

QUATRIEME

Le 28 août, à 08 H. 00, le parc fermé situé devant le siège du R.M.U. est complet.

Cinquante motos anciennes, dont 4 pionniers, 15 ancêtres, 15 vétérans, 16 militaires y ont pris place en attendant le départ en colonne, pour Chaudfontaine, sous escorte de la Police Liégeoise.

Notons aussi qu'il y avait 8 side-cars, 4 pilotes français, 11 hollandais et 35 belges.

Tous les participants réunis allaient ensemble effectuer 35.000 km. de route avec des motos de 40 ans d'âge; presque le tour de la terre

- Venons-en aux choses sérieuses.

A 8 heures, départ de la colonne vers Chaudfontaine. Il fait un peu frais, mais le temps semble au beau fixe. Le public venu voir le départ et les gens que nous croisons dans les rues se demandent s'ils ne rêvent pas en voyant un tel groupe de motards sur d'anciennes motos. Arrivés au Parking des Thermes de Chaudfontaine, un public nombreux vient voir les opérations du départ officiel.

Il est donné à 09h00 à Jean Pierre Beaufays au guidon d'une Henderson 4 cylindres de 1920.

De minute en minute, les départs sont donnés jusqu'à 9h54, moment où Jacques Filansif ferme la marche au guidon d'une Triumph militaire 1939.

Le calme est revenu à Chaudfontaine, mais déjà les premiers font résonner le bruit des échappements dans le joli village de Bomal où le premier contrôle horaire a lieu, créant un « léger » encombrement pour le trafic local. Que les automobilistes ainsi ralentis veuillent bien nous pardonner.

Ce premier tronçon sera déjà fatal à la Saroléa 500 de 1929 de Fernand Henry. Le bouchon dans la culasse au-dessus de la soupape s'est envolé, en même temps que les espoirs de son pilote.

De Bomal à La Roche, le parcours commence à être plus sinueux et gagne en charme, mais il faut bien regarder son itinéraire car, les voies rapides sont bannies. M. Vinck n'arrivera pas à La Roche, suite au bris de la cloche d'embrayage. A partir de La Roche, le parcours devient de plus en plus agréable pour les yeux, même s'il faut en garder un pour les notes. Rechrival, Houmont, Sibret nous amènent sur la N.15 pour le troisième contrôle.

De là, un peu de détente avant d'aborder la très belle forêt d'Anlier qui mériterait de figurer définitivement dans l'itinéraire de ce magnifique rallye. Cette belle forêt aboutit à Habay-la-Neuve où un repos de trente minutes nous est octroyé. Ce temps est mis à profit pour se restaurer, faire un peu de mécanique ou se détendre au café du coin pour ceux qui avaient suffisamment d'avance.

A l'heure idéale, chacun reprend la route pour Vance, Chatillon, Halanzy où il fallait être très attentif pour trouver la bonne route ou plus exactement le bon « chemin ».

En effet, Adrien Absil, auteur de l'itinéraire, avait tendu un petit piège aux concurrents en passant par un chemin qui existait sur la carte Michelin et non sur la Géocarte. Il s'agissait d'une route en asphalté qui, à force de rétrécir, devenait chemin empierré et fit douter plus d'un concurrent.

Hélas pour certains, un « C.P. » était situé dans ce tronçon qui conduisait, au contrôle horaire de Longwy. La B.M.W. Russie pilotée par Louis Nokin a des ennuis d'allumage et est abandonnée sur place. Contrairement aux éditions précédentes, où la France était parcourue sur des routes rapides, cette fois, l'itinéraire nous emmenait sur des petites routes

de campagne qui mettaient les bras des pilotes de side à l'épreuve. Dans ce tronçon, le side Saroléa 500 piloté par M. Ernon a une fuite au réservoir, qui noie la magnéto. Il faut charger sur la remorque balais, qui commence à être saturée. Le joint de culasse de la Douglas de madame Erica Branse la contraint à l'abandon, de même que Hans van Voiler qui a perdu le bouchon de vidange de sa Nimbus 4 cylindres...

