

Revue 2011

Photos
www.Letihon.be

VOTRE SECURITE = NOTRE EXPERIENCE



Membre de la Fédération
Nationale des Serruriers

Ch. **ROUZEEUW**

sprl/bvba

SERRURIER / SLOTENMAKER
COFFRES-FORTS / BRANDKASTEN
PORTES BLINDEES / GEPANSTERDE DEUREN
SERRURES DE SECURITE / VEILIGHEIDSSLOTEN
QUINCAILLERIE / IJZERWAREN



Chaussée de Louvain, 371 - 1300 Wavre

TEL 010/24.11.21 Fax 010/81.91.21 GSM 0475 / 254.280

WEB : <http://www.rouzeeuw.be> - E-MAIL : info@rouzeeuw.be

new Swift



new
Swift
スズキスイフト by suzuki

MORE



02/633 1759

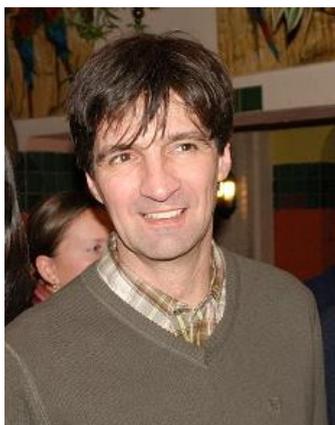
CO₂ : 116 - 129 g/km litres : 5,0 - 5,6 l/100km

Déjà disponible au Garage Dugailly Eric

8.Rue de l'Église - 1380 Lasne

E-mail : dugailly.lasne@deal-net.com

Le Mot du Président : **Patrick Van Billoen**



L'été – Le bitûme chaud – En un mot... l'appel des pistes !

La saison avance rapidement – La moitié de l'année est passée, et nous remarquons que quelques pilotes ont pris le chemin de la Fédération sans s'affilier à une écurie en particulier, mais plutôt via la fédération directement – Bien que forts d'environ 80 membres a ce moment , nous regrettons beaucoup l'absence de certains . Nous vous rappelons que nous avons simplifié les démarches au maximum et sommes bien cotés auprès de nos fédérations tant Nationale que Régionale. Votre écurie c'est un petit staff de bénévoles qui doit être soutenu ! Bienvenue chez nous . Aidez nous à nous améliorer, envoyez vos remarques, critiques et suggestions pour que votre écurie « colle » plus à vos attentes. (Info@icepol.be)

A bientôt dans Votre écurie !

Contactez-nous:

Patrick Van Billoen - Président - 0475/82.30.20 - info@icepol.be
André Vander Auwera - Vice-Prés - 0476/28.45.02 - andre-vda@hotmail.com
Rudy Thiroux - Secrétaire/ Revue - 0475/41.71.44 - secretariat@icepol.be
Benoit Visnovsky - Site/ Revue - site@icepol.be & revue@icepol.be
Winfield Hoyois - Presse / Pub - 0477/226368 - winfield-hoyois@skynet.be
Tanguy François - Administrateur - 0495/466927 - tanguy5@scarlet.be

Les éditeurs se réservent le droit de refuser la publication d'articles ou de parties d'articles n'engageant que leurs auteurs. Les articles, photos, illustrations et les créations publicitaires repris dans le présent périodique ne peuvent être utilisés, ni reproduits par quelque procédé que ce soit, qu'après autorisation écrite des éditeurs. Editeur resp/ verantw. uitgever : Thiroux Rudy 0475/417144

Début de saison en fanfare pour notre représentant et Champion 2010 Guy fastres qui malgré aucun point comptabilisé à la course de Pau Ville, trône déjà tout en haut du classement provisoire après les 5 premiers rendez-vous d'un championnat se composant de 8 dates (Zolder *Pau ville *Pau Arnos * Spa Francorchamps * Magny Cours * Haute Saintonge * Charade** Ledenon). Ajoutons a cela les participations de Jérôme Farinaux, Martin Leburton , David De Saeger, Martin Lucas et vous aurez compris qu'Icepol Racing Team est plus que bien représenté dans ce Championnat.

