

Récit de Dirk De Visscher, publié dans la revue 291 du CMB

Les tribulations des pilotes de M72 lors de leur première participation au Liège-Nancy-Liège du 21 au 23.08.09.

L'achat de l'Ural M72 à l'état d'épave, le projet de restauration, les préparatifs indispensables pour pouvoir mener à bien une randonnée à titre de test de fiabilité de la machine, voilà ce à quoi nous avons souscrit à l'époque, en 2003-2004, poussés par le besoin irrésistible de boucler avec succès, sur notre vieil équipage avec sidecar de 1955, le rallye "Belgium 9 Provinces".



C'est précisément au cours de l'année où ledit véhicule fêtait ses 50 ans que nos vœux se sont réalisés. Après notre participation au B9P en 2005, il y eut aussi les éditions 2006 et 2007. Mais en 2008 le rallye n'a plus été organisé. Au départ, il avait été dit qu'il y avait seulement une suspension d'un an, mais en 2009 également, le rallye des 9 provinces n'eût pas lieu. C'en était fait du B9P.

Nous, on restait un peu sur notre faim ...

Jusqu'à la bourse Moto Retro Wieze le 08 février 2009, où nous avons fait la connaissance des organisateurs de l'épreuve de régularité Liège- Nancy-Liège.

Le président de cette organisation, Monsieur Henry Bovy, fut contacté et il ressortit de nos communications que nous réunissions avec notre M72 les conditions de participation en classe 8. Nous serions informés en temps utile des modalités d'inscription. Début juin, nous étions inscrits et le droit de participation réglé. Début août, les informations nécessaires à la participation nous sont communiquées : liste des participants, rendez-vous et règlement.

Au cours de la semaine précédant le 21 août, on fait l'entretien et le plein d'essence de la M72 et elle va sur la remorque.

Nous quittons la maison vendredi à midi tapant.

Nous arrivons les premiers au Musée des Transports de Liège, il n'est que 14h10. Nous sommes donc bien à temps car le contrôle des véhicules ne commence qu'à 15 h. A partir de ce moment-là, les participants commencent à arriver rapidement. Nous n'avons pas assez de nos yeux pour regarder de près toute la beauté dans la simplicité mais aussi dans la sophistication technique d'antan.

Nous mettons en pratique notre connaissance du français quand c'est nécessaire, mais il y a aussi beaucoup de Hollandais, de Luxembourgeois et un certain nombre d'Allemands.

Nous reconnaissons encore bon nombre de participants avec qui nous avons précédemment fait le Belgium 9 Provinces. Les retrouvailles sont parfois plus chaleureuses avec l'un ou l'autre participant, mais l'ambiance est bonne. Il y a deux BMW R71 dont une avec sidecar, nous

sommes les seuls avec une moto Russe. Après le contrôle de notre machine et de nos papiers, nous recevons notre dossard, le numéro 99 et les stickers numérotés à apposer sur la M72.

Nous voilà prêts.

Voilà Eddy qui arrive sur le parking.

Il vient nous dire au revoir et bonne chance et prendre des photos.



A 18h 15, six motards de la police se positionnent à la sortie du parking : le signal est donné de démarrer les motos pour un défilé à travers la ville et une réception à l'hôtel de ville. Tous les participants n'accompagnent pas le défilé dans la ville, une bonne moitié à mon avis, soit une colonne de 70 à 80 motos.



Mes amis, quels casse-cou, ces motards en BMW ! Ils roulent comme des fous à grande vitesse le long du groupe pour bloquer les carrefours, ce qu'ils réussissent incroyablement bien, c'est pas n'importe qui, ces machos.



Après environ 8 km de démonstration, nous arrivons à l'hôtel de ville de Liège, un speech d'échevin, un petit mot du président, Monsieur Bovy, un drink, et voilà.

Encore une photo sur le banc, devant l'hôtel de ville : l'homme à la pipe et Marc, le faiseur de grimaces.



Sous escorte policière, nous retournons au Musée des Transports où presque toutes les motos trouvent une place à l'intérieur.

