

Liège - Nancy – Liège par Patrick Haesvoets, n°5 sur Gillet à courroie 350 de 1922.

Il nous raconte son rallye.

Je tiens à le remercier du fond du cœur pour ce compte-rendu savoureux.

Ayant personnellement effectué six Liège - Nancy dans des conditions fort semblables c'est avec une certaine émotion que j'en ai pris connaissance. Merci Patrick, d'autant plus que le français n'est pas ta langue maternelle. Henri Bovy

La grande Aventure

Déjà longtemps avant le début des inscriptions, j'avais essayé de convaincre quelques amis, qui possèdent une Gillet à courroie, de participer à l'épreuve Liège-Nancy-Liège. Pour eux c'était une grande barrière, parce qu'ils n'avaient jamais participé à une épreuve comme ça avec une moto aussi ancienne. Oui, des promenades de 150 km, mais pas quelque chose de la dimension de Liège-Nancy-Liège.

Lors d'une réunion, fin juillet, on avait décidé de participer en groupe, composé des personnes suivantes : Jan Bouchet, Stefan Bongaerts, Guy Hoedemakers, Jo Polaris, Eddy Zels et moi-même. Nous conduisions respectivement une Gillet à courroie de 23, Gillet à courroie de 23, Gillet latéral de 37, FN M86, Gillet à courroie de 22.

Eddy Zels et moi, nous avons déjà participé deux fois, les autres n'avaient pas l'expérience de telles épreuves. Les années précédentes j'avais utilisé une moto plus récente. Pour moi le grand défi était d'arriver avec une moto aussi vieille.

A cause de l'âge de nos motos, nous partîmes parmi les premiers. (n°. 4 à 9). Le premier arrêt nécessaire était situé seulement 5 km après le départ. Les sacoches de la moto de Guy s'étaient détachées et la béquille arrière de ma moto était tombée. La raison : le "bon" revêtement du "pont de Fragnée", Après cet incident on se promenait aisément. en première vitesse pour les Gillet à courroie dans la côte vers les Ardennes. Après environ 30 km, ma Gillet ne voulait plus avancer bien que le moteur tournait. Tiens, tiens l'embrayage !. Les autres continuaient et moi je restais pour réparer la moto. Un riverain me donna une petite terrine remplie d'essence pour nettoyer les disques, que j'avais vite démontés. Je les remontai et je repartis, pour 500 m. De nouveau l'embrayage patine. Après un examen plus détaillé, je m'aperçu que je devais démonter tout le mécanisme, ainsi que la cloche et je n'avais pas d'outils pour retirer cette dernière. J'essayai avec deux démonte-pneus de mener à bonne fin cette corvée. Hélas, tous les galets sur lesquels la cloche tourne, tombaient par terre et je n'avais pas de graisse avec moi pour le remontage. Heureusement je sais un peu de français et je pouvais demander une petite ficelle à un spectateur qui admirait mon atelier mobile. En calant les galets avec la petite ficelle, je pouvais remonter la cloche d'embrayage. Tous les participants m'avaient déjà dépassé et le camion de dépannage s'était déjà arrêté pour m'embarquer !. Heureusement l'embrayage fonctionnait de nouveau à 100% et je pouvais ouvrir à fond les gaz pour retrouver mes copains. Serait-il encore possible de les rejoindre ? En roulant vers le contrôle suivant, trois Néerlandais se joignaient à moi. Ils venaient d'une route nullement marquée sur le roadbook. Je pense qu'ils ne comprenaient rien du tout au roadbook ! Ils n'avaient pas le choix, ils devaient suivre ce fou avec l'ancienne deux-temps ! Dans les virages ils étaient étonnés de voir que ma Gillet roulait si bien. Lors d'un arrêt, l'un d'eux dit : »Elle veut avancer, la petite, je ne l'aurais jamais pensé »

Conduire avec une moto comme la mienne à une vitesse de 70 à 80 km/h, ce n'est pas une sinécure parce que les freins ne sont pas beaucoup mieux que ceux de mon vélo. Mais je n'avais pas le choix, le camion de dépannage ne voulait pas me lâcher. Quand je devais remplacer la bougie une première fois, il était là pour me charger. A ce moment un des

Néerlandais qui me suivaient, disait : "Je pense qu'une des soupapes reste ouverte, parce que vous perdez de l'essence au carburateur". Quand je lui dis que c'était une deux-temps, il répondit : "Il sonne comme un quatre-temps".

