

*J'ai écrit le texte ci-après en hommage à Marie-Thé.*

Une nuit, les mots me sont venus spontanément. Je les ai repassés en boucle, inlassablement et, au matin, j'ai ressenti un besoin impérieux de les écrire !  
Puis de les retranscrire pour vous ses amis !

Cela commence ainsi : **SOUVIENS- TOI...**

\*\*\*\*

**une pensée  
pour toi**



*Souviens-toi, Marie-Thé...  
de nos matins d'été !*

*Sitôt les volets ouverts,  
des brassées de fleurs  
nous accueillait et  
symbolisaient la venue  
d'un jour radieux...*

\*\*\*\*

*Depuis ton départ, le décor n'est plus le même !*

*Ne restent désormais que de mauvaises herbes pour recevoir un jour nouveau...*

*Pourtant, ce matin, dans un pot posé à même le trottoir, le long de la maison où rien n'a été planté, est apparue une fleur... Une seule...*

*Une pensée aux couleurs jaune et violette. Une apparition miraculeuse. Une pensée magnifique à nulle autre pareille. Unique !*

\*\*\*\*

Unique, elle le devint pour moi, comme l'était la rose du Petit Prince, tu sais cette œuvre admirable de St Exupéry que tu aimes tant ! Ce jour-là, je n'ai pu m'empêcher d'imiter le Petit Prince :

- Que vous êtes belle ! D'où venez-vous ?

Elle ne répondit pas. La graine avait peut-être été apportée d'on ne sait où, peut-être d'une autre planète ?

Je n'ai pas non plus insisté et, comme le Petit Prince sur sa minuscule planète, je l'ai arrosée d'eau fraîche !

\*\*\*\*

Cet extrait et tant d'autres, je les ai lus et relus à ton chevet, Marie-Thé, dans les derniers moments de ta vie. Que faire d'autres ? Tu n'ouvrais plus les yeux. Tu ne bougeais plus. Mais

malgré tout, j'espérais, je ne sais quoi... et j'ai lu pour toi, pour nous, mêlant parfois au texte du Petit Prince, des évocations plus intimes se rapportant à nous deux... et, toujours imprégné du Petit Prince, j'ai murmuré : j'aurais aimé t'emporter avec moi sur une autre planète...

\*\*\*\*\*

Je fus désespéré lorsque je me suis soudain rendu compte que tu pleurais... Un docteur, présent à cet instant, insista pour que je continue :

- Oui, elle réagit, me dit-il. Elle pleure mais c'est l'émotion, elle vous entend et cela lui fait du bien. Continuez comme vous le faites !

\*\*\*\*\*

**Aujourd'hui,  
Marie-Thé,  
selon ton vœu,  
je relis le texte de  
Charles Péguy  
que tu avais choisi  
Toi-même  
et la dernière phrase :**



*"Je ne suis pas loin...juste  
de l'autre côté du chemin"*

*Me fait espérer que tu sais ce que traduisent  
les nombreux e-mails et lettres que j'ai reçus.*

*Ils m'ont ému*

*Tous :*

*la Fédération de Cyclotourisme  
l'Audax-Club-Parisien,  
le Team,  
et en n'oubliant pas les amis,*

*tous sont unanimes sur ton attachante personnalité  
et résument ce que l'un d'eux a si bien décrit :*

*"Tu étais l'exemple d'une battante face au mal et à la douleur. Tu étais sincère. Tu œuvrais pour les autres sans relâche. Pour l'ACP, pour le Team tu t'investissais, t'engageais sans jamais montrer lassitude ou découragement, là où bien d'autres auraient jeté l'éponge devant le poids de l'ingratitude humaine."*

\*\*\*\*\*

*Merci à vous pour vos témoignages de sympathie.  
Marie-Thé, tes amis ne t'oublient pas !*

*Pour moi, tu as été et resteras unique !*

Roger MARTIN

# SORTIES PRIVILEGIEES

## Sortie 22 février 2009

Le rendez-vous était à l'ouest de Paris, rue Rémont à VERSAILLES au rallye de nos amis de l' A.C. VERSAILLAISE pour 40 - 60 ou 80 km, avec option 120 km pour les équipes de FLECHE VELOCIO.

Temps plus clément que ces derniers dimanches, 6° C au départ, et pas de pluie.

Je tiens à remercier les 19 « ACEPISTES » qui ont pu participer à ce rallye, nombre encore plus important qu'à la sortie privilégiée de janvier ce qui est très encourageant pour l'avenir.

Je suis sûr que nous pouvons encore faire mieux.

Ce qui serait formidable, c'est que nous soyons plus nombreux à porter les couleurs de notre club.

C'était merveilleux de voir tous ces maillots rouges arriver aux contrôles.

Il est vrai que les frileux attendent avec impatience les vestes d'hiver. Il n'y aura alors plus de raisons de ne pas être en rouge quand elles seront là.

Merci à

André BOUQUIN

Michel CARRIERE

Claudette DORLEANS

Geneviève et Jean-Gualbert FABUREL

Michèle et Rémy HUGON

Marcelle et Daniel KONCEWIEZ

Nicole LEBAR KRIEF

Thierry MITON

Jean – Pierre PENDU

Catherine et Jean REMIOSZ

Thierry RIVET

Valéry ROCHARD

Gilbert SANDRINI

Philippe TESSON

Pierre THEOBALD

Rendez-vous le **samedi 28 mars à NOISIEL** pour la sortie privilégiée du mois de mars sur le brevet de 200 km de l'A.C.P. et sur une ballade de 120 km sur le même itinéraire pour ceux qui sont moins vaillants et qui pourront alors aider aux inscriptions du départ du 200.

Rendez-vous avec les fléchards et les traceurs les **10 – 11 et 12 avril au PONTET** pour la sortie privilégiée du mois d'avril.

Pour ceux qui ne peuvent pas venir, sortie privilégiée le 26 avril à MAUREPAS pour le 34<sup>ème</sup> brevet hauteurs et vallées, 27, 61 ou 105 km.

A bientôt.

Rémy HUGON

## SORTIE 28 mars 2009

Le 200 de l'A. C. P. ce samedi 28 mars était la *sortie privilégiée*.

Je tiens à remercier tous ceux qui ont pu y participer, cyclistes ou organisateurs. Le nombre de participants monte en puissance et on a le droit d'espérer qu'il atteigne un jour 50 % des membres actifs de notre club.

Merci donc :

- aux organisateurs, Michel CARRIERE, Claude LEPERTEL, Samy AMAR qui a tenu la buvette d'une main de maître
- aux contrôleurs, Gilbert BULTE à Mont Saint Père, Suzanne et Robert LEPERTEL à Rebais
- pour le fléchage parfaitement clair de notre Pierre THEOBALD
- aux participants dont Marcelle KONCEWIEZ et Yvette PENDU qui ont fait l'aller jusqu'à Rebais, 60 km, puis ont aidé au contrôle. Daniel KONCEWIEZ les attendait pour les ramener à Noisiel et a aussi participé. Ce contrôle de Rebais était parfait, il ne manquait pas de main d'œuvre.
- à Michèle HUGON qui m'a tanné pour partir tôt le matin de la maison afin de pouvoir aider aux formalités du départ, et qui a inauguré avec Catherine REMIOSZ le nouveau défi sur notre 200, d'aller à Rebais et revenir en vélo, soit 120 km, ce qui est bien à cette période de l'année. D'après les échos que j'ai eus, elles n'étaient pas trop de deux pour lutter contre le vent. Merci les filles et encore bravo.
- aux autres participants qui ont fait le 200. Ce fût un bel entraînement et tous ont souffert pour revenir dans le vent et sous la pluie ou la grêle. Il y avait, Yves DESCOURTIEUX - Rémy HUGON – Didier INNOCENT – Christophe JAMBRUN - Avéry JUHRING – Yves LANOE – Jean-Pierre LE PORT - Thierry MITON – Gérard MONTORIER – Jean-Pierre PENDU - Jean REMIOSZ - Thierry RIVET - Philippe TESSON
- aux plus costauds qui ont protégé les plus faibles autant qu'ils ont pu, (Là je ne cite personne, chacun se reconnaîtra)

Tout ce petit monde fait quand même 25 ACEPISTES, il y a bien longtemps que l'on n'avait vu cela. Encore un effort à faire en ce qui concerne la tenue vestimentaire, mais avec le beau temps qui arrive et le fournisseur qui va bientôt livrer notre nouvelle commande, cela va venir.

