

Je ne sais pas si la nostalgie n'est plus ce qu'elle était, mais autour de moi je parle souvent de pilotes qui ont disparu de la scène. Surtout depuis la sortie du Cheval de Fer en DVD...

En parler c'est continuer à les faire vivre. De ceux que je croisai régulièrement, il y en a deux qui ont toujours été prêts à m'aider pour accéder à la piste. Didier Garnier, qui a intérêt à être toujours en vie ! Mais dont je n'ai plus jamais entendu parler.

Grosse parenthèse, Didier est en un seul morceau et depuis 5 ans travaille au Canada, dans un décor de rêve... Après avoir lâché le guidon des deux roues, il a accroché le volant des Offshore pendant quelques années dans le Sud-Est. Et depuis quelques années c'est à nouveau le guidon, mais celui des motoneiges (du moins en période hivernale). Et c'est une stagiaire qui m'a contacté après son retour du Canada. Pas belle l'histoire ? Et après on dit qu'Internet c'est un repaire de vieux (vrai !) satyres pervers (là c'est non), je ne lui ai même pas demandé son adresse à la jeune fille !!

Donc, je reprends, le sourire aux lèvres, c'était un des pilotes Japauto durant la période Assante, Bettiol, Boinet, Debrock, Ruiz, Tchernine. C'était le jeune fou de l'équipe, celui passait dans la courbe Dunlop au Mans comme personne. La Japauto en guidonage absolu et lui accrochant un 197 km/h en haut de cette courbe. Performance réalisée après une petite frayeur due à une canalisation d'huile éprise de liberté et qui avait copieusement arrosé l'intérieur du carénage et la combinaison de Didier.

Il lui fallait aussi une petite chute pour le décontracter pour le reste de la course...

Un jour ou je traînais chez Japauto, il commence à me raconter une histoire sur la revue « Salut les Copains », comme quoi il allait faire des photos pour eux (en tant qu'acteur !). Donc il y va, et puis ensuite il me raconte...

Il avait prêté sa moto personnelle et son cuir à une autre vedette de l'époque, vocale cette fois, Ringo Willicat, le mari de Sheila.

En fait la revue citée avait monté de toutes pièces une histoire, comme quoi Ringo avait chuté sur circuit en s'entraînant à moto.

On le voit après la chute assis sur un trottoir (courant les trottoirs sur les circuits...), en combinaison de cuir (marquée en gros DIDIER...).

Puis il y a une photo où il est à terre, avec la moto qui glisse (en fait immobile) et un autre pilote qui l'évite (machine de route avec phare). La machine de Didier est posée à terre pour la photo, si effectivement le carénage est cassé, c'est lors d'une chute de Didier à Dijon.

Bref dans les 70's on racontait aussi n'importe quoi dans les revues des fans de chanteuses/chanteurs.

Outre ses talents d'acteurs, Didier était vraiment un bon pilote, et il m'a avoué qu'il allait arrêter parce qu'il n'avait jamais peur, et qu'un jour cela lui serait fatal. Mon meilleur souvenir, comique, avec lui, c'est lors d'une épreuve d'endurance au Mans. Il traverse la piste, m'attrape par le bras (je suis dans les spectateurs) et me tire sur la piste. Puis il retourne à sa machine pour le départ en épi. Je me retrouve à quelques mètres des pilotes... avec un 300 mm sur mon boîtier, donc trop proche pour les photographier ! Je ferai juste un portrait de Georges Godier, quelques secondes avant qu'il ne se jette à terre. Sa Kawasaki se met en travers au démarrage, il chute et se brise le poignet.

Parmi les trucs bizarres essayés sur les Japauto (pourquoi, il n'est pas étrange leur carénage ?), il y avait les très longs leviers de frein/embrayage, les 4 étriers Lockheed, non utilisés en course car nettement trop puissants...

Didier m'appelait le clown à cause du manque de cohérence de couleurs entre ma moto et mon équipement. J'ai des circonstances atténuantes, Motobécane ayant présenté son prototype de 350 en couleur orange, mon casque a été décoré avec celle-ci. Casque peint par Jean-Yves Lacroix, oui celui qui faisait tous les casques des pilotes auto et moto de l'époque. Et en plus il me l'avait fait gracieusement, un prince !

Donc muni de mon casque orange noir et blanc, je touche une machine de présérie (plus tard l'histoire de cette 350...) complètement jaune !

Le deuxième, à qui je dois des instants d'émotion intenses, c'était, pardon c'est Michel Rougerie.

Rencontré chez Japauto, toujours grâce à la convivialité de Suzanne et Robert Assante avec également en première ligne Gisèle Perrin. La première phrase échangée avec Michel, ce fut lors d'un remplacement de pot d'échappement sur ma 350 Honda. Je sais, certains auraient conservé le pot comme relique...