Concept qui a vu le jour en 1992 aux Etats-Unis.

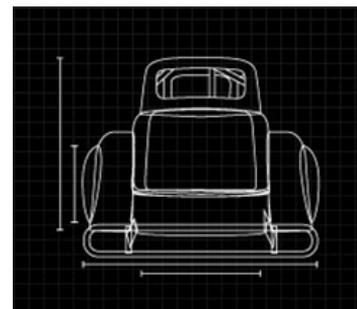
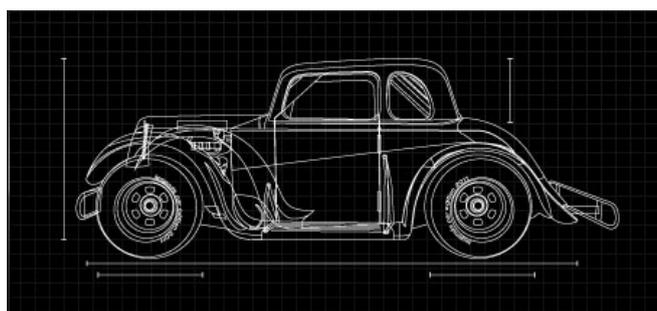
Ces petits bolides au look rappelant les années 30/40 font aujourd'hui le bonheur de près de 5500 propriétaires de par le monde. Les USA, la France, le Benelux, l'Angleterre, le Canada, la Suède, la Finlande, le Mexique, le Brésil, le Maroc, la Russie, soit près de 20 pays comptent aujourd'hui un championnat annuel, des incentives et des journées d'essais Legends Cars.

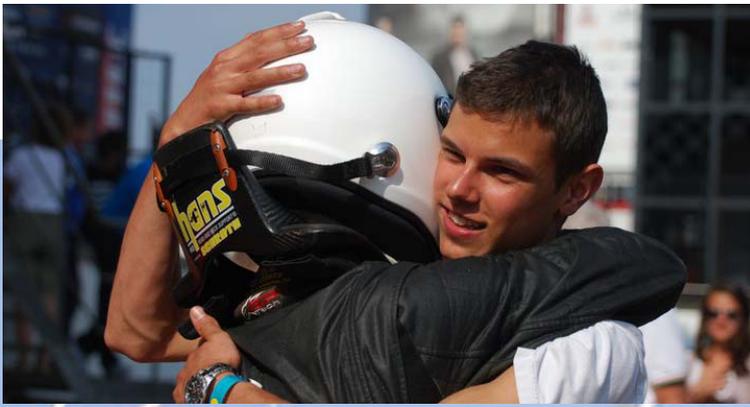
Avec sa taille réduite, ses grosses roues, ses décors originales, la Legend Car offre une approche atypique du sport automobile.

Photo Alain PEEMANS

Fiche Technique

- **Motorisation** : YAMAHA XJR 1300 CM3
- **Puissance** : 150CV à 10 800 RPM
- **V. max** : 210 Km/h
- **Boîte** : Séquentielle 5 rapports
- **Accélération** : De 0 à 100 km/h en 3,7 Sec
- **Option Moteur** : Kit refroidissement Liquide
- **Châssis** : Tubulaire
- **Pneus** : Pneus MAXXIS LCC Edition
- **Freins** : Disques BREMBO / Plaquettes FERODO Legend Car EDITION
- **Poids à vide** : 480 à 520 Kg (variable selon les modèles)
- **Poids réglementaire pilote à bord** : 620 kg
- **Longueur** : 3,20 m
- **Largeur** : 1,52 m
- **Hauteur** : 1,20 m
- **Carrosserie** : Polyester / 10 Modèles au choix FORD - CHEVY - DODGE





