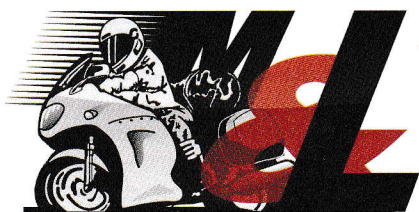


# Quarté



## L'ECOLE DE PIERRE

**C**ela fait déjà maintenant 9 ans que Guy a lancé son concours « Les Cols de Pierre » en mémoire à Pierre Brel, notre Guide à tous. Sans ce Grand Personnage du tourisme moto, notre toute petite Belgique ne figurerait pas en tête des pays d'Europe de par son très haut niveau d'activité. A l'heure actuelle, bien peu parmi nos Grands Randonneurs ont connu Pierre Brel. Certes il en reste encore quelques-uns dans la catégorie des 3 x 20 ! Certains en ont entendu parler, mais n'en savent pas plus. Même nos plus actifs du moments, arrivés sur le tard, ne savent plus grand chose de Pierre, qui a porté haut nos couleurs à travers l'Europe et, vers les années 70, a entraîné dans son sillage nombre de jeunes de 20 ans. Il a donné à cette génération, qui est la mienne, un « way of live » et a montré une route que nous suivons toujours.

Alors ? Mais qui était donc Pierre ?

### PORTRAIT

Pierre était un industriel bruxellois passionné de moto. Son nom résonne fort car il est le Grand Frère de Jacques Brel, chanteur connu dans le monde entier, une vraie référence de la chanson française.

Pierre touche à tout dans le monde la moto, et avec grand talent. Ainsi, avec son copain d'Enghien, Willy Deneyer, ils sont tous deux pilotes officiels de l'usine Puch, qui s'aligne en courses de régularité, fort prisées dans les années 50. Ce sont les 24h de Schaerbeek, Liège Monaco Liège ... et bien d'autres courses internationales où nos deux pilotes se sont mis en évidence.

Pierre participe aussi à des trials parmi les plus côtés, et en gagne certains. En son temps, avec un copain mécanicien, il fait la liaison Bruxelles Kinsasha (Congo) aller-retour, en Harley Davidson à travers le Sahara. Puis, début des années 70, il s'intéresse aux championnats de tourisme tels que proposés par la FMB. Il restructure ce petit monde délaissé avec l'approbation des instances de la FMB, plus intéressées par le moto cross que par les points /km !! Par la même occasion, il relance le RAMCA d'Anderlecht, alors présidé par Joseph Meert, et attire nombre de pilotes de tourisme dans ce club plutôt tourné vers le Cross et le trial. Et il en fait le Gros Club de tourisme de l'époque. Après avoir bien réorganisé le tourisme au niveau national, Pierre se lance vers les organisations internationales. Ce sont les années d'or de notre tourisme moto, avec un nombre impressionnant de Grands Randonneurs qui envahissent l'Italie surtout, chaque week-end avec retour au pays le dimanche soir pour le boulot du lundi matin !! Les clubs belges sont en tête de tous les classements à l'étranger. Pendant les vacances, ce sont des dizaines et des dizaines de pilotes et passagers qui sillonnent l'Europe mais surtout l'Italie, qui a un calendrier fort fourni et ... les plus belles organisations.

Pendant les intersaisons, Pierre ne chôme pas non plus. Il a dressé divers classements annexes comme les Palmes, les BMW trophy, les 3 Belles, etc. Grâce à ses influences d'industriel, les portes s'ouvrent et les hivers sont ponctués de jolies soirées de remise des prix chez



D'Ieteren Sport, BMW à Kontich, etc... Nous étions en plein boum de la moto, avec les nouvelles productions japonaises, les BMW de plus en plus affûtées et la fiabilité maintenant acquise de nos montures. La belle époque...