Un double merci à ceux qui étaient quand même là, malgré leur santé défaillante.

Une pensée pour ceux qui auraient sûrement préféré être avec nous mais que le travail ou la maladie retenaient ailleurs.

Rendez-vous avec les fléchards et les traceurs les **10 – 11 et 12 avril au PONTET** pour la sortie privilégiée du mois d'avril.

Pour ceux qui ne peuvent pas venir, sortie privilégiée le 26 avril à MAUREPAS pour le 34<sup>ème</sup> brevet hauteurs et vallées : 27, 61 ou 105 km.

A bientôt.

Rémy HUGON

**SORTIE AVRIL 2009**

**PRESENTS A LA SORTIE PRIVILEGIEE ET SUBVENTIONNEE**  
**PAQUES EN PROVENCE**  
**39 ACEPISTES**

BONNIN Gisèle – BONNIN Michel  
BOUQUIN André – assistance FLECHE VELOCIO  
BULTE Gilbert – contrôle des équipes sur la route  
CAMINADE Frédéric – participant FLECHE VELOCIO  
CARRIERE Michel  
DORLEANS Claudette – assistance FLECHE VELOCIO – récupération des cartes de route le dimanche matin  
FABUREL Cléonie – FABUREL Geneviève – FABUREL Antonin – assistance FLECHE VELOCIO  
FABUREL Jean – Gualbert – participant FLECHE VELOCIO  
HERVY Jacqueline – HERVY Daniel  
HUGON Michèle – responsable FLECHE VELOCIO - assistance FLECHE VELOCIO  
HUGON Rémy- participant FLECHE VELOCIO  
INNOCENT Didier – assistance FLECHE VELOCIO  
JAMBRUN Christophe – participant FLECHE VELOCIO  
JUHRING Avery – participant FLECHE VELOCIO  
KONCEWIEZ Marcelle – assistance FLECHE VELOCIO – récupération des cartes de route le dimanche matin  
KONCEWIEZ Daniel – participant FLECHE VELOCIO  
LANOE Yves – participant FLECHE VELOCIO  
LEBAR Nicole – participante FLECHE VELOCIO  
LEON Richard – participant FLECHE VELOCIO  
LEPERTEL Suzanne – LEPERTEL Robert  
MATER Sophie – participante FLECHE VELOCIO  
MITON Clémence – MITON Nathalie – assistance FLECHE VELOCIO  
MITON Thierry – participant FLECHE VELOCIO  
MONTORIER Catherine – assistance FLECHE VELOCIO  
MONTORIER Gérard – participant FLECHE VELOCIO  
PENDU Yvette – responsable TRACES VELOCIO – assistance FLECHE VELOCIO  
PENDU Jean – Pierre – participant FLECHE VELOCIO  
REMIOZ Catherine – assistance FLECHE VELOCIO  
REMIOZ Jean – participant FLECHE VELOCIO  
RIVET Thierry – participant FLECHE VELOCIO  
ROCHARD Valéry – participant FLECHE VELOCIO  
ROUGERON Chantal – assistance FLECHE VELOCIO – récupération cartes de route le dimanche matin  
TESSON Philippe – participant FLECHE VELOCIO

Rémy HUGON

# PAQUES EN PROVENCE

## FLÈCHE VELOCIO 2009

Rémy HUGON – Yves LANOE – Jean REMIOSZ – Thierry RIVET

« Un pour tous, tous pour un. Tu verras, Yves, LA FLECHE VELOCIO est la plus belle épreuve de l'A. C. P. car elle est l'application même de la devise des trois mousquetaires. Un vieux cyclo nouvellement inscrit comme toi se doit absolument de la faire ; imagine une sorte de contre la montre par équipe ».

Ouh là ! le DIAGONALISTE solitaire et diesel que je suis pourra-t-il tenir la gageure ?

Durant les deux mois suivant le repas des rois, je ressasse dans ma tête les paroles de Rémy, puis, début mars, je me décide. On y va ! Nicole et Jean Claude CHABIRAND, vieux routiers du P. B. P. et de LA FLECHE VELOCIO, puis sur le tard DIAGONALISTES, sont là pour me donner l'exemple...fût-ce en sens inverse !

D'abord l'entraînement. Trois sorties hivernales avec Rémy sont loin de me rassurer ...et, sur le fond, de me plaire. Le bougre roule toujours à fond, même sur 150 kilomètres, et le suivre m'esquinte les cannes, sans compter l'essoufflement sur le plat lorsqu'il faut mouliner. La cigarette ?

D'expérience, je sais bien sûr que lorsque j'aurai 3000 bornes dans les pattes, il me sera plus facile de tourner le 40 dents que le 48 pour rouler à 30 km/h...mais cette vitesse, recommandée pour LA FLECHE, est-elle bien raisonnable à soixante berges passées ?

« Achète toi un compteur, ce sera plus facile ».

Décidément, Rémy ne veut rien lâcher, mais, quelque part, le challenge m'excite et je m'offre un beau CATEYE sans fil après un brevet de 200 mi-figue mi-raisin.

La suite de l'entraînement sera un peu perturbée par la défection de Gilbert SANDRINI mais j'aurai tout de même roulé par trois fois sans gros problème avec Thierry ... sans compter les six sorties en compagnie de Rémy dont je finis par accepter et suivre la méthode d'assez bon cœur.

Reste Jean dont on m'a dit qu'il marchait fort mais savait se mettre au niveau du plus besogneux. Comment pédale-t-il véritablement ce dernier mousquetaire ? Réponse dans LA FLECHE elle-même faute de rencontre préalable sur le vélo... et qui roulera verra !

TROYES, vendredi 10 avril, 9h50 du matin.

Le compte à rebours a commencé. Toute de rouge vêtue, la bande des quatre papote avec ses accompagnatrices sous un chaud soleil. Ne serait-ce le vent de sud déjà bien levé, les conditions météorologiques paraissent incomparablement meilleures que l'an passé ; le ciel est en tous cas parfaitement limpide. Indispensables recommandations de prudence de la part de MICHELE, CHANTAL et CATHERINE, dernières photos de groupe et c'est parti pour la première étape.

Dés la sortie de TROYES, l'éventail s'avère indispensable pour faciliter la progression face au vent mais Dieu que cela va vite ... beaucoup trop vite à mon goût. Les relais s'enchaînent assez bien, nonobstant quelques remontrances de REMY qui estime que je tire trop sec dans les côtes. Que faut-il faire ? Garder le 30 km/h sur le plat et ralentir dès la première vraie pente ou profiter au contraire de l'abri relatif que procure précisément la dite pente pour uniformiser l'allure ? Je me pose toujours la question ...

