

La chevauchée de tous les dangers

Autor(en): **Giraud, Christian / Probst, Jean-Robert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Généralions plus : bien vivre son âge**

Band (Jahr): - **(2009)**

Heft 6

PDF erstellt am: **17.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-832278>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

La chevauchée de

Ils sont passionnés de deux-roues depuis toujours. A 55 ans le plus haut col du monde. Récit d'une expédition à travers



5602 mètres... Ils l'ont fait!. Au sommet du col du Kardunla, Gaëtan Ramblet (guide biker local), Emil Baudin, (Lausanne), Roland Schaller, (Lutry), Eddy Savare, (Saint-Sulpice), Jacques Castioni, (Préverenges), Eric Bonzon, (Epalinges) et Rajat le mécano savourent l'exploit..

A la fin de la première étape, les aventuriers de l'âge d'or sont assis au bord de leur lit. Certains, les coudes sur les genoux, se tiennent la tête à deux mains. D'autres, le regard perdu, se demandent ce qu'ils font ici. L'un d'eux s'allonge, les yeux ouverts, et scrute le plafond. Le silence règne. Tous sont épuisés. Ils revivent les péripéties de la journée.

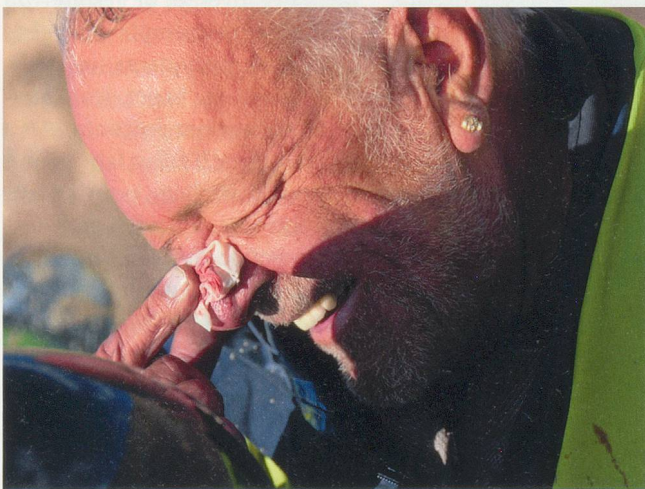
Le départ sous la pluie, le passage du Rothang-la, un petit col situé à 4000 m, transformé en bourbier. Les premières frayeurs, qui rappellent qu'ici, la vie est continuellement suspendue à un fil. Dans le petit dortoir de Jispa, la première nuit sera agitée...

Emile, le doyen, vient de fêter ses 75 printemps. Roland est à peine moins âgé. Le plus jeune est quinquagénaire. Tous sont

des motards chevronnés. Ils se connaissent bien et ont déjà réalisé plusieurs raids, à travers l'Afrique, les Amériques et jusqu'en Australie. Ce qu'ils tentent aujourd'hui dépasse de loin toutes les expéditions antérieures. Leur défi: atteindre le plus haut sommet carrossable du monde. A chacun son Everest! Il faut bien compter une journée pour arriver à dompter ces terribles engins que sont les

tous les dangers

pour le plus jeune et 75 pour le plus âgé, ils ont franchi l'Himalaya, au guidon d'une moto mythique: la Royal Enfield.



Photos Christian Giraud

Ils ont tout vécu et surtout ils y ont survécu. Des gués à franchir dans la caillasse. Des chutes et des blessures. Une circulation infernale et dangereuse, sans oublier la pollution. Le tout sous l'œil de notre photographe Christian Giraud.

Royal Enfield. Pensez donc: toutes les commandes sont inversées (conduite à gauche), le sélecteur de vitesse est à droite, la première se situe en haut et le frein arrière à gauche!

Roland, 72 ans, a repris la moto à l'âge de la retraite, après une éclipse de 40 années. «J'ai retrouvé le goût des balades à travers les grands espaces. Mais cette fois, j'avais une appréhension lé-

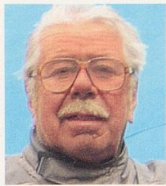
gitime. Comment réagir sur ces routes étroites, faites de caillasse, de boue et de sable, quand il faut éviter les vaches sacrées et croiser des camions au bord du précipice?»