	Pilote	Zolder	Pau V	Pau Ar	Spa	Magny	Points
1	<u>Fastres</u>	202	0	198	180	201	781
2	<u>Betbeder</u>	158	133	199	172	184	713
3	<u>Pionica</u>	180	145	184	185	161	710
4	<u>Combalie</u>	152	0	178	176	148	654
5	<u>Watteyne</u>	112	0	155	161	191	619
6	<u>Ferreira</u>	154	163	157	145	157	613
7	<u>Tricoche</u>	121	0	165	174	141	601
8	<u>Nicolas</u>	124	0	162	160	148	594
9	<u>Pigeat</u>	164	182	138	144	146	592
10	<u>Verbiale</u>	154	154	134	127	165	580
11	<u>Arraou</u>	130	152	158	145	137	570
12	<u>Bux</u>	195	0	0	196	166	557
13	<u>Pija</u>	156	164	132	124	132	544
14	<u>Van Riet</u>	175	151	0	175	179	529
15	<u>De Saeger</u>	170	0	0	160	186	516
16	<u>Dilmi</u>	169	0	0	147	186	502
17	<u>Leburton</u>	164	0	0	124	172	460
18	<u>Boeri</u>	177	121	130	0	150	457
19	<u>Sarazin</u>	137	120	0	136	170	443
20	<u>Descous</u>	134	0	121	60	124	439
21	<u>Arroyo</u>	0	108	137	144	138	419
22	<u>Lucas</u>	190	0	0	192	0	382
23	<u>Farinaux</u>	190	0	0	187	0	377

BTCS : 12 heures de Spa



Les météorologues avaient annoncé un temps variable sur les Ardennes, ils ne s'étaient pas trompés... L'alternance d'averses, parfois violentes, et de périodes ensoleillées, a compliqué sérieusement la tâche des concurrents engagés dans les 12 heures de Spa 2011 qui entreront à coup sûr dans les annales tant l'indécision est restée totale jusqu'au drapeau à damier. Battue sur le fil l'an dernier, la Volvo S60 Silhouette a cette fois émergé de haute lutte.

A moins de 40 minutes de l'arrivée, l'écart entre les deux leaders est inférieur à... une seconde ! En tête, Vincent Radermecker (Volvo) se sait suivi par Frédéric Bouvy (Renault) bien décidé à décrocher la victoire absolue. Preuve de la détermination du clan Delahaye, Fred a été chargé du dernier relais qui va pourtant l'entraîner au-delà du temps de conduite maximum par pilote

Finalement battu de 16 secondes (+ 5 tours de pénalité pour avoir piloté la Mégane durant 6h07, soit 7 minutes au-delà du temps réglementaire), le champion en titre se consolait en constatant qu'avec son ailier Christian Kelders, il réalise une bonne opération au championnat. Ayant franchi en tête le cap des 3ème et 6ème heures, chaque fois d'un souffle devant l'équipage Volvo, les deux hommes - auxquels on ne manquera pas d'associer leur ailier Geoffroy Horion, auteur d'un retour tonitruant sur la scène des BTCS - ont en effet inscrit des points précieux et peuvent envisager avec confiance la suite de la saison.

Le podium était complété par le trio Stéveny-de Radiguès-**Lefort** dont la performance mérite également tous les éloges : "Un incident a priori bénin nous a coûté cher : un des vérins hydrauliques permettant de lever la voiture lors des arrêts a cédé en début de course, ce qui a contraint les mécanos à utiliser un cric à chaque changement de pneus ; et dieu sait s'ils ont été nombreux durant ce tour d'horloge rendu très délicat par la météo variable. Ajoutez-y une petite fuite d'essence, la médaille de bronze a donc tout lieu de nous satisfaire."

