

L'Hannibal-Total a permis, une fois de plus, à ses nombreux participants de parcourir les chemins des Alpes. Cette édition 1988 a été particulièrement réussie, les passages difficiles étant un peu plus nombreux que les années précédentes. Par Sylvain Taragnat (Pentax).

omme chaque année, l'Hannibal avait fait le plein de ses engagements. De nombreux étrangers étaient venus, portant à trois cents le nombre des équipages. Répartis en trois groupes, les participants avaient à parcourir quatre boucles totalisant environ 800 kilomètres, dont les trois quarts de chemins et de pistes. Armés d'un Auverland A-3, nous avons suivi pendant ces quatre jours les aventures du groupe « 200 ».

« 200 ». Les opérations de vérifications et de stickage des véhicules avaient lieu à Aimes, comme l'an dernier, par les soins des membres de l'or-



ganisation: la Fédération des grands randonneurs, bien sûr, mais aussi le Club Haut-Alpin, Adhérence 4x4 Club, Inter-Club T.T., ... Un peu débordés par le nombre, les commissaires laissent passer quelques véhicules montés de pneus usés ou de type routier qui occasionneront par la suite quelques bouchons dans les passages

délicats.
Pour notre groupe, premier bivouac à Montalbert, avant la première boucle. Il fait chaud et per-

« Mais si, j'te dis qu'on est là... »

sonne ne souffrira du froid. A huit heures du matin, départ échelonné après la distribution du road-book et les recommandations du chef de groupe. L'assistance (trois BJ-42 d'Adhérence 4x4 Club) chauffe ses moteurs: il y a, à quelques kilomètres de là, une grande descente en sous-bois qui promet du sport aux moins doués. Avec l'Auverland, nous filons devant et roulons en

compagnie des premières motos. Négociée en souplesse, la descente fait place à une remontée grasse et assez technique qui sera la vraie difficulté de la journée. Le A-3 passe tout ça en 4x2 malgré ses M+S ... et nous attendons vainement la suite de la colonne: ça coince quelque part! Il paraît qu'un Land 109 ou 110 a trouvé le moyen de se mettre les pattes en l'air dans la descente et que la remontée est pleine de 4x4 plantés.

Après deux heures d'attente, les véhicules commencent à affluer au point de rendez-vous par l'itinéraire de déviation. Ah, un Syncro et quelques autres 4x4 ont passé les difficultés. Nous redescendons pour voir: un BJ-42 allemand, avec des 205-R-16 routiers, est posé dans un bourbier. Le kamerad refuse de se fatiguer à le dégager au cric et attend que l'organisation envoie un véhicule-treuil! Plus bas, un vieux 88, allemand lui aussi, a eu de gros ennuis mécaniques et a puissamment contribué à embouteiller l'itinéraire. Ca commence bien... Le parcours de l'après-midi sera plus facile, tracé à flanc d'alpages au-dessus de la vallée de la Tarentaise.

Le lendemain, nous attaquons la boucle italienne, avec un départ à sept heures au col de l'Iseran. On roule les duvets, on se rase à l'eau froide, on crache du dentifrice aux quatre vents. Et c'est parti pour une journée qui sera longue. Nous retrouvons les magnifiques paysa-

mis sur le côté. Panzer, c'est un Allemand – encore un – plein d'enthousiasme qui conduit son BJ-46 comme un char Panther; en voulant négocier une épingle d'un seul coup, d'un seul, il a grimpé dans le talus et ca n'a pas marché...

VERS UN FUTUR POLYGLOTTE

De Valloire aux Ménuires, nous ne passerons pas par le col des Encombres qui est maintenant fermé pour cause d'éboulement. Nous empruntons un nouveau tracé finalement plus intéressant, émaillé de quelques difficultés. Dans le groupe 200, les participants se sont regroupés par affinités. Nous roulons de conserve avec deux anciens de l'Hannibal, mon ancien équipier de 1985, toujours sur Syncro, l'ami Jean-Paul qui conduit sa nouvelle BMW R-100 GS avec brio et fait cette année l'assistance moto et Jean-Luc qui fait goûter à son Syncro les plaisirs du tout-terrain après avoir participé cet hiver à l'expédition aux Lofotens. Un Santana dijonnais se joint à nous. Les étrangers ont, depuis longtemps, adopté cette pratique, et on voit des équipes anglaises, belges et allemandes rouler de concert. Il va falloir être sérieusement polyglotte pour suivre l'Hannibal dans le futur...

Le quatrième jour nous voit attaquer de bon matin les pistes audessus des Ménuires, après avoir pour les Daihatsu!) et, piqué au vif, il franchit la zone en rebondissant de caillou en caillou. Derrière, son compatriote « Panzer », assagi par son côté du deuxième jour, passe en deux ou trois fois, en rugissant aussi fort que son BJ. Quelques motards s'écroulent mollement dans la boue.

Laissant cette joyeuse ambiance, nous poursuivons sur les crêtes vers Méribel, puis empruntons une piste aimablement ouverte par l'ONF; une belle montée sinueuse pose quelques problèmes aux motards, mais pas aux 4x4 car elle est sèche. Nous repassons à Saint-Martin-de-Belleville pour trouver encore un petit bourbier semé de souches viciouses : vingt-cinq engins plantés dans l'après-midi. Et c'est l'arrivée à Bourg-Saint-Maurice, où les groupes se retrouvent pour clore cet Hannibal 88 qui ne laissera que de bons souvenirs. Cette organisation, qui se veut ouverte à tous, et pas seulement à une poignée de spécialistes, a pleinement atteint son but. Le parcours durci a pimenté chaque jourolivier

Stoïquement perché sur le caillou-piège, ce membre de l'organisation aide les participants dans une montée difficile.







Cette année, la cohabitation autosmotos a été exemplaire : ce fut une franche coopération.

ges du Mont-Cenis, la descente sur Suze, le col de la Finestre. Puis l'itinéraire est nouveau, car on ne s'arrète plus au glacier du Sommeiller : le bivouac est en France, à Valloire, où l'Hannibal est royalement accueilli. Nous apprenons les nouvelles du jour : un motard a failli faire le grand saut, « Panzer » s'est atteint Val-Thorens par un chemin de vallée où une belle montée ponctuée d'un virage gras et rocailleux a mis un peu d'animation dans le groupe 200. Le A-3 passe au ralenti, tout droit en suivant la ligne de plus grande pente. Notre confrère de « Off-Road », le « 4x4 Magazine » d'outre-Rhin, se gratte en regardant l'Auverland tout en se demandant comment il pourra bien faire passer son Rocky. Nous lui lançons: « Zu leicht; nur Für Daihatsu! » (trop facile; seulement

née de quelques difficultés sympathiques, mais il y avait toujours une déviation prévue pour ceux qui ne se sentaient pas de taille à les affronter. La coopération auto-moto a joué à fond, les road-books s'améliorent d'année en année. Les participants interrogés souhaitent pour la plupart un plus grand nombre de zones difficiles mais ont pleinement apprécié la balade. Et tous, comme MacArthur aux Philippines, veulent revenir. S.T.

Il y a eu plus de passages techniques que les années précédentes.