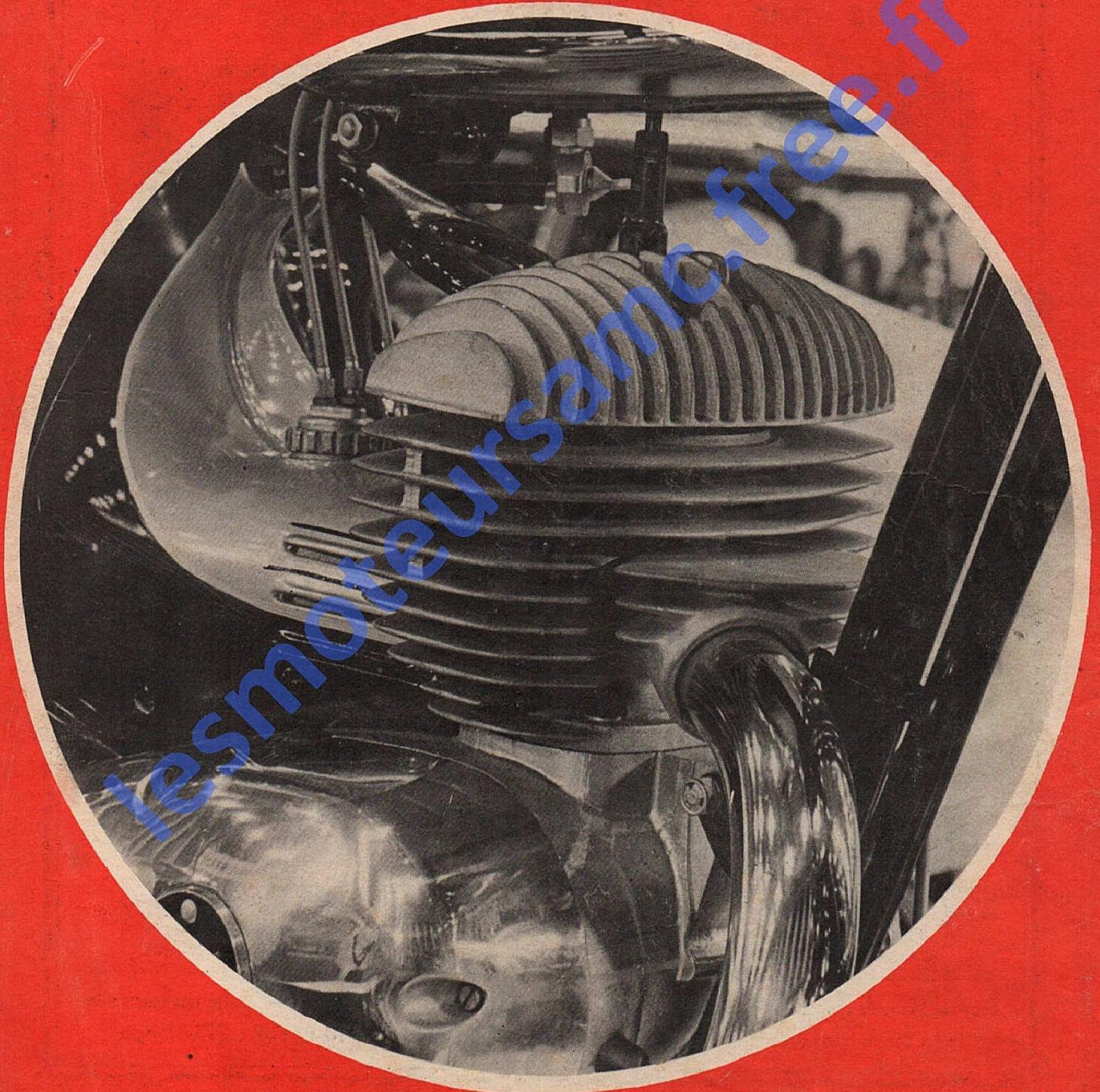


# Moto revue

44<sup>e</sup> ANNEE. — 10 NOVEMBRE 1956. — N° 1.314

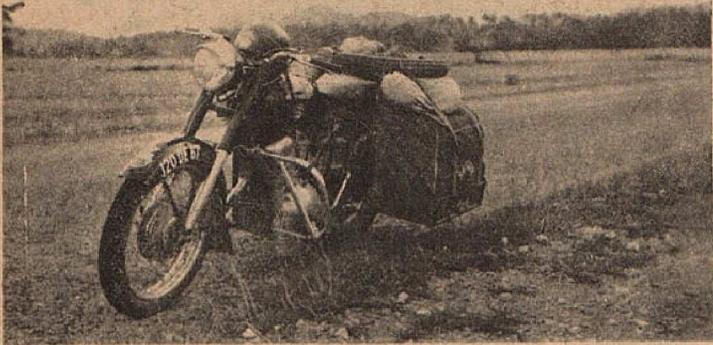
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

SALON  
de  
FRANCFORT



Puissance spécifique toujours plus élevée,  
maintenant 87 CV/l. avec le 175 cc. Maïco.

# LES GRANDS VOYAGES SUR DEUX ROUES



19 Janvier

**A** 8 h. du matin, nous nous mettons en route vers la France après avoir causé de nos projets avec le journal d'Extrême-Orient.

Nous partons avec 120 kg. de bagages ; mon camarade David William et moi-même sommes en pleine forme physique, mais nous craignons tous les deux que nos motos ne tiennent pas le coup car le rodage a été fait en vitesse. De plus, et nous le verrons plus tard, nous n'avons pu essayer nos motos avec les porte-bagages de notre fabrication. Le compteur marque 2.660 km.

A quelques kilomètres de Saïgon, premier ennui, je crève par suite de l'usure du pneu sur un boulon mal placé. Réparation assez longue, car nous démontons notre porte-bagages. Changement de pneu et de chambre, et en route pour le Cambodge.

Le soir, à la nuit tombante, nous arrivons au bac de Neak-Luong et nous décidons de passer la nuit dans ce village où nous sommes très bien accueillis par un infirmier qui nous offre gracieusement tout ce dont nous avons besoin. J'allais oublier de vous parler du passage de la douane Vietnamiennne-Cambodgienne, douane où nous avons bien failli ne pas passer par suite d'absence sur nos passeports du visa du Cambodge. Enfin, après plusieurs heures de discussion, nous passons quand même.

