

EDITO

Les mois passent, les saisons défilent, la nature se pare de ses plus belles couleurs pour nous préparer à la pâleur des journées les plus froides. Heureusement, le VOXAN Club de France résiste à la léthargie saisonnière, va réchauffer et entretenir notre passion commune : le plaisir de rouler, de se retrouver et de partager des moments forts. Nous avons déjà commencé cet été en apportant notre soutien à GIMA prise dans la tourmente financière, tout comme la regrettée Scorpa. Notre action relayée par le magazine « VADIMOF ? » de Thierry et le site « VOXAN.org » de Ness a permis de récolter plus de 2100 signatures. La crise a aussi eu raison du Mondial du 2 roues, annulé suite de l'absence des grands constructeurs. En septembre, VOXAN se retrouve avec des scellés sur la porte du magasin, alors que la société se démène pour remplacer les fournisseurs qui ferment, eux aussi frappés par la crise bancaire.

Pourtant, cette rentrée doit être belle pour VOXAN : 7 motos et side-car, dont les 2 VX-10, sont inscrits au DDT. Nous le savons tous, le Moto Tour est la plus remarquable vitrine pour les Belles d'Issoire. Les pilotes vont tout donner sur le rallye, à nous tous, les voxanistes de venir les soutenir sur le parcours. Cependant je compte aussi sur vous pour venir dans le village, sous les tentes, apporter la chaleur et la convivialité qui nous caractérisent. Devant l'importance de l'enjeu pour VOXAN, le VCF a vidé ses poches en dotant chaque pilote d'une aide de 80€ par journée de course. A peine le Dark Dog sera terminé que l'anniversaire du VCF se pointera. Nous avons 3 semaines d'efforts à fournir qui pourront positivement aider VOXAN. Bien sûr, une forte présence à Issoire serait souhaitable, alors surtout, n'oubliez pas de renvoyer votre bulletin de réservation.

fil@

Le Bureau 2009 – 2010

Président : Philippe ALLER – Fil@ - mail : fil.palmer@free.fr tel 06 87 36 57 42

Secrétaire : Evelyne FANGET - mail : linou42100@hotmail.com tel 06 10 01 51 01

Secrétaire du vice : Christine GALLI - mail : chris_galli@yahoo.fr tel 06.62.34.63.24

Le trésorier : Sylvain BADOC - mail : scraty.vcf@neuf.fr tel 04 73 73 05 70

Com Adhérent SUD : Christophe TOTEL : christophe.totel@ifn.fr tel 04 77 79 82 88

Com Adhérent NORD : Laurent FLAVENOT ce2much@hotmail.com tel 06 16 24 61 23

Com' COM : Pascal NOEL = pascal.noel60@orange.fr tel : 06 19 17 66 05

Com' Sport = Alain DELORME = tadelorme@infonie.fr tel : 06 79 74 74 98

Com' TECH Michel MARTINET michel.martinet@libertysurf.fr tel 01 46 80 21 91

Com' Info = Brice LABONNE = brindiscret@hotmail.fr tel : 06 62 24 00 18

La Boutique : Jérôme FANGET = voxman42100@hotmail.com tel : 06 11 12 20 36

Actualité Voxan :

Quel bel automne nous allons vivre ! Voilà ce que nous étions tous en train de nous dire jusqu'à ce 4 septembre.

Quel bel automne pour Voxan, la sortie imminente de la tant attendue VX10, le nouveau modèle d'entrée de gamme de la marque. Il a pour lui une « gueule » à la foi contemporaine et personnelle, une nouvelle gestion d'injection qui semble avoir laissé les essayeurs sans voix.

Quel bel automne pour Voxan, le DDT, rallye routier qui fait référence dans l'Europe toute entière va débiter, et cette année pas moins de 7 Voxan engagées, et tous les pilotes sont membres du VCF... (quelle fierté pour nous !), voilà qui va permettre de faire couler de l'encre, et de profiter de l'événement pour faire un maximum de communication.

Mais le 4 septembre c'est la stupeur pour tous les passionnés de la marque !

La nouvelle tombe sous forme d'un communiqué de presse accompagné d'un petit mot aux membres du bureau : Les scellés sont posés sur les portes du magasin de pièces détachées de l'usine, et la marque est mise en redressement judiciaire par le tribunal de commerce.

Même si nous pouvions nous y attendre, nous espérions tous que le lancement de la nouvelle VX10 permettrait de donner un peu d'air à l'entreprise d'Issoire.

Nous ne connaissons pas tous les tenants et les aboutissants de cette sombre histoire financière-financière. Et qu'importe pour nous de les connaître. Le résultat en est que la marque est de nouveau dans la tourmente, mais sa situation n'a rien de commun avec celle de 2001, et l'économie mondiale non plus.

Notre marque préférée, qui est complètement inconnue du grand public et des jeunes motards par absence totale de communication ces dernières années, apparaît de nouveau sur le devant de la scène médiatique pour de bien mauvaises raisons. Voilà que les langues les plus virulentes se déchaînent sur les forums, ceux qui avaient oublié jusqu'à l'existence de la marque, redécouvrent qu'elle vie encore, pour mieux s'éteindre ?

Non, cela ne peut se passer ainsi. Il ne nous appartient pas de sauver VOXAN, nous ne pouvons intervenir à ce stade.

Mais il est impensable de laisser ses détracteurs déblatérer ainsi sur une histoire qu'ils ne connaissent pas et sur une moto qu'ils ont à peine croisée du regard.