Après avoir changé la bougie on pouvait de nouveau se mettre en route. J'avais déjà roulé 80 km et tout semblait normal.

Au contrôle suivant je devais ravitailler. Ici je revoyais les copains. La moto de Stéphane avait eu aussi une panne. Les vis platinées collaient et il avait aussi élargi le gicleur parce que la moto ne roulait pas comme il faut. "A nouveau ensemble" pensais-je. Mais quand on voulut partir, les autres devaient partir sans moi. Le carburateur de ma moto était devenu si chaud que j'avais une "vapeur lock". Même les Hollandais pensaient que c'en était fini pour moi et repartaient. Un chauffeur du camion de dépannage m'avait aidé à pousser sans aucun résultat. Quelques temps après on eut l'idée d'utiliser la pente où on était passé en venant au contrôle. Après 300 m de "paft", "poum", "prtt", l'essence avait de nouveau le passage normal et je pouvais continuer le parcours prévu sans être chargé. Mais quand on roule à 70 et 80 km/h une machine aussi ancienne tremble fort. A un moment, quand je faisais un contrôle visuel, ce que je faisais toutes les 5 à 10 minutes, je voyais que le boulon de levier de kick était dévissé. Je pus récupérer le boulon et le levier en roulant. Je voyais aussi que le moteur était devenu très sale. Il était plein de graisse. La panne suivante ?

Je parvenais à rouler jusqu'à l'arrêt de midi. Quelques kilomètres avant j'avais rejoint mes copains. Et les Néerlandais ?? Pas vus. Ils arrivaient 5 minutes après moi. Deux copains, Eddy et Jo, n'avaient pas attendu. Ils roulaient encore en tête du peloton.

La pause de midi était à environ 150 km du départ.

Je démontai mon carburateur, afin qu'il puisse refroidir plus vite pendant le repas. On me racontait que Guy avait atterri sur le bas-côté de la route à cause des mauvais freins d'une Gillet à courroie. Rien de grave, il était seulement tombé dans les orties, mais sans dommage, ni pour la moto, ni pour lui-même. Après la pause de midi, je remontai le carburateur. A ce moment je vis que le bouchon du carter au-dessus de la boîte était dévissé et tombé sur le carter où il resta jusqu'à ce qu'on le retrouve : c'était la raison du moteur sali. Je remontai le bouchon, et j'étais prêt à partir pour l'étape suivante.

Les autres aussi partaient et tout marchait bien, mais après dix kilomètres, en montant vers la frontière française, Jean et Guy ne suivaient plus. Stéphane et moi nous nous arrê tâmes et après dix minutes, je fis demi-tour pour rechercher les deux autres. Je les retrouvai auprès du camion de dépannage. La courroie de la moto de Guy s'était étirée et patinait. Vu qu'on avait beaucoup de retard, on décida de charger la moto de Guy pour la réparer le soir et on continua à trois : Jean, Stéphane et moi. Guy suivait dans l'autocar.

Le contrôleur suivant était déjà en train de ranger ses affaires quand nous arrivions, mais il donna encore le cachet nécessaire. A cause des vibrations causées par la "grande" vitesse, le réservoir de ma moto fuyait un peu. Je n'avais rien vu et soudain, "rut, rut" et c'était fini. Heureusement, Mr. Gillet, le contrôleur qu'on avait vu au dernier contrôle passait avec sa moto BMW. Il s'arrêta et avec un tuyau de secours que j'avais dans mes bagages je pouvais transvaser un litre d'essence. Merci encore. De nouveau en route pour chercher le premier poste d'essence. De nouveau le camion de dépannage nous accompagnait. On avait retrouvé Jo au bas-côté de la route avec une panne. La moto avait été chargée dans le camion et lui-

même dans le bus. Le soir quand il rerit le cylindre de la moto, il trouva l'axe de piston en deux morceaux, une bielle pliée et le piston cassé, c'était fini pour lui ! Dommage.

Arès 300 km la courroie de ma moto commençait à patiner. A cause de cela, la vitesse descendait de 60 à 40 km/h et au moment où j'entendis un grand bruit au bas de la moto, je fis une petite prière, parce que j'espérais pouvoir terminer l'étape et le bruit c'était comme si quelque chose s'était cassé. Heureusement, c'était seulement la dynamo que j'avais montée pour l'éclairage, qui s'était détachée à cause des vibrations de la moto.