Un jour, il racontait une anecdote sur les 350 Honda, comme j'avais eu une CB350 qui ne voulait jamais fonctionner correctement, je tendis l'oreille. La CB étant plus « poussée » par les pilotes français que par les autres, la nôtre avait une lubrification légèrement différente, quelques trous dans le cylindre, et il fallait faire attention lors d'un changement de joint de culasse de ne pas mettre « l'américain » sinon on bouchait des conduits de lubrification ! Avec pour résultat des fuites et joints toriques qui sautent. Exactement les symptômes de la mienne, explication tardive pour moi, mais bienvenue.

Puis régulièrement sur les salons, sur les circuits, il n'a jamais hésité à engager la conversation avec le timide maladif de photographe amateur que j'étais. Et j'en étais toujours très fier. Encore plus fier le jour où je lui ouvrais la route pour aller à une exposition de Jean-Daniel Depardieu, peintre talentueux qui commençait à faire quelques toiles sur la moto. Je lui ouvre la route au guidon de ma 350 Motobécane 3 cylindres/2 temps. Il était donc dans ma roue arrière, dans la fumée abondante de cette machine mythique, et certainement piaffant sur la petite vitesse de déplacement imposée à sa De Tomaso Pantera. Quel effet cela fait d'avoir un vice champion du Monde dans son aspi ? Je vous laisse fantasmer.

Lors d'un déplacement au GP de France au Paul Ricard, les photographes officiels (cette année-là j'avais une accréditation...) avaient été « parkés » bien loin des pistes. Devant nous il y avait un

grillage, puis une allée où circulaient des chiens, puis un autre grillage, le dégagement et enfin la piste.

Il avait fallu mettre des doubleurs de focale sur nos téléobjectifs, ce qui avait complètement dégradé la qualité de nos images. Les produits de développement « frelatés » avaient fini le travail sur nos diapos virées au magenta.

Donc quand Michel rentre en piste, il nous aperçoit en extérieur de courbe, il coupe et se laisse dériver le plus prêt possible de nous afin que nous puissions le photographier dans de meilleures conditions...

Puis j'ai perdu le contact en m'installant dans le Sud-Ouest, j'ai revu Michel sur la Pernod à Nogaro, mais surtout quand il était en pleine galère avec la Elf E. Tentant désespérément de la faire tourner ou de lui faire prendre de l'angle (un vrai culbuto, en plus elle devait faire 10 mètres de long...).

Le côté magique des années soixante-dix, c'était cela aussi, côtoyer les pilotes parce qu'ils étaient comme nous. Certains d'entre nous les retrouvaient en arsouille dans la vallée de Chevreuse.

Autres moments mais même lieu de rencontre (Japauto) et aussi intenses, des conversations avec Guy Marchand où l'on discutait fiabilité/plaisir sur sa Norton. Lui aussi il a montré sa passion moto, avec une moto différente à chaque épisode d'une série où il était inspecteur des Douanes...

C'est cela aussi la moto, rencontrer des gens qui évoluent dans des sphères complètement différentes, et être immédiatement proches dans la passion.

Entre les Grands Prix, il y avait les balades et les rencontres dans les « concentres ».

En 70, j'avais posé mes pneus de R75/5 dans la concentration de « Voiteur » dans le Jura. Plus perdu, il n'y avait pas, et pourtant... Quand ma BM a fait des caprices en supportant mal le mélange eau/essence, il n'a pas fallu un quart d'heure avant qu'un des membres du Club Pello-Colla arrive. Pourtant j'étais loin du lieu de rassemblement, le hasard heureux.

Donc je fais connaissance du Moto-Club de Champagnole, de son Président Georges Faivre et je suis reçu chez lui. Une amitié qui s'est perpétuée à travers des courriers, ou il m'écrivait avec le titre de « photographe-motard » sur l'enveloppe.

Il m'a raconté pourquoi le club s'appelait ainsi. Pello étant le prénom de son fils (Pierrot en fait) qui avait été tué par une voiture qui a démarré d'un bord de la route et que le jeune Faivre a percuté. Moment d'émotion intense quand un père raconte la mort de son fils à quelqu'un qui porte le même prénom.

Une dizaine d'année plus tard, je passais « presque » dans le coin et je me suis arrêté prendre des nouvelles, et justement il y avait un mariage de motards. Mariage arrosé par une pluie, disons habituelle vu la verdure de la végétation...

J'ai emmené un membre du club pour assister aux photos des mariés. J'ai tenté d'en faire, mais la pluie, pas de lumière, sous les arbres... bref rien de bon n'était possible.

L'année suivante, nous sommes revenus avec mon jeune frère, histoire de lui montrer la région et de garder le contact. Et depuis, nos machines n'ont pas repris ce chemin.

J'y pense souvent, et ce n'est pas par hasard que j'ai choisi la photo qui se trouve au centre de la page d'accès aux photos sur circuit. Le jeune homme qui pilote est un membre du Moto-Club Pello Colla, j'attends donc qu'un de ses membres me contacte.

Pour les faire sourire, voici une photo prise en 1980, photo restée dans un coin car sous-exposée. Les outils informatiques permettent de récupérer ce type d'image. Comme quoi il faut toujours garder ses archives...