

### Troisième

Pour la troisième fois, notre Président, Monsieur Burguet, a tenu à rééditer la grande épreuve de régularité de Nancy.

Il fallait oser pour organiser la première édition ; il y a cru, de même que tous les membres de la commission sportive moto. Qu'ils trouvent tous ici les remerciements de la part de tous les Concurrents, et qu'ils préparent déjà la quatrième édition.

Le point de départ ayant été déplacé cette année, le samedi 29 août, le Boulevard de la Sauvenière à Liège connaissait une animation particulière.

En effet, les 29 motos inscrites devaient se présenter au contrôle technique dès 8 heures.

Un public qui se fit de plus en plus nombreux jusqu'à l'heure du départ, admirait et questionnait les pilotes. Peut-être les réponses n'étaient-elles pas très complètes, mais les pilotes n'avaient pas la tête à cela. Tous étaient très soucieux de parfaire le moindre détail pour être sûrs de rentrer. Cette fébrilité ne disparaissant qu'une fois le départ donné.

Le temps n'est pas très clément, le brouillard mouillant ne se décide pas à se lever, mais il n'est que 8h30.

Toutes les formalités sont accomplies et à 9h., le speaker de service annonce les caractéristiques de la moto N°1 et à 9h01, Monsieur Burguet donne le départ à Henri Bovy sur Automoto 175 cc de 1925. Les autres concurrents se succédant de minute en minute.

Une petite inquiétude parmi les organisateurs et pilotes ! Alors que les premiers départs ont lieu, les six pilotes hollandais ne sont pas encore arrivés. Ils arrivent enfin, juste au moment où le premier d'entre eux doit prendre le départ. Contrôle technique effectué à toute vitesse et il peut partir.

Les opérations de départ se passent devant l'œil des caméras de la R.T.B., de R.T.L., et de France 3, qui nous accompagnent après les premiers départs.

A 9h33, le départ est donné à Joseph Scholtissen qui ferme la marche sur une Gillet 500L militaire. Il est suivi par Louis Nokin, chef de secteur, qui ferme la route en tractant une remorque munie à l'avant de deux balais ! Idée originale que chacun apprécia. Le parcours tracé de main de maître (et pour cause), par Maître Adrien Absil, nous fait parcourir la vallée de l'Ourthe jusqu'à Comblain-au-Pont où le premier contrôle a lieu. Le brouillard se dissipe, mais les ennuis commencent ; Monsieur Valdenaire venu de France connaît des problèmes avec son side-car René Gillet et ouvre la liste des abandons. Peu après- Jean-Pol Mathieu casse sa chaîne. Plusieurs pilotes s'arrêtent, mais il manque la bonne pièce. La voiture balai ira chercher la pièce au village voisin.

Nous quittons l'Ourthe à Hamoir et par Tohogne, Septon et Grand-Han, la rejoignons à Hotton, lieu choisi pour le deuxième contrôle horaire. Dans ce tronçon, un contrôle de passage bien placé oblige les deux Gillet Tour Du Monde à faire un long détour pour éviter la pénalisation.

L'arrivée en avance n'étant pas pénalisée, les pilotes aiment rouler un peu, pour se retrouver aux contrôles afin d'échanger leurs idées et faire des commentaires sur le temps, qui est maintenant très beau, sur l'état de la mécanique, sur le parcours qui de l'avis général est superbe. Ce parcours se durcit et il va falloir faire attention. Tout ceci contribue à créer l'ambiance de ce rallye.

De Hotton à Lavacherie, c'en est une ! Il faut ouvrir l'œil et consulter carte ou fléché, car les nationales sont bannies.

Le tronçon suivant, du même style nous conduit à Neufchâteau où 30 minutes de neutralisation, nous permettent de nous restaurer.

Après ce petit réconfort, la forêt nous attend : Suxy, Jamoigne, Bellefontaine et le carrefour de Croix-Rouge où le contrôle horaire n°5 a lieu.

La Tour Du Monde de monsieur Evrard a dû abandonner sur panne d'embrayage, tandis que celle de Monsieur Wasson abandonne peu après Croix-Rouge sur panne de magnéto.

La frontière est franchie sans encombre à Tellancourt et des routes d'importance moyenne nous conduisent à Longuyon, Dain, Bernécourt et Frouard. Ces routes permettent de relâcher un peu notre attention, mais contraignent Jean-Pol Mathieu à l'abandon.

A Frouard, une quinzaine de C.R.S. nous attendent.

Vont-ils verbaliser ? Non bien sûr. Ils sont là pour nous ouvrir la route jusqu'à la place Stanislas et la Place de la Carrière où a lieu l'arrivée devant les locaux de l'Automobile Club Lorrain. Ce Club, jumelé avec le Royal Motor Union, nous reçoit chaleureusement dans ses salons. Après des discours réciproques et des souhaits de bienvenue prononcés par M. Brayeur, Président de l'Automobile Club Lorrain et M. Adrien Absil, Commissaire Général de l'épreuve, nous sommes invités à prendre le verre de l'amitié.