20 Janvier

Nous repartons vers Phnom-Penh où nous arrivons peu après. Là nous attendrons, en continuant de roder nos motos et nos porte-bagages... nos carnets de passage en douane. Car nous sommes partis de Saïgon sans ces documents : le Viet ne voulant pas nous voir plus d'un mois dans sa contrée avec nos motos.

Nous en profitons pour visiter toute cette région très belle et assez accueillante. Enfin, en possession de tous nos documents et de notre matériel, nous prenons le véritable départ.

29 Janvier

La route vers Battambang est bonne et nous roulons encore assez bien. Plus tard, avant Pursat, les ennuis commencent avec les coupures de ponts, coupures qui nous obligent à passer dans des chemins ensablés et boueux au possible. Nous trouvons à la fin de notre étape, un bungalow bien moderne et qui possède, grosse importance : une douche.

30 Janvier

Nous effectuons notre première vidange avec de l'huile Motul, gracieusement offerte par la Maison de France. Huile très bonne, comme vous pourrez le juger par la suite. A quelques kilomètres de Battambang, route affreuse et je crève à l'arrière ; nous mettons 1 h. 30 pour réparer. Nous arriverons à mettre 50' avec l'habitude... Vers la fin de l'après-midi, nous nous présentons à Poïpet et avec toutes les formalités de douane, nous couchons sous la tente au poste frontière.

