

Moto revue

4f. le jeudi

n° 2208 - 20 fév. 1975

nouvelle formule

EXCLUSIF

1000

HONDA

mini test

en Belgique



**OSSA SABLE LE CHAMPAGNE
AU TOUQUET**



LE TOUQUET

STATION DU CHEVAL D'ACIER

par
Alain
Kuligowski



Pour un week-end, la semaine dernière, l'opulente station du Touquet - Paris-Plage est devenue la « Station du cheval d'acier »: Et ce grâce à l'Enduro des Sables. Cette grande fête de la moto verte s'est déroulée ainsi que le souhaitaient ses promoteurs : la municipalité, l'Agence P.A.C. et le Moto-Club du Nord de la France, avec un succès sur toute la ligne. Succès sportif et succès populaire. On ne pourrait rêver meilleure promotion pour la moto de tout-terrain !



Et ce départ ! Quel moment grandiose, mes amis ! On sait que « l'Enduro des Sables » se voulait un vrai enduro. C'est-à-dire à l'américaine avec, comme à Elsinore, un



en ligne suivi d'une course sur un terrain varié. Le vainqueur serait le pré-privé, comme en motocross. L'idée excellente, d'autant que le départ se fait à 10 heures, sur la plage. La place manquait pas puisque la mer était à basse. Les milliers de spectateurs au Touquet et les 300 participants viendront longtemps de cet instant rare intensité. Cet instant où, à l'heure d'un drapeau bleu-blanc-rouge, te-M. Eugène Van Laere, vice-président C.F.M., les 300 moteurs se sont mis en route. L'alignement de motos qui s'étend sur 500 mètres, de la mer au rivage, est alors brisé pour se transformer en une fulgurante fantasia sur le sable.

Je regrette pas d'avoir pu prendre le départ de cette grande première avec les concurrents. Ayant eu la chance de participer parmi les premiers, j'ai pu « vivre » l'événement. Lorsque, après un kilomètre de course, je me suis retourné, je me suis dit : « Derrière moi, la foule s'avance ». En effet, on se sent au Moyen-âge, au temps des Chevaliers Teutoniques. Ce n'était pas seulement des sinores mais Bouvines, Crécy, Azin-

court ou, plus tard, Stalingrad !... Quelle masse, quel grouillement, quel assaut ! Ah ! comme j'aurais voulu, en même temps, pouvoir prendre place dans l'hélicoptère pour embrasser la totalité de la scène...

Mais il fallait aussi regarder devant soi. C'est que la course commençait par une longue ligne droite de 4 kilomètres sur la plage. Les plus rapides s'étaient naturellement placés sur la partie « dure » du rivage. Mais si la ligne était droite, le sol n'était pas l'autoroute. Il fallait se méfier de ces petites flaques d'eau qui, prises à 100 à l'heure, vous éjectaient aussi facilement qu'un serrage. Il y avait également ces rides laissées sur le sable par le reflux.

En tête, la plupart des pilotes avaient adopté la position en limande. Le nez sur le réservoir, les coudes bien rentrés. Le plus rapide dans ces quelques kilomètres de sprint s'est avéré être Jean-Claude Olivier, directeur de Sonauto, l'importateur Yamaha. Sur une très rapide Yamaha 360 cross, très enrichie au niveau de la carburation, M. Olivier se sentait des ailes. Particulièrement rodée à la conduite dans le sable puisqu'il possède une propriété dans les environs, il voyait la victoire à sa portée.

Joël Queirel, qui n'a jamais été super à l'aise dans le sable, se classe second.

Christian Rayer semble prendre plaisir à sprinter sur la plage. Les difficultés commencent dans les dunes.

Hélas, le sort en a décidé autrement. Juste avant de virer dans les dunes, il s'arrêta proprement. Et dut s'arrêter définitivement. Pour lui, comme pour de nombreux autres pilotes qui ont jeté tout de suite toutes leurs forces dans la bataille, c'était la fin de l'épreuve. « Je n'y comprends rien, confirmait, après l'épreuve, J.-C. Olivier. J'avais enrichi ma carburation de plusieurs dizaines de points. J'y croyais, c'était ma course... Je crois que c'est parce que le vent a tourné. »

Queirel au premier tour

Le vent tourne, la chance tourne. Au premier virage qui conduit vers les dunes, le « number one » Yamaha est relayé par l'un de ses pilotes : Christian Rayer, lui aussi sur 360 cc. Mais bien vite, cela tourne à la guerre entre importateurs, car un autre membre de cette profession : Joël Queirel, place sa 250 cc KTM au commandement.

Le très beau circuit, tracé par Sabine et ses amis à travers les dunes de Stella, est avalé promptement et Queirel boucle, en tête, son premier tour. A quelques mètres suivent les crossmen Michel Combes sur 250 Montesa Enduro et Jacky Vernier sur une 250 Ossa « Désert », particulièrement adaptée à ce type d'épreuve.

Pour les hommes de tête, les difficultés commencent en entamant leur second tour. On se doute que les dunes se sont avérées fatales pour des dizaines de néophytes. Les premières grosses montées ont arrêté de nombreux concurrents équipés, en majorité, de 125 cc Trail. Comme en trial, on attend son tour pour tenter de passer. Ces multiples bouchons vont modifier les positions en tête. Michel Combes prend alors la pôle position, mais les trois rivaux (Combes, Queirel et Vernier) sont toujours dans un mouchoir.