Ce que nous pouvons faire pour le moment, c'est continuer à faire parler des motos, via le DDT, via les salons régionaux, dans les endroits où les motards se réunissent. En fait, faire un contre pied à la presse. Il faut que si un article est écrit sur la santé de l'entreprise, un autre soit écrit sur les qualités de la machine ou sur le club.

C'est pourquoi il est important que nous nous mobilisions tous afin d'être présent sur les spéciales du DDT et dans les villes étapes. Présents en nombre, il faut faire du bruit, il faut faire en sorte que la presse s'intéresse plus aux machines qu'à l'entreprise. *(Voir l'article de Emmanuel Arnould avec toutes les dates et lieux des spéciales et des étapes en page 3).*

Il faut montrer à tous que le VCF est toujours présent, tout comme en 2001.

Nous vous attendons tous sur ces différentes manifestations.

Pascal « Alcapoun » NOEL

VOXAN en redressement judiciaire, qu'est ce que cela veut dire ?

La société SCCM VOXAN est en redressement judiciaire depuis le 3 septembre 2009. La principale question que se posent actuellement la plupart des possesseurs de Voxan est de savoir ce qu'il va advenir de cette marque.

Eric Terrasse (président du Directoire) répond à quelques questions :

VCF : Qu'est-ce qu'entraîne concrètement pour la société cette mise en redressement ?

E.T. : Tout d'abord il faut que je vous dise que beaucoup de négociations sont en cours et ce pour des domaines divers. De ce fait je ne peux officiellement vous communiquer que très peu d'informations, pour ne pas mettre en danger ces négociations.

La mise en redressement judiciaire nous permettra d'ici peu de faire lever les scellés sur le magasin de pièces détachées. Ce qui est indispensable pour nous permettre de continuer la fabrication des VX10 et assurer le SAV. C'est notre priorité.

VCF : Comment entrevoyez vous l'avenir de VOXAN ?

E.T. : Actuellement nous avons présenté un plan de relance sur 4 mois aux administrateurs judiciaires. Des rendez-vous réguliers avec eux sont organisés pour le suivi de ce plan. La première phase d'observation est de 6 mois et peut être reconduite régulièrement si les résultats sont au rendez-vous.

Il est indispensable de recapitaliser la société de façon conséquente si nous voulons la voir réussir comme elle le mérite. Il y a des échéances prochaines qui vont nécessiter beaucoup de développement pour nous permettre de continuer à fabriquer des motos.

En particulier au niveau de l'évolution des normes européennes, pour lesquelles nous n'avons encore aucun calendrier.

C'est mon travail que de chercher de nouveaux investisseurs et d'assurer la pérennité de l'entreprise. Depuis que je suis à ce poste, j'ai une idée très précise de ce qui est à mettre en place.

VCF : Où en est la production de la VX10 ?

E.T. : Le blocage du magasin pièces détachées ne nous arrange pas, bien évidemment. Notre priorité est de livrer les premières motos commandées. La première étant bien entendu celle de «Jey». Les motos sont complètes, une solution est en cours pour faire faire les selles en France. Compte tenu de l'actualité, je ne peux donner de date ferme de livraison.

Il y a actuellement 50 VX10 en cours de fabrication (ou construites). 47 seront pour la clientèle, 2 pour la compétition (Thierry Sol et Davy ont reçu les leurs) et 1 pour la presse. Nous procédons en deux étapes : une première série de 25, puis une seconde série pour les 22 restantes.

VCF : Envisagez-vous une présence sur les salons à venir ?

E.T. : Je n'ai pas une vision à court terme pour le moment, et dois avancer au jour le jour. Le salon de Paris ayant été annulé, cela règle une partie de la question. Quant à savoir ce qu'il sera possible de faire par la suite, c'est beaucoup trop tôt.

Nous mettons tout en œuvre pour réussir un beau DDT. Et je compte sur le soutien du VCF pour cela.

L'action du VCF est précieuse et nous avons surtout besoin que vous continuez vos actions actuelles : présence sur les salons régionaux, participation aux courses, etc...

La situation actuelle met en danger la pérennité de l'usine, mais aussi celle de certains concessionnaires, qui sont entièrement dévoués à la marque et au Club. Si la situation devait durer plus longtemps, ces concessionnaires risquent fort de ne pas s'en remettre. Alors en plus que d'accorder notre soutien à la marque, n'oublions pas ceux qui sont nos interlocuteurs, nos amis ...

Alcapoun

MOTO TOUR : Où voir et supporter les pilotes du VCF ?

Il y a 4 possibilités :

- Le parc assistance : tous les soirs, c'est l'endroit où l'on bichonne nos machines, où l'on se restaure et de temps en temps, on y dort. Tous les pilotes sont présents en même temps.
- La neutralisation : C'est un arrêt obligatoire de 30 min situé environ à mi-étape. Les pilotes arrivent un par un toutes les minutes dans l'ordre du classement général Expert puis Promotion
- Les spéciales : Secteur chronométré sur route fermée. C'est un endroit où l'on voit les motos en action. Attention, la route étant fermée, il faut s'y rendre à pied. On peut discuter avec les pilotes (lorsqu'ils sont à l'heure) quelques minutes avant le départ de la spéciale.
- Les circuits : Course de vitesse sur 5 à 7 tours. Les courses sont organisées en série de 30 à 40 pilotes en fonction du classement. Spectacle garanti.