31 Janvier

Nous sommes debouts de bonne heure, mais, oh ! sur-

SAIGON

PARIS

EN 250 CC.

prise, nous ne pouvons rentrer en Thaïlande qu'à 9 h. Les formalités sont vite expédiées et après le plein complet, nous prenons une route affreuse en gravillons et tôle ondulée. Nous roulons à gauche, cela durera jusqu'en Iran où nous reprendrons la droite. Après 144 km. de route, nous décidons de nous arrêter et nous passons la nuit au poste de police. Chacun vient voir avec émerveillement nos matelas pneumatiques ainsi que nos sacs de couchage. Notre Nescafé fait aussi sensation et chacun s'étonne que nous osions boire le breuvage.

1<sup>er</sup> Février

Encore quelques kilomètres de mauvaises routes et nous rencontrons enfin de la route goudronnée. Nous rencontrons des officiers de l'aviation thaïlandaise qui nous guident jusqu'à quelques kilomètres de Bangkok. La signalisation est très bonne, mais malheureusement nous ne pouvons lire le thaïlandais. Nous arrivons, toujours très en forme, dans cette capitale très vantée, et nous cherchons vite un guide qui nous permette de visiter ce qu'il y a d'intéressant.

2 au 5 Février

Nous cherchons en vain une route pour la Birmanie à la Passe des Trois Pagodes. Nous ne pouvons rien trouver, et d'après les dires des autochtones, les voies routières n'existent plus depuis la guerre.

6 au 9 Février

Après avoir demandé conseil au Consulat de France, nous nous mettons en route pour la Malaisie. Jusqu'à Huay-Sainua, la route est bonne, mais après, c'est de nouveau la tôle ondulée et cette poussière rouge impalpable qui nous recouvre tout de suite. Nous passons tantôt à travers des montagnes, tantôt à travers la jungle. L'essence n'est pas rare, et chaque gros village a un marchand qui en vend en touque de 20 litres. Après Prachuap, la route est vraiment affreuse, les ponts qui manquent nous obligent à traverser à gué la plupart des cours d'eau. De Chum-Phon à Thune-Song piste affreuse, à tel point que nous nous demandons toujours si nous allons pouvoir continuer.

10 Février

Après une longue nuit de repos chez les Bonzes, nous

passons la frontière Thaïlande-Malaisie et nous retrouvons avec joie de bonnes routes goudronnées. Nous arrivons, après une crevaison de plus, à Penang.

### 11 Février au 19 Février

Nous passons notre temps à chercher un bateau qui veuille prendre nos motos, et nous-mêmes, pour les Indes ou la Birmanie. Après je ne sais combien de démarches, nous arrivons à embarquer nos machines sur le « Santhia » et nous prendrons l'avion pour Calcutta, puisqu'il nous a été impossible de prendre le même chemin que nos motos.

### 20 Février au 2 Mars

Voyage sans histoire par la Thai Air Way, où après une nuit passée à Bangkok, nous arrivons à Calcutta. Là nous attend ce que nous n'avons encore jamais pu entrevoir : quatre jours et demi, je dis bien quatre jours et demi, pour dédouaner nos motos. Nos billets d'entrée aux Indes comprennent une cinquantaine de signatures. Enfin, bien soulagés après les formalités, nous partons vers... Paris.



