

SIXIEME

La cinquième édition de notre Londres-Brighton continental, avait fait couler beaucoup d'encre.

Les organisateurs ont su écouter, juger, décider. Une enquête fut organisée et des conclusions en furent dégagées. tant et si bien que cette organisation jugée moribonde par certains en est sortie grandie et vaccinée.

Ce n'est pas 55 inscrits comme en 1983, mais 69 qui remplissaient les locaux du R.M.U... en ce matin plutôt gris du 25 août 1984.

Il n'y aura cependant que 61 motos qui prendront le départ, donné de main de maître par notre président honoraire, Hubert Burguet.

Parmi les forfaits de dernière minute, citons madame Branse, qui ne put mettre sa moto en marche pour quitter Wégimont et rejoindre Liège et M. Kestelijn, qui suite à un retour de kick a cassé une cale de l'allumage à l'intérieur du moteur.

M. Lampertz devait prendre le départ au guidon de sa D.K.W., mais suite à une stupide fracture du pied survenue ...dans son jardin, il passa le guidon à Defer un de ses amis et se fit conduire en voiture pour suivre sa monture, que l'on retrouvera d'ailleurs à l'arrivée.

À la sortie de Chênée. la pluie attend les premiers. Elle ne cessera ses méfaits qu'à Lierneux, deux heures plus tard.

À Pepinster, William Stembert est arrêté à côté de sa moto. Personne ne pourra l'aider : son moteur a d'abord serré puis a calé définitivement. William continuera le chemin en voiture et fera l'assistance pour les autres.

Theux, premier contrôle de passage.

A 9 heures, premier contrôle horaire à La Reid. La pluie est serrée et le contrôleur s'est réfugié dans le café. Presque tous les pilotes sont dans les temps, certains n'éviteront la pénalisation pour avance, qu'à grand renfort de comparaisons avec Liège-Milan-Liège, Paris-Dakar... et grâce à de bonnes cordes vocales. Mais tout cela soulignons-le dans la bonne humeur générale.

Sournoisement, la pluie a commencé ses ravages. La première victime sera sans doute Jean-Pierre Vroenen. Laissons à Léon Scholtissen le soin de rapporter cette anecdote :

« Au contrôle de La Reid, Jean-Pierre n'arrive pas à remettre sa moto en marche. Constatation : de l'eau dans les vis platinées. Directement, madame Vroenen se met en quête d'un sèche-cheveux. Le premier habitant sollicité lui répond sèchement : « Je ne vous le prêterais pas ! Vous êtes fous de consommer tant d'essence comme cela pour votre plaisir, vous pleurerez pour en avoir dans dix ans ». C'est alors que le patron du café fit entrer Jean-Pierre et sa moto dans le café et lui procura l'appareil nécessaire. Après 40 minutes d'efforts, on voit arriver le camion balai. Dans un mouvement de déception il donne alors un dernier et vigoureux coup de kick. Miracle ! la moto pétarade et c'est reparti pour le reste du parcours et ce, sans autres ennuis ».

Le deuxième tronçon sera un calvaire pour l'Automoto. Il faudra plusieurs essais pour avoir un réglage suffisant à l'embrayage. M. Dekens est aussi en difficulté, sa machine ne tire plus. Malgré l'aide de plusieurs personnes, dont Jean Gras qui n'hésita pas à prendre plus d'une demi-heure de pénalisation, notre ami Albert doit abandonner. Le lundi, il constatera que de l'eau infiltrée dans la magnéto a dispersé l'huile dans toute la magnéto. Après un bon nettoyage elle prend au premier coup de kick, mais hélas deux jours trop tard.

La pluie nous quitte enfin. Le paysage qui s'offre à nous est magnifique et bientôt à Sart un parcours secret nous est distribué. Trajet sinueux, mais glissant aux dires de certains. Plusieurs réussiront cependant à passer dans les temps. C'est à Tavigny terme de ce tronçon, que les gros cubes ont le temps de tailler une bavette en attendant l'heure de départ du dernier tronçon de la matinée.

Si les frontières sont franchies sans encombre, l'arrière droite qui suivait fût loupé par de nombreux concurrents qui ne revinrent pas tous sur leurs pas. Le contrôleur de passage à Oberwampach entendra beaucoup de motos mais il en verra peu et certains même à contre-sens nous confiera-t-il.

Boulaide. Tous sont contents d'y arriver. Trente minutes de neutralisation permettent soit de se détendre, de partager ses impressions de route, faire les pleins des hommes et des machines ou effectuer des petites réparations et mises au point.

C'est par un itinéraire assez varié que nous quitterons le Luxembourg, pour un bref retour en Belgique. Hussigny sera le premier village français à voir passer notre caravane. Certains se croient déjà à Nancy, mais il reste près de quatre heures de course ! Quatre heures pénibles pour Paul Mobers et son passager : le réservoir de sa Terrot se laisse aller. Deux grandes fissures impressionnantes de part et d'autre à la jonction des flancs et du fond. Le précieux liquide s'écoule en jets bien nourris sur un cylindre surchauffé. La catastrophe est évitée, il faut maintenant solutionner le problème. Le réservoir sera enlevé, rempli à moitié et placé à l'envers sur les genoux du passager pour le reste du parcours !