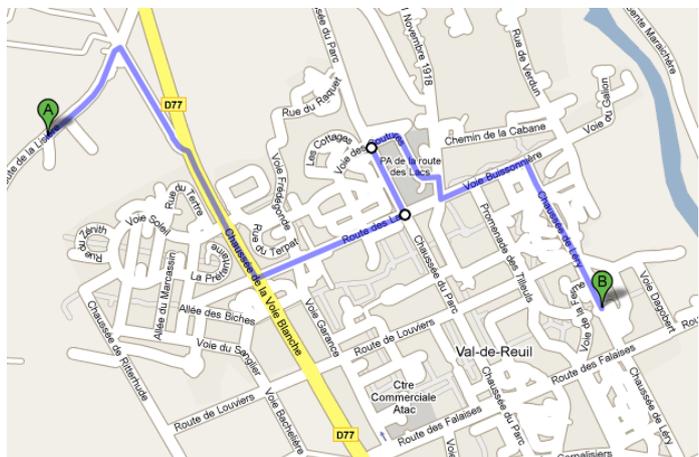
Dimanche 4/10 : Val de Reuil – Val de reuil

Parc assistance situé Route des Falaises à Val de Reuil ouvert depuis le Samedi

Spéciale de 3,3 km dans la ville de Val de Reuil

Lundi 5/10 : Val de Reuil – Circuit de Magny Cours

Neutralisation à Ternay dans le Loir et Cher dans un triangle Le Mans, Tours, Blois
Spéciale routière sur le circuit de Kart et sur le circuit Ecole de Magny cours dans l'après-midi
Course sur le Circuit du Bol d'Or le soir (de nuit).
Parc assistance situé dans le paddock du circuit F1 de Magny cours



Mardi 6/10 : Magny cours – Alès

Neutralisation à Viverols dans le Puy de Dôme
Spéciale routière de 3,3 km à Chadron en Haute Loire : Départ sur la D27 au pont sur la Loire entre Solignac sur Loire et Chadron, Passage dans le village de Chadron.
Spéciale routière sur la piste de vitesse et sur la piste Rallye du pole mécanique d'Alès : Gros morceau
Parc assistance situé dans le paddock du pole mécanique d'Alès

Mercredi 7/10 : Alès – Thonon les Bains

Course sur le circuit Vitesse du pole mécanique d'Alès
Spéciale routière de 2,3 km à Darbres en Ardèche sur la D224 en direction de Freyssenet: Départ après le carrefour D224, D258
Neutralisation à Châteauneuf de Galauré dans la Drome
Parc assistance situé Place de Crête à Thonon les Bains

Jeudi 08/10 : Thonon les bains – Le Cannet

Le programme de cette étape est tenu secret, nous aurons les road book juste avant le départ.
Parc assistance situé Chemin de l'Aubarède à Le Cannet

Vendredi 09/10 : Le Cannet – Toulon

Spéciale routière de 5,5 km située entre Péone et Valberg dans les Alpes maritime sur la D29 en direction de Valberg.

Neutralisation à Bras d'Asse dans les Alpes de haute Provence

Spéciale routière de 1,7 km à Bras d'Asse. Le Départ est en face du bar du village ...

Parc Assistance situé aux plages du Mourillon à Toulon

Samedi 10/10 : Toulon – Toulon

Course au circuit au Paul Ricard

Spéciale routière de 4,6 km à Saint Zacharie dans le Var sur la D480 en direction de Plan d'Aups. Le départ est à 2,6 km après la sortie de Saint Zacharie au lieu dit Notre dame d'Orgon.