Entretemps, il est déjà 21 h. A 21h 15 part le bus vers l'auberge de jeunesse où nous avons réservé une chambre. A notre arrivée, on nous donne une chambre de 4 personnes, que nous partageons avec deux Flamands de la région de Termonde, pilotes de Harley-Davidson.

Vite faire le lit, se rafraîchir, mettre des vêtements appropriés pour une sortie en ville, manger un bout et boire un verre en terrasse.

Nous n'avons pas à aller loin pour trouver des frites et des brochettes, suivies de quelques bières fraîches. Il est déjà minuit lorsque nous regagnons l'auberge de jeunesse, donc vite au dodo, il nous reste à peine 5 heures à dormir car le bus vient nous chercher à 6 heures précises. Je dors bien (avec une petite pilule pour m'endormir), Marc un peu moins bien. Au fait, quel est le compagnon de chambre qui a ronflé à ce point ? Le bus a un peu de retard, il est 06h 10.



On nous sert un excellent petit déjeuner au Musée. On pourra tenir contre le vent ... et la M72 ?
Marc est confiant.



Toutes les motos inscrites, à savoir 143, devraient être là.
A 07.32.40 h, comme prévu, nous montons sur le podium de départ, recevons notre carte de

contrôle, nous avons exactement 01.22 h pour parcourir les 50 km qui nous séparent du premier CH (contrôle horaire), ce qui fait une vitesse moyenne de 36 km/h.

Nous passons à Chaudfontaine, Fraipont et Banneux, nous devons faire attention aux cyclistes qui participent à une randonnée cycliste organisée, et après avoir roulé moins de 20 km, nous voyons déjà le premier véhicule en panne au bord de la route, la n°2, une magnifique FN 4 cylindres de 1914.

Il y a de nombreuses déclivités à parcourir, les montées ne posent pas problème, mais il y a quelques pentes de 12% et une de 18% à descendre, le frein moteur de notre Russe renâcle.

C'est bien dans les temps que nous arrivons à 08.54.40 h au premier CH à Hockay.

Le point de contrôle bouillonne d'activité, tel un chaudron de sorcière, mais nous ne pouvons pas perdre de temps car notre moment idéal de départ est déjà dans 5 minutes. Nous ne pouvons pas non plus partir trop vite, car un CP (contrôle de passage) bien camouflé peut nous coûter des points de pénalisation.

Nous passons à Malmedy, Thirimont et Montenau avant le 2^{ième} CH à Saint Vith où nous arrivons après 86 km à 09.56.40 h, juste à temps. Nous devons faire le plein et il faudra rattraper le temps de le faire.

Via Lommersweiler, Bracht et Lutzkampen, nous devons nous diriger vers Reipendingen, mais c'est ici que ça foire, il y a un panneau "Umleitung", nous suivons les autres participants mais tous, nous nous égarons et perdons beaucoup de temps.

Au 3^{ième} CH à Preischeid on nous pénalise de 11 minutes. En plus, on y perd encore du temps et à un CP tenu secret 10 km plus loin, on se ramasse encore une pénalisation de 00.03.56 h.

A partir de ce moment, Marc va se mettre à calculer, à intervalles réguliers, il donne le nombre de km restant à rouler jusqu'au prochain CH et le temps qu'il nous reste pour y arriver, donc il faut donner du gaz. Il semble bien que cela nous réussisse car, via Obersgegen, Korperich et Seimerich, en passant par Bollendorf et Echternach nous atteignons Langsur, le CH 5, dans les temps, avant la pause de midi.

Après le CH 5, pendant le repas de midi à Stadtbredimus, et après, jusqu'au CH 6 l'épreuve de régularité est neutralisée pour près de deux heures. Nous mangeons bien, au "Restaurant La Tourelle" qui est installé dans une ancienne cave à vins. Après le repas de midi, nous arrivons dans la douce France à Mondorf les bains. C'est là que se trouve le CH 6 et à partir de maintenant, nous roulons de nouveau contre la montre. En passant par Gavisse, Oudrenne, Budange nous atteignons le CH 7 à Altroff. Bien dans les temps.