Au troisième tour, Vernier, rusé comme un renard — des sables — parvient à sortir le premier des embouteillages. Il prend la tête et malgré un ravitaillement en carburant — ravitaillement express, avec un dispositif type Daytona mis au point par Seurat — il gardera le commandement jusqu'à l'arrivée. Joël Queirel, qui n'a jamais été super à l'aise dans le sable, prend néanmoins la seconde place, devant une deuxième Ossa : celle de Nicolas Samofal. Rayer arrive à la 4^e place. Tandis qu'à la 5^e position nous trouvons le Nordiste Bossaert, sur Ossa, qui est aussi le premier National. L'officiel Montesa, Michel Combes, n'est que sixième, par suite d'une stupide panne d'essence. Enfin, le septième est aussi le premier débutant : Coquant, toujours sur Ossa.

Michel Combes aurait pu gagner. Il se retrouve à la sixième place à cause d'une stupide panne d'essence.

Ossa sable le champagne

On se doute qu'après ce nouveau succès, obtenu dans une telle épreuve, le Team Ossa-Moto-Revue pouvait « sabler » le champagne. Les pilotes de l'Ecurie Ossa qui, comme l'an dernier, sont sponsorisés par notre journal, ont le vent en poupe en ce début de saison. La firme au trèfle est bien partie pour rafler tous les titres. Naturellement, après la course qui s'est terminée avant midi, tout le monde était aux anges. Les organisateurs en particulier, qui ont été surpris par l'impact de la manifestation. Il convient de saluer la municipalité du Touquet qui a tout mis en œuvre pour accueillir au mieux les fervents de la moto-verte. Le premier magistrat de la commune, M. Leonce Desprez, est lui-même un adepte de la moto et, en outre, particulièrement ouvert à la jeunesse, comme en témoigne son discours, la veille de l'épreuve. Dans la bouche du Maire, la moto-verte semblait être un peu récupérée puisqu'elle voisinait avec les termes de « réforme, nouvelle société », et autres mots d'ordre giscardiens. Mais ne faisons pas la fine bouche. Les initiatives de ce genre sont si rares que nous ne pouvons qu'applaudir à pleines mains l'effort du Touquet. N'en déplaise aux quelques grincheux « haut-placés » au Touquet comme à Paris, qui ont tout fait pour obtenir son interdiction.

Un Touquet bis ?

Par contre, puisqu'il semble que les organisateurs aient le projet de remettre sur pied un « Enduro des Sables bis », nous nous permettrons d'émettre quelques réserves et faire plusieurs suggestions. D'abord, il convient absolument de refouler les concurrents qui se présentent à de telles épreuves avec des machines de cross équipées d'un phare et une carte WW. Ce n'est pas parce que le Touquet était un peu l'Elsinore français qu'il fallait accepter une 125 cc Honda de même nom. Ouvrir les portes de l'Enduro aux bruyantes machines de cross, c'est donner des armes à nos détracteurs. Ensuite, il faudrait rallonger un peu le kilométrage de la course. Comme l'épreuve était arrêtée lorsque le premier avait achevé ses quatre tours, la majorité des pilotes : les débutants, n'ont pu faire qu'un ou deux tours. C'est trop peu pour n'en point concevoir un certain sentiment de frustration.

Enfin, il est important de prévoir, à l'avenir, une sono, afin de pouvoir expliquer au pu-

blic de quoi il retourne. En effet, au Touquet, le seul moment « compréhensible » pour les spectateurs était le départ et le premier passage. Après, il était impossible de savoir qui était en tête ni quelles étaient les positions du classement. Si l'on veut promouvoir en France cette forme de sport il faut donner au public un minimum d'information. Sinon, l'Enduro va rester du spectacle, comme le stock-car ou le cirque. Est-ce vraiment cela que l'on recherche ?



Classement Scratch

1. Vernier (Ossa) ; 2. Queirel (KTM) ; 3. Samofal N. (Ossa) ; 4. Rayer (Yamaha) ; 5. Bossaert (Ossa) ; 6. Combes (Montesa) ; 7. Coquant (Ossa) ; 8. Barbara (BPS) ; 9. Cole Ch. (Ossa) ; 10. Cornaz (X...) ; 11. Fenouil (KTM) ; 12. Martin (...) ; 13. Poncet (X...) ; 14. Greffet (Ossa) ; 15. Charriot (X...) ; 16. Sandrini (X...) ; 17. Couteau E. (X...) ; 18. Fromenteau (X...) ; 19. Cole D. (Ossa) ; 20. Schaal (X...) ; 21. Ghesquière ; 22. Montagne ; 23. Paternoster ; 24. Camus ; 25. Ducatillon ; 26. Bouette ; 27. Championnet ; 28. Dureau ; 29. Louchet ; 30. Hauguel ; 31. Roques Olivier ; 32. Bonnay ; 33. Sauvetre ; 34. Millot ; 35. Potisek Rudy ; 36. Jorry ; 37. Roques Didier ; 38. Chirat ; 39. Jonquière d'Orliola ; 40. Wessel ; 41. Tran Duc ; 42. Mercier ; 43. Manera ; 44. Mordacq ; 45. Carmentrant, etc.