Parc Assistance situé aux plages du Mourillon à Toulon

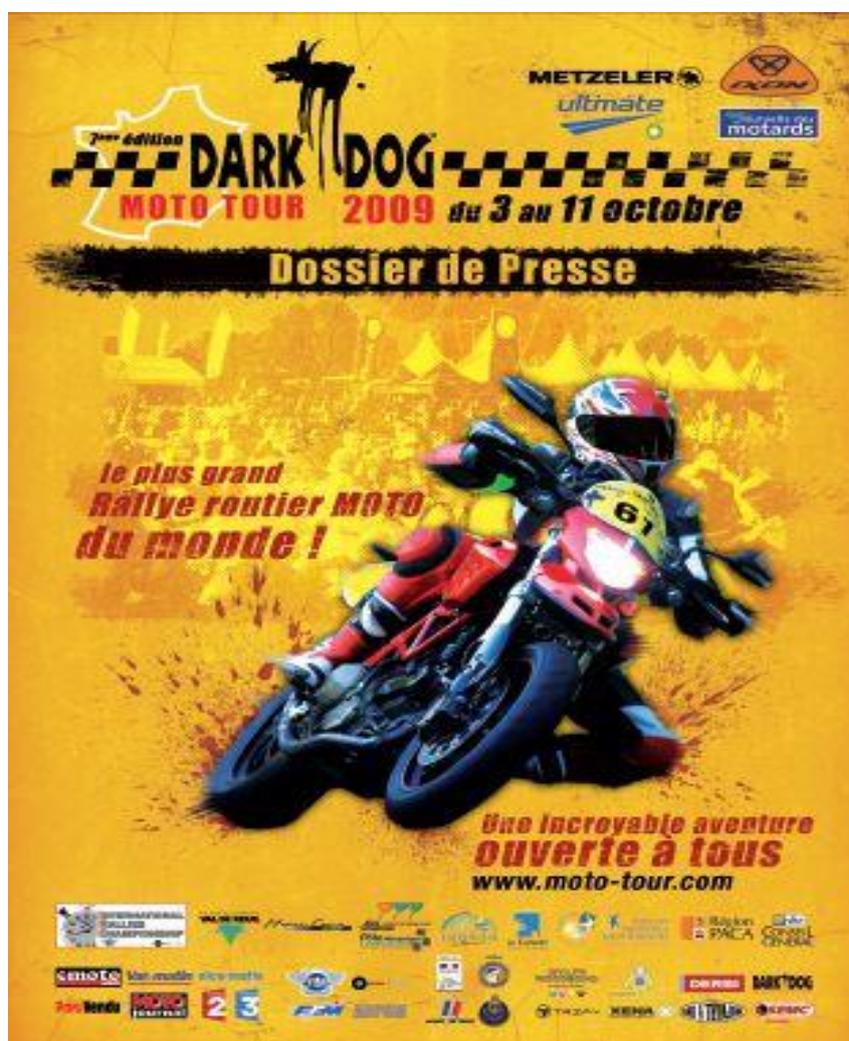
Dimanche 11/10 : Toulon – Toulon

Spéciale routière de 3,3 km au Mont Faron à Toulon. Le Départ est au début du sens interdit de la descente du mont Faron. L'arrivée est jugée au Fort de la croix Faron. Attention, la spéciale se déroule dans le sens inverse du sens interdit, donc toute la zone est fermée à la circulation. Pour accéder à la spéciale, il faut soit se lever tôt et monter avant la fermeture de la route, soit prendre le téléphérique ou faire de la marche à pied.

Parc Assistance et remise des prix aux plages du Mourillon à Toulon.

Vous pouvez trouver des horaires indicatifs en consultant le dossier de presse à l'adresse :

http://www.moto-tour.com/sites/default/files/dossier_de_presse_2009.pdf



Les folles journées Voxan (la suite)

PARIS / Région Parisienne - La journée VOXAN du 27 juin 2009

Soleil radieux, Motard heureux !!! ... la journée du 27 juin 2009 semblait être d'excellente facture côté météo vu la rigueur et les aléas de jours et semaines passées. Tout était donc parfait pour aller rouler. Pour ceux qui connaissent un peu la région Parisienne, les terrains à virolos, à par les ronds points ☺ ☺, c'est la vallée de Chevreuse.

Un RdV pour Enzo, c'est au café en terrasse en bas de la Grande Armée, avec Agnès en prime, mais pour les autres c'est sur un bout de trottoir en plein soleil, sans rien pour s'asseoir dans les gaz d'échappement de la porte Maillot.

Je les prends en stage l'année prochaine lors de ma balade, ils vont apprendre comme Lombrennaz ce qu'est la «qualité de vie» du Voxaniste à l'arrêt.

Et pour bien débuter la journée et marquer notre passage à la capitale, quoi de mieux que d'aller visiter quelque uns de nos bâtiments les plus connus. Premier passage au pied de l'Arc de Triomphe. Pas facile de prendre cette photo ... entre le trafic du rond point (même pas peur Emmanuel...) et les forces de l'ordre ... l'a fallu faire vite. Suivi de la descente de la plus belle avenue du Monde ...

Ensuite passage par les invalides ...



Et pour finir par là ou tout a commencé



Il était temps de prendre la direction OUEST, direction la verdure, les virolas, ... 13h, les ventres criant famines, l'arrêt en pleine vallée de Chevreuse semblant évident. La halte casse-croûte est donc décidée au troquet des cascades. Nous belles trônent sur le parking et non vraiment pas à « rougir » de la comparaison de leur camarade de stationnement.

La panse bien remplie, nous repartons avec comme objectif de rallier Chartres ou notre copain Orangemecanic (Gilles) marie son fiston. Bien sûr ne pas louper les fameux 17 virages de Dampierre, que certain découvre. Ensuite le road book fait nous emmène par Aufargis, Abbaye des Vaux de Cernay, Rambouillet, St Leger, Monfort l'Amaury, Gambais, Maintenon pour terminer sur la place de la Mairie de Chartres où nous croisons un « collègue » motard.



La journée se termine en fanfare par une invitation spontanée de Gilles au vin d'honneur de son fiston où nous nous rendons en cortège motard derrière le side-car des mariés.

Les gas et la fille de la journée du 27 juin vous salue bien Amis VOXANISTES



La traditionnelle tranche de journée Voxan !! Ficolée à la dernière minute, pour mieux l'apprécier, avec toujours cette même envie de savourer, de déguster, de saliver cet instants d'amitié, de camaraderie et de liberté !

Allez roulez jeunesse... Tant qu'on peut on ne va pas s'priver bordel !

Toujours un souvenir en tête, des images en mémoires, une anecdote qui nous fait sourire ! T'ain ...!! En parlant d'anecdote ça y est le lombrennaz à aussi un nouveau surnom « le cintré !! » Pas du cul hein...Quoi que ! Y'avait aussi un trou...Mais celui là...C'était juste en tout début de journée juste avant le grand ciel bleu bien chaud ; en un coup de fil patatras...Ils ont débarqués à la maison enfin plus précisément au garage, le cintré et l'polo avec une patte de pot d'échappement cassée, coupée net ! L'polo jamais à court d'idée, un cintré, et en moins de 5 minutes « le cintré » avait retrouvé la banane.

Merci à vous, aux mariés, à gilles pour cette belle journée et au lolo pour le road book.

Pat sans cou



Les Pyrénées en roadster (Enzo et Lombrennaze)

Sur la lancée de l'A.G. du VCF, depuis quelques années Patrice, s'octroyant quelques jours de congés, en profite pour faire durer le plaisir en partant à l'aventure sur nos belles départementales.

Alain retraité de fraîche date, ayant connaissance de cette habitude, demanda à Patrice, lors d'une réunion mensuel au Clairon, si un accompagnant ne le gênerait pas dans son pèlerinage annuel. La réponse fut positive et voici le compte rendu de cette semaine de juin 2009.