Il reste 32 km jusqu'au CH 8 et ensuite encore 53 km jusqu'au CH 9, soit en tout encore 85 km jusqu'à Nancy. D'Altroff via Avancy et Colligny, en route vers le CH 8 à Remilly, bien dans les temps. La dernière étape du jour va de Remilly via Moncheux, Craincourt, Chenicourt, Armaucourt, ... mais ici nous faisons fausse route, nous ne faisons pas assez attention à la route principale qui décrit une courbe vers la droite et nous roulons tout droit sur une belle route asphaltée, qui ... se termine en cul de sac dans un bois derrière les champs.

Nous devons faire demi-tour, nous avons bien perdu 16 à 18 km.

Marc se met à calculer, nombre de kilomètres restant à rouler par rapport au temps idéal, nous n'y arriverons pas si nous conservons notre moyenne horaire, je dois rouler plein gaz et prendre des risques. Via Bouxieres aux Chênes, Lay-Saint-Christoph, Malzeville et Laxou nous arrivons à Nancy. La ville est très animée et nous devons la

traverser, direction la vieille ville, via plein de petites ruelles, direction le parc municipal. Je suis tellement stressé que j'en ai la gorge serrée. Tout à coup, Marc crie : Dirk attention ! En une fraction de seconde, je vois les catadioptrés arrières d'une VW Golf à l'arrêt devant moi, je ferme les gaz et projette la moto vers la gauche, sur le trottoir, le sidecar s'arrête à 10 cm de l'auto. Ouf ... imbécile, pourquoi la femme à la Golf s'est-elle arrêtée à cet endroit??? Il faut qu'on avance, encore quelques centaines de mètres, franchir encore quelques portes de la ville et nous voilà au CH9, à 18.41.40 h, exactement

4 minutes trop tard, malgré tous nos efforts, encore 4 minutes de pénalisation. Dans le parc municipal de Nancy un speaker nous annonce. Nous entendons qu'il nous décrit comme une rareté, parle-t-il de moi, de Marc, ah non, il en a sur la Russe, une copie de la machine de guerre Allemande R71 ... Rien à cirer, il faut qu'on s'en aille.

Je fais d'abord mon show de macho, fais glisser la moto de gauche et de droite sur les graviers du parc devant plusieurs rangées de spectateurs, et ensuite, direction l'hôtel. Il y a une station service juste devant, vite encore faire le plein. L'Hôtel Ariane se trouve juste à la sortie de Nancy. Quel bel établissement ! Nous garons soigneusement la M72 sur le parking près des autres. Quand le moteur sera refroidi, je ferai l'entretien. Marc et moi, nous cherchons notre chambre, de grande classe. Quel bonheur de pouvoir se laisser tomber sur le lit.

Après nous être remis de nos émotions, nous convenons que Marc prendra le premier sa douche pendant que je vérifierai la condition de la moto. Tout est en ordre, de l'huile dans le carter, dans la boîte de vitesses, dans la logette du cardan. Encore un dernier contrôle visuel de tous les organes, aussi les freins, rien d'anormal, donc O.K. pour demain. Je passe vite au camion balai afin de prendre connaissance des abandons. Aujourd'hui, il y en a eu 18, dont un après une lourde chute avec un blessé conduit à l'hôpital.

Dans le camion balai se trouvent encore 9 motos qui ne pourront pas être réparées pour demain. Un peu plus loin, sur la remorque, se trouve la Nimbus 750 de 1949 accidentée. Je ne peux que penser au pilote, que lui est-il arrivé ?

A 20.00 h, Marc et moi, nous nous sommes déjà changés et dégustons un verre de Gold Brau, une bonne bière ambrée, bien fraîche.

A 21.00 h, nous nous installons à table pour un bon dîner. Une fois de plus, il est minuit quand nous nous mettons au lit.

Cette nuit sera donc aussi courte que la précédente.

Par chance, nous ne sommes que deux dans la chambre, ce qui nous permettra de mieux dormir. Mais pas vraiment me dira Marc le lendemain matin. Devinez qui ronfle si fort.