1. Radermecker-van de Poele-Verdonck (Volvo S60 Silhouette), 238 tours ; 2. Bouvy-Kelders-Horion (Renault Mégane) à 16.409 (+ 5 tours de pénalité) ; 3. Stéveny-de Radiguès-**Lefort** (KIA Pro_Ceed) à 6 tours ; 4. Richard-Viron-Vordet (Renault Mégane) à 8 tours ; 5. Qvick-Vanbellingen-Maes (BMW M3) à 10 tours, 1ers en classe T3 ; 6. Maillet-Dubois-De Keijser (Audi A4 Silhouette) à 15 tours ; 7. Léonard-Lamy (SEAT Leon Supercopa) à 17 tours, 1ers en T3S ; 8. Lémeret-Mondron-Schroyen (Renault Mégane) à 18 tours ; 9. Van de Poele-Vandenabeele-Nelissen Grade (Touring Cup), 1ers en S2 ; 10. Albert-Nale-Auger-Antunes (SEAT Leon Supercopa) à 19 tours ; 11. Courier-Wittman-Hébert-Martin (SEAT Leon Supercopa) à 20 tours ; 12. Adriaenssens-Kerckhove-Nye (SEAT Leon Supercopa) ; 13. Sluys-De Vocht-Van Loo (BMW 120d), 1ers en T3D ; 14. Chaillet-Vannerom-De Latre-Van Bellingen (SEAT Leon Supercopa) à 22 tours ; 15. Barbary-Cambier-Denis (SEAT Leon Supercopa) ; 16. Lequeux-Ueberecken-Mélotte (Touring Cup) à 23 tours ; 17. De Graef-De Meijer-Van Kelst (SEAT Leon Supercopa) à 24 tours ; 18. Outzen-Holmgaard-Klosterman-Dalouiso (BMW M3) à 25 tours ; 19. Vannerum-Franchi (Jaguar X-Type Silhouette) à 30 tours ; 20. Beuler-Deblauwe-Brugmans (Renault Clio) à 31 tours, 1ers en T2 ; 21. Jordens-Weyens-Ouassimi (Honda Civic) à 33 tours ; 22. Briody-Prewitt-Lassally-Euser (BMW 120d) à 37 tours ; 23. Desbruères-Desbruères-de Sordi (Renault Mégane) à 38 tours ; 24. Arbaud-Bignalet-Orgevan-Du Passage (Touring Cup) à 40 tours ; 25. Buffet-Buffet-Buffet (BMW 132i) à 43 tours ; 26. Rose-Leemhuis (Holden Commodore) à 44 tours, 1ers en T4 ; 27. Gosselin-Smits-Choque (VW Scirocco) à 48 tours ; 28. Bailey-Stubber-Booker (Renault Clio) à 52 tours ; 29. Daerden-Katsers-André (Honda Civic) à 56 tours ; 30. Fievez-Gagneux-Lenisa (Gomez GC10) à 63 tours ; 31. Schmit-Jones-Schmit-Bailly (BMW M3) à 66 tours ; 32. Jeuris-Van Uytsel-Pilette (SEAT Leon Supercopa) à 70 tours ; 33. Benjamin-Dupont-Plennevaux (SEAT Leon Supercopa) à 73 tours ; 34. Kissel-Deloor-Comparot (Renault Clio) à 75 tours ; 35. Duez-





Vous aurez peut être constaté l'arrivée de notre nouveau portail depuis le 27 juillet dernier ! Si ce n'est pas encore le cas, cliquez sans plus attendre sur www.icepol.be



[Accueil](#) [Actualités](#) [Photos/Vidéos](#) [Revue](#) [Challenge](#) [Licences](#) [Liens](#) [Contact](#) [Annonces](#)



Infos pratiques :

Affiliation

Pour vous affilier, vous devez introduire votre demande auprès d'un membre du conseil d'administration, ou par email (licence@icepol.be), ou au siège social de l'Icepol Racing Team ASBL (Chemin des Postes, 206 à 1410 Waterloo).

Membre Icepol et/ou pilote : **45€**

Membre sympathisant : **15€**

Membre d'honneur : **75€**

Membre (moins de 21 ans) : **20€**

N° du compte "Licence Icepol" :

363-0116983-41

Demande de licence

N'oubliez pas de faire apposer le cachet du Club sur votre demande de licence et payer votre cotisation annuelle.