Début des années 80, revirement à la tête de la FMB et arrive un nouveau Président, Adrien Veys. Si René Bruneel laissait faire et constatait les beaux résultats, le nouvel élu ne l'entend pas de cette oreille. Bien vite, les deux hommes ne se comprennent plus et Pierre claque la porte. Il fonde les Belgian Motards en opposition à la FMB, mouvement dédié au Tourisme Moto comme le MC Folket en Suède et le Touring Finlandia en Finlande. Entretemps, le RAMCA a implosé et Pierre a fondé le MC Equipe. Des clubs se sont développés dans les provinces car Pierre avait sélectionné 20 Grands randonneurs et imposé une base de km qui faisait de son nouveau club le Champion à coup sûr. Nombre de membres du RAMCA ont ainsi rejoint leurs provinces et développé ou créé des moto clubs « vivotant ». Même chose du côté des Flandres.

Mais revenons à Belgian Motards. Cela prend de plus en plus d'ampleur car de nombreux clubs de tourisme suivent Pierre, leur Guide. La FMB est furieuse et assène le coup de grâce à Pierre en interdisant le départ de la Ronde des 1000 km à Moerzeke, avec force huissier, prétextant une concurrence à une épreuve copyright de la FMB. Pierre lâche prise et abandonne le tourisme moto après avoir donné tant d'années au développement de ce secteur mal considéré, encore aujourd'hui.



faire, les développeurs ont recours à une soufflerie acoustique. Des mannequins enregistrent, entre autres, les contraintes exercées au niveau de la tête et du cou à une vitesse donnée, ainsi que le niveau sonore à l'intérieur du casque. Preuve supplémentaire que rien n'est laissé au hasard, quelques écrans solaires traînent sur une étagère. Ce sont des exemplaires qui présentent de légères différences de forme et que des pilotes ont spécialement expérimentés pour évaluer le volume de bruit qu'ils produisent, l'efficacité de l'écoulement d'air et leur résistance à vitesses élevées. La soufflerie peut simuler des vitesses allant jusqu'à 250 km/h. Le flux d'air y est aspiré et non soufflé. Un opérateur règle, au tour de vis près, l'énorme ventilateur installé en aval de la veine d'essai afin que les mesures puissent être comparées entre elles. Nous pouvons prendre place à tour de rôle sur une moto d'essai. L'opérateur lance alors les turbines, sans toutefois aller beaucoup plus fort que 80 km/h, ce qui suffit amplement pour ressentir l'effet produit par le flux d'air sur le casque. Alors que nous quittons le bâtiment, notre guide attire notre attention sur la disposition de l'allée qui y mène. Celle-ci a été conçue de telle manière que, lorsque les camions parviennent, en marche arrière, au niveau d'un plateau surélevé, la marchandise qui en est déchargée reste à l'abri d'éventuelles caméras espions. Ces unités sont un passage obligé pour chaque prototype, et il faut éviter à tout prix qu'un modèle soit dévoilé avant sa sortie officielle. Car s'il y a bien une chose que tout constructeur a en horreur, c'est une fuite.

Notre prochaine halte est prévue dans la partie du complexe qui teste la résistance à l'abrasion et l'étanchéité des matériaux destinés à la confection des équipements. L'appareil utilisé pour expérimenter la résistance d'un tissu donné peut paraître simple au premier coup d'œil, et pourtant il n'en est rien. D'ailleurs, il n'existe que deux 'testeurs d'abrasion' similaires en Allemagne. C'est tout dire. L'appareil est constitué de quatre bras sur lesquels on fixe les tissus à tester. Après quoi un moteur fait tourner tout le mécanisme jusqu'à atteindre une certaine vitesse. Celui-ci est alors projeté sur une surface en béton. Il y a donc simulation de chute, suivie d'un dérapage jusqu'à arriver à l'arrêt. Grâce à ce simulateur, les développeurs sont à même d'évaluer avec précision les qualités de résistance à l'abrasion des différents matériaux qu'ils testent et de choisir tel ou tel en fonction de normes objectives.