Nous sommes en France et il nous faut des francs français.

Le vendredi 24 août, Léon Scholtissen se rend à la banque pour acquérir des devises françaises, qu'il s'empresse, en mari modèle, de remettre à son épouse. Celle-ci les range dans une bourse à part de l'argent belge.

Samedi, à Mercy-le-Haut, question de Léon Scholtissen à son épouse « As-tu l'argent français sur toi ? » « Je l'ai remis hier dans la bourse prévue ! ». Conclusion, la bourse est restée sur la table de la cuisine ! Jean Lejeune, bon samaritain ayant eu vent de la chose, remit 500 FF en prêt pour vingt-quatre heures sans intérêts à Léon. Merci Jean. Les kilomètres défilent et le beau, temps aidant, beaucoup de spectateurs nous attendent aux différents contrôles et dans les villages traversés. Il faut dire que la presse française et la télévision font honneur à notre épreuve et donnent à connaître aux Français les détails de notre épreuve.

Nous arrivons à Essey-les-Nancy, terme de la partie chronométrée. Les contrôleurs sont là, ainsi que les C.R.S., qui nous conduiront par petits groupes sur la Place Stanislas noire de monde.

A 18h40, avec à peine dix minutes de retard sur l'horaire prévu, débute la réception officielle à la Mairie.

Madame l'adjoint au maire dit combien la ville de Nancy est heureuse de nous recevoir et félicite les motards pour l'état impeccable des restaurations des machines. Elle rappelle ensuite l'historique de notre expédition et rend un hommage particulier à M. Burguet qui est un de ces fous qui osent mettre sur pied ce que d'autres s'accordent à qualifier de folie ! ».

M. Brayeur, représentant l'Automobile Club Lorrain, rappela les liens qui unissent les deux clubs et souhaita à chacun un bon retour.

M. Branse se fit l'interprète des pilotes hollandais, tandis que M. Absil remercia les autorités en notre nom.

M. Philippe Laport, président du Royal Motor Union, fleurit madame l'adjoint et remit un livre sur la moto ancienne à M. Brayeur.

Après quoi fut servi le vin d'honneur dans une chaude ambiance d'amitié réciproque.

C'est à ce moment, Oh ! Surprise ! qu'arrivèrent les quatre retardataires manquants à l'appel.

Mais bientôt le départ est donné et c'est sous une excellente escorte que nous sommes conduits à la caserne de Jarville.

Ceux qui ont leurs bagages s'installent, les autres attendent les camions balais qui heureusement arrivent cette année dans les délais normaux.

Le souper est prévu à 20h30 et le répit est mis à profit pour projeter en avant-première les films vidéo pris ce jour. Pendant ce temps certains font déjà de la mécanique. La poulie de frein de l'Automoto s'est coupée en deux et un brave mécano C.R.S. accepte de la resouder. Un autre entreprend de réparer la suspension d'une voiture suiveuse tandis que l'on prépare une résine polyester pour le réservoir de Pol. Dans un autre coin, Dirck Praet s'affaire à remettre son side Norton en état.

Les tables sont dressées dans le grand garage et c'est un repas très copieux qui nous attend. Le très bon vin nous est servi en abondance, mais le temps passe vite.

Charles Gillet remercie les responsables de la caserne et le président remet Nanesse au lieutenant Chapuis. La fidèle compagne de Tchantchès, » ira le rejoindre à la cantine où il attend seul depuis l'an dernier !

M. Gielen nous est d'un grand secours cette année, faisant fonction de traducteur officiel et très apprécié durant l'épreuve et la soirée par nos amis hollandais.

Les chroniqueurs font ici une pose et s'abstiendront de raconter plus avant la soirée
Dimanche 26.

C'est à six heures que le C.R.S. de service viendra réveiller tout ce petit monde, le départ de la caserne étant fixé à 7h15.

À l'heure dite. nous quittons la caserne en direction du poste de Velaine. Sur ce trajet, Willy Vroenen sera victime d'une crevaison alors que François Valdenaire est contraint à l'abandon suite à une rupture de soupape. Il fait alors du moto-stop et comble de malchance malgré ses conseils de prudence à son pilote occasionnel, ils se retrouveront au fossé. Nous le reverrons cependant à Liège souriant malgré son genou blessé.

C'est avec seulement cinq petites minutes de retard que le départ est donné aux deux premiers concurrents. Félicitations au directeur de course et à ses adjoints qui sont parvenus à tenir tout ce petit monde en mains et à faire respecter l'horaire, tant le samedi que le dimanche.

Après avoir franchi la Moselle, une longue côte nous conduit à Lagney, Boucq...

Peu après la bifurcation vers Broussey, la chaîne primaire de l'Automoto fait du bruit. Le garde-chaîne est démonté et confié à une voiture suiveuse. On retend la chaîne. Mise en marche, elle saute en bas des pignons. La fausse maille est cassée. Heureusement que le jumeau est là avec le side-car. Il a une fausse maille de réserve, on remonte et l'on redémarre « à fond les manettes » pour pointer tout juste au contrôle de Bouconville.

