

**XVIII^e Quinzaine
des Compagnons du Pignon Fixe**
(Suite de la page 99)

Le lendemain matin, les bagages étaient encore bien mouillés. Il ne pleuvait plus, mais le brouillard stagnait au sol sur une hauteur de deux mètres. Passage du col de Karri en pleine crasse. Le tandem Houssais qui ne voulait pas se laisser dépasser dans la montée cassa une fois de plus sa chaîne.

Pour arriver au col de la Machine, une boussole était presque nécessaire ; celui de la Bataille (1300 m) était encore dans la brume ; le matin même y avait eu lieu l'inauguration officielle d'un monument à la mémoire des Résistants du lieu, notamment ceux de la ferme d'Ambel, toute proche.

Sous le tunnel le vent soufflait avec une telle violence qu'il stoppa certains. La descente se fit sous le soleil revenu, et la route sur Crest parcourue à petite allure. Ce soir-là, les campeurs, pour certains, montèrent leurs tentes avec une précaution particulière, sous l'œil d'un jury très sérieux chargé de dire, après le démontage et l'arrimage dans les règles le lendemain matin, si les postulants avaient droit au "Brevet de cyclo-camping" fédéral. Le maillot jaune officiel, attribué chaque soir selon un critère défini, revint au camarade unijambiste Jean-Claude Perche. Nouvel exploit du tandem Houssais : quatre bris de chaîne dans la journée.

Ce lundi 24 août devait être l'ultime étape et après un adieu à Crest et sa tour, le départ eut lieu à 9 heures.

L'étape, très courte, jusqu'à Valence se fit avec le vent contraire. A midi, le regroupement général était terminé au Café de Lyon, siège des "C.T. Valence".

Ce fut ensuite le banquet habituel auquel participèrent Robert Combe et Madame, encore dans la région, ainsi que le dévoué Alfred Pellerin, président des "C.T. Valence", en même temps que de la "Ligue Dauphiné-Savoie". Joyeuses agapes, bons vins... Au cours de ce chapitre, établissement du tableau d'honneur pour l'attribution des huit coupes et du challenge figurant au programme, ce qui provoqua un petit intermède semi-orageux lorsqu'il s'est agi de la coupe attribuée à la société de province la mieux représentée, ce au grand dam du Triumvirat, débordé en essayant de faire équitablement plaisir à tous. Enfin, comme au Parlement, les contradicteurs épuisés, tout rentra dans le calme : Bretons, Auvergnats et Alsaciens emportèrent chacun leur coupe...

Ainsi devait se terminer ce remarquable voyage de vacances à bicyclette d'un millier de kilomètres, avec passage de 34 cols, effectué dans le meilleur esprit d'orthodoxie cyclotouristique dont il faut féliciter tous les participants et tout particulièrement les dirigeants des "Compagnons du Pignon Fixe", qui maintiennent toujours et sans faiblesse cet esprit au sein de leur club ; dirigeants qui, depuis des années, réalisent un voyage itinérant qui n'a rien d'égal dans le milieu cyclotouriste.

Pour 1965, une randonnée Auvergne-Bourgogne est envisagée. Nous aurons l'occasion d'en parler par la suite.

A. R.

Au salon de Londres

DANS le numéro de décembre de notre confrère *Le Cycle*, paru un peu tardivement pour que nous puissions le citer plus tôt, notre ami Daniel Rebour a donné ses impressions après la visite du Salon du Cycle de Londres, dont nous avons extrait :

Pour ceux qui ont régulièrement suivi les versions successives du Salon de Londres, celui de 1964 fut une déception bien marquée.

Il n'y a pas si longtemps, les trois étages étaient occupés. Nous comptions, en 1960, l'année du Cinquantième, les fastes et le luxe des stands brillamment éclairés... Ce fut un peu moins luxueux, il y a deux ans, mais on croyait sentir comme un mot d'ordre "travailliste" d'austérité, cette fois, en franchissant les portes d'Earls Court... Rien dans les galeries, tous les stands, sans aucune gêne, se tenaient au rez-de-chaussée : constructeurs, accessoiristes, bureaux... Plus de décors grandioses, mais de strictes pancartes pendues, comme à Paris, pour indiquer le nom de l'exposant.