BAR sur SEINE puis CHATILLON sont en tout cas atteintes, malgré tous nos efforts, avec une demi-heure de retard. Déjà ! Personnellement, je ne me sens pas spécialement cramé mais un peu essoufflé, tout de même, par le vent debout et surtout déçu de garder le nez dans le guidon sans profiter un instant du paysage dont je connais le bel équilibre le long du cours inférieur de la Seine. C'est ainsi aujourd'hui ...

Un accord tacite de lever le pied s'instaure sitôt passé CHATILLON, la route s'élevant progressivement dans les bois vers les plateaux du Nord Bourgogne. Le vent est devenu beaucoup plus latéral mais tout aussi gênant lorsque quelque bosquet n'est pas présent pour le freiner. Aux abords de la forêt de FONTENAY, notre groupe s'est assez notablement étiré mais la longue descente sur MONTBARD permet un regroupement général. Coup d'œil aux montres, 100 bornes en 4 h 30 ; pas de quoi fouetter un chat mais pas de quoi pavoiser non plus. Je suis certain qu'un départ moins speed et un train plus régulier nous auraient permis de « gratter » au moins vingt minutes sur cette première section.

Le vent mollit notablement le long de la voie du P. L. M. et du canal de Bourgogne sans que nous semblions désormais capables de raviver la cadence. Le paysage est à présent typiquement bourguignon et le 23 km/h que nous observons est, à mon avis, la bonne vitesse pour l'apprécier. Plus de tentative de coup de cul, chacun reste bien sage sur sa selle et pédale rond ... pourvu que cela dure même si l'espérance des 600 bornes est à l'évidence dans le lac !

Voici VITTEAUX et toutes proches, les falaises de SAFFRES où je me rendais il y a trente ans, parfois à bicyclette, pour varapper. Ce souvenir de jeunesse me titille les mollets et je me paye un petit envol égoïste dans les bosses de GROSBOIS puis de SOMBERNON. Bof, cela ne rime à rien dans une flèche par équipe ; attendons le groupe et revenons à Pâques 2009.

Nouvelles réminiscences le long du cache-cache routier D905 A38. Cette section SOMBERNON VELARS, je l'avais parcourue de nuit, en 1994 sur HENDAYE – STRASBOURG, totalement ébloui par les phares des quatre roues et abruti par le vrombissement des camions. C'était l'automne ... et les jours étaient courts ... Ce vendredi saint, la lumière dorée de fin d'après midi s'étire encore sur les champs de colza et les collines couvertes de bruyère. Il fait bon et la circulation routière ne se signale que par sa modestie ... le NIRVANA !

Où est passé REMY ? Le voilà cinq cents mètres au moins à l'arrière dans la descente sur PONT de PANY. Pour une surprise, c'en est une ...

« J'ai des contractures aux cuisses, sans doute trop d'efforts au départ dans le vent !

Le chœur des vierges lui répond que, plus que le vent, ce sont une alimentation et surtout une hydratation insuffisantes qui sont responsables de ses ennuis musculaires.

« Allez, nous arrivons à l'étape ; tu vas pouvoir te rebeccqueter »

Juste à l'entrée de VELARS, nous repérons illico à notre gauche une vaste place bitumée où stationnent la camionnette HUGON et la voiture de CATHERINE ... vision de paradis pour nos quatre cyclos qui récapitulent leur parcours éprouvant avant de se jeter sur la soupe, les cakes, les pâtes et mille et une bonnes choses.

Au fond, 170 bornes en moins de huit heures dans des conditions de vent pareilles, ce n'est pas trop mal... surtout à nos âges. MICHELE, CHANTAL, CATHERINE vous êtes des anges !

Dix - huit heures ; nous quittons VELARS, ambitions nécessairement corrigées à la baisse mais point découragés pour autant car la météo est à présent irréprochable. Le soir descend, tout doux, tout calme et nous filons sur DIJON à bonne allure à peine gênés par une circulation automobile très raisonnable pour un début de week-end en zone urbaine. Nécessité est de reconnaître, aussi, que REMY connaît parfaitement son itinéraire. La traversée de la capitale bourguignonne est jeu d'enfant et nous nous retrouvons vite, sagement rangés en file indienne, au cœur du vignoble de la COTE DE NUITS.

Un poil vallonnée et toujours très roulante, la section DIJON BEAUNE est expédiée en à peine une heure et demie seulement ponctuée par un arrêt pipi général dans les vignes. Le nom des grands crus chante dans la tête des poivrots que nous sommes et ne manque pas de faire surgir des souvenirs d'agapes et de bonnes tables. JEAN, notamment se montre assez proluxe sur le sujet. Dans ma mémoire cyclote, BEAUNE représentait un véritable nœud de vipères circulatoire. Il n'en est plus rien aujourd'hui et nous n'avons que quelques minutes pour jeter un coup d'œil aux toits vernissés de l'Hôtel - Dieu où vingt heures viennent de sonner. La ville est parfaitement déserte ; tous

ses habitants, sans doute, sont occupés à picoler leur nectar... Bande de veinards et pauvres types que nous sommes à absorber nos boissons glucosées XL machin chose... Ainsi va la vie des cyclos ; on se rattrapera, c'est sûr, au PONTET avec le "Côtes du Rhône" !

Le temps est venu d'allumer les loupottes et d'endosser le fluo. Nous nous exécutons peu avant MEURSAULT et constatons, ravis, que nous nous voyons les uns les autres mieux qu'en plein jour. Quel progrès a fait le matos en dix ans ! Lointaine semble l'époque où il fallait soulever sa roue avant et tourner en même temps la dynamo pour éclairer les panneaux en hauteur. Personnellement, et bien qu'assez rétrograde, je n'ai jamais trouvé de charme à la manœuvre.

Le rythme de l'équipe reprend bien régulier. Tout est à présent silence hormis, sur cinq cents mètres, le croassement frénétique d'une multitude de corneilles s'agitant au-dessus de leurs nids dans les branches de gros platanes. Attention, chaussée glissante et la merde tombe de haut ! ploc ; qui a reçu le dernier paquet sur le casque ?

A l'embranchement pour CHAGNY, nous apercevons nos véhicules accompagnateurs éclairés et arrêtés sur un pont juste au-dessus de notre route. Bien joué et merci, Mesdames, de nous avoir ainsi guidés ; sans votre présence, nous poursuivions directement sur la N 74 !

Pour bifurquer à gauche, tournons donc tous à droite ! C'est évident...

Les feux des deux véhicules s'évanouissent et nous retrouvons notre solitude à peine troublée par quelques roulements lointains d'orage tandis qu'à l'est, une lune rousse tente de s'extirper des nuées... L'ennui me gagne un peu sur la portion CHAGNY CHALON plate comme la main et où chacun, sans parler assure un 26 km/h métronomique. Je signale cet ennui à JEAN qui me répond que silence et monotonie font nécessairement partie du jeu d'un raid comme le nôtre. Ah bon ??

Peu avant CHALON la circulation automobile oubliée depuis DIJON reprend ses droits et je songe un instant à l'extrême fragilité d'un groupe cycliste roulant la nuit fût-il, comme nous, parfaitement éclairé.

« Allez, YVES, assez de morosité ; le « traczir », tu le sais bien, est toujours pour toi un signe d'hypoglycémie, resucré toi ». M'obéissant sur le champ, j'engloutis à la hâte une grosse pâte de fruits...