Je démontai vite la dynamo et je la donnai à Jo, qui était dans le bus.

Nancy, encore 30 km, arrivera-t-on ?

Le changement des vitesses devenait plus difficile, à cause du petit accident avec le bouchon du carter le matin. Mais on continuait, avec une courroie glissante et on arrivait au dernier contrôle avant Nancy. Il y avait encore quelques kilomètres jusqu'à l'arrivée du premier jour. On devait faire le plein parce que le lendemain le premier poste d'essence était seulement après 100 km, et ça avec un réservoir qui fuit.... A ce moment je remarquai que le tuyau d'essence s'était détaché du robinet. Et ici aussi le tuyau de réserve venait à point pour réparer cette petite panne. Quand on voulut partir, la moto de Jean ne voulut pas démarrer: pas d'allumage. La moto fût chargée et Jean s'installa dans le bus où il fraternisait avec trois copains. Stéphane et moi, nous continuions. Eddy était déjà arrivé.

Quand je voulus freiner après quelques centaines de mètres, je constatai que le levier du frein avant avait perdu un boulon, le freinage devenait encore plus mauvais, mais je n'avais pas le temps de le réparer, le seul incident avant l'arrivée de ce jour était le flotteur qui restait bloqué, mais c'était vite réparé en frappant sur la cuve.

Et comme ça, 50 % de notre groupe arrivait à la fin de la premier journée sans être chargés. Pas mauvais pour une première fois.

Arrivé à l'hôtel "Ariane", on pouvait utiliser le garage de l'hôtel pour faire les réparations nécessaires. La moto de Guy et la mienne étaient réparées, Eddy réparait le câble du frein avant. Mais les motos de Jean et de Jo, n'étaient pas réparables, dommage! Guy pensait qu'il s'était cassé quelque chose. Après un bain on recevait, selon la tradition, un très bon dîner avec du vin rouge délicieux. Après ça le groupe buvait encore quelque chose au bar, qui fermait tôt. Le lendemain matin on se réveilla vers 5 h. 45. Après le déjeuner, vite fini pour moi, parce que je n'avais pas faim, on pouvait partir. Notre groupe était de nouveau un des premiers à partir; nous étions encore quatre: Stéphane, Eddy, Guy et moi. Le matin, Guy avait constaté qu'il pouvait encore rouler et qu'il n'avait pas une cassure comme il l'avait pensé la veille. Quand je voulus démarrer, je constatai que l'essence s'écoulait du carburateur. La cuve du flotteur s'était détachée. Ça je ne l'avais pas vu le soir, à cause de ma fatigue. Je serrai le boulon de fixation, mais l'essence n'arrêtait pas de couler. Que se passait-il maintenant ? Les autres partaient poursuivre le roadbook aussi bien que possible, moi je restais pour réparer le carburateur, et j'essayerais de rejoindre mes copains. Quand j'ouvris la cuve de flotteur je vis le problème. La petite pièce conique de l'aiguille s'était détachée. Heureusement, Jo était au départ. Il démontra rapidement son carburateur et m'en donna l'aiguille. Après le remontage, je partis pour rattraper les autres. Mais déjà après 10 km, je dus m'arrêter pour changer la bougie et après 30 km la cuve de flotteur s'était détachée de nouveau. Une autre journée pleine de pannes ? Heureusement, les routes vers Liège étaient bonnes et je pouvais avancer à

plein gaz. Mais soudain, une voiture me faisait arrêter! C'était Henri Bovy: il avait récupéré ma plaque avec le numéro et un collier, qui étaient tombés de ma moto. Il me disait aussi que le pied arrière s'était détaché. Tout fixer, et de nouveau en route.

Après une heure à plein gaz, j'avais rejoint les autres courroies de Stéphane et Guy mais à ce moment j'entendis quelque chose au moteur : la cuve de flotteur s'était à nouveau détachée : arrêter, fixer et continuer. Enfin, le groupe était ensemble sauf Eddy, qui roulait comme d'habitude en tête de la course. Après 150 km, Stéphane se mettait sur le bas-côté de la route, le câble de gaz cassé. Il n'en avait pas de réserve avec lui ;heureusement, vu mes expériences des années précédentes, j'en avais un. Réparer le gaz et de nouveau continuer. Le réservoir de ma moto coulait de plus en plus, mais nous avons roulé jusqu'à l'arrêt de midi. A ce moment, nous étions encore bien à temps. Eddy était encore là. Avec lui tout allait bien. Il avait un peu de savon avec lui, j'utilisai ce savon pour réparer le réservoir.