Pour ceux qui n'auraient pas le temps, il existe une formule simplifiée qui permet d'obtenir la licence sans devoir apposer le cachet de l'écurie.

Contactez-nous pour plus d'infos, via info@icepol.be.

Conseil d'administration

Le Conseil d'administration du Club a lieu tous les 4^e mardi du mois à 1620 Drogenbos, Avenue P. Gilson, 381.

Bienvenue à l'Icepol Racing Team !

Emanation de la division "sports moteurs" du cercle sportif des polices du Brabant Wallon, c'est en 1992 que le team s'est constitué en ASBL et se répertorie sous le numéro 18.129/92.

Reconnu par les instances fédérales et communautaires du sport automobile (R.A.C.B. et A.S.A.F.), le Club a été créé par deux inspecteurs de police, désireux de promouvoir les disciplines automobiles (Inversez ICEPOL, vous obtenez POLICE !).

Dès sa fondation, les membres du conseil d'administration de l'Icepol se sont préoccupés des jeunes défavorisés de la région, en invitant ceux-ci à intégrer les structures techniques et en accompagnant des pilotes lors des compétitions.

Des contacts privilégiés se sont établis avec certaines maisons d'accueil. Chaque année, Icepol Racing Team ristourne une partie de ses avoirs à une oeuvre caritative de la région.

Le club a également finalisé la réalisation d'une voiture-test, destinée à mesurer les capacités de réaction des usagers de la route. Ce véhicule, très attractif, est présenté au public, lors des diverses festivités organisées dans la région. Il s'agit d'un moyen de contribuer à la prévention routière.

L'Icepol Racing Team délivre des licences F.I.A., nationales et communautaires, assure un suivi des courses, organise des réunions d'information et des soirées club, et possède une division ancêtre.

Les pilotes participent à un challenge interne sur base des résultats obtenus lors des courses : F.I.A., C.S.N., R.A.C.B., A.S.A.F., V.A.S., et autres fédérations internationales.

En fin de saison, des coupes sont remises aux pilotes classés.





arwac

Mobile technology

LA RÉFÉRENCE EN TECHNOLOGIE MOBILE

DU PORTABLE À
L'INTÉGRÉ, NOUS
VOUS OFFRONS
LA MEILLEURE
SOLUTION !

GSM

NOKIA - SONY ERICSSON
SAMSUNG - MOTOROLA - HTC
BLACKBERRY - IPHONE

CAR SECURITY

META - SONAR - VIASAT
GPS-BUDDY - SATPLUS

CAR NAVIGATION & GPS

GARMIN - TOMTOM - SONY
BECKER - NAVMAN

CAR AUDIO & MULTIMEDIA

ALPINE - BLAUKPUNT - HIFONICS
KENWOOD - MACROM - PIONEER
SONY

RUE AMERICAINE 61 - 65
1050 BRUXELLES

Tel : 02/538.29.80 - Fax : 02/538.28.54

website : WWW.ARWAC.BE - email : info@arwac.be

Recevez nos dernières promotions par e-mail !
Envoyez-nous un e-mail sur news@arwac.be afin de vous inscrire !

www.Icepol.be



Une première expérience, mais quelle expérience !

Pour sa première grande course d'endurance (les 25H Fun cup, la plus longue course du monde), Benoît a connu de nombreuses sensations : la peur, l'angoisse, la tristesse, la joie, le bonheur et la découverte !

Annoncé par les organisateurs comme une équipe capable de gagner les 25H, la VW Fun Cup # 255 et ses pilotes ont vécu un week-end mouvementé et cauchemardesque :

Tout a pourtant bien commencé. Jeudi soir, la voiture, Benoit-Yannick-Fred-Jérôme-Christian-Laurent et les sponsors sont présentés au grand public, grâce à une parade organisée dans la ville de Stavelot.