Tiens, les voitures d'assistance sont là garées à droite à l'entrée de CHALON. Après la traversée de l'autoroute, nos amies, considérant sans doute que le coin était « paumatoire », ont voulu nous éviter de nouveaux atermoiements d'itinéraire. Bénie soit leur présence car, pour tout dire, il fait très soif ! Et de profiter de l'aubaine pour remplir les bidons ...

Est-ce véritablement réglementaire en dehors des étapes ?

Pure formalité que cette traversée de CHALON via le centre ville ; une nouvelle fois REMY a parfaitement étudié son coup ! Après le grand camembert... de SAINT REMY (le bien nommé) nous récupérons notre N 6, toujours en file indienne, sans rencontrer grosse circulation... sinon celle des trains de marchandises sur la voie ferrée adjacente. Les jambes des quatre copains sont à présent bien huilées et nous filons régulièrement notre 26 km/h des familles, environné du chant mélodieux des rossignols que nous distinguons clairement, montant des buissons, entre chaque passage de convoi. Pas un souffle de vent... Quel contraste offre cette paisible route de nuit avec l'agitation des 100 premiers kilomètres où nous ne regardions ni t'entendions rien !

Voici TOURNUS et sa superbe église romane savamment éclairée d'or et de rose. Sens aiguisés, je crois presque à l'instant saisir des odeurs d'encens mais ce sont en réalité les effluves de la Saône toute proche qui flattent mes narines. Qui dit Saône dit poisson et qui dit poisson dit nourriture. J'ai faim ! Telle était la signification de l'hallucination olfactive... Une grosse heure à tirer sur la bécane avant MACON puis ce seront enfin la soupe, les pâtes et surtout le cake aux olives. Tiens, il m'en reste deux morceaux dans les poches ! « miam »

Comment ce sacré THIERRY arrive-t-il à tirer d'aussi gros braquets sans fatigue ? Peut-être la faim l'incite-t-elle également à appuyer sur les pédales... Toujours est-il que nous suivons sans rechigner son train... mais en limitant la fréquence des relais car il faut bien que les cuisses malingres des trois



autres compères restent en bon état pour la suite...notamment les monts du BEAUJOLAIS dont je ne sais pas encore que le tracé ne manquera pas de les escamoter !

Minuit vingt ; la croix rouge est signalée à tribord le long d'une esplanade plantée d'arbres à l'entrée nord de MACON et nous sacrifions sans tarder au même rituel alimentaire et de strip-tease qu'à VELARS. On ne change pas un ravitaillement qui « marche » et celui-ci, comme le précédent, durera environ une demi heure café et étirements musculaires compris.

MACON de nuit, n'est pas pour moi une nouveauté mais je n'en connais les pièges que d'Est en Ouest et j'ai tôt fait de me fourvoyer dans le quartier de la gare en compagnie de THIERRY. Retour à l'entrée du pont sur la Saône qu'il ne faut pas franchir et où REMY et JEAN nous attendent pour nous remettre dans le droit chemin le long des quais rive droite.

Quantités de bistrots sont encore ouverts et, assis à leurs terrasses, des jeunots nous braillent tantôt des encouragements tantôt des invectives. L'intensité des voix signale dans tous les cas un fort degré d'alcoolémie et je prie le bon Dieu pour que nous ne rencontrions pas un de ces zozos plus tard, derrière un volant, sur la route.

Et de nouveau la voie ferrée, les rossignols et l'odeur si particulière de la rivière...La pauvre lune fait ce qu'elle peut pour émerger des nuages mais échoue régulièrement deux minutes après nous avoir donné un peu de clarté. Nous sommes au cœur de la nuit, repliés sur nous-mêmes et notre groupe, petites silhouettes fluorescentes fragiles et terriblement vivantes à la fois !

Depuis CRECHES, je remarque qu'une camionnette claire nous suit ostensiblement sans vouloir nous dépasser. S'en échappent des voix jeunes et des échos de musique actuelle genre RAP. Mais qu'attendent-ils pour ficher le camp...en voilà des manigances depuis déjà cinq kilomètres ! En bon parano je propose un arrêt général pour laisser filer les gars mais JEAN me répond que c'est précisément ce qu'ils cherchent pour venir en découdre...Sans doute a-t-il pigé le coup car, dans notre dos, fusent à présent des insultes : « les cyclistes, on peut pas les blairer, tous des enc... »

Impossible d'évaluer le nombre de mecs présents dans la charrette mais, en tous cas, ils paraissent sérieusement imbibés !

La séance filature provoc se terminera à l'entrée bien éclairée de BELLEVILLE où, vraisemblablement contrariés par une potentielle présence humaine, les gus auront le bon goût de nous gratifier d'une queue de poisson foireuse et d'arrêter net leur camionnette pour que l'un des leurs puisse en jaillir et vomir aussi sec contre un mur. Pff quelle époque... et ils roulaient bourrés dans notre dos !

Calme plat à présent sur la N 6 de BELLEVILLE jusqu'à ANSE, la route continuant d'épouser parfaitement le tracé du P. L. M. La moyenne entre chaque ville ou village demeure stable et sauf pépin physique, matériel ou météorologique, nous devrions avoir aisément dépassé les 500 km au terme de notre voyage. Définitivement vaincue, la lune fait place à quelques rougeoiements d'orages sur notre horizon Est. Point de pluie, néanmoins, sur VILLEFRANCHE toute illuminée et que nous traversons, escortés de vivats de connaisseurs de notre FLECHE. Merci les gars pour vos encouragements ; le BEAUJOLAIS peut aussi donner de bonnes idées !

S'infléchissant à gauche vers l'agglomération lyonnaise le parcours devient insensiblement plus urbain avec d'assez nombreux feux rouges que, bien sûr, REMY en tête, nous ne manquerons pas, prudemment, de griller : « c'est bon ». La phrase magique continue de me faire écho dans le bocal... Franchie à l'entrée de NEUVILLE, la Saône chemine dans un étroit couloir délimité par deux lignes de collines obscures où, ça et là, de petites lumières viennent se refléter dans les eaux noires . Les sinuosités présentes de la route, toute bordée d'arbres mystérieux et composant une alternance subtile de lueurs et de pénombre courant au fil de la rivière, sont pur délice ; de surcroît, pour le bonheur du postérieur, le revêtement demeure parfait.

Et nous voguons, sereins, vers la capitale des GAULES désormais toute proche et que, pour ma part, je n'ai jamais osé traverser sur mon vélo de jour comme de nuit. Ce onze avril, je n'éprouve, à vrai

dire, aucune appréhension de ce passage obligé qui selon les prévisions de notre chef de groupe se fera tout en douceur.

Quais, ponts et monuments éclairés avec parcimonie, circulation automobile engourdie, boîtes de nuit épanchant au compte goutte leurs épaves incertaines...et feux d'intersection toujours verts, tel sera, effectivement tout en douceur, mon premier souvenir de LYON by night dont je n'aurai même pas perçu la rumeur caractéristique des grandes villes.

Attention après le pont de la MULATIERE, c'est à gauche toute, mais d'importants travaux occultent la chaussée. Dûment prévenus par nos accompagnatrices, nous découvrons à cinq cents mètres un fossé transversal bordé de blocs de béton par-dessus lesquels il nous faut hisser nos machines et nos fesses. L'opération est rapidement effectuée sans dommage et nous repiquons sur PIERRE BENITE accompagnés des délicates odeurs des toutes proches raffineries.

La route s'élève un peu en corniche après VERNAISON tandis que le ciel pâlit au-dessus du ruban du grand Rhône scintillant dans la brume. Bientôt l'aube et nous aurons vaincu la nuit et ses sortilèges...mais, bon Dieu qu'il fait froid à présent. Vivement la dernière soupe !