De Jarny à Thiaucourt, toujours de jolies routes campagnardes à travers champs fraîchement labourés. Ce décor est très joli. Nous approchons du contrôle horaire quand un panneau nous annonce une base chronométrée.

Thiaucourt-Frouard, tronçon en principe sans problème, sauf pour Michel Bovy : le side-car entraîné par la Gillet 400 va de moins en moins vite. Après avoir roulé avec l'air fermé pour enrichir le mélange, cela n'est pas suffisant, il faut fermer l'entrée d'air avec la main et, finalement, tous les 500 mètres, avant de faire un arrêt démontage aidé par Léonard Loret. On ne voit rien de grave, mais cela ne va guère mieux et c'est l'arrivée juste dans les temps à Frouard.

Quand tout le monde est là, les C.R.S. nous conduisent en colonne jusqu'à la Place Stanislas où de nombreux Nancéens nous attendent.

Réception amicale à l'Automobile Club Lorrain que nous remercions ici pour la sympathie marquée par ses dirigeants à notre égard.

Nous quittons, à regret, l'A.C.L. mais l'heure est là et les C.R.S. nous attendent à la Caserne pour le gîte et le couvert.

Entrée triomphale dans la Caserne de Jarville surtout pour le pilote de la Saroléa 400 n° 48 qui n'est autre que le Capitaine Alain Richeton, qui retrouve les siens.

Chacun va s'installer pour la nuit, se rafraîchir un peu avant de souper, tandis que Michel Mohring travaille directement au réservoir de la Saroléa, pour lui permettre d'effectuer le retour.

Petite réunion dans la cour. Le Capitaine Richeton souhaite la bienvenue, offre l'apéritif et fait un commentaire sur la prouesse réalisée par les cuistots : préparer le repas pour 150 personnes sur une « Roulante datant de 1950 ». Le souper à la française se prend dans la bonne humeur, le vin de la Cuvée Réserve Spéciale 39, y est sans doute pour quelque chose.

Louis Nokin et André Bian, pilote de la voiture balai officielle, se passeront du souper pour aller rechercher la B.M.W. à Longwy et la réparer à la caserne.

Après ce repas, quartier libre...

Les jumeaux, aidés de Léonard Loret et Léon Scholtissen pour la mécanique et de Victor Charette pour le ravitaillement..., vont s'acharner sur le robinet à essence, cause de tous les ennuis de la Gillet 400 cc. En désespoir de cause, la ceinture de Michel sera découpée pour en faire des joints de robinet! Il est, à ce moment 01h30 et la B.M.W. Russie vient de rentrer.

A 6h30, c'est tôt, mais il faut se lever car, le départ est à 8h. Le déjeuner est pris en vitesse et la fièvre du départ monte. Les pannes de la veille sont réparées et les Saroléa, Gillet, Triumph. sont en pleine forme au départ.

En colonne, nous gagnons le poste de Velaine où a lieu le départ officiel. Hélas pour Jean Scholtissen, le cadre de son F.N. M70 casse à nouveau et c'est l'abandon. Pour Victor Charette, c'est l'attache principale du side-car qui casse et c'est l'abandon du side, son pilote continuant en solo. Nous devons ici remercier Léon Londot, figure bien connue des passionnés de régularité moto. En effet, décroché au dernier moment comme contrôleur, il eut la bonne idée de venir au rallye avec son fourgon, lequel vint bien à point car la camionnette balai était remplie.

A 8h30, le départ officiel est donné à Jean-Pierre, suivi des autres, de minute en minute. Plusieurs dirigeants de l'A. C. Lorrain ont tenu à assister à ce départ et apportent déjà des journaux qui relatent notre passage.

Le temps est toujours au beau fixe et les sourires se lisent sur les visages des pilotes mais aussi des riverains qui s'installent sur les trottoirs pour regarder la caravane qui va défiler durant près d'une heure devant eux.

L'itinéraire est aussi joli et recherché que la veille. Continuez dans cette voie, Maître Absil, les pilotes vous en remercieront.