Nous passons enfin par la 'Rain chamber', une sorte de car wash amélioré, dont le débit d'eau peut être réglé au millimètre près. Cette installation sert à tester aussi bien une nouvelle tenue moto qu'un nouveau modèle automobile ou encore à examiner l'étanchéité d'un produit en cas de plainte d'infiltration d'eau. L'un de nous est 'désigné volontaire' pour subir un test poussé. Notre bonhomme enfle une tenue complète Street Guard II et enfourche une F 800 GT. Il est alors soumis à un déluge équivalent à des précipitations de 25 litres au m<sup>2</sup> par minute. Exactement cinq minutes plus tard, il peut sortir de sa cage, complètement trempé bien sûr, mais sous sa tenue, il est parfaitement sec et n'a pas froid. Il y a juste au niveau des petits doigts qu'il est un rien humide, mais pour le reste, la tenue n'a percé nulle part.

Il apparaît clairement que le label CARE n'est aucunement un argument de marketing mis en place à la va-vite par BMW. Il s'agit d'un processus total qui, du début à la fin, de la conception au produit fini, est l'objet de réflexions, de discussions, d'essais poussés. Une preuve de grand professionnalisme qui est tout bénéfique pour les clients de la marque. (DG, Photos : BMW)

VOICI LES CLASSEMENTS 2014



POS	PASSAGERE	COLS	PTS-METRES
1	Joelle Dessy (Alain Dessy)	59	56. 693
2	Peggy Vanwynsberghe (Willy Wolfs)	37	43. 402
3	Isabelle Vanneste (Philippe Outtier)	24	36. 572
3	Katty Moulin (Jean-Stéphane Wallays)	24	36. 572
5	Christelle Nuttin (Gil Vanneste)	20	31. 667
6	Brigitte Loosvelt (Pierre Ramskindt)	11	21. 413

POS	PILOTE	COLS	PTS-METRES
1	Alain Dessy	116	123. 616
2	Alex Loef	81	116. 038
3	Benoît Delfosse	112	104. 631
4	Eric Chasseur	73	73. 795
5	Clovis Lacoste	54	63. 750
6	Willy Wolfs	37	43. 402
7	Pierre Ramskindt	26	41. 173
8	Philippe Outtier	24	36. 572
8	Jean-Stéphane Wallays	24	36. 572
10	Gil Vanneste	20	31. 667
11	Pierre Vanderheyden	19	22. 510
12	Michel Limbourg	2	2. 342

**Total concours (9ème année):**

763 cols pour 922. 387 pts/m

**1er couple :** Alain et Joelle Dessy avec 180. 309 pts/m

**2 nouveaux :** Clovis Lacoste et Gil Vanneste

**Remise des prix donc le samedi 13 décembre à Gosselies au cours de la soirée du Quarté Moto & Loisirs. Tous ces grimpeurs ont déjà été invités personnellement**

Il s'engage dans des courses à pied, marathon et autres manifestations au profit de la lutte contre le cancer, dont son frère est décédé. Il s'éteint le dimanche 22 avril 2001.

Voilà l'histoire de cet homme hors du commun, qui fait encore rouler nos randonneurs à l'heure actuelle. Belgian Motards a trouvé son chemin et draine ses gens. La FMB s'est réorganisée, suit toujours les grandes directions de Pierre, et reste la grande référence de notre tourisme moto, surtout au niveau international.

**LES COLS DE PIERRE**

Guy Bertels était du MC Equipe et un disciple de Pierre. C'est en 2006 qu'il eut l'idée de créer un concours en mémoire à Pierre Brel, qui appréciait par-dessus tout de franchir les cols alpins vers l'Italie. Le principe était simple. Faire une photo de la moto près du panneau indiquant un sommet et lui envoyer. A la fin de la saison, Guy additionne toutes les ascensions et dresse son classement. Nous lui avons emboîté directement le pas et la soirée de remise des récompenses se fait toujours lors de la soirée du Quarté.

Le concours est gratuit. Il débute le 1er octobre et se termine le 30 septembre de l'année suivante. Vous roulez comme vous voulez, avec qui voulez et quand vous voulez. Plus simple, ce n'est pas possible.

Lors de la 1e remise des prix de la 1e édition remportée par Stephan Mathy de

Wavre, on a même vu Jules Vanbellaingh de Soignies, ancien compagnon de route de Pierre, venir offrir à la 1e passagère Melle Bouffioulx, un souvenir qu'il détenait de Pierre. Comme quoi, cet homme aura marqué son époque et servi d'exemple à toute une génération de motocyclistes.

