ne put se faire. J'étais pourtant bien parti, le vendredi à 2 h du matin, avec une bonne équipe de motocyclistes devant m'aider à l'organisation. A l'arrivée sur le plateau je me retrouvai seul avec mon attelage et mes deux passagers, en fin d'après-midi, sous une tempête de neige. La pauvre BMW, bien essoufflée, couverte de neige gelée, les garde-boue remplis de glace bloquant les roues, l'allumage des cylindres problématique à force de fendre en deux les congères de poudreuse.

La nuit était tombée, bien noire, les bourrasques de flocons nous aveuglant, se collant après les lunettes et la barbe, s'infiltrant partout. Il fut jugé préférable de remettre l'édification de la tente-contrôle au lendemain. Retrait stratégique en l'hôtel de Saint-Setiers, où mon équipe me rejoignait dans la soirée avec des fortunes diverses : moteur explosé, roues bloquées, chutes, et bien d'autres joyeusetés.

Samedi matin, bilan : un seul side-car, le mien, quelques motos solos dont certaines abandonnées à quelques kilomètres contre un sapin, et beaucoup de neige. Dépannage, corvée de bois (le tracteur et sa remorque, contenant quelques stères de bois, n'ont pu arriver à destination) et bientôt un bon feu crépite au Mont Audouze. Un premier side-car pointe le bout de ses trois roues. La neige se remet à tomber, il est treize heures et l'on décide d'aller se restaurer. Une heure plus tard, on ne voit plus à vingt mètres, tellement les flocons tombent denses. Des motos arrivent. Les Anglais tentent d'atteindre le sommet du Mont Audouze pour installer leur campement, s'enlisent dans la neige et les congères et rebroussement chemin. Le feu de camp s'éteint.

L'O.R.T.F. arrive pour son film. Je décide, devant l'impossibilité d'installer notre contrôle, de nous transporter à Meymac, où le Syn-

dicat d'Initiative nous a fort obligeamment prêté la grande salle de réunion de la Mairie.

L'O.R.T.F. nous suit et en profite pour faire ses prises de vue et ses gros plans. A Meymac, un semblant d'organisation permettra de recevoir les motards ayant réussi à passer à travers la tourmente et de leur donner leur plaque. Pas de retraite aux flambeaux ; ceux-ci sont en perdition dans le nez d'un side-car en panne jusqu'au bout !...

Avec quelques sides, les solos n'en voulant plus, l'on effectue le tour de la ville pleins phares, la Gendarmerie nous prête son concours.

Dimanche, repli sur Saint-Setiers, petit village le plus proche du Mont Audouze. Il a fait -18° dans la nuit, où quelques courageux campeurs ont résisté à l'assaut conjugué de la tempête et du froid glacial. Bravo !

Belle matinée qui permet à la foule de motos piaffant dans les villes, aux alentours du Plateau de Millevaches, de tenter son ascension et de parvenir, avec plus

ou moins de bonheur, au pointage.

Quant au retour, il suffit d'imaginer mes déboires personnels pour juger de la rentrée de chacun dans ses foyers. Départ dimanche après-midi... et arrivée lundi soir 21 h à Paris ; en ayant roulé toute la nuit et après de nombreuses pannes, crevaisons et début d'incendie à bord...

Les solos, quant à eux, leurs patrons respectifs ne les revirent à la tâche que le mercredi ou jeudi pour certains.

Conclusion : une réussite pour la première année. Beaucoup de motards se sont déplacés. Des conditions météorologiques qui ont exaucé mes vœux les plus chers. Une organisation à revoir très sérieusement. Une ambiance et une camaraderie à toute épreuve, qui a permis de nous regrouper autour de notre passion commune : la moto.

Donc, amis motocyclistes, à l'année prochaine, premier week-end de décembre, pour que vive le 2^e Rassemblement de Millevaches.

Michel PERDRIX.





le point de vue du participant

A Ph. Folie-Dupart, suite à son préface aux *Eléphants pour motos et side-cars* du numéro 1958, je souhaite signaler une omission dans l'ordonnancement de la *Symphonie pour neige et verglas*.

Ce faisant je vais lui faire naître des regrets pour n'avoir pu participer à un rallye hivernal qu'il eut apprécié, à en juger par son credo ci-dessus évoqué.

Cette année, après ce que nous venons de connaître, il paraît certain que les pires « *Eléphants* » avec leurs conditions pénibles, ne sont qu'une promenade de santé comparés au Concerto offert par Michel Perdrix avec son rassemblement de Millevaches.

N'ayant participé que 6 fois à l'Elefantentreffen mon jugement est limité bien sûr mais je n'ai jamais rencontré les conditions de route insurmontables espérées. Seul le froid très vif parfois, j'ai souvenir d'un moins 15° sur le ring, fut au rendez-vous. Le Dragon nécessitant trop de jours pour y participer, nous étions servis cette année et à domicile, par ce rassemblement de Millevaches qui, nous l'escomptions devait être la mise en train, la séance de training avant l'épouvantail du Nurburgring.

Pour la progression dans la difficulté alors là c'est manqué. D'entrée de jeu nous attaquons « *allegro* ». Une route insipide jusqu'à La Châtre hormis quelques plaques de verglas ; brouille, puis pour soutenir l'intérêt, la neige se met de la partie et ne nous quittera plus jusqu'au retour. Nous la rencontrâmes : poudreuse de ci de là, damée ailleurs, gelée plus loin, verglacée souvent. En cette année commémorative du bicentenaire de Napoléon nous ne pouvions mieux faire, en souvenir de nos difficultés, que de les jumeler en esprit avec certains faits de l'épopée napoléonienne. Toutefois je reste indécis pour le parrainage. Faut-il se placer sous le signe de Waterloo ou sous celui de la retraite de Russie ? Je laisse aux amis participants le soin de choisir.

