

# Trial de MONS



Quelle prestance...  
Avec Olger Schönknecht au guidon de sa rare Indian à fourche parallélogramme.



## Les 38 ans Du "Mont-Panisel"

*Cette année encore, le Trial du Mont Panisel à Mons (Belgique) n'a pas failli à sa réputation. Avec 95 pilotes au départ le samedi et 112 le dimanche, tous au guidon de machines exclusivement construites avant 1965, il est assurément l'événement le plus important du trial classique sur le continent européen.*

Par Jérôme Degreef  
Photos JP-Wattier, L-Urbain, P-Herregods, PY-Soete

**L**e tracé des zones est avant tout pensé pour mettre en valeur les motos de collection. Inutile de transformer un cadre pour obtenir plus de garde au sol, les sections sont adaptées aux véritables motos anciennes. Inutile de monter un embrayage hydraulique, les virages ne sont jamais trop serrés » nous explique Christian Caucheteur, créateur de l'épreuve en 1982. Ce qui explique certainement pourquoi les propriétaires de certaines motos authentiques, véritables pièces de musée datant de l'entre-deux guerres, ne les sortent qu'une fois l'an, à Mons. Un jury désigne l'équipage le plus authentique, récompensant l'état d'origine de la moto et l'équipement d'époque de son pilote. Trophée remporté cette année par le britannique Andy Glading et sa splendide BSA à fourche à parallélogramme de 1939. Ce plateau exceptionnel est la fierté des organisateurs qui tiennent à maintenir l'aspect authentique de leur épreuve. « Il est impossible de contrôler l'authenticité de toutes les motos et certains pilotes, plus compétiteurs, sont tentés d'apporter des améliorations à leur machine, surtout pour les alléger » déclare Jérôme Degreef, membre



**Une foultitude de belles machines d'époque à Mons, ici une BSA fourche parallélogramme et arrière rigide !**

du comité organisateur. « Néanmoins, l'esprit pré-65 doit rester le maître-mot et nous veillons à sensibiliser les propriétaires de « bitzas » pour qu'ils mesurent l'avantage qu'ils ont par rapport à ceux qui pilotent de lourdes motos strictement d'origine. Et pour qu'ils s'inscrivent dans la catégorie « motos spéciales », réservées aux machines de moins de 90 kg ».

### De prestigieux plateaux

Les meilleurs pilotes se mesurent dans la catégorie « Experts », où la plupart des zones sont de difficulté moyenne, deux ou trois étant prévues pour départager les plus forts. La catégorie « Historiques » ne propose que des sections faciles alors que la catégorie « Gentlemen » est intermédiaire. Dans chaque catégorie, des classements séparés sont également établis en fonction du type de moto. Les motos à fourche à parallélogramme, les plus anciennes, font l'admiration du public. Un peu plus récentes, les motos de route à cadre rigide furent les premières à être « trialisées » dans les années 1950 lorsque la discipline fut inventée. Vinrent ensuite les motos à boîte de vitesse séparée (Vélocette, Ariel, Norton) puis à bloc moteur (BSA, Triumph, Motobécane). Et les motos spéciales, évoquées ci-dessus, où figure en bonne place la première machine de trial espagnole, la fameuse Bultaco 4 vitesses développée en 1965 par l'Anglais Sammy Miller, le grand champion



**Ci-dessus, On le connaît en motocross, le voici exceller en trial vintage, c'est Jo Castiaux détenteur des victoires en Hill-Climb.**

**Ci-dessous, Le trialiste français Pascal Couturier juché sur sa Motobécane, top mondial des années 80**



aux plus de 1000 victoires. Même si ce dernier n'a jamais participé au Trial de Mons, de grands noms figurent au palmarès de l'épreuve comme André Piron (4 fois champion de Belgique dans les années 1950), Claude Coutard (champion de France en 1968) ou encore le légendaire Mick Andrews (double champion d'Europe en 1971 et 1972, et 5 fois vainqueur des 6 jours d'Écosse). Cette année, c'est Pascal Couturier, pilote du top 10 mondial dans les années 1980 qui s'alignait au départ au guidon d'une Motobécane. « A quelques détails près, la même machine que celle que pilotait mon père à l'époque où il m'a fait découvrir le trial » déclarait l'ancien champion. « On se levait très tôt pour venir participer à des épreuves en Belgique. Je me souviens que c'était souvent très boueux ! ».

### En route pour les zones !

Un beau soleil, a accompagné les pilotes durant tout le week-end. Au programme : samedi après-midi, 3 tours de 8 zones; dimanche, 12 zones à parcourir 3 fois également. Pour établir les classements, seul le premier tour et le meilleur des deux autres sont pris en compte. Et en cas d'égalité, c'est le pilote le plus âgé qui l'emporte. Et dans ce domaine, difficile de rivaliser avec George Greenland (BSA Bantam), un Britannique de 87 ans engagé en catégorie Historiques et qui n'aura posé que 2 fois le pied au sol durant tout le week-end ! En fin d'après-midi, des centaines de spectateurs se regroupent au pied du terail pour assister au célèbre Hill Climb. La montée impossible est dédiée à la mémoire du pilote anglais Bob Edgar qui avait souhaité que ses cendres soient dispersées au sommet du terail de Cibly qu'il n'avait jamais pu atteindre lors de ses participations à l'épreuve.

Un hommage poignant lui est ainsi rendu chaque année à l'occasion du Hill Climb qui porte désormais son nom. Alors qu'il était remporté en alternance par les Belges Jo Castiaux et Eddy Zels depuis 15 ans, le Bob Edgar Trophy a changé de mains cette année avec la victoire du Britannique Martin Gilbert et de sa puissante Triumph bicylindre. C'est à l'issue de sa seconde tentative qu'il a atteint le sommet du terriil sous les acclamations du public enthousiaste venu des quatre coins de l'Europe. « *Je suis un vrai fan de motos classiques* » nous disait Paul Holloway, un spectateur britannique rencontré ce week-end. « *La référence des courses sur route, c'est l'île de Man. En trial, c'est Mons !* ». L'ambiance conviviale dans le paddock, l'accueil des organisateurs et le sourire des contrôleurs contribuent aussi beaucoup à la renommée de l'épreuve. « *Une fois qu'on a goûté au trial de Mons, on ne peut plus s'en passer. C'est comme la potion magique. Pour moi, c'était en 1982...* » déclarait Marco Raymondin, un pilote français qui n'a pas manqué une seule édition depuis la création de l'épreuve. A l'époque, ils n'étaient que 16 au départ, que de chemin parcouru ! Et si, l'an prochain, vous voulez juger de vos propres yeux, à vos agendas : le Royal Mons Auto Moto Club vous fixe rendez-vous les 7 & 8 novembre 2020 pour la 39ème édition du trial pré65 de Mons.

**Ci-dessous, Au guidon d'une BSA, c'est le belge Bob Ryckaert vainqueur au scratch catégorie experts !**



**Ci-dessus, le pilote hollandais Martien Vermeulen, avec une splendide FN, un clin d'œil à l'industrie belge !**



**Martin Gilbert et sa Bicylindre Triumph, l'anglais vainqueur du Hill-Climb 2019**