**LE QUARTÉ M&L 2014 ET 2015**

Dans la 1e édition 2015, nous brosserons le Quarté 2014. Nous vous décrirons aussi le nouveau principe, la nouvelle conception du Quarté.

La formule du Quarté se porte à merveille et passe à travers le temps. Rendez vous compte : 2015 marquera le 32e anniversaire du Quarté Moto & Loisirs !!

Ce samedi 13 décembre, tous nos lauréats se retrouveront à Gosselies pour la soirée du Quarté avec la remise des souvenirs.

N'hésitez pas à nous rejoindre. Que vous ayez fait 1, 2 ou 0 étape, vous êtes tous les bienvenus !

On vous laisse nos coordonnées : 0477/97 31 31 ou m.limbouurg@hotmail.be

En 1e Mondiale, voici déjà 3 étapes certaines du Quarté 2015 :

1. Samedi 11 avril : Brevet des 1000 km Moto & Loisirs « Cap Normandie » avec arrivée à Ste Mère L'Eglise

2. 5/7 juin : La Madone des Centaures à Fribourg (Suisse)

3. 28/30 août : Mierù e Pizzica à Noha (LE) Italie

Nous avons questionné la Fédération tchèque afin d'avoir son calendrier 2015. Nous attendons encore des nouvelles. Si les dates conviennent, la 4e étape serait Moto Blanik, vers le 1er mai. Mais là, on attend. Tout vous sera divulgué dans les meilleurs délais.

**RALLY 50CC CINEY.**

Désolé, nous avons dû annuler cette sympathique sortie au tout dernier moment. En effet, la visite de routine chez l'oculiste juste avant de partir décelait un début de décollement de la rétine à l'œil gauche, nécessitant une hospitalisation d'urgence. La mort dans l'âme, nous avons donc dû tout annuler et reporter ce rallye à l'année prochaine. D'ores et déjà, nous pouvons vous annoncer que d'autres candidats se sont manifestés en vue de gonfler l'équipe. Nous serons ainsi un petit groupe de « tasses » pétrolantes à fondre sur Milano début novembre 2015 à l'occasion de la Rosa d'Inverno et de l'EICMA.

Bonne Année à Tous.  
M. L.to & Loisirs

# À L'ÉPREUVE DE LA ROUTE

## LE MONDE SUR LA TÊTE !

« **W**e've got the whole world in our hands », voilà une chanson que tous les fans de foot britanniques ont dû beugler à pleins poumons dans l'un ou l'autre stade. Avec le X-Lite X-802R Ultra Carbon Carlos Checa Replica sur la tête, ce sont cette fois les motocyclistes qui seront convaincus que le monde leur appartient!

45 minutes. C'est le temps qu'il faut à une brave dame italienne pour appliquer les autocollants du X-Lite X-802R Ultra Carbon Carlos Checa Replica avec une extrême précision. Le résultat est, si vous voulez mon avis, un des plus beaux casques moto jamais fabriqués! Un autocollant faisant ressembler le casque à un globe terrestre noir et rouge est appliqué sur la belle texture carbone. Sur ce globe figurent tous les circuits où Carlos Checa est monté sur le podium au cours de ses vingt ans de carrière en tant que pilote de course. Et si on peut discuter des goûts et des couleurs, ce n'est pas le cas du poids d'un casque vu que la balance ne ment jamais. Avec ses 1.280 grammes, le X-Lite en taille Large est très léger, mais il n'en a pas pour autant l'air fragile et on n'a pas non plus lésiné sur la finition. La doublure est de grande qualité et souple, ce qui rend le port du casque très confortable. A l'essayage et à l'achat, il est important de tenir compte du fait que la doublure de ce casque va rapidement s'amollir davantage. Si vous avez acheté le casque un peu grand et si la doublure perd encore de sa rigidité, il y aura trop de jeu entre le casque et votre tête.