Vendredi matin, un premier briefing permet aux pilotes de programmer l'après-midi et les différents relais à effectuer. Benoît doit faire 15 tours pour s'acclimater à la voiture (sur laquelle il n'a encore jamais roulé) et au circuit.

Malheureusement, suite à la très grosse sortie de route de Laurent, dans le raidillon, Benoît n'a pu effectuer que 4 tours, c'est-à-dire, bien trop peu ! L'accident a été tellement violent que le châssis de la voiture est tordu, et les chefs de team sont dubitatifs quant à la présence de la Fun au départ samedi après-midi. C'est avec toute la volonté du team et surtout un super boulot des mécaniciens, qui ont travaillé jusqu'à 13 heures, que la voiture est présente samedi à 16h, sur la grille de départ !

Qualifié donc à la 64e position, Benoit, qui rêve de prendre le départ, laisse finalement le volant à Fred Bouvy ! Le coup parfait : une heure avant le départ, la pluie tombe sur Spa Francorchamps ... Fred n'en demande pas plus, et après la première heure de course, il est déjà remonté à la 7e position. C'est Benoit qui prend le deuxième relais. N'ayant pas effectué beaucoup de tours lors des essais qualificatifs, il utilise ce premier relais pour comprendre le circuit et surtout la voiture. Tournant régulièrement dans des chronos déjà très pros, il rend le volant à Jérôme à la 17e position après 3 heures de course. Malheureusement suite à l'accident des essais, une patte de fixation du capot arrière casse lors du relais de Jérôme et le circuit électrique prend feu : résultat de la manoeuvre, 20 minutes de réparation et la Fun # 255 se situe à la 36e position après 5 heures de course.

Profitant du temps entre son premier et son deuxième relais, Benoit analyse avec les ingénieurs ses secteurs. Il en profite pour changer quelques petites choses et lors de son deuxième relais (la nuit, de 4 à 6 heures), Benoit tourne à tous les tours, dans le top 5 des chronos des voitures en piste et rend le volant à Jérôme à la 18e position.

Dimanche matin (10h), Benoit prend le volant de la Fun # 255 pour la dernière fois du weekend, à la 28e position. Sur le même tempo que son relais précédent, il effectue des temps canons, tournant même régulièrement plus vite que toutes les voitures en piste et donne le volant une dernière fois à Jérôme, à la 21e position. (Il est maintenant midi).

A 4 heures du but, Fred Bouvy prend le volant à la 17e position. Alors qu'il commence à remonter petit à petit, et que le top 10 semble à portée de main, il est un peu trop optimiste et percute violemment un concurrent, pour finalement finir sa course dans le rail et abandonner.



Benoit : "C'est vraiment dommage d'abandonner si près du but. Je pense que nous pouvions finir dans les 10 si nous n'avions pas eu cet accident jeudi soir. Néanmoins, j'ai passé un super week-end. J'ai beaucoup appris et j'ai accompli plusieurs de mes rêves ce week-end : participer aux 25H Fun Cup et effectuer un relais de nuit. C'était incroyable, c'est une sensation géniale et l'un des meilleurs moments de ma jeune carrière !

Je remercie tout le team pour le super boulot, mes sponsors pour leur participation financière, ma famille et mes amis qui sont passés me dire bonjour ce week-end."

Les premières 25H Fun Cup de Benoit se finissent donc dans la douleur et avec un sentiment de trop peu. Mais avec un meilleur tour de 3'05"005, effectué vers 5 heures du matin, il a démontré la valeur de son pilotage et compte bien remettre ça l'année prochaine !