De Waterloo notre soirée à Meymac présente des similitudes. Nous attendîmes longuement les renforts annoncés. Les troupes de Grouchy étaient dans la nature. Le carré, premier et dernier, composé d'une cinquantaine d'unités

tout au plus, dut se rendre à l'évidence : ils ne passeront pas. Pour effectuer Saint-Setiers - Meymac : 23 kilomètres, il ne m'a fallu que 75 minutes dans la tourmente de neige qui vers 17 heures samedi s'abattit sur la région. Que d'amis ne purent passer devant se contenter comme point extrême de progression, qui de Felletin (18 km du but), qui d'Aubusson (30 km). C'est rageant si près du but mais ce sont les aléas, jacta est comme dit l'autre, du tourisme hivernal.

Nous n'étions le soir au souper à l'état-major regroupé sur Saint-Setiers, entouré d'une poignée de rescapés, que 29 à table. L'accablement n'était pourtant pas des nôtres et la soirée se déroula dans une très chaude ambiance malgré les coups du sort qui avaient contrarié le scénario initialement prévu, puis quelques incidents mécaniques inévitables qui touchèrent certaines mécaniques. Accueil sympathique des populations locales qui ont dû douter de notre équilibre mental pour affronter à moto les rigueurs de leur climat.

De la retraite de Russie le retour paraît plus proche.

Rien pourtant au réveil ce dimanche ne laissait présager cette issue. Ciel limpide, - 12°, couche supplémentaire de neige : rien qui puisse inquiéter. Mise en route des machines plus ou moins laborieuse ce qui n'a rien d'exceptionnel dans ces conditions, harnachement des montures et des cavaliers ce qui nous amène doucement sur le coup de 10 heures au départ effectif. Le signal de la retraite a sonné. La neige se remet à tomber dru et va nous faire un brin de conduite jusqu'aux environs de... Paris. Oh bien sûr il y aura des instants de répit mais ils seront tous jugés trop courts. Les congères de ci de là apportent le piment supplémentaire au parcours. Il est loisible pour corser la difficulté d'adopter un style trial. Il se peut qu'alors 30 kilomètres non-stop avec seulement 3 pieds à terre soient définitivement compromis, sans préavis, par un spectaculaire tête-à-queue auquel aucune explication ne peut-être fournie. C'est un gros éclat de rire et l'on repart la moto carénée de neige. Echec à la zone. Il faut bien se meubler l'esprit durant un tel trajet. A 12 heures passées atteignons Chénérailles : 59 kilo-

mètres !... Le plein de calories effectué nous poussons jusqu'à Boussac où nous goûtons avec des amis en side qui viennent de nous rejoindre. C'est quand même le véhicule idéal dans ces conditions. Ils sont inquiets pour l'arrière-garde qui connaît moult vicissitudes. Un simili regroupement s'effectuera malgré tout à l'entrée de La Châtre laissant l'espoir d'un retour en ordre. Le chef Michel est là. Va-t-il parvenir à galvaniser cavaliers et montures ? lesquels flanchèrent ? Un peu les deux assurément. Ici doit se situer, approximativement, le signal de la débandade.

Avec le compagnon de route nous parvenons à Issoudun, il est 19 h. Retrouvons nos amis sidecaristes pour souper. Faisons à nouveau le plein d'énergie. Ce n'est pas du luxe. Repartons vers 21 heures et nous ne reverrons pas le side et ses passagers secourables envers les attardés. Nous entamons alors une longue route de nuit accompagnés par la neige qui virevolte toujours. Fait nouveau nos lunettes givrent continuellement ce qui est fort gênant. Nous n'avons pas besoin de cela pour ralentir notre progression. Orléans voit notre arrivée vers 1 heure du matin. Attrait supplémentaire : il me faut pousser sur 2 kilomètres la machine en panne sèche. Les pompes à essence ouvertes de nuit sur notre réseau n'abondent guère. Il

faut avouer, quelle honte, qu'à cet instant l'envie de prendre le train aux Aubrais nous a effleurés. Les carburateurs givrent plusieurs fois coup sur coup. Ils sont entourés d'une gangue de glace et les moteurs n'ont jamais atteint leur température normale de fonctionnement. Même sur les pots d'échappement la glace ne fondait pas. Arrêt-buffet à 3 h 30 chez un Routier. Nous venons de parcourir près de 20 kilomètres... L'accablement est à son paroxysme et le collègue essaie de me remonter le moral. La fatigue se fait durement sentir. Quel souvenir formidable nous garderons de cette N. 20. Cahin-caha nous parviendrons sur le coup de 5 h 30 à Montlhéry puis, miracle ou mirage : la route est salée à partir de Longjumeau. Cela va nous permettre de rejoindre Paris à allure décente. Boulevards extérieurs recouverts de neige d'une consistance soupe. Très désagréable. Banlieue et sa circulation matinale de travailleurs motorisés pas toujours au fait de la circulation sur routes enneigées. Parvenons toutefois au domicile à 6 h 45, exténués mais contents. Notre moyenne tous arrêts compris ? 20,3 km/h... il faut le faire.

Voici contée, peut-être sèchement, notre épopée. Oh ce n'est pas glorieux mais on est content d'avoir pu mener à bonne fin cette rencontre.

M. MARTINE.