Le X-802R Ultra Carbon doit son poids plume (et son prix élevé) à sa coque externe fabriquée dans un mix de fibres de carbone, de kevlar et de fibres de verre. X-Lite produit ce casque en trois tailles afin de pouvoir offrir à tous les motards un couvre-chef dont le volume s'adapte à leur morphologie. On attache le casque à l'aide d'un système à boucle double D métallique et on change la visière sans outil et en moins de temps qu'il ne faut pour le dire. Le verrou de la visière, situé du côté gauche du casque, est peu fonctionnel vu que son bouton exige un peu trop d'huile de pouce pour être actionné. Ce n'est pas vraiment un inconvénient car la visière ne

risque pas de se rabattre, même à des vitesses très élevées. La visière claire qui équipe de série le X-802R Ultra Carbon est recouverte d'un film anti-buée Pinlock qui fonctionne parfaitement. Pour ce qui est de la visière teintée disponible en option, elle a l'air noire de l'extérieur mais si vous regardez au travers elle prend une teinte plutôt brun-vert. Il faut s'y habituer, jusqu'à ce que vous pigiez que cette couleur brun-vert repose encore davantage vos yeux. Soyez toutefois prudent en manipulant les visières car elles sont particulièrement sensibles aux griffes.

Même sans Pinlock, le X-Lite ne se couvre pas rapidement de buée car les orifices de ventilation sur le menton, le front et l'occiput fonctionnent parfaitement. Quand ils sont ouverts, les orifices de ventilation du front laissent passer pas mal de bruit et quelques gouttes de pluie avec l'air frais. Sous la pluie, nous avons aussi observé à l'intérieur de la visière que des gouttes ruisselaient vers le bas. Lorsque vous rangez le casque vous devez non seulement veiller à ne pas griffer la visière, mais aussi à ne pas endommager les petits clapets des deux orifices de ventilation situés sur le haut du front.



629,95 euros, c'est à ce prix qu'est affiché le X-Lite X-802R Ultra Carbon Carlos Checa Replica, et c'est une belle somme! Le confort du casque est à la hauteur de son prix et avec ses autocollants vous ne passez pas inaperçu. Si vous avez dégainé votre portefeuille, il vaut mieux y aller mollo avec votre nouveau couvre-chef car la visière et les orifices de ventilation sont fragiles. Par chance, ces éléments peuvent aussi s'acheter séparément. (BDS)

### INFO

**X-Lite X-802R Ultra Carbon Checa Replica**

**Tailles :** XS à XXL (6 tailles, trois coques de casque)

**Couleur :** carbone/rouge

**Matière :** carbone, kevlar, fibre de verre

**Prix :** 629,95 euros

[www.x-lite.it](http://www.x-lite.it) et [www.nerons.nl](http://www.nerons.nl)

# "Notre Pierre"

+ 22.04.2001

**F**in des années soixante, la moto renaît de ses cendres. Voici près de 40 ans, on parlait Norton, Triumph, Matchless, BSA, AJS, BMW, Gilera, Moto Guzzi, Harley-Davidson et bien d'autres. On parlait beaucoup de technique, car il fallait pratiquement être mécanicien pour goûter aux plaisirs de la moto.

Puis les Japonais sortent la fabuleuse Honda 750cc Four. L'époque change et la moto devient accessible à tous, sans connaissance mécanique particulière. En fait, la métamorphose de la moto est en route. La moto, moyen utilitaire de transport devient un objet de loisirs.

C'est en ces années charnières que Pierre Brel, industriel bruxellois, réapparaît. En fait, Pierre est un motocycliste aguerri. Dans les années 50, il a effectué une liaison Bruxelles-Congo en Harley-Davidson attelée. Il a ensuite écumé les courses de régularité pour l'équipe Puch, avec son copain Willy Deneyer d'Enghien. A eux deux, ils ne comptaient plus les médailles d'or. Des sacrés pilotes, rusés de surcroît. Pierre a aussi participé avec succès à de nombreux trials. Partout il excellait.

Début des années 70, il prend goût aux championnats de Tourisme FMB. Jusque-là, les champions sortaient avec 6.000 km.