Slalom de la Mazerine



Spectacle et vrombissements étaient garantis ce lundi 25 avril 2011 pour la seconde manche du championnat Belge de Slalom. Après Ostende, les puristes avaient rendez-vous à La Hulpe sur un tracé total de 1100 mètres était effectué sur le parking du Delhaize et l'avenue Soyer, face au Quick de La Hulpe. Certaines portes devant être passés à 3 reprises, les pilotes ont du combiner vitesse et dextérité pour se mesurer aux 52 participants ayant fait le déplacement pour cette édition, qui a vu le jour pour la première fois en 1992, organisé par l'Icepol Racing Team avec la collaboration du CSAP Brabant qui s'est associé à l'évènement à l'occasion de ce retour attendu au calendrier brabançon. Le départ s'est donné à midi sous les commentaires de Daniel Descrijver et Benoît Demeuse qui n'ont pas manqué d'agrémenter leurs commentaires de diverses anecdotes instructives ! Côté performance et résultat, Icepol pouvait compter sur ces 6 pilotes présent pour espérer briguer une des premières places des différents classements. Et en classe 1 justement, Patrick Becarren imposait à tous la petite A112 Abarth avec un temps de 2:09.32'. Alignée sur un véhicule de remplacement, Monique Thibaut devra se contenter de la 6ème place. La classe 2 voyait notre Jef Cailloux (Joseph Roch) sur Peugeot 106 prendre le meilleur sur pas moins de 12 concurrents en 2:10.48' Christian Dugnolle fera 6ème en 2:25.22' également sur Peugeot 106. Roger Vandewatere sur renault Twingo fera 4ème en 2:19.25' dans la classe 3. La classe 4 sera remporter par un excellent Gilbert Verstraeten sur Polo gt en 1:57.79', il sera d'ailleurs notre meilleur représentant au classement général ou il décrochera une très belle 8ème position. Rendez-vous est déjà fixé l'année prochaine car l'écurie compte bien récidiver pour 2012. Seul changement mais non des moindres, le site sera probablement abandonné afin de pouvoir travailler dans de meilleurs conditions et de pouvoir offrir plus de facilités aux participants, tout en restant dans le Brabant bien évidemment. La volonté et l'envie sont en tout cas présent !



RÉFLEXION PERSONNELLE SUR L'ÉVOLUTION DU CIRCUIT DE SPA.

Si l'édition 2011 des 24 Heures de Spa a été d'un point de vue sportif, plutôt passionnante à suivre, force est de constater que le double tour d'horloge ardennais a bien changé au cours des 25 dernières années. Ainsi en 1986, la classique spadoise était exclusivement réservée aux bolides faisant les beaux jours du championnat d'Europe des voitures de tourisme. Ces dernières étant réparties en 3 catégories : Division 1 (+ de 2.500cc), Division 2 (1.600 à 2.500cc) et Division 3 (- de 1.600cc). A l'époque, il n'était guère question de Balance de Performance, quand bien même les reines de la discipline étaient pourvues de groupes propulseurs bien différents : 6 cylindres en ligne de 3.475cc pour les BMW 635 CSI, V8 de 3.532cc pour les Rover Vitesse, V8 de 4.980cc pour les Holden Commodore, 4 cylindres turbo de 2.141cc pour les Volvo 240 Turbo ou encore 4 cylindres turbo de 2.320cc pour les Ford Sierra XR4TI. Des caractéristiques loin d'être identiques qui n'empêchaient cependant pas toutes ces jolies Gr.A d'évoluer dans des chronos plus que similaires. Si bien qu'à l'issue des essais qualificatifs, le Top 5, composé de trois marques différentes (2 Rover, 2 Volvo et 1 BMW), était regroupé en moins d'une seconde ! De même il n'était pas question de répertorier, de manière subjective, les pilotes dans une quelconque catégorie (platinum, or, argent ou bronze) et ce en fonction de leur palmarès respectif. En effet quoi de plus normal que de permettre aux écuries de pouvoir composer les meilleurs équipages possibles plutôt que de leur « imposer » des pilotes certes richement dotés mais dont la présence se révèle au bout du compte bien peu...payante. Enfin, les concurrents n'étaient pas obligés de repasser par la pitlane toutes les 65 minutes. Libre à chacun de gérer au mieux sa consommation et que le meilleur l'emporte !