Cinq heures vingt ; sous le regard terne de deux pauvres étoiles, les mines se révèlent bien fripées à la halte de GIVORS. Les nôtres...comme celles de nos anges gardiens qui, dans leur ballet réglé et malgré la fatigue, continuent de nous dispenser un formidable soutien moral et matériel. Comment rater une FLECHE VELOCIO avec pareil cocooning ? A vrai dire, impossible !

Cinq minutes avant la levée du camp, un long cortège d'au moins cinquante cyclos fait son apparition à notre droite à l'aplomb du parking. Nous ne savons d'où ils viennent mais il s'agit d'une sortie AUDAX du week-end et non de FLECHARDS. Nous avons, je pense, le tort de les laisser filer devant car la remontée et le dépassement du groupe sur l'étroite N 86 s'étalera sur au moins 10 kilomètres au prix de bordures, enfermements... et engueulades des capitaines de route ne reconnaissant pas les couleurs de l' A. C. P. sous les baudriers fluo.

A la hauteur de VIENNE, nous revoilà enfin seuls et c'est alors que je remarque la curieuse attitude de REMY sur sa bécane : la fesse gauche déborde largement le croissant de selle tandis que la colonne lombaire, en compensation, s'incline de vingt bons degrés sur la droite. Le pauvre ne semble pédaler que sur une jambe avec un temps de roue libre tous les trois tours de manivelle. Du coup, les relais à quatre ne sont plus de mise et, après la traversée de CONDRIEU, nous nous arrêtons régulièrement tous les deux kilomètres pour l'attendre et le laisser passer...sans que jamais il ne ralentisse sa cadence ou pipe un mot.

L'esprit de la FLECHE frise ici le stoïcisme mais je pense bien fort que démarrer moins sec contre le vent aurait évité à notre ami cette souffrance finale.

Le jour est tout à fait levé à SAINT CLAIR du RHONE où le petit soleil du matin souligne gentiment de rose les tuiles rondes des maisons du Viennois. Pris de gros bâillements et malgré mes trois jus de la nuit, je me « désembrumerais » bien la carafe avec un double noir mais il faut plus que jamais surveiller notre horaire si nous voulons atteindre le minimum requis de 480 kilomètres. Le café sera donc remis aux calendes.

Dans la traversée plein centre ville du PEAGE de ROUSSILLON (encore une astuce du chef pour éviter les feux de la déviation), REMY nous signale qu'il arrêtera les frais à TAIN L'HERMITAGE. Le reste de l'équipe, néanmoins, lui semble encore costaud et tout à fait capable de rallier VALENCE pour dix heures. La décision de poursuivre n'est pas facile à prendre quand il s'agit de se priver, ainsi, d'un copain doublé d'un leader et, pour ce qui me concerne, TAIN suffirait grandement à mes cannes...mais, bon, VALENCE est presque en PROVENCE et représente le cap un peu magique des 500 kilomètres.

OK pour le principe...sous condition, bien sûr, que TAIN soit atteinte avant neuf heures quinze et ce, en compagnie de REMY. Pas question de prendre déjà les devants !

D'un revêtement irréprochable, la N 7 que nous venons à présent de rejoindre paraît tout à fait calme, les vacanciers de Pâques préférant aujourd'hui l'autoroute dont nous percevons la proche rumeur. Devant nos roues, s'étend la plaine du Rhône, large et couverte de vergers en fleurs. La dominant à notre gauche, la tour en ruines de SAINT RAMBERT est d'un saisissant effet...à peine gâché par

l'omniprésence de la voie ferrée qui, elle aussi, a exploité au mieux la configuration du couloir rhodanien. Sans un atome de vent, nous filons par groupe de deux un 22 km/h de moyenne qui permet à REMY, de plus en plus déhanché, de garder le contact. Quel dommage tout de même, qu'il ne puisse profiter du bonheur de cycler dans d'aussi bonnes conditions !

Voici le défilé de SAINT VALLIER où les CEVENNES toutes proches viennent étrangler la vallée. De part et d'autre de notre route, les versants abrupts des coteaux sont parsemés de cultures en terrasses et de vignes, faisant écrin aux ruines de vieux châteaux et de tours dressés en vis-à-vis au plus haut des escarpements surplombant le fleuve. Quelle allure a ce Rhône, coulant presque sous nos roues à l'entrée de SERVES !

Neuf heures ; nous laissons à gauche le célèbre coteau de l'HERMITAGE et gagnons rapidement le centre ville de TAIN où près du marché aux fruits, nos gentes dames ont garé les voitures. Courtes embrassades, tapes amicales à REMY...et c'est parti pour la partie de manivelles, annoncée par JEAN. Malgré la vitesse et ma position mains basses au guidon, je remarque que le paysage alentour ne présente plus le moindre intérêt, la N 7 traversant une plaine uniformément recouverte de monotones plantations de pêcheurs et de champs de colza à l'odeur entêtante. Fonçons et grâce au cake magique essayons, au moins, de rester dans les roues des deux bolides car prendre à présent un relais à 30 kmh... bernique ! Tiens, voici les premiers coquelicots de l'année !

Au sortir de BOURG LES VALENCE, un grand camembert routier ne manque pas de nous plonger dans la perplexité : comment poursuivre à présent sur la N 7 ? Où est-elle ? JEAN file directement devant lui, THIERRY explore sur la droite ...et bibi reste au rond-point. Valse hésitation qui nous pénalise d'au moins cinq minutes...finalement c'est à droite, le long du Rhône, en bordure d'autoroute et nous pensons avoir atteint les cinq cent kilomètres quand, au sortir d'un grand virage à gauche, nous nous arrêtons définitivement devant les box d'un parking automobile à neuf heures cinquante cinq. Erreur tragique immédiatement confirmée par MICHELE qui nous a rejoints, pile à dix heures, avec ses acolytes : « les cinq cents kilomètres se situaient à hauteur du panneau VALENCE, au-delà du carrefour de votre N 7 avec l'autoroute ; vous en resterez donc à quatre cent quatre vingt dix neuf après avoir gâché près du quart d'heure que vous aviez gagné !

« Bien chef »

Quand FLECHARDS rime avec con...

MICHELE par la même occasion nous apprend qu'après une courte halte, REMY s'est remis en selle ; sacré bonhomme, tout de même, après ce qu'il vient d'endurer sur la fin et le voici, à dix heures vingt, qui débarque à son tour au parking des anges.

Allez, la messe est dite ; sans véritable pépin nous avons réussi un kilométrage honorable et l'ACP compte dans ses rangs un nouveau FLECHARD. Que demander de plus ?

Durant deux heures, avant tout, une vigilance accrue sur le parcours en voiture jusqu'au PONTET car, à en juger par les bâillements et les yeux rouges de la troupe, le sommeil ne semble pas disposé à admettre la défaite.

Quelques heures de bon repos à l'hôtel puis viendra le temps du partage avec l'ensemble de nos équipes et les membres du club présents...sans oublier ceux qui, pour raisons avant tout médicales, n'ont pu prendre part à l'épreuve ou simplement venir au PONTET fêter en groupe ces belles PAQUES en PROVENCE.