1^{ère} étape St Agan – Alès « Où nous nous prenons pour des Méharistes »

Tout au long de cette étape, pendant laquelle nous allons rouler régulièrement (entre 100/120 au compteur) sans à coups et hors des grandes villes, nous serons surpris, à chaque ravitaillement de nos belles, de constater une consommation de chameau : pour Patrice (Road Gardette) 4,8l/100, pour Alain (Road Cazaux) 5,8l/100. Ceci se confirmera tout au long de notre parcours.

Lors de notre arrêt restauration à Montbrison, nous aurons l'occasion de rencontrer un retraité intéressé par nos Voxan. Il nous résume sa vie de la façon suivante : dans ma jeunesse j'ai vendu ma moto pour acheter ma maison, maintenant que je suis en retraite je vais vendre la maison pour acheter, en autre, une moto. Un peu plus et nous repartions avec une commande de VX 10.



Après une traversée difficile du Puy en Velay (dimanche fin d'après midi et retour de WE prolongé), nous bifurquons plein sud direction Alès via Langogne, Génolhac et les routes bordées de vert sur les cartes Michelin.

Nous arrivons en pleine Féria d'Alès, trouvons facilement un hôtel avec parking moto, mais galérons pour trouver autre chose à manger qu'une Paella.

2^{ème} étape Alès – Elne « Assistance rapide façon rallye »

Début de l'éducation d'Alain sur les « manies » de Patrice, avec un départ à jeun de l'hôtel, direction Anduze et un petit déjeuner en terrasse dans cette ville agréable à cette saison (pas encore submergée de touristes)

Nous commençons la matinée par la corniche des Cévennes. Quel pied à la fois dans les enchaînements de virage que pour la vue du paysage (il faut quand même de temps en temps quitter la route des yeux, on n'est pas des bêtes). Pour suivre nous attaquons les pentes du mont Aigoual. Lors des premiers lacets, Patrice ouvrant la route, Alain dans un moment de relâchement quitte momentanément Patrice des yeux pour admirer la vue, surprise au virage suivant, Patrice a disparu. Rien n'y fera il ne le reverra qu'au sommet. Commentaire de Patrice « tu m'excuseras mais je n'ai pas pu m'empêcher d'attaquer, j'aime trop cette montée ». Pas de problème Patrice, il faut prendre son plaisir quand il se présente.

Lors d'un ravitaillement le roadster Gardette manifeste en geignant du frein arrière. Alain apprend sur un parking de Super U comment nettoyer les plaquettes de frein, c'est vraiment un jeu d'enfant. Avec tout ça, nous avons roulé plus de 12 heures pour un peu plus de 500 kms.

3^{ème} étape Elne – Ax les Thermes « Nuit et brouillard »

Après une nuit dans le somptueux gîte de Jean-Pierre alias « Dédé du gaz », nous entrons dans le terrain de jeu des Pyrénées. Première incursion en Espagne afin de repasser en France via Andorre. La Principauté n'a pas changé, en résumé une rue principale bordée de boutiques. Du béton, du béton, même pas un vieux chalet, le paysage mériterait mieux. Pour rejoindre la France, il faut passer le port d'Envalira à 2.407 m, puis redescendre par le pas de la Casa. Les premiers lacets se font sous un ciel couvert et plus nous montons, plus le brouillard s'épaissit. A 2 kms du sommet, un embranchement, nous avons le choix de passer par un tunnel, qui permet d'éviter par mauvais temps les deux cols. On se consulte, avis unanime, on est venu pour bouffer du col pas pour s'enfoncer dans les entrailles de la montagne. La suite se déroule par 4° et dans un brouillard à couper au couteau, visibilité 5 m. Pas une voiture pour nous ouvrir la route, ils restent derrière nous, Patrice s'y colle et nous conduit à bon port.

En conclusion, visière ouverte et lunettes embuées on voit mieux qu'en voiture avec les essuies glaces



4^{ème} étape Ax les thermes – Bagnères de Luchon « Les deux GPS sont en désaccords »

C'est vraiment à partir de cette étape que le beau temps ne nous lâchera plus et que nous enchaînons les cols pyrénéens bien connus des cyclistes : col de Port, du Portet d'Aspet

L'histoire des deux GPS : Alain, de par ses antécédents professionnels (finances, juridique et informatique), à l'habitude de planifier. Donc avant le départ chaque étape a été étudié, sur la base des grandes lignes données par Patrice, et le tout rentré dans un GPS orienté moto (pour les curieux un Tripy), dont le seul défaut est de ne pouvoir être modifié sans l'aide d'un ordinateur resté à la maison.



Patrice lui à l'habitude de voyager seul et au feeling pour ce qui est de l'itinéraire, en s'appuyant sur la bonne vieille carte Michelin, sur la position du soleil, des étoiles et de son sens de l'orientation. Le résultat de la comparaison, pendant les 3.500 kms parcourus, entre les deux systèmes est à l'avantage du GPS Enzo (convivialité, adaptabilité, il peut même faire le café).

5^{ème} étape Bagnères de Luchon – Pau « ferme ton col tu vas attraper froid »

Deuxième étape des grands cols pyrénéens.

Après un passage somptueux par les cols de Peyresourde et d'Aspin, nous nous voyons refoulés arrivés en haut du Tourmalet. Impossible de basculer, la route n'est pas praticable, coulées de neige et de boue. Les Voxans sont polyvalentes, mais pas au point de se prendre pour des motos neige. Donc demi tour, ce qui nous oblige à traverser à nouveau l'horreur de la Mongie, constructions style années 60, grandes barres de béton au milieu d'un superbe cirque glaciaire. L'hiver passe encore, tout est blanc, mais l'été c'est hideux.