## Une autre dimension

Pierre va donner une autre dimension à ce secteur avec des champions qui dépasseront tous les 40.000 km (le tour de la terre). Dans les grandes années, pour être champion de Tourisme, il fallait dépasser les 70.000km. Et les cumuls ne faisaient pas partie du jeu, car les randonneurs candidats au titre rentraient de nuit pour faire une Nationale avec la ronde l'Pas de champions "cumuleurs" en ces temps-là.

Pour figurer dans son classement des "100 Premiers", il fallait minimum 20.000 km.

Pierre est fin orateur. Quand il parle, on l'écoute. Il sait trouver les mots pour convaincre. De plus, il est un fameux meneur d'hommes.

## Le RAMCA

Ainsi, il passe dans les rangs du RAMC Anderlecht et en fait le plus gros et le plus fort club de tourisme de Belgique. Par dizaines et de toute la Belgique, les randonneurs le rejoignent dans son club, présidé par Joseph Meert.

Notre pays devient vite trop étroit et Pierre lance ses troupes à l'assaut des championnats internationaux. Les Belges sont accueillis à bras ouverts en Italie (pre-

mier pays des rencontres internationales) et partout ailleurs. À chaque inter, de nombreux Belges sont sur place. On se souvient des ouvertures du championnat inter à Domodossola, à Pâques, souvent dans la neige, où nous étions pas loin des 100 randonneurs !

## Le MC équipe

Pierre Brel est devenu la référence N°1 du tourisme international.

Mais les Championnats de Tourisme de la FMB ne lui suffisent pas et il invente d'autres Challenges, toujours pour stimuler le secteur. Grâce à ses relations, il se fait aider de gros importateurs et nous offre des soirées inoubliables et solidement dotées :

soirée D'Ieteren Sport-Dunlop, soirée BMW, soirée Michelin, etc... Il crée le classement des "100 Premiers", les Palmes Cross (avec Roger Bostoën), le Challenge des 3 Belles, etc... Ça lui demande un travail colossal.

En 1976, il part fâché du RAMCA et crée son MC Equipe avec 15 membres parmi les plus décidés. Ils seront imbattables pendant des saisons.

## Belgian Motards

Vers 1981 ou 1982, arrive à la présidence de la FMB, Adrien Veys. Les hommes ne s'entendent pas et la corde casse. Pierre fonde le Belgian Motards avec PP De Wilde, mais est vite contraint d'abandonner la partie, par voie de Justice. Il se retire en lais-

## Grand Rallye Télévie

Le 25 mars 2006 aura lieu la journée du Grand Rallye Télévie dont le centre névralgique sera le WEX à Marche-en-Famenne.

Une balade motos partira de Mettet vers 14h00 et ralliera le WEX vers 16h30.

Les participants pourront s'inscrire dès 12h30 sur le circuit de Mettet pour la somme de 3 EUR et recevront le bandana Télévie en signe de ralliement.

Les motos ne seront pas les seules à l'honneur ce jour là :

- des circuits pour VTT et Quad, au Camp Roi Albert;\*
- une randonnée cyclotourisme vers 16h;
- départ du WEX d'une Roller parade à 15h30 (si le temps reste sec);
- un rallye Old Timer démarrera de la place de la Cathédrale à Liège aux alentours de 13h;
- une marche tout public, organisée par la 7ème Brigade de Marche partira du WEX à 11h30. \*

De plus, les enfants pourront également être de la partie avec les nombreux divertissements qui leur seront réservés dans le Palais 2 du WEX : circuit fermé «mini quad» en extérieur, grimaces, châtea gonflable, animations assurées par des clowns farfelus...

Enfin, le WEX de Marche-en-Famenne abritera dès 12h30 de nombreuses activités :

- petite restauration, des bars et un barbecue géant (si la météo le permet!);
- une exposition très enrichissante organisée par le FNRS;
- des animations musicales (assurées par des groupes de danse country et les Bandas), une exposition d'ancêtres (voitures et motos)...

Cette journée placée sous le signe de la générosité se terminera par un grand concert gratuit qui sera transmis en direct depuis le WEX à partir de 17h45 sur RTL-TVI.

Nous savons que nous vous y retrouverons très nombreux et nous vous remercions pour le soutien que vous apportez au Télévie.