Les contrôles horaires de Bernecourt, Pareid, Rouvrais se déroulent devant un public nombreux et curieux de détails concernant notre épreuve et nos motos.

Au cours de cette matinée, nouvelle base chronométrée. La frontière est franchie à Tellancourt et de là, nous fonçons vers Gomery pour une halte de 30 minutes bien méritée. M. Thijs qui avait déjà eu des problèmes d'embrayage, avait été contraint à l'abandon, le samedi à Longwy. De nouveaux ennuis le faisaient abandonner définitivement ce matin.

A partir de Gomery, le cadre change : de campagnard, il devient forestier et assez accidenté. A la sortie de Tintigny, Paul Mober est arrêté, la FN. M67 n'en veut plus, il doit abandonner. C'est le dernier abandon de ce rallye, c'est dommage, si près du but.

Mellier, nouveau contrôle horaire avant un tronçon très sinueux à travers Légglise, Ebly, Chêne, Juseret, Bercheux et Bastogne.

De Bastogne, l'itinéraire devait être relax jusqu'à Dochamps mais les organisateurs ne l'entendaient pas ainsi. Ils y avaient placé une base chronométrée de... 20 kilomètres dans ce tronçon de 45 km !

Dochamps-Ferrières :: un beau tracé pour les solos mais un peu plus dur pour les side (freins et guidon).

L'écurie se fait sentir et Ferrières-Esneux se parcourt à un train d'enfer, tout comme Esneux-Angleur, où a lieu la fin officielle du parcours.

D'Angleur, les policiers liégeois vont nous escorter en trois groupes jusqu'au début du boulevard d'Avroy. Merci Messieurs.

C'est donc par petits groupes que nous entrons au parc fermé devant le R.M.U. où un public nombreux nous attend et montre tout l'intérêt que suscite notre rallye.

Bilan : 50 au départ, 38 rentrés, 6 classés pour un seul trajet complet, 6 n'ont pu terminer, ni l'aller, ni le retour.

Il est compréhensible que plus le nombre de partants est élevé, plus le risque de pannes l'est également, mais cela reste un bilan très positif.

Que dire en conclusion.

Tout d'abord, merci à tous les membres de la Commission Sportive Motocycliste du R.M.U qui acceptent d'organiser cette épreuve à la place du V.M.C.B. afin que des membres du V.M.C.B. ne soient pas empêchés de rouler pour organiser ce magnifique rallye.

Merci à vous tous, contrôleurs sans qui, rien n'eut été possible.

Merci à vous, policiers liégeois et C.R.S. qui nous protégez.

Une suggestion pour la caserne de Jarville : agrandissez votre cantine, car si notre épreuve continue dans son succès actuel, vous ne pourrez plus nous recevoir.

Cette épreuve a acquis un succès énorme et il nous revient que beaucoup de sympathisants cherchent une moto pour « aller avec vous à Nancy », disent-ils.

Que cette épreuve phare du V.M.C.B. et du R.M.U. le soit des années encore dans le même style et le même esprit.

Pour terminer, nous nous permettons de vous livrer quelques lignes écrites dans « Moto 80 », par Pierre Becquart. journaliste neutre, passionné de moto ancienne.

« Au succès de participation s'est ajoutée une organisation particulièrement performante, assurée avec brio par les animateurs de la Commission Sportive Moto du R.M.U., avec la participation efficace des contrôleurs de la section Automobile.

Le 4^{ème} Liège-Nancy fut une épreuve sans bavure, de très haut niveau, tant sur le plan historique que sur le plan sportif.

D'année en année, Liège-Nancy s'est perfectionné pour devenir en 1982, une épreuve de renommée internationale.

Très exigeante quant à la préparation mécanique, logistique et physique, le rallye '82 n'aura pas été une simple promenade assaisonnée d'un concours hasardeux, mais bien une véritable épreuve sportive, prise au sérieux dans tous ses aspects, par la majorité des concurrents »

Cette épreuve se termina par la remise des coupes et plaquettes. M. Simens classé premier au général fut acclamé comme il se doit.