Deuxième surprise, au col du Soulor, la route qui mène à l'Aubisque est carrément barrée et gardée par un homme en jaune de la DDE. Impossible de négocier, recalcule par le GPS Enzo d'un itinéraire de rechange.

Tous ces cols ne sont pas sur des axes commerciaux, mais sont principalement empruntés par les touristes et ne sont donc ouverts qu'à partir de mi juin, voir début juillet. Il faut choisir, soit la tranquillité et les contraintes des cols fermés, ou les routes ouvertes et la cohue des mois d'été.

Arrivée sur Pau, ou Patrice a vécu quelques années, et qui en profite pour faire découvrir à Alain la vue sur les coteaux de Jurançon et la chaîne des Pyrénées à partir des terrasses de café.

La fin d'étape chez Christian sera très au désavantage du GPS moderne !

6^{ème} étape Pau – Saint Jean de Luz « Je vous en remets une couche ? »



Après un hébergement, pour Alain, chez Christian et sa famille (le garçon est aussi passionnant que ses récits, voir « l'Envol ») et Patrice préférant des amis anciens, nous terminons la traversée des pyrénées. Nouveau col fermé (Pierre Saint Martin) et nouveau détour. Nous en profitons pour manger aux chalets d'Iraty et reprenons ensuite tranquillement la route pour rejoindre Saint Jean Pied de Port, et un nouveau passage en Espagne. Et là le piège. Après que nous ayons subi, la pluie pour descendre à l'AG, le gravillonnage et le goudronnage de la DDE, nous avons droit à la boue espagnole. Nos motos sont repeintes façon camouflage militaire, soit couleur terre. Seul avantage, si la maréchaussée nous prend en photo, impossible de lire les plaques

Arrivé à St Jean de Luz, Patrice repart sur Anglet pour voir d'autres amis et Alain en profite pour dîner sur le port en solitaire après avoir convenu d'un rendez-vous le lendemain à l'aéroport du BAB.
Ensuite retour à la civilisation, avec une drôle de sensation : demain nous quittons le terrain de jeu, mais d'un autre côté nous allons retrouver la famille qui commence à nous manquer.

7^{ème} étape Saint Jean de Luz – Brive la Gaillarde « Le retour 1 »



Dès le départ Alain et son GPS se plantent, perte d'un temps fou pour s'extirper de l'agglomération de Bayonne. Pour s'en sortir on fait une entorse à notre règle, on prend l'autoroute, car les ventilos tournent sans discontinuer. S'en suivent les départementales, mont de Marsan, Agen, à partir de Cahors nous récupérons la N20. Un vrai plaisir depuis l'ouverture de l'autoroute elle est complètement désertée. Une enfilade de grande courbe sur un revêtement en très bon état et au milieu d'un superbe paysage. Le soir à Brive, nous décidons de manger une pizza. Nous faisons le tour de la ville, moderne, ancienne, rien. Cette ville est déserte, on pourrait croire être dans un décor à la Disney. Après plus d'une heure retour vers l'hôtel et la telle une oasis nous trouvons LA pizzeria. Nous étions passés à côté sans la voir.

8^{ème} étape Brive la Gaillarde – Région Parisienne « Le retour 2 ou silence on vient de se lever »

Le petit déjeuner, comme tout un chacun le sait, doit se faire dans une ambiance zen. Et bien non chez Kyriad, on vous met l'ambiance façon scène de ménage : raclement de chaise sur le parquet, bruit de vaisselle entrechoquée lors du nettoyage des tables. Il faut dire que la salle est loin d'être bien insonorisée. Pour vous mettre un Enzo en vrac, rien de mieux. Remarque faite au personnel, la réponse fuse : « Il faut bien que l'on débarrasse, nous on travaille ». Et nous on est pas un peu client ?

La remontée se fera en traversant la Creuse, puis la Sologne.

Voilà c'est fini, mais lors des soirées des étapes, nous pouvons vous dire que nos deux compères ont déjà élaborés un projet pour continuer la prochaine AG en 2010. A suivre.....



Petit bilan moto :

Consommation de 4.5 l/100 pour le « Gardette » et 5.5 l/100 pour le « Cazeau »
Température d'eau sur le « Gardette » entre 75° -80° lors des descentes de cols et en roulage stabilisé à 110-120, mais 105° -110° lors des montées de cols et des encombrements.
(en relatif le delta est quand même de 30° C)

Pas de consommation d'huile ni d'eau (pas de vase d'expansion sur le « Gardette »)
Kit chaîne neuf sur « Gardette » et donc une petite tension au bout de 3000 kms.
Aucun fusible, (maintenant on peut oser en parler !).

PORTRAIT DE VOXANISTE

Voici une nouvelle rubrique, le portrait d'un Voxaniste, juste quelqu'un comme vous... pour commencer notre série, nous avons choisis une des figures emblématique du club, Guy Bourdiaux dit Papy Guy.

De notre envoyé spécial, Patrick Petit, en direct de Chelles.

Patrick Petit : A quand remonte ta passion de la moto ?

Papy Guy : Ben tout gamin, j'avais un copain déjà en meule et rien que d'entendre le bruit...j'en salivais déjà et me disais aussi que c'était 'la liberté'.

(12-13 ans il réparait le dodge d'un copain avec les moyens du bord...).

PP : Depuis combien de temps fais tu de la mobylette ?