Les routes sont bonnes mais le ciel est bouché et la belle région des lacs et parcs naturels sera traversée sans grand profit pour la plupart d'entre-nous.

A Étain il est 10 h 30 et beaucoup de spectateurs nous attendent sur la place. C'est à cet endroit qu'Adrien a décidé de nous faire rouler en secret. Dans ce parcours, très bien dessiné sur carte par l'épouse de notre directeur de course, l'Automoto tombera définitivement en panne d'allumage.

Un changement de bobine n'y fera rien. Le lendemain, tout comme M. Dekens, on constatera que l'eau a entraîné l'huile dans les vis.

Comble de malchance, les camions balais n'ont pas reçu l'itinéraire secret et s'en vont à Longuyon par la route normale.

Un pressentiment avait poussé Henri Bovy à faire téléphoner(ndrl : pas de gsm à cette époque..) au contrôle suivant qu'il était en panne et attendait le balai. Le message fut heureusement transmis et après une heure et demie d'attente, notre ami Léon Londot venait le récupérer et également libérer les contrôleurs de passages placés dans ce secret.

Malgré le secret, plusieurs ont une avance considérable à Longuyon. Il est 11h30, le petit déjeuner est déjà bien loin et l'on pense tout doucement à la neutralisation qui n'est plus qu'à 35 kilomètres.

La frontière belge franchie, arrivée à Saint-Mard où l'apéritif nous est offert sur la place, par le comité des fêtes locale.

À Tintigny, les trente minutes de neutralisation nous permettent de nous restaurer et ils nous revient que pour certains ce ne fut pas triste.

Monsieur Thiiry a tenu comme chaque année à manifester sa sympathie à notre épreuve et aux concurrents. Il était accompagné de messieurs Bidoul et Darimont.

Au départ de Tintigny, la recherche du parcours se durcit un peu et il fallait bien regarder la route et l'itinéraire pour emprunter les routes tracées par Adrien et Claudine, notamment à la descente vers l'Église qui faillit coûter 600 points à plus d'un motard.

À Sainte-Marie, il fallait prendre la direction de « Renaumont » et non pas du Garrage Renault » sous peine d'arriver tout juste dans les temps au magnifique château de Freux-Suzerain où le C.H. nous attendait !

Le soleil est avec nous, mais la fatigue commence à se faire sentir surtout pour certains qui ont de tout petits yeux. Peut-être est-ce l'air vif de Nancy !!

Les pompes à essence se font rares, mais il y en a une prévue au prochain C.H. Cela n'empêche pas Pépé de tomber en panne, mais il a une petite réserve dans le side.

Le groupe des verviétois roule assez vite, y compris Pépé qui tient le train avec son side et deux passagers. Peut-être est-ce ce rythme trop élevé ou les nombreuses vibrations qui firent qu'à un moment, le side s'écarta de la moto, suite à la rupture de l'attache supérieure. Une bonne corde, deux morceaux de bois et c'est reparti.

Hélas, au contrôle suivant, on se rend compte que le placement de la corde a détérioré le circuit électrique. Michel Mohring répare du mieux qu'il peut, mais cette réparation de fortune ne tiendra que jusqu'après Barvaux et Pépé est pour la première fois en six ans contraint à l'abandon.

M. Remacle qui avait de gros problèmes d'huile avec son Ariel de 1938 ne pourra pas regagner Liège non plus.

Rendeux-Haut- Hamoir réserve encore des pièges d'itinéraire et il ne fallait pas s'y laisser prendre. Les travaux de Barvaux compliquaient encore le travail et plusieurs arrivèrent tout juste au C.H.

Hamoir-Liège, c'était du gâteau, on se payait même le luxe de croiser les boucles de l'Ourthe pour voitures et à Esneux, on se faisait présenter aux spectateurs de ces mêmes boucles par le speaker de service, avant d'arriver à Angleur où la partie chronométrée se terminait.

Un public nombreux attendait ici aussi les 49 rescapés de ce beau week-end motocycliste. Pour clôturer cette journée, nous attendions les résultats.

Avant de les proclamer, Adrien Absil narra les événements qui l'avait marqué, y allant de judicieux commentaires pour tel ou tel pilote.

Le bilan de cette année est très positif et nous préparons déjà la prochaine édition devait-il encore dire avant de remercier tous ceux qui ont participé comme pilotes bien sûr, mais également comme dirigeants, contrôleurs, ouvriers et camions halais.

Signalons également que les ravitaillements en boissons tout au long du parcours avaient été offerts par les firmes productrices.

Gageons que la réussite de cette année contribuera à donner le feu sacré à ceux qui ne l'ont pas encore et que les petits détails qui restent à améliorer ne feront pas pousser trop de cheveux gris sur la tête de notre directeur de course.

N.B. - Nous avons relaté dans ces lignes ce que nous savions. Nous publierons avec plaisir dans une prochaine chronique les anecdotes que vous nous feriez parvenir, concernant les incidents et faits de course dont vous auriez connaissance.

LES JUMEAUX