Après un petit-déjeuner buffet bien garni, nous quittons l'hôtel, mettons nos bagages dans le camion, et préparons la moto pour le départ (ranger la bâche du sidecar, installer le GPS, mettre les compteurs à zéro), le temps de nous remonter, et nous voilà prêts pour le 2^{ème} jour. Notre départ est fixé, comme la veille à très exactement

07.32.40 h. Nous roulons en direction de Metz via Velaine et Manoncourt, vers Royaumeix, mais avant d'y arriver, il nous faut parcourir une ruelle un peu particulière, nous roulons 750 m le long de et au travers de trous profonds dans une chaussée très abimée.

Après 42,6 km, nous atteignons le CH 12 à la pompe Esso à Beaumont. Ici, malgré que nous soyons encore en début de journée, à

08.45 h, nous commettons une double erreur : 1. nous partons trop tôt ce qui veut dire que nous arrivons au CP secret avec 02.10 minutes d'avance et 2. comme nous avons entamé l'étape avec un réservoir plein et que le road book mentionne une station service à 107 kms, nous quittons le contrôle sans refaire le plein, et plus tard, nous apprendrons, à nos dépens, qu'en France, ceci peut avoir des conséquences fâcheuses. Aujourd'hui, la deuxième étape est très belle, pendant plus de 20 km, nous roulons tout droit, dans les bois, le long de la "Tranchée de Calonne" en direction de Verdun.

Le CH 13 à Haudiomon se passe exactement dans le temps idéal. Via Chatillon et



Gremilly nous arrivons au CH 14 à Mangiennes.

L'excellent café Du Centre – Hotel – Restaurant y est exploité par un couple de Hollandais. Au-dessus du comptoir pend un écriteau "Ambassadeur de la bière d'Orval Trappiste". Une bonne petite papote, mais probablement un peu trop relax, car un peu plus loin, au CP secret suivant, nous nous tapons 05.05 minutes de pénalisation. Mais, bien sûr, au moment-même on ne le sait pas. Avec 110 km au compteur journalier, on pense déjà à la prochaine station service, pour laquelle il nous faut nous écarter de 400 m par rapport au road book, pour constater que ladite station service ... est fermée ... nous sommes en France et là il faut faire le plein quand on le peut! La station service suivante est renseignée à 30 km, à Dampicourt, ce qui doit être faisable mais il nous faut quand même diminuer un peu les gaz. Après avoir fait le plein, on peut de nouveau y aller, mais nous arrivons quand même trop tard à l'arrêt de midi au CH 15 à Herbeumont, avec

09.00 minutes de pénalisation. L'après-midi nous roulons à l'aise à travers nos Ardennes via Bertrix, Ochamps et Libin, par le "Domaine Provincial de Mirwart", en direction de Wavreille, au CH 17. A partir d'ici, nous avons encore 85 km à tirer, avec un seul CP avant l'arrivée à Liège. Nous roulons bien via Hotton vers Durbuy CH 18.



Aux derniers points de contrôle, CH 17 et 18, nous prenons bien le temps de regarder les motos des autres participants.

Plusieurs motos présentent des fuites d'huile multiples. Je m'intéresse particulièrement aux anciennes quatre cylindres, parmi lesquelles bien évidemment les motos Nimbus, mais pour moi, les plus remarquables des quatre cylindres sont la Indian Four 1400 cc et la Ariel Square 4G 1000 cc, toutes deux datant de 1938.



La dernière étape se déroule via Septon, Ocquier, Fraiture, Nandrin, Neupre et Seraing jusqu'à Liège.

Nous franchissons le contrôle final à 18.20 h.

A l'arrivée, tous sont heureux et se montrent amicaux.

Nous mangeons encore un pain de saucisse et buvons quelques bières. A 19.30 h, nous recevons notre bulletin: 2880 points de pénalisation. Nous sommes classés 15^{èmes} en classe 8.

A 20.00 h nous repartons à la maison avec la remorque. Nous nous sentons bien. Merci Marc.

Peut-être à l'année prochaine, pour le Liège-Nancy-Liège 2010 ? Dirk De Visscher.