Confrontés au danger

Le matin suivant, reposés mais pas rassurés, les six motards attaquent le col du Baracha-la (4800 m). Une étape importante

sur la route de l'Himalaya, qui part de la vallée verdoyante de Kullu et qui s'élève ensuite sur 1600 kilomètres vers les hauts plateaux désertiques du Tibet pour rejoindre le Ladakh. Une route? Pas vraiment. Plutôt une piste caillouteuse et sablonneuse, qui se transforme rapidement en borbier aux premières chutes de pluie, très fréquentes dans la région. Un périple de deux semai- ➡

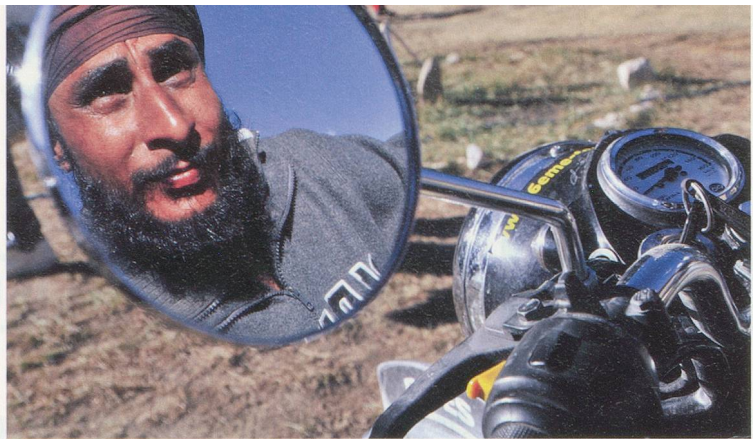
«J'ai frôlé la mort!»



Doyen des motards, Emile Baudin, 75 ans, a bien risqué ne jamais revenir de l'expédition. Cet

ancien champion suisse de moto entretient sa condition physique en faisant du vélo. Tous les matins, il se lève et va travailler à son garage.

«C'est l'expédition la plus dangereuse qu'il m'ait été donné de réaliser, beaucoup plus difficile qu'en Afrique, par exemple. Parfois, sur la piste de l'Himalaya, il y avait des trous d'un mètre de profondeur. Cela demandait une concentration de tous les instants. Si vous rouliez sans regarder la route pendant dix secondes, c'était l'accident. J'ai frôlé la mort une fois. On franchissait un col sous une pluie battante. La roue arrière de ma moto s'est dérobée alors que je longeais un précipice, avec la rivière, 1000 mètres en contrebas. Sans un vigoureux coup de guidon, je plongeais... En plus, je souffre d'arythmie cardiaque, alors à 6000 m d'altitude, j'étais un peu inquiet. Mais avec une petite pilule avalée chaque matin, je n'ai pas connu de problème. J'étais plus vite essoufflé et la récupération demandait plus de temps, mais je crois que c'est normal là-haut...»



Rajat, le sikh, est le chef mécano. Sans lui, pas d'exploit. La Royal Enfield est une vraie moto à l'ancienne. Pas d'électronique. Juste de la mécanique, réparable en toutes circonstances.



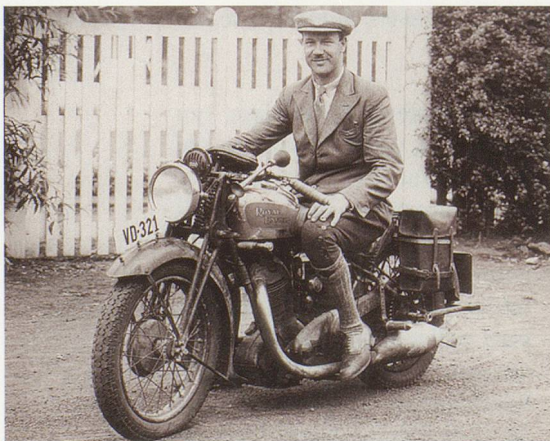
nes à moto, à une vitesse moyenne de 25 ou 30 km/h, avec en point d'orgue, le col de Kardung-la, qui culmine à 5602 mètres.