Le champagne aidant, l'ambiance est excellente, mais les C.R.S. nous rappellent à l'ordre et nous prenons la direction de Jarville où la caserne va nous offrir le gîte et le couvert.

Un brin de toilette et l'on se retrouve dans le réfectoire. L'épreuve connaissant un succès grandissant, 67 personnes sont réunies, plus les C.R.S. qui font sportivement et bénévolement l'escorte et le service aux tables.

Merci messieurs.

Le souper, excellent et copieux, et bien arrosé se passe dans la bonne humeur générale, confirmant aux membres de la commission moto du R.M.U., venus en force cette année, que ce rallye est bien celui de la camaraderie et non de la compétition individuelle. Notre souhait à tous est qu'il continue à se dérouler dans cette optique.

Au cours de ce repas, le Capitaine Chapuis nous assura déjà le gîte et le couvert pour 82, tandis que le Lieutenant Richeton, venu l'an dernier à moto pour l'arrivée à Verviers, nous annonça sa participation sur ancêtre en 82.

Monsieur Branse se fit le porte-parole de ses compatriotes hollandais, pour remercier tant les C.R.S., que les organisateurs et participants, laissant entendre que les Hollandais pourraient à l'avenir être aussi nombreux que les Belges.

A vous qui n'avez pas encore participé à cette épreuve de méditer ces paroles et préparer dès maintenant votre moto pour la quatrième édition.

L'heure du couvre-feu restera le secret des participants, mais le lendemain à 6h30, réveil général.

A 8 heures, départ sous escorte jusqu'à Agincourt où le vrai départ est donné. Hélas pour Jean Scholtissen, la magnéto déjà un peu capricieuse la veille, refuse tout service et c'est l'abandon.

A 8h30, premier départ. A l'inverse de la veille, la partie facile du parcours se situe l'avant-midi. Nous traversons. Nomény et Pont-à-Mousson pour le premier contrôle. Un public important nous y attend, de même que sur toute la partie française de l'itinéraire, la presse locale et la télévision ayant largement fait écho de notre passage. Metz, Briey et

Longwy se joignent sans problèmes si ce n'est pour Monsieur Vrindt dont la Norton connaît des ennuis d'allumage et qui clôture la liste des abandons.

Après la neutralisation de Longwy, les choses sérieuses commencent et nous voilà plongés directement dans les complications d'un itinéraire merveilleusement tracé.

Nous arrivons quand même tous à Habay-la-Neuve, mais avec moins d'avance que sur les parcours du matin. De là, la forêt d'Anlier est traversée jusqu'à Martelange, d'où nous filons à Bastogne, mais pas par la N 4, cela serait vraiment trop facile !

Contrôle sur la place et direction Cherain par les routes campagnardes. Tout va très bien jusqu'à Wandebourcy, mais là, Gaston Francson arrête les motards. C'est en effet la région choisie pour la base chronométrée à 35 de moyenne qui va départager les concurrents sur une distance de 7 kilomètres. Jean-Marie Thinnes qui a fait l'estafette à moto tout au long de ce rallye, assure le contrôle de fin de base.

Le contrôle de Cherain passé, il faudra encore ouvrir l'œil pour ne pas faire d'erreur de route pour rejoindre Froidville et Louveigné.

C'est ensuite la descente sur Chaudfontaine et enfin la traversée de Liège en plein trafic.

De 18h. à 18h30, un public très nombreux accueille les 23 rescapés de cette belle épreuve, prouvant une fois encore le succès grandissant de cette organisation.

A 20 heures, monsieur Burguet, accompagné de monsieur Manigart de la F.N., de Messieurs Frenay et Franssen de la F.M.B., et de Messieurs les membres de la commission sportive du R.M.U. procéda à la proclamation, des résultats et la remise de nombreuses coupes, après avoir félicité et remercié tous les pilotes et organisateurs, pour la qualité et la correction de ce rallye d'endurance.

« Comme vous le voyez, tous les pilotes ont été départagés par la base, excepté nos deux amis hollandais, pénalisés sur le routier, suite à des erreurs de parcours. Trois autres Hollandais sont non-classés, parce qu'ils ne sont pas passés à tous les contrôles horaires. Avec une meilleure préparation en 1982...

Nous nous en voudrions de conclure sans remercier tous ceux qui de près ou de loin ont contribué à la bonne marche de ce rallye, qu'ils soient dirigeants du RMU, membres de la commission moto, contrôleurs ou sympathisants.

1979: 11 motos.

1980 : 23 motos.

1981 : 29 motos.

1982 : ? ? ?

Les motos militaires acceptées officiellement à partir de cette année étaient trois au départ et à l'arrivée. Ce nombre pourrait grandir.

Dernière remarque, neuf pilotes ont participé aux trois éditions. Ceci est un signe qui devrait encourager les novices