\* sous réserve de l'accord du Ministre de la Défense.



sant un vide immense. Le secteur des concentrations si florissant se désarticule. Il lui faudra plusieurs années pour se redresser. A l'heure actuelle, il fonctionne toujours. Le "Guide" n'est plus là, mais son mythe et son œuvre restent bien présents. Notre secteur du tourisme est toujours fort actif grâce à lui. Personne ne pourra remplacer cet être unique.

Pierre a montré la direction à suivre, donné un sens à beaucoup de vies motocyclistes, et ouvert énormément d'horizons. Sans ce Grand Homme et sa générosité, beaucoup d'entre nous auraient certainement "mal tourné" en tournant trop fort la poignée droite. Il nous a mis face à une autre pratique de la moto. Il nous a aidé à découvrir l'Europe. Il nous aide à franchir les frontières. Il nous aide à trouver nos limites et un potentiel intérieur que nous ne soupçonnions pas.

Beaucoup de ses disciples pratiquent encore la moto et ont continué. D'autres ont arrêté tout concours, comme Guy Bertels.

## Guy

Guy était un compagnon de randonnée de Pierre, maintes fois repris parmi les meilleurs randonneurs internationaux. Sa meilleure saison, il la termina 3e en ayant pointé 15 fois en Italie (pour la plupart, des allers-retours le week-end).

Quand Pierre a arrêté, il a cessé également. Il s'est essayé un peu au trial, avant de suivre Pierre dans sa nouvelle vie de joggeur passionné.

Par contre, il se tient toujours au courant de la vie du secteur des concentrations, notamment en lisant la presse.

Dernièrement, il nous contacte et nous présente son idée. Il souhaiterait qu'une épreuve rende hommage à "Notre Pierre".

Parmi les dernières idées de Pierre, il y avait justement la création d'un concours

basé sur l'ascension des cols, cents fois franchis par notre Meneur.

Nous lui emboîtons le pas.

## Les cols de Pierre

### Principe

Cumuler des points-mètres correspondant à l'altitude des différents cols franchis à moto au cours de la saison, c'est-à-dire du 1er janvier au 30 septembre de l'année du concours.

L'attestation de passage peut prendre plusieurs formes : photo de la moto (plaque visible) à côté de la borne au monument du sommet (altitude et nom lisibles), ticket de passage de cols payants, cachet sur papier d'un établissement situé au sommet du col (buvette, douane, poste, ...) en prenant bien soin de mentionner la date et l'altitude du passage.

Tous les sommets possibles sont acceptés, en Belgique comme à l'étranger.

Il ne s'agit en aucun cas d'une course, les règles élémentaires de sécurité et des différents codes de la route sont à respecter.

Le but est de prouver que l'on était bien tel jour à tel sommet, en toute honnêteté, dans l'esprit d'une saine compétition comme Pierre l'a toujours conçue.

### Participation

1. Dès le 1er octobre, mettre toutes ses attestations sous enveloppe et l'envoyer à Moto 80 (c/o M. Limbourg). "Les Cols de Pierre" 15 rue Abbé M. Renard 1400 Nivelles

2. Indiquer bien clairement son identité (nom et adresse, type et immatriculation de sa moto).

3. Joindre une liste détaillant chaque passage (date, lieu et altitude du sommet), veiller à ce que chaque passage de sommet soit bien illustré, de manière à n'engendrer aucune contestation.

4. Les enveloppes seront acceptées jusqu'au 31 octobre, la date de clôture du concours étant le 30 septembre.

### Classement

Le classement des participants se fera sur base de l'addition des altitudes des différents sommets franchis au cours de la période de référence, un col ne pouvant compter qu'une seule fois par saison (un aller-retour passant par le même sommet ne pourra donc compter qu'une fois).

### Récompenses

La remise des prix aura lieu lors de la soirée du Quarté Moto 80, chaque participant au concours recevra une invitation, les dix premiers du classement seront récompensés.

Tout prix non retiré sur place par son bénéficiaire sera remis en récompense l'année suivante.

### Contestation

La participation au présent concours entraîne l'acceptation de ce règlement, chaque participant garantit l'authenticité des documents probants remis à l'organisateur, lequel conservera toutes les pièces justificatives remises par les participants.