PG : Depuis 1954. J'ai passé mon permis sur une BMW bleu ! En tôle roulée.

PP : C'était quel modèle ta première folie ?

PG : Une 175 moto confort de chez motobécane ! Ah là là avec un réservoir chromé le reste couleur café au lait. Anecdote : A l'époque je n'aimais pas la Terrot car ils n'ont pas voulu m'embaucher pour faire de la mécanique.



Ajusteur mécanicien de métier à Paris, tous les midis, pendant sa pause il rejoignait sa brèle pour la "polisher", la bichonner.

PP : Tu l'avais trafiquée ?

PG : (rire) J'avais poli la culasse. J'ai fait les 2 heures de Montlhéry ! Sur 26 au départ, il finira 12^{ème}.

PP : (humour) Tu piquais de l'essence dans le réservoir de la bagnole de ton vieux ?

PG : (rire) Non... ! Par contre on piquait de l'essence d'avion pour mettre dans la moto, mélangé avec un peu d'huile !

PP : Tu te souviens de ton premier accident ? De ta première gamelle ?

PG : (ouf...) Ouai, ouai... La première à Paris à 19 ans avec une bagnole...Et le bras gauche dans le plâtre !

Et la deuxième aussi...Avec ma Norton 99 et le beau frère derrière ! Il a cambré la moto, le beauf a sauté et papy s'est mangé une vieille dame.

PP : Quelles sont les différentes motos que tu as eues ?

PG : La moto confort bien-sûr, une BMW k1 achetée aux enchères, 125 Peugeot, java, Gnome & Rhône, Triumph tiger 110, Guzzi et surtout celle avec laquelle j'ai eu le plus de passion, ma Norton 99 " elle rugissait comme un lion ".



PP : Comment es-tu devenu voxaniste ?

PG : (sourire) Patriote ! Je l'ai appris par moto revue. J'ai fait mon 1^{er} essai chez Brookland motor à Villejuif (94) sur un road jaune de 99...Agrhhhh !!!

Anecdote : Il achète sa 1^{er} moto alors que l'usine était en dépôt de bilan et il leur propose même de donner de l'argent pour contribuer à sauver l'usine.

Depuis, Papy Guy en a eu plusieurs dont 2 roads un jaune et un bleu vendus depuis peu. Et sa fameuse black magic.

Il se dévoue corps et âme à cette marque française qui trône un peu partout chez lui et sur tous ses véhicules, depuis plusieurs années, en espérant le meilleur pour les années à venir.

Le VCF fait parti bien sûr de sa famille.

PP : Dans les meules d'aujourd'hui, à part Voxan bien sur, tu préfères lesquelles ?

PG : Ducati et triumph.

Pour conclure, le 14 juillet dernier, il a brûlé ses 73 printemps !

Chers amis, membres du VCF,

Merci de me donner le clavier pour vous faire part de mes dernières recherches sur le virus « **F8 V72** » .

Bien sûr, ces recherches restent encore incomplètes et peuvent être erronées en certains points.

Je vous encourage donc à me signaler toutes conclusions que vous auriez pu faire de votre côté qui permettraient de mieux connaître ce virus ou corriger certaines erreurs. (y compris les fautes d'orthographe)

IDENTIFICATION :

F : pour « France ».

La souche est née en France du côté des monts d'Auvergne. Il est possible que ce soit un virus millénaire remonté des volcans...Toutefois, on a détecté quelques souches actives en Germanie occidentale, en Suisse, en Belgique et même au fin fond de l'Argentine. On en a aussi repéré récemment sur une île où il fait chaud

8 : pour le nombre variantes répertoriées depuis les premières recherches:

1 : type Roadster : virus de plus de 10 ans qui sévit encore. Le seul virus à avoir touché de près un président de la république. Ce virus se transmet encore mais ne se développe plus. Toutefois, bien implanté dans un corps humain, il enrume encore pas mal de monde. Il a muté vers 2005 (je crois) en adoptant un style plus conventionnel afin de se camoufler un peu et d'infecter un peu plus de gens mais ça n'a pas vraiment fonctionné.

2 : type Cafe Racer : virus de plus de 10 ans, à deux yeux, qui se déplace à grande vitesse. Ce virus a légèrement muté vers 2005 aussi pour s'adapter à son environnement. Il a pris des couleurs plus criardes (typique dans la nature pour se défendre des prédateurs), une nouvelle « injection » dirons-nous pour laisser moins de traces de son passage dans le sang. Mais il y a perdu un peu en autonomie ... du coup, il roule plus longtemps car il est plus costaud mais moins longtemps parce qu'il bouffe ses réserves plus vite. Va comprendre. La nature est parfois bizarre mais toujours bien faite.

Ce type là doit être traité avec vigilance. Il mise tout sur deux critères simples et particulièrement efficaces : la vitesse et la beauté. Du coup il va trop vite pour être repéré à temps, mais si l'on a la chance de le voir, il est tellement beau qu'on le regarde trop longtemps.... Assez longtemps pour être contaminé.

3 : type Scrambler : moins rapide que les deux précédents, son autonomie est un peu limitée mais il a l'avantage de pouvoir aller dans des recoins inaccessibles aux autres type (rate, foie, reins, et même testicules). Il faut se méfier de celui là particulièrement. Il a l'air plus gentil mais il est capable de se protéger du vent et d'emporter des bagages pour aller contaminer très loin. C'est cette souche qui sévit en Argentine depuis peu. L'armée serait sur le point de s'en servir pour des « projections dans la profondeur »

4 : type Street Scrambler : Alors lui, c'est un surnois. Issu d'une mutation entre le type « Scrambler » et le type « Cafe Racer » il s'est bien répandu. Il ne va pas partout comme le Scrambler, il a toujours un problème d'autonomie, mais il a hérité de la vitesse du Cafe Racer. Il faut particulièrement s'en méfier car il passe bien dans les petites veines en courbes. Du coup il est plus difficile de s'en débarrasser. Il a plus de mal dans les grandes artères toutes droites du fait de son manque de protection. S'il vous gêne vraiment, c'est là qu'il faudra attaquer.