UN POUR TOUS, TOUS POUR UN  
TOUS POUR LA FLECHE... ET NOTRE FLECHE POUR TOUS !  
VIVE L'A. C. P

Yves LANOE

# PAQUES EN PROVENCE

## FLÈCHE VELOCIO 2009

### FLÈCHE DES " 7 FOIS 10 "

Jean-Pierre et Pierrot pour leur 7 fois 10 ans, désiraient faire la flèche Vélocio. Pour former une équipe, il restait à trouver trois coéquipiers pour les accompagner dans ce périple de 24 heures. Peu de difficultés, Avery, Gérard et moi-même avons, sans hésitation, répondu ok. Le plus dur était à faire et vu les lieux d'habitation des participants, l'entraînement se fit chacun de son côté. Le 28 mars, pour la sortie privilégiée, l'équipe avait décidé de se retrouver pour participer au 200 km organisé par le Club. Surprise, nous apprenions que Pierrot, pour raison de santé, ne serait pas des nôtres ("pas de folie" lui a dit son cardio). Dommage, nous comptions sur lui pour nous abriter d'un éventuel coup de vent. Néanmoins, il est prévu qu'il fasse avec Catherine, Claudette, Marcelle et Yvette l'assistance. MONTBARD, est prévu comme ville "Départ".



Jeudi 9 avril, n'attendons plus que Claudette et Pierrot. Dans l'après-midi, Claudette nous informe, par téléphone, que Pierrot ne vient pas (problème de santé).



Après une nuit moyenne, hôtel près de la gare ...  
- Lever à 6 heures 30, un regard sur les drapeaux de la place ne nous réjouit pas outre mesure : nous aurons le vent de face. Prenons un petit déjeuner copieux pour affronter Eole en bonnes conditions.

- 9 heures 30 nous montons sur nos machines pour rejoindre notre pancarte "MONTBARD" qui est le point de départ. Une dernière photo !!!  
- 10 heures : Départ pour notre périple de 1 440 minutes.

Prenons la direction de Sombernon à petite allure en s'abritant en fonction des relais. Ceux-ci ne sont pas longs car le vent arrive en bourrasque, légèrement de droite, ce qui nous empêche de nous abriter convenablement à cause de la circulation.

Petite pause à Sombernon où Avery désire revoir l'emplacement de sa chute en 2004 lors de la flèche. Passons Dijon à 14 heures 30. Là, Jean-Pierre nous informe que notre moyenne nous bascule dans la colonne du trajet mini : 410 kms. Il faut aller jusqu'au bout des 24 heures.

Petit casse-croûte à la sortie de cette ville et descendons dans les vignobles si prestigieux de bourgogne. Ferions bien une petite halte, mais pas le temps ...

Faisons route un moment avec un cycliste Italien parti de Londres et qui va jusqu'à Turin (périple de vingt jours pour une bonne œuvre). Nous ne sommes pas les seuls sur la route. Le vent est toujours de la partie, il fait chaud, les pieds chauffent, heureusement on s'arrête à Tournus. La fatigue, pour ma



part, se fait sentir. Je me déchausse, passe de l'eau froide sur les pieds et les masse. Petit à petit l'impression de crampes disparaît (Marcelle me dit que je ne suis pas beau à voir ! et est-ce bien raisonnable de poursuivre !).

Après concertation, nous décidons d'aller jusqu'au point "repas" : Neuville-sur-Saône (parking bien connu à droite après le pont) dans une allure de récupération. A l'arrivée, selon ma forme, je verrai pour la suite...

A ma grande surprise nous avons atteint ce pont avec un moral excellent et des mollets frais (presque). Il est 1 h. 03, petits massages des épaules et repas nous font beaucoup de bien. Nous reprenons la route vers Lyon bien décidés à aller jusqu'au bout. Quelques fêtards nous encouragent dans la traversée de la belle ville des soyeux. Nous apprenons par Yvette que la route de la Mulatière est interdite, qu'à cela ne tienne nous franchissons les barrières comme au cyclo-cross. Même les vélos sont légers !

Le temps est clément, nous devançons la pluie de quelques heures. La lune s'amuse à cache-cache avec les nuages, quant à nous, nous évitons tous les haricots et zébras surélevés qui, trop souvent, encombrant la route.

L'aube commence à pointer. Nous sommes dans les dernières heures, nous n'arrêterons pas à Côte Rôtie, ni à Condrieu, sauf pour le contrôle, pas plus qu'à Tain L'Hermitage (les chais ne sont pas ouverts ...). Filons à Pont de l'Isère, le vent change. Passons enfin Valence, ouf, le minimum est atteint. Il nous reste à continuer sur notre lancée pour faire le maximum. Notre périple se termine à LIVRON avec 419 km au compteur.



L'esprit d'équipe et l'amitié nous ont permis de terminer cette belle aventure. Dommage pour Pierrot.

Un grand merci à Claudette, Catherine, Marcelle et Yvette (masseuses, cuisinières, photographes) pour leur dévouement et leur gentillesse.

Merci Avéry, Gérard et Jean-Pierre.

C'est avec beaucoup de plaisir que j'ai réalisé cette épreuve de longue haleine et qui nous a montré que les maux n'arrivent pas, heureusement, en même temps pour chacun.



Daniel KONCEVIEZ

# Randonneurs Mondiaux

***L'année 2009 des Randonneurs Mondiaux aura été fructueuse.***

Avec 14 organisations de 1200 km et plus au calendrier annuel, nous pouvions déjà nous attendre à une belle année. Mais la participation a également été très importante, ce qui doit être réjouissant pour les organisateurs... et pour l'ensemble des randonneurs qui se retrouvent à l'occasion de ces grandes messes de la longue distance. Le responsable des homologations de ces brevets, Jan Pieter Broekhoven, nous fera prochainement un compte-rendu de cette année.



En avant-première, je peux déjà vous annoncer que les 1400 km du Londres-Edimbourg-Londres de Melita Luxton auront vu le plus grand nombre d'inscrits à un brevet de 1200 km et plus.

En dehors de Paris-Brest-Paris, aucun autre brevet n'a réussi à attirer autant de personnes au départ et les organisateurs ont été obligés de refuser les inscriptions au-delà de 700 personnes.

- ❖ En 1975 : 667 personnes s'étaient inscrites pour le Paris-Brest-Paris
- ❖ Quatre ans plus tard, ils sont près de 1900 au départ.

Il faudra que les organisateurs de ce brevet réfléchissent à ce qu'ils veulent faire :

- ❖ garder le caractère « intimiste » de leur brevet
- ❖ ou passer à la vitesse supérieure avec toutes les contraintes d'organisation que cela impose...

Le second brevet de 1200 km de cette année sera le Madrid-Gijon-Madrid de Francesc Porta. Avec 141 personnes homologuées, les organisateurs peuvent être fiers de la réussite de leur seconde édition. Les participants ont apprécié le paysage et l'organisation et ils seront les meilleurs ambassadeurs auprès des futurs participants.

Nous trouvons ensuite de belles participations en Allemagne, aux USA ou au Danemark. Il est frappant de constater l'internationalisation de ces brevets longue distance.

Dans une moindre mesure, nous avons un phénomène semblable avec des brevets de 1000 km, surtout s'ils « racontent une histoire ». Je pense en particulier au tour de Sicile ou au 1000 km en Bavière. Ces succès doivent être des exemples pour les organisateurs qui souhaitent attirer des participants. Il ne suffit pas de proposer un parcours, il faut également susciter l'intérêt avec des paysages, des faits historiques, etc. Nous aurons certainement d'autres exemples en 2010 pour illustrer ce propos avec, entre autres, les 1001 Miglia en Italie ou Perth-Albany-Perth en Australie.

Côté coulisse, nous avons vécu également une belle année. Même si cela n'est pas encore visible, le changement de présidence a réveillé les membres des Randonneurs Mondiaux. Les initiatives se multiplient pour faire vivre notre association et vous devriez le voir prochainement à travers notre site web ([www.lesrandonneursmondiaux.org](http://www.lesrandonneursmondiaux.org)).