«Je n'ai pas fait de la moto, j'ai fait du marteau-piqueur pendant deux semaines», avoue Jacques. En motard chevronné, il a rapidement maîtrisé son Enfield, une moto d'origine anglaise, fabriquée en Inde. «On s'y fait rapidement. En revanche, le plus dur a été de dormir sous tente, à des tempéra-

tures négatives, et de respirer un air raréfié. Le manque d'oxygène a des effets paniquants...»

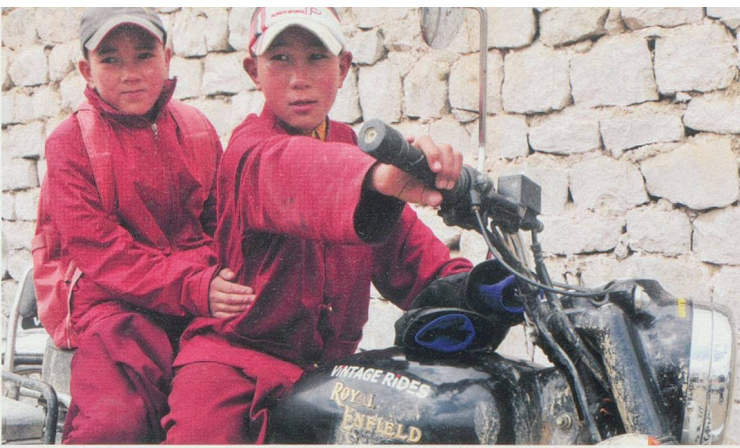
Au long du trajet, les courageux motards ont été confrontés à mille dangers. Il fallait faire preuve de dons d'acrobate, pour se faufiler entre les véhicules, pour éviter les troupeaux de chèvres et les énormes nids de poule. Et parfois ravalier sa fierté et mettre pied à terre, lorsqu'un énorme camion se profilait à l'horizon et qu'un préci-

La Royal Enfield, un modèle qui voyage



DR

Jusqu'en 1960, les motos Royal Enfield étaient fabriquées en Angleterre. Puis, avec l'arrivée des machines japonaises, les ventes ont chuté. Le brevet de fabrication a alors été vendu au gouvernement indien, qui a motorisé l'administration des postes, la police et l'armée. Cette moto s'est ensuite démocratisée, pour gagner les couches populaires. Elle continue d'être fabriquée et une partie de la production actuelle est même exportée aux Etats-Unis et en Europe. Patrick Mamin, ancien consultant d'Enfield à Madras, aujourd'hui installé à Bex, a fondé le Club Prestige, qui réunit 28 propriétaires d'Enfield, venus de toute la Suisse romande. Dans un petit atelier, il maintient en vie ces motos mythiques qui ont toutes une trentaine d'année. «On trouve aujourd'hui sur le marché des Enfield munies de pots catalytiques. Ce n'est plus la même chose. Nous sommes amoureux des vieilles motos.» De celles qui escaladent les contreforts de l'Himalaya...



L'aventure, ce n'est pas seulement la route et les kilomètres. C'est, aussi et surtout, la rencontre avec des peuples aussi différents qu'accueillants, curieux de tout.