### 3 Mars au 10 Mars

Les routes sont bonnes, un peu encombrées par les vaches, mais les gens sont très accueillants. Le soir, nous trouvons avec joie les Resthouses ou bungalow, très bien et peu onéreux. Pas mal d'ennuis avec nos motos, les réservoirs perdent à toutes les soudures. Installations électriques défectueuses. Du côté moteur proprement dit, rien que des éloges. Nous avons monté une bougie Floquet et pas encore d'embêtement, nous n'en aurons d'ailleurs aucun jusqu'en Iran. Nous effectuons toujours nos vidanges avec de l'huile Motul. Comme climat, les nuits sont fraîches, donc reposantes, mais les journées très chaudes et assez fatigantes, surtout lors des crevaisons assez fréquentes. Nous visitons Bénarès et son fameux Gange. Une misère effroyable règne parmi tous ces mendiants que nous voyons sur le bord du Gange dans le vieux Bénarès. A Kanpur, je suis obligé d'arrêter pour faire ressouder mon porte-bagages qui souffre des chocs de la route. Le mécanicien ne veut rien pour son travail et me souhaite bonne route ! Braves Indiens, vraiment, et si accueillants ! A 8 miles de New-Delhi, je casse le linguet d'embrayage ; je télégraphie en France à AMC et 6 jours plus tard je reçois ma pièce.

### 11 au 19 Mars

Visite de la capitale des Indes. Toujours le même merveilleux accueil partout où nous séjournons. Nous trouvons un Indien qui nous sert de guide et nous fait visiter les merveilles d'Aera, entre autres, le Taj-Mahal, monument en marbre blanc vraiment magnifique et d'un style si pur. Nous visitons aussi Fathepur-Sikri, ancienne ville fortifiée, désertée par sa noblesse à cause du manque d'eau.



### 20 au 27 Mars

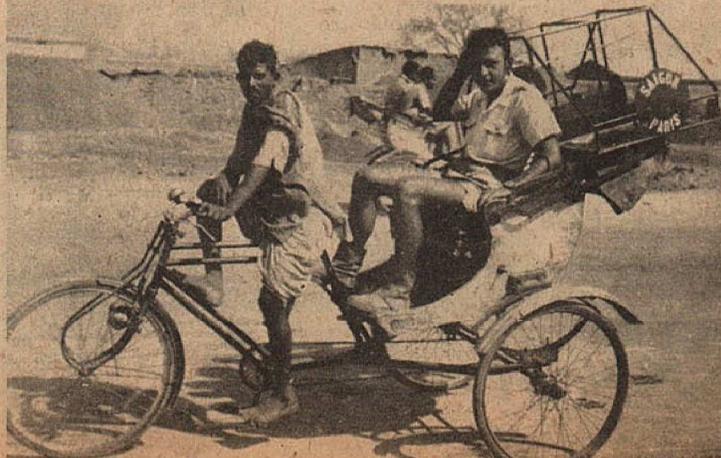
Départ pour Simla, petite cité pittoresque perchée dans la montagne. Nous crevons encore, mais les machines grimpent à souhait. Nous trouvons avec joie un froid assez vif, mais nous sommes bien équipés et nous ne craignons pas ce dernier. De Simla, nous montons à Narkanda, petit village situé à plus de 3.000 mètres d'altitude, sur la route du Thibet. Nous avons de la neige et un bourbier comme je n'en ai encore jamais vu. Heureusement que nous rencontrons des Thibetains, avec leurs charges très lourdes, qui nous aident à passer tous les mauvais passages. Arrivés en haut, une vue magnifique nous attend, ainsi qu'un coucher de soleil merveilleux. Nous prenons de nombreuses photos... en noir et en couleurs. Puis redescente sur Simla où nous sommes encore accueillis par les jeunes du Roller Skating.

### 27 au 31 Mars

Nous partons vers Lahore, en passant à Amritsar nous visitons le Temple d'Or, autre merveille des Indes, et c'est bien à regret que nous quittons ce pays si hospitalier. Les formalités de douane sont heureusement plus vite expédiées que celles d'entrée.

Au Pakistan, entrée aussi rapidement faite pour les formalités, mais nous devons expliquer en détail notre voyage et les pays que nous allons traverser. Le Pakistan est aussi très accueillant et assez semblable aux Indes. Les routes y sont cependant moins bonnes. Nous couchons toujours dans les Resthouses et les bungalow. Pas mal de crevaisons, surtout sur une route en brique, quelques kilomètres après Arifwala.