Enfin, à l'approche du prochain Paris-Brest-Paris, plusieurs nouveaux pays rejoignent le mouvement des Randonneurs Mondiaux.

Il est encore un peu tôt pour en dresser une liste complète mais vous aurez l'occasion de les découvrir prochainement à l'occasion de la diffusion de la plaquette des résultats 2009 de l'Audax Club Parisien. Je peux déjà vous dire que nous serons vraiment de plus en plus internationaux avec près de 40 pays organisant des BRM en 2010 !

Jean-Gualbert FABUREL

# Endurance

## Les 24 Heures du Mans Vélo

Vous vous demandez peut-être ce que vient faire cette organisation dans le journal de l'Audax Club Parisien ? Il s'agit effectivement d'une course organisée sous l'égide de la Fédération Française de Cyclisme, un univers que nous avons peu l'habitude de côtoyer. Le parcours est très restreint avec seulement 4185 mètres à parcourir et les paysages sont plus industriels que champêtres. La question reste donc entière... mais que venaient-ils faire dans cette galère ?

Une galère ? Que nenni...



Commençons par les présentations. A tout seigneur, tout honneur, il s'agit de présenter en premier celui qu'on ne présente plus, le circuit Bugatti du Mans. Construit en 1966, le Bugatti est un circuit permanent, situé au sud de la ville du Mans, qui accueille différentes épreuves de sports mécaniques : Les 24 Heures du Mans Auto, Camion ou Moto, Grand Prix de France Moto, les 24 Heures Roller. Il est entièrement fermé et éclairé la nuit lors des courses.

### Tracé et coupe topographique du Circuit Bugatti



#### Fiche technique :

- Un tour : 4185 mètres
- Montée : 600 mètres à 3,5%
- Descente : 1000 mètres à 2%



Le casting : 280 équipes et 1130 participants, arrivés de France et d'Europe, sont venus se mesurer sur les 4185 mètres du circuit. Parmi eux, on trouve trois membres de l'Audax Club Parisien, Christophe Jambrun, Geneviève et Jean-Gualbert Faburel. Nous ne courons pas sous les couleurs de l'ACP puisque Christophe a constitué une équipe avec des copains (les aigles de Serre Che') et que j'ai mobilisé les cyclistes de mon entreprise (LISI Aerospace) autour de ce projet. Claudette Dorléans, Michèle et Rémy Hugon viendront nous rejoindre le temps du week-end pour vivre de l'intérieur cette première édition des 24 heures du Mans vélo. Ce sont donc 6 acépistes que nous retrouvons le samedi 22 août 2009 sur le circuit sarthois.

Christophe et moi-même intégrons des équipes de 4 personnes alors que Geneviève a décidé de se lancer seule dans cette aventure.

Vous l'avez compris, plus qu'une course, il s'agit de participer à une grande fête du cyclisme d'endurance en toute convivialité. Bien entendu, il y aura une compétition entre les participants mais pour la grande majorité des participants, l'objectif sera de passer un bon moment et c'est ce qui est arrivé !



Nous avons certainement eu la chance d'avoir une météo très favorable, peut-être un peu trop chaude mais certainement plus agréable que les trombes d'eau qui se sont abattues sur la région le lendemain de l'épreuve... Ce beau temps a contribué à rendre cette compétition agréable. La veille de l'épreuve, les équipes s'installent sur le camping du Houx, au pied du circuit Bugatti. C'est l'occasion de faire connaissance avec ces voisins, avec les autres participants lors de la remise des dossiers ou avec les organisateurs. L'ambiance est détendue et il est évident que tout le monde est là pour passer un agréable moment à la fin des vacances d'été.

Après une nuit un peu agitée par des motards en mal de sensation aux abords du circuit, nous nous retrouvons avec nos vélos sur le circuit pour reconnaître la piste. Nous avons une heure pour découvrir notre terrain de jeu, prendre nos repères et... faire quelques photos sous le Dunlop !

A 15 heures, le départ sera donné par Gérard Holtz. Fidèle à la tradition, les cyclistes rejoignent en courant leurs montures. Malgré nos craintes, cela se passe très bien et le gros pelotons part pour ces premiers tours de circuit. Christophe et moi-même assurons le départ de nos équipes respectives et ce sont donc trois ACPistes qui participent à ce premier départ des 24 heures du Mans vélo.



Christophe passera le relais au bout de 30 minutes alors que mon équipe adopte une autre stratégie et me demande de ne sortir qu'après 90 minutes de course. On remarquera alors que la majorité des équipes tourne à chaque heure, ce qui est favorable pour retrouver un paquet mais plus gênant pour les embouteillages dans les stands.

Le départ est rapide. J'accroche le bon paquet alors que Christophe préfère laisser filer pour garder des forces. Geneviève fournit un gros effort dès le début pour faire le trou avec ces concurrentes. Elles sont quatre femmes inscrites en solo et Geneviève a une idée derrière la tête ! Néanmoins, la chaleur n'aide pas et l'effort trop généreux finira par lui causer quelques crampes après 4 heures de course. Il reste encore 20 heures à tenir et il faut gérer ce moment difficile, ce qu'elle fait sans problème, en habituée des longues distances. Bien entendu, pour Christophe et moi, la situation est différente : dès que cela devient trop difficile, nous pouvons demander à un membre de notre équipe de nous remplacer.

Heure après heure, les tours s'enchaînent. Aussi surprenant que cela puisse paraître, aucune monotonie ne s'installe. Il y a toujours des éléments nouveaux entre les passages de relais, les incidents de course, l'arrivée de la nuit et le levé du jour, etc.

Remy, Michèle et Claudette restent un moment dans les stands puis ils nous rejoignent dans les paddocks. Ils peuvent ainsi partager avec nous ce grand moment que nous vivons... et cela donne tellement de fourmis dans les jambes à Rémy que dès la fin de la course, il empruntera le vélo d'un concurrent pour se faire un petit tour sur le circuit en chaussure et pantalon de ville !

Mais que pouvons-nous donc ressentir sur ce circuit ? Ce n'est pas facile de traduire ses impressions par des mots mais cela pourrait donner quelque chose comme cela :

*« La sortie des stands me mène directement au pied de la bosse vers le Dunlop. Un coup d'œil à gauche pour chercher un éventuel groupe à accrocher, un coup d'œil vers la côte pour mesurer les écarts avec les coureurs précédents et je commence à prendre un rythme régulier pour passer facilement cette bosse.*

*Avec 25 km/h, je rattrape quelques concurrents, en particulier des solos qui souvent terminent en haut à 15 km/h dans les dernières heures. Je sais que les meilleurs passent entre 27 et 30 km/h... j'ai même vu certains passages plus rapides mais là, il faut vraiment serrer les dents pour rester dans le groupe !*

*Un groupe me rattrape et je colle les roues. Nous abordons le « S » avant le Dunlop. Comme d'habitude, je dois serrer à gauche et je me prends le bord de la piste... heureusement que ce ne sont pas de gros vibreurs ! Il me faut alors relancer dans le court passage à 5% en sortie de courbe, les*



*jambes chauffent mais je passe et reste au contact du groupe. Après le Dunlop, je souffle un peu dans les 100 m de faux-plat descendant et je plonge dans la descente à une allure proche de 60 km/h. Le virage de la Chapelle est devant moi, un court virage à droite avec une côte dès la sortie. Je passe à la corde, je sens la compression dans le virage et enchaîne immédiatement en profitant de la vitesse dans la côte. Proche de 45 km/h, je me replace dans le groupe et après un léger replat, nous abordons le virage du Musée, un long virage à gauche dans lequel je peux continuer à pédaler sans danger. La sortie se trouve en légère descente.*