L'organisateur reste seul juge en cas de litige, ce concours étant basé sur le fair-play des participants.

Pour conclure, Guy nous dit ceci : "Nous tenons là une belle opportunité de raviver la mémoire de Pierre, à la fois pour les anciens, mais aussi pour les jeunes qui ont droit à l'histoire du Tourisme moto belge."

Cela fait plus de 20 ans que Pierre a quitté le monde de la moto et près de 5 ans qu'il nous a fait son dernier signe.

Nous lui devons cette reconnaissance et vous invitons à nous faire part de vos réactions et intentions de participation. (bike-service@skynet.be ou 067/45.87.57)

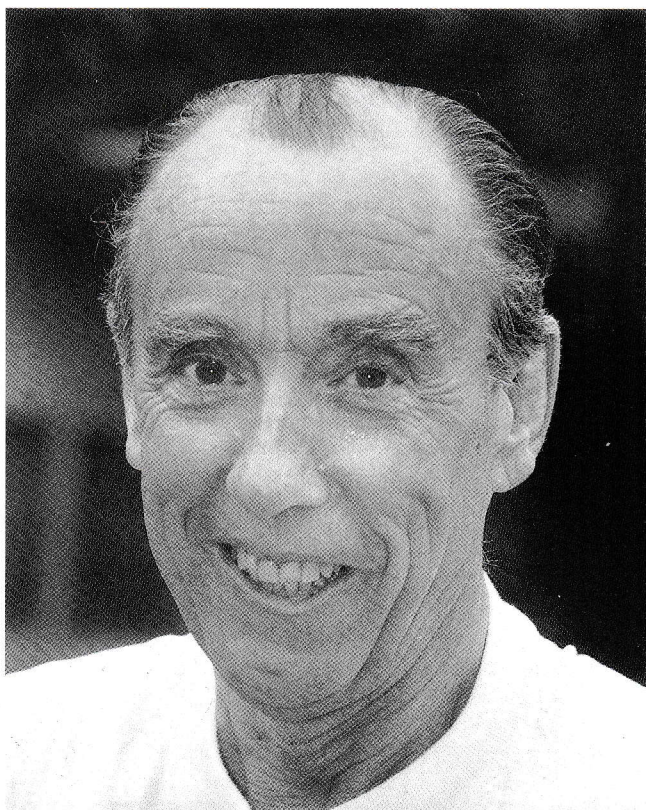
Bonne Route.

Michel Limbourg □

## Calendrier des Runs Side-Car 2006

- 09/04 : Sugny Run à Sugny
- 22/04 : Kee bee run à Kleine Brogel
- 29/04 : Basiel Run à Oudenburg
- 30/04 : Ter Wilgen Run à Kluisbergen
- 06/05 : Zonnetocht à St Vith
- 20/05 : Dennen Run à Herentals
- 26-28/05 : Rass. Side cars à Bruges
- 10/06 : Duinhelmrit à Ostende
- 17/06 : Nederheerun à Tongres
- 24/06 : Weyerkes run à Heusden-Zolder
- 01/07 : Zonne run à Eindhoven
- 27-30/07 : Inter sides à Florennes
- 05/08 : Gete run à Zoutleeuw
- 19/08 : Jumbo Run à Gits
- 26/08 : Haghe run à Tienen
- 02/09 : zandberg run à Wuustwezel
- 10/09 : Run Ter Heide à Genk-Zonhoven
- 17/09 : Brandingrun à Heule Kortrijk
- 22-24/09 : Rass. à Berlaar
- 07/10 : Rass. à Olen
- 13-15/10 : Rass. Intern. à Tubize
- 10-12/11 : Rass. à Baasrode
- 12-14/01/07 : Rass. à Ostende

**Infos :** Théo Goossens, Doffen 65 à 2250 Olen. Tél : 014/21.37.61 - GSM 0479/48.71.24



Devenu joggeur, Pierre Brel a couru en 1992 100 km à pied au profit de la recherche sur le cancer. Comme son «petit frère» Jacques, Pierre s'engageait à fond dans chaque entreprise à laquelle il participait.