Concurremment, avec l'extraordinaire diminution de ce Salon, au point de vue du nombre des exposants, ce qui nous a vivement frappé, c'est la très grande différence de clientèle, ou, si l'on veut,

de visiteurs, constatée entre ce que nous avons vu à Londres et ce que nous avons vu, deux mois plus tôt, à Paris. Chez nous, la foule, importante, reste assez réservée, le jeudi — et même le dimanche — mis à part, où les jeunes font le pillage des catalogues et des prospectus ; et il reste, malgré tout, exceptionnel de voir l'éventuel client enfourcher une machine pour se donner un avant-goût de la route, bien que l'on commence, parfois, à constater, à Paris, cette pratique. A Londres, tout au contraire, tout est fait, tout est organisé pour inciter les jeunes (et les moins jeunes) à choisir la machine désirée et, fait bien plus important, à acquérir le goût de la moto... On faisait la queue sur les stands pour enfourcher une machine, chercher la meilleure tenue de vitesse (au point fixe...) derrière le pare-brise... Des enfants de 6 à 7 ans font, même, ainsi leurs débuts.

Mais si, dans le but de propagande, au point de vue des jeunes, les Anglais, dans leur Salon, font des efforts, alors que nous, au Salon de Paris, nous ne faisons rien, il y a quelque chose, pourtant, que nous ne saurions leur envier.

Nos visiteurs, en France, au Salon, en effet, ont une tenue correcte ; et si quelques-uns, rares, portent la tenue motocycliste : veste et pantalon de cuir, bottes et même casque, leur aspect reste décent.

Hélas ! à Earls Court, combien en avons-nous vu de ces "Teddy boys" aux cheveux longs tombant sur les épaules, sales, bruyants, arrogants, la veste de cuir noir aussi râpée que possible et ornée d'étoiles, d'inscriptions, de dessins... la chevelure, plate ou ondulée, surmontée, parfois, d'une invraisemblable casquette plate, de forme militaire, ou, encore, d'un feutre crasseux (quelques-uns d'entre eux appartenant, peut-être, au sexe féminin...) et faisant tout ce qui est possible, dans le genre mauvaise tenue et aspect répugnant, pour se surpasser et se singulariser des gens normaux.

Je ne connais pas l'opinion des Anglais moyens sur cette faune — en comparaison de laquelle nos "blousons noirs" semblent de gentils petits garçons —, mais nous étions quelques étrangers, venus de pays divers, pour nous étonner que de tels visiteurs puissent être acceptés à l'entrée du Salon ; et qu'une équipe de police n'ait pas pour mission de les faire passer à la tondeuse... voire à la lessive. Il est vrai que dans le pays de sa Très Gracieuse Majesté, le respect de la liberté individuelle autorise tous ces abus, et c'est dommage... dommage pour la réputation, à l'étranger, du milieu motocycliste britannique.

Et nous ajouterons que Daniel Rebour s'est montré réservé dans ces critiques...

A. R.



L
E
B
R
E
V
E
T
D
E

RANDONNEUR DES ALPES

LE 25 juillet prochain aura lieu le 23^e Brevet de Randonneur des Alpes, qui "tournera", cette année, dans le sens, au départ de Grenoble (214 m), vers Rochetaillée (715 m), Col du Glandon, Col de la Croix-de-Fer (2.087 m), St-Jean-de-Maurienne (565 m), St-Michel-de-Maurienne (712 m), Col du Télégraphe (1.590 m), Valloire (1.430 m), Col du Galibier (2.556 m), Col du Lautaret (2.035 m), Grenoble. Soit 245 km avec une élévation d'environ 4.500 m.

Le B.R.A., la première en date des randonnées en circuit que créa Gustave Darchieux, et les "C.T. Grenoble" en juillet 1936, se déroulent dans une des régions les plus magnifiques ce qui, d'emblée, lui confère un prestige qui se maintient depuis trente ans.

Rappelons qu'au cours de la saison, nos amis grenoblois organisent encore : un Brevet de 50 et de 100 km, les 14 et 28 mars, une "Journée Velocio Dauphinoise", le 19 septembre, et un "Gentlemen-Cyclo", le 17 octobre.

Renseignements au siège : Café du Rocher, 1, place de la Bastille, Grenoble (Isère).