Un petit fait : le 30 au soir, nous nous arrêtons sur le bord de la route pour planter notre tente. J'en profite pour aller chercher de l'eau dans un petit village. Là, beaucoup de femmes qui me font signe de partir, mais aucune ne veut me vendre ni du lait, ni quoi que ce soit. Je reviens donc bredouille, mais vers la nuit un homme nous apporte du lait et de quoi nous restaurer ; il nous parle dans sa langue dont nous ne comprenons pas un traitre mot. Enfin, il veut à tout prix que nous couchions sur un lit qu'il nous fait apporter par son domestique. Le lendemain, au petit jour, le revoilà, il nous explique (ce que nous croyons comprendre) qu'il nous donnera ce que nous voulons, mais ne veut pas que nous rentrions dans le village. Brave homme, mais... peut-être jaloux.



Nous continuons notre route par un temps vraiment chaud et nous arrivons à Sukkur après avoir traversé l'Indus sur un magnifique pont.

#### 1<sup>er</sup> au 7 Avril

Pâques ! Mais pour nous il s'agit de gagner au plus vite une grande ville pour réviser nos motos. A 6 h. nous partons, toujours gonflés à bloc (nous, bien sûr, et non les motos) et quelques kilomètres après, ma roue arrière casse : les rayons, la jante, pneu et chambre hors d'usage. Le temps de mettre la tente et de décharger une moto, et William retourne à Sukkur pour essayer de trouver des rayons (nous n'en avions que 10 de rechange). On arrive tant bien que mal à remonter une roue et je monte un pneu et une chambre neufs. Après deux jours de réparations, nous repartons vers Quetta. Un vent terrible avec du sable nous attend ; nous penchons à toucher le sol tellement ce vent est fort. En arrivant à Quetta, nous trouvons un froid auquel nous ne sommes pas habitués. Nous nous restaurons et nous reposons au Lourdes-Hôtel. Rencontre avec des australiens qui tentent de rejoindre Londres. Nous réparons nos motos, la partie cycle a souffert, mais les moteurs sont vraiment merveilleux, surtout avec les traitements que nous leur faisons subir.

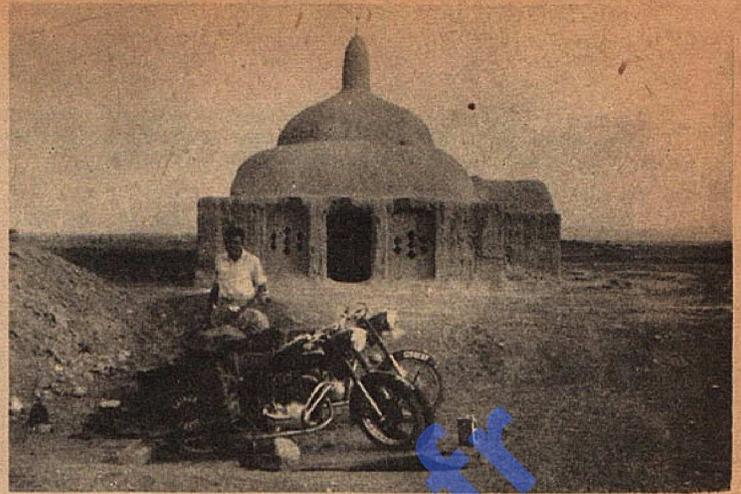
#### 7 et 8 Avril

Direction de l'Iran. Le désert reprend dès la sortie de Quetta et la pluie tombe, transformant la route en torrent de montagne. L'après-midi, nous sommes obligés de stopper par suite d'une tempête de sable que la pluie n'arrive pas à calmer. Après Dalbandin, nous trouvons la piste : sable, cailloux, tôle ondulée que nous n'abandonnerons plus jusqu'à Téhéran. Des nomades nous accueillent très bien, nous offrant thé et eau à volonté. Nous passons une nuit chez eux et ils nous donnent ce qu'ils ont, ne voulant rien en retour. Gros ennuis encore avec nos rayons qui lâchent souvent ; la suspension est complètement à plat et talonne tout le temps. Le cadre de la machine de William se fend et ici pas question de réparer : c'est le désert avec un grand D. Rencontrons des belges effectuant Bruxelles-Calcutta en voiture et que nous aidons à sortir du torrent dans lequel ils sont restés enlisés.