5 : type Black Magic : Ce type là est comme le Cafe Racer mais en pire. Il a particulièrement accentué son côté esthétique, son autonomie et il est toujours aussi rapide. Il a aussi pris quelques gènes à des virus plus anciens dont un était particulièrement violent : le « Manx ». De toute façon quand on nomme quelque chose par « noir » : il faut le craindre... la veuve noire, noir désir, black magic woman, la panthère noire etc Ça fait peur.

Seul truc, ce type là éprouve beaucoup de difficultés à contaminer deux corps humains en même temps du fait de sa forme arrière pas pratique. Mais il est tellement beau et puissant qu'il infecte un corps humain même à l'arrêt.

6 : type Charade Racing : variante extrêmement rare du type Black Magic... il a muté en soignant sa protection, sa tenue de route et son freinage dirons nous. Il est aussi encore plus beau et plus rapide... d'où l'appellation «racing». Un seul a pu être détruit à ce jour.

7 : type Black Classic : autre mutation du type Black Magic, découvert assez récemment et donc encore assez rare. Ce type n'infecte pas tout le monde. Les corps ne semblent pas tous réceptifs dans la même mesure. Certains résistent bien mais d'autre pas du tout. Il traîne pas mal avec le genre Black Magic et Cafe racer dans des sortes de courses entre virus... On en même observé un échantillon récemment faire du repérage et du ravitaillement pour un type Cafe Racer je crois.

8 : type VB1 : Soyons clairs et précis sur ce type. On n'en a répertorié que 31 dans le monde à ce jour et il est éteint. Comme les volcans d'Auvergne. D'un point de vu d'esthète c'est dommage mais d'un point de vu médical, c'est aussi bien. Il est entièrement défendu par une carapace frontale très profilée et doté, pour certaines sous variantes, d'éléments que l'on nomme Ohlins qui lui permettent de passer à une vitesse encore plus grande. C'est en quelque sorte le TGV de cette grippe.

V : pour la forme du noyau central.

Le cœur d'un virus est habituellement rond avec un tas de périphériques piquants qui dépassent mais celui là est formé en V. Oh, bien sûr, ça c'est déjà vu dans des virus types Suzuki, Honda ou Harley mais cela reste une architecture très efficace. J'en veux pour preuve le virus Renault F1 de 2006 ou 2007 qui employait la même architecture en V mais multiplié par 5 !!! (un V10 quoi) Ce Renault F1 n'a jamais été battu.

72 : pour l'angle particulier que forme ce V ... Vous l'aurez deviné.

A noter que le virus Renault F1 utilise ce même angle. Cet angle permet au virus de réduire de beaucoup ses vibrations et donc de ne pas s'encombrer de périphériques inutiles (nommés balanciers d'équilibrage) qui l'alourdiraient.

MEDICATION :

Malheureusement, il n'y a pas grand-chose à faire. Le seul vrai remède est de **NIER** complètement l'existence de ce virus : de ne JAMAIS l'approcher, de ne JAMAIS l'écouter, de ne JAMAIS le tester, de même ne JAMAIS le regarder en photo dans les magazines médicaux spécialisés. Beaucoup de gens NIENT sont existence et apparemment cela marche très bien. Ce virus reste assez confidentiel.

A NOTER :

Ce virus, quelque soit le type est assez bien réparti partout en France. Il s'attrape facilement dans un bar de la capitale, mais il y a d'autres bars dangereux... en particulier en Auvergne où il est né.

L'on a observé que ce virus était sujet à une sorte de transhumance annuelle. Vers le mois de Mai. Beaucoup d'entre eux (mais pas tous), de tous types confondus se rejoignent en un même lieu. Cette transhumance reste mystérieuse. Sur d'autres espèces, nous aurions pu l'interpréter comme un rassemblement en rapport avec la « foi » mais de la part d'un virus...

Toutefois, après ce rassemblement, le comportement des virus semble parfois légèrement modifié. Pour faire un parallèle : l'on pourrait dire qu'ils ont un nouvel officier et de nouveaux sous-officiers qui donnent de nouvelles cibles à atteindre. Ce serait donc le virus le plus efficacement organisé pour s'auto défendre et se multiplier connu à ce jour.

J'en veux pour preuve que certains patients infectés ne peuvent s'empêcher de systématiquement secourir d'autre patients infectés et même, en quelque sorte, « recruter » d'autre corps pour répandre le virus. C'est bien la preuve que ce virus et le SEUL à réellement CONTROLLER le corps qu'il occupe....

Je sais que ça fait froid dans le dos mais, pour finir cet exposé, chers amis, je tenais à la fois à vous mettre en garde et à vous rassurer :

Vous mettre en garde car un nouveau type, aujourd'hui baptisé « Nefertiti », est sur le point de se répandre. Le corps médical le baptisera F9V72 lorsqu'il aura été parfaitement analysé et répertorié.

Vous rassurer car malgré sa couleur, sa vitesse, sa beauté, ses vibrations, sa rareté : un rhume n'a jamais fait de mal à personne

Torpen