Guy n'avait plus mal à l'épaule et on décida que Jean prendrait le guidon de sa moto pour une partie du trajet. Encore 180 km jusqu'à Liège; arriverait-on ? Jusqu'à La Roche je devais seulement changer une fois la bougie. Mais à La Roche, il y avait une longue file, et après ça on devait monter longtemps en première avec les courroies vers Verviers. En montant, je voyais plusieurs motos qui s'étaient arrêtées pour refroidir. A ce moment, je perdus l'écrou du levier d'avance. Dès lors je conduisais d'une main et de l'autre je tirais l'avance. Quand je m'arrêtai au premier parking pour fixer le levier d'avance, j'avais une deuxième "vapeur lock" à cause de la chaleur du moteur. Il y avait même quelqu'un qui voulait jeter de l'eau sur le moteur pour le refroidir mais je refusai. En utilisant la pente de la colline je redémarrai. Vu que j'avais perdu beaucoup de temps, le camion de dépannage m'avait de nouveau rejoint. Jean et Stéphane avaient continué pendant que je réparais l'avance et de nouveau plein gaz en suivant les autres. Après quelques kilomètres la boîte qui tenait les papiers de contrôle et le "roadbook", plouf, avait disparu et les papiers papillonnaient partout ! Je m'arrêtai et après avoir ramassé les papillons et les avoir fixés avec un élastique, je pouvais continuer. A l'arrêt suivant Jean me racontait que son réservoir s'était détaché et qu'il avait perdu les quatre boulons. C'était seulement le tuyau d'essence qui retenait le réservoir. Après la fixation du réservoir on pouvait repartir en direction de Verviers, à environ 90 km. Jean, qui avait aussi atterri sur le bas-côté de la route comme Guy la veille, à cause du mauvais frein, changeait de place avec Guy. Le changement de vitesses de ma moto devenait de plus en plus difficile, parce que l'huile que j'avais employée pour le graissage, qui remplaçait la graisse perdue la veille, était sortie du carter et encrassait le bloc moteur. Après quelques kilomètres, parfois le moteur s'arrêtait. Plus rien, un funeste silence. Guy et Stéphane qui me suivaient regardaient étonnés comment je me laissais rouler vers le poste d'essence qu'on pouvait voir à la fin de la descente. Le réservoir était vide et la bougie cassée. Faire le plein et changer la bougie. Le garagiste avait aussi de la graisse pour la boîte de vitesses et de nouveau le camion de dépannage s'arrêtait. A ce moment notre groupe était de nouveau le dernier à cause de toutes les collines et les pannes. Le camion de dépannage devenait notre compagnon jusqu'à Verviers. Le seul problème était le freinage de Stéphane. Avant chaque virage il freinait et moi je devais utiliser tout mon poids pour freiner un peu, ça me coûta un pied bleu. A Verviers, les motos les plus rapides nous laissaient passer devant pour la présentation. Merci encore amis, et après un petit retard nous roulions vers Liège, encore 30 km. Le changement de vitesses devenait problématique. C'était la raison pour laquelle je roulais en deuxième autant que possible, le moteur chauffait à cause de cela et 15 km avant Liège un nouveau "pit-stop" pour changement de bougie. Jusqu'à Liège on n'avait que le problème du changement de vitesses.

Arrivé, je voyais que le bloc moteur s'était détaché du cadre, c'était la raison du changement difficile des vitesses. Après le dîner on roulait encore à moto vers l'hôtel de Ville pour la proclamation des prix. La moto de Stéphane refusait, mais Stéphane pouvait rouler avec Michel Bovy dans son beau side car, c'est comme ça qu'il put recevoir le prix de la troisième place de notre catégorie. Encore merci Michel. Notre groupe et moi recevions encore le prix de VMCB, pour la persévérance. Ensuite on chargea les motos et on fit encore le voyage vers le Limbourg. L'épreuve de 1992 était pour moi la plus dure des trois auxquelles j'ai participé mais la satisfaction était aussi la plus grande. C'était une vraie aventure. Les copains m'ont assuré qu'ils rouleront de nouveau l'année prochaine, et il y a encore d'autres candidats dans le club Limbourgeois.