*C'est le moment idéal pour récupérer un peu, boire une gorgée ou reprendre une ou deux places dans le groupe. En bas, nous avons le double virage à droite du garage vert. Attention danger ! Les deux virages sont larges mais l'enchaînement peut surprendre et les coureurs choisissent des options diverses. Entre ceux qui plongent à la corde et ceux qui optent pour un passage à l'extérieur, il peut y avoir des trajectoires qui se croisent... En sortie du second virage, la vitesse a un peu baissé et la relance est immédiate. Quelques mètres de danseuse et je suis le groupe. Le peloton s'étend un peu et prend de la vitesse dans la longue ligne droite vers le chemin aux bœufs.*

*Certains placeront de grosses attaques dans ce secteur en léger faux plat descendant, très souvent pour prendre quelques secondes d'avance avant un passage de relais. Les virages du chemin aux bœufs et les deux S suivants se passent sans difficulté. Je peux pédaler dans les virages pour conserver ma vitesse. S'il n'est pas en chasse derrière une échappée, le peloton est lancé aux alentours de 40 km/h et, en dehors de petites relances en sortie de virage, les coureurs se préparent au tour suivant. La sortie du deuxième S est toujours un peu plus périlleuse et « ça frotte ». Vient alors le virage du raccordement...*

*La sortie vers les stands se trouve en sortie de virage à droite et il faut se méfier des coureurs qui souhaitent sortir. Les coureurs ralentissent pour aborder le virage puis ils placent une grosse accélération pour s'élancer dans la ligne droite des stands. Le regard rivé sur le coureur qui me précède, je fonce vers le faux plat tout en évitant les étourdis qui coupent la route de gauche à droite pour aller vers les stands ! Devant les gradins, je sais que je dois m'économiser pour ne pas aborder « cramé » la côte vers le Dunlop. A la fin de la ligne droite, la route s'élève et après avoir passé la sortie des stands, nous entamons le tour suivant. Je ne pense qu'à une seule chose : « pourvu que je tienne jusqu'en haut... après, ça ira toujours ! ». Le rythme baisse et si personne n'attaque, nous devons terminer en haut à 27 km/h. Le tour suivant se passera bien et je peux savourer l'immense plaisir que j'ai à rouler sur ce beau circuit. »*

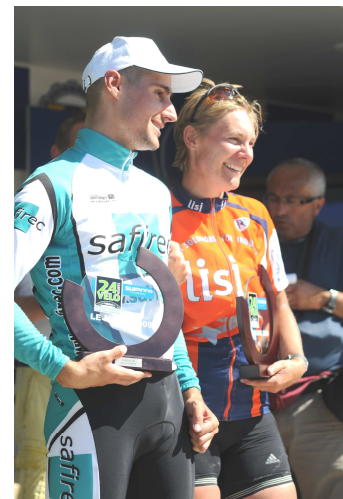
Christophe et moi étions dans deux équipes hétérogènes. Même si les membres de l'équipe ne roulent pas tous au même rythme, chacun pouvait se faire plaisir à son niveau sur la piste. Peut-être que certains seront frustrés de ne pas avoir intégré une équipe plus forte pour obtenir un meilleur classement final. Mais la plupart des participants savent que ce n'est pas l'essentiel et qu'il n'y a que peu de différence entre la 54<sup>e</sup> ou la 136<sup>e</sup> place. L'important est que l'équipe s'entende bien tout au long du week-end et que chacun savoure son passage sur la piste.

L'équipe de Christophe termine 104<sup>e</sup> au scratch et 49<sup>e</sup> de sa catégorie avec 824,45 km, soit une moyenne de 34,22 km/h.

Mon équipe termine 79<sup>e</sup> au scratch et 39<sup>e</sup> de sa catégorie avec 853,74 km, soit une moyenne de 35,46 km/h.

Geneviève termine 181<sup>e</sup> au scratch et 1<sup>ère</sup> de sa catégorie avec 728,19 km, soit une moyenne de 30,19 km/h. Parmi les 65 solos inscrits, seuls 8 hommes ont fait mieux qu'elle !

Après un beau moment de cyclisme comme celui-ci, nous n'avons qu'une envie : revenir le plus vite possible ! Cette épreuve est ouverte à tous, même à ceux qui ne font jamais de compétition et qui ne peuvent pas tenir des moyennes élevées. Ce pourrait être une bonne occasion pour réunir des membres de l'ACP autour d'une organisation différente de ce que nous avons l'habitude de faire, histoire de vivre ou revivre ensemble un beau week-end de vélo.



## Geneviève Faburel

Données	n° du relais	Valeur
Moyenne	relais 1	35,11
	relais 2	31,12
	relais 3	30,41
	relais 4	30,40
	relais 5	30,00
	relais 6	30,03
	relais 7	28,86
	relais 8	28,53
Nb km	relais 1	105
	relais 2	88
	relais 3	109
	relais 4	105
	relais 5	75
	relais 6	130
	relais 7	59
	relais 8	59
Temps	relais 1	3:00:13
	relais 2	2:52:18
	relais 3	3:38:46
	relais 4	3:31:59
	relais 5	2:34:39
	relais 6	4:27:13
	relais 7	2:02:14
	relais 8	2:03:59
Tour le plus rapide	relais 1	06:35
	relais 2	07:05
	relais 3	07:25
	relais 4	07:26
	relais 5	07:40
	relais 6	07:31
	relais 7	08:15
	relais 8	08:15
Total Moyenne		30,78
Total nb km		728
Total Temps		24:11:21
Tour le plus rapide		06:35



## Christophe Jambrun

Données	n° du relais	Valeur
Moyenne	relais 1	38,01
	relais 2	35,20
	relais 3	37,09
	relais 4	35,35
	relais 5	36,87
	relais 6	36,16
	relais 7	35,04
	relais 8	35,74
	relais 9	35,46
	relais 10	34,45
Nb km	relais 1	21
	relais 2	21
	relais 3	21
	relais 4	21
	relais 5	21
	relais 6	21
	relais 7	21
	relais 8	25
	relais 9	21
	relais 10	21
Temps	relais 1	0:33:14
	relais 2	0:35:44
	relais 3	0:33:57
	relais 4	0:35:38
	relais 5	0:34:14
	relais 6	0:34:53
	relais 7	0:36:00
	relais 8	0:42:50
	relais 9	0:35:27
	relais 10	0:36:31
Tour le plus rapide	relais 1	05:57
	relais 2	06:44
	relais 3	06:24
	relais 4	06:39
	relais 5	06:25
	relais 6	06:34
	relais 7	06:31
	relais 8	06:22
	relais 9	06:49
	relais 10	06:50
Total Moyenne		35,93
Total nb km		213
Total Temps		5:58:28
Tour le plus rapide		05:57

## Jean-Gualbert Faburel



Données	n° du relais	Valeur
Moyenne	relais 1	41,58
	relais 2	40,14
	relais 3	37,23
	relais 4	37,44
Nb km	relais 1	59
	relais 2	84
	relais 3	63
	relais 4	59
Temps	relais 1	1:24:44
	relais 2	2:05:18
	relais 3	1:41:35
	relais 4	1:34:15
Tour le plus rapide	relais 1	05:42
	relais 2	06:00
	relais 3	06:14
	relais 4	06:22
Total Moyenne		39,17
Total nb km		264
Total Temps		6:45:52
Tour le plus rapide		05:42