#### 9 au 27 Avril

Nok Kundi. — Resthouse, le dernier que nous rencontrons d'ailleurs ; formalités de sortie et plein d'essence, nous voilà prêts à entrer dans un nouveau pays : l'Iran. La piste est toujours aussi mauvaise. A Mirjaveh, douane iranienne très vite expédiée, l'officier de douane nous offre le thé et nous partons vers Zahedan. Ce n'est plus une piste mais vraiment un lit de torrent, ressemblant à ceux que nous avons chez nous, en France, dans les Alpes. Chaleur torride la journée, mais les nuits sont fraîches, ce qui nous permet de nous reposer. A Zahedan, nous pouvons changer notre argent français contre des ryals. Nous trouvons des gens parlant français, mais à la question de mon camarade « où trouverons-nous des routes goudronnées », ils nous éclatent de rire au nez en nous répondant qu'en Iran il n'y en a pas.

Nous prenons 20 l. d'essence en réserve sur nos motos, avec nos 18 litres du réservoir, ce serait bien la guigne si nous tombions en panne sèche en cours de route. La piste est ensablée par suite des grands vents qui ont déplacé quelques dunes, ce qui nous bloque souvent. Nous



posons une moto et poussons l'autre et vice-versa. La chaleur devient suffocante et l'eau bien rare, heureusement que nous pouvons faire le plein dans les postes. Près de Bam, nous rencontrons les deux « Chausson » des voyages Dubreuil. On s'arrête pour causer un moment ; il fait bon causer entre français !

La route est toujours affreuse et nous passons de la plaine à la montagne presque continuellement. Lorsqu'il pleut, on roule au milieu du torrent car la route — ou plutôt la piste — sert aussi bien à ceux qui veulent l'emprunter qu'à l'eau. Nous sommes presque toujours en première et seconde, la « tôle ondulée » nous empêchant de faire des excès de vitesse.

A Qom, grosse surprise, nous trouvons une route goudronnée rejoignant Téhéran, et c'est sous une pluie battante et 50 cm. d'eau dans les rues, que nous faisons une entrée remarquée dans cette ville, car mon camarade a perdu son pot d'échappement.

Nous pensons prendre quelques jours de repos avant de repartir. Douche, repas à l'euro péenne et excellente nuit dans de véritables draps, rien de mieux pour vous retaper.

Impossibilité de trouver une roue adaptable à ma moto, si bien que nous attendons que la maison Guiller nous envoie une roue et les rayons. En attendant, sérieuse révision : les réservoirs sont dessoudés et fuient de divers endroits ; soudures aux porte-bagages.

Après plus de huit jours d'attente, n'ayant rien reçu, nous décidons de rentrer par avion, car sans rayons ni roue nous ne pouvons aller plus loin, c'est vraiment dommage d'avoir fait tout ce chemin pour en arriver là !

Embarqués le 21 avril à bord du Constellation d'Air France, nous arrivons à Orly le 22 avril avec une brume et un temps bien froids.

N.D.L.R. — M. Bernard Colomb, le « je » de cet article, habitant 8, rue de l'Eglise à Selestat (Bas-Rhin), est tout disposé à donner des renseignements techniques à ceux qu'un tel voyage intéresse.

#### PRIX DE L'ESSENCE

Vietnam : .....	53 fr.	Cambodge : ...	49 fr
Thaïlande : ..	37 »	Malaisie : ....	52,5
Inde : .....	25 »	Pakistan : ....	30 »
Iran : .....	23 »		



[lesmoteursamc.free.fr](http://lesmoteursamc.free.fr)