Photos Christian Giraud

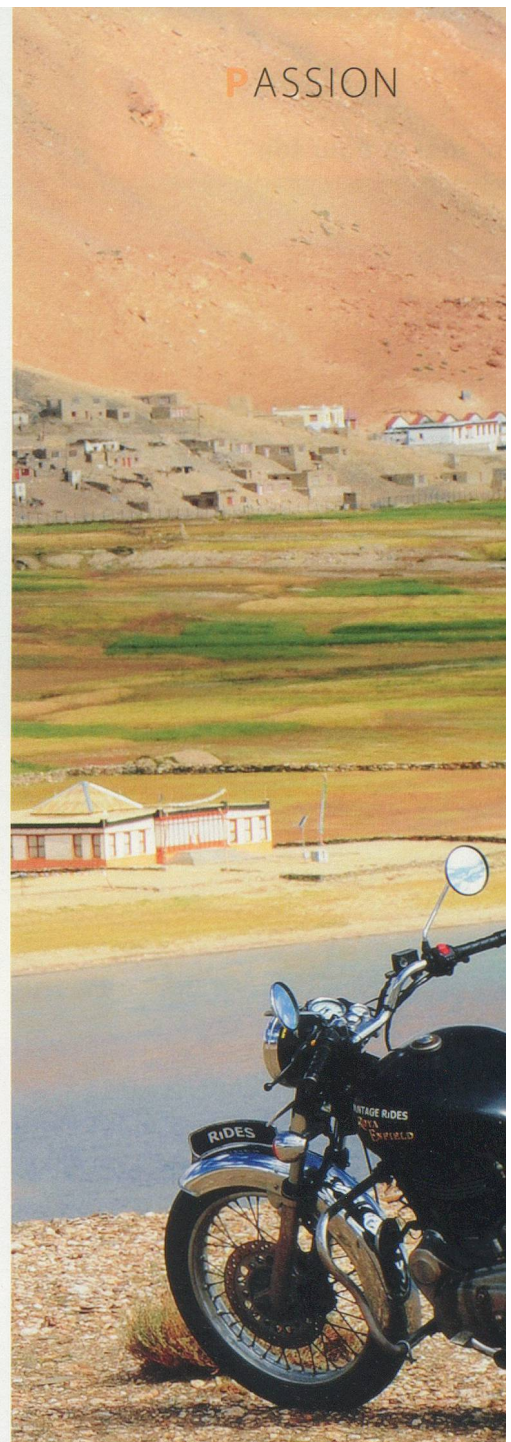
pice bordait la piste. Un proverbe indien dit: «En Inde, ceux qui ont de la patience la perdent et ceux qui n'en ont pas l'apprennent!»

Saint Christophe, à moins que ce ne soit Vishnou, veillait sur ces motards-là. Ils sont tous rentrés sains et saufs, la tête pleine de souvenirs. «C'était pénible, parfois, mais je ne regrette pas l'aventure, affirme Roland. Je garde à l'esprit la beauté lunaire

des paysages et surtout l'hospitalité extraordinaire des gens que nous avons rencontrés en Inde, au Tibet et au Ladakh.»

Prêts à repartir? «Demain, si je le pouvais, répond Jacques. Mais pas dans l'Himalaya. On envisage une expédition entre Le Cap et la Namibie. Les pistes sont plus roulantes et le soleil brille tous les jours.»

Christian Giraud
Jean-Robert Probst



Le lac sacré
Tsomoriri



Une femme dans le side-car

Nièce du fondateur des garages Jan, **Madeleine Novet** voue une admiration sans borne aux motos Enfield. Elle était la marraine de l'expédition. «Je suis moi-même un pur produit d'Enfield. A 20 ans, mon père est parti de Lausanne à Redditch, en Angleterre, où l'on fabriquait ces motos, pour se perfectionner (photo p.18). Il y a rencontré sa future femme, qui travaillait à l'expédition des pièces détachées. Lorsqu'il a été question de mariage, sa mère a mis son veto. A cette époque, il était hors de question d'épouser un étranger. Les choses se sont finalement arrangées, et mes parents se sont mariés en 1926. Je suis née sept ans plus tard.» Madeleine Novet a toujours été une inconditionnelle des Enfield. «La seule qui soit capable de bien fonctionner lorsque l'air est raréfié, grâce à un carburateur spécial.» Le seul regret de Madeleine est de n'en avoir jamais piloté elle-même. «A l'époque, c'était réservé aux hommes. J'ai quand même fait beaucoup de moto avec mon père, sur le siège arrière ou dans le side-car.»