24 heures durant, Tom Walkinshaw, Win Percy, Eddy Joosen, Armin Hahne, Jeff Allam, Denny Hulme (Rover Vitesse), Johnny Cecotto, Mauro Baldi, Anders Olofsson, Thomas Lindström, Ulf Granberg, Didier Theys (Volvo 240 Turbo), Roberto Ravaglia, Gerhard Berger, Emmanuele Pirro, Dieter Quester, Thierry Tassin, Altfried Heger, Jean-Michel Martin, Eric Van de poele, Thierry Boutsen, Hans Heyer, Enzo Calderari, René Metge, Fabien Giroix, Jean-Pierre Malcher, Claude Ballot-Léna (BMW 635 CSI), Steve Soper,



Klaus Niedwiedz, Pierre Dieudonné, Manuel Reuter, Joachim Winkelhock, Harald Grohs (Ford Sierra XR4TI), Peter Brock, Allan Moffat et Allan Grice (Holden Commodore), excusez du peu (!), se sont battus comme des chiffonniers, gratifiant le public d'un spectacle de toute beauté.

L'engouement pour les courses de tourisme étaient tel que la FIA mettait sur pied en 1987 une compétition mondiale avant de revenir à la formule européenne en 1988 puis de saborder sans ménagement ce merveilleux championnat. Au grand dam des nombreux aficionados de la discipline ainsi que des organisateurs des 24 Heures de Spa. Après plusieurs années de vaches maigres, ces derniers se tournèrent résolument vers le GT à partir de 2001. Avec un succès mitigé...

C'est en cette même année 2001 que le circuit de Spa-Francorchamps entama une profonde mutation. Ainsi les tribunes situées aux abords du mythique Raidillon de l'Eau Rouge furent détruites afin de satisfaire aux desideratas des bonzes de la F1, lesquels imposèrent le remplacement des bacs à graviers existants par un imposant dégagement en asphalté. De fait le plus beau virage du monde perdit une bonne partie de son charme mais aussi et surtout le public se voyait privé de deux de ses points de chute privilégiés. En effet que d'heures, voire de nuits, passées dans ces tribunes par une multitude de passionnés non seulement lors des 24 Heures de Spa, des 1000 KM mais également lors des courses de moindre envergure.



Depuis lors aucune tribune n'a revu le jour. Pire, les grillages n'ont cessé de prendre de l'ampleur ! Cerise sur le gâteau, lors de la dernière édition en date du double tour d'horloge, l'extérieur du Raidillon fut interdit au public, cet endroit ô combien privilégié étant « squatté » par les prestigieux invités de Total et le Knokke Out cher à Fred Bouvy. En contrepartie, les spectateurs se sont vus « offrir » une tribune toute provisoire à l'extérieur du même Raidillon. Mal agencée, elle ne permettait guère, aux courageux ayant décidé de s'y aventurer, de jouir du spectacle d'autant que d'énormes banderoles...Total masquait la sortie de ce virage tellement mythique.



En 2004, la chicane de l'arrêt de bus, très appréciée des pilotes et théâtre de splendides passes d'arme, fut modifiée pour une soit-disant raison de sécurité. Un véritable fiasco ! Non seulement le nouveau tracé était absolument désastreux mais de plus bien plus dangereux que l'ancien ! Pierre Kaffer et Warren Hughes en firent notamment l'amère expérience lors des 1000 Km. Trois années plus tard, la construction des nouveaux stands F1 et du Pit Building entraînait une nouvelle refonte du tracé. La chicane était une fois de plus modifiée tandis que d'imposants dégagements étaient effectués au niveau de Blanchimont. Dans la foulée cette portion pour grands garçons, ayant grandement contribué à la renommée du circuit de Spa-Francorchamps, se voyait interdite aux spectateurs ! Une hérésie de plus ! Imaginez un peu les fans présents au Mans et au Nürburgring privés d'accès au virage du Tertre Rouge et à Pflanzgarten. Impensable ! Dans le même laps de temps, d'autres dégagements étaient réalisés à la sortie du virage de Bruxelles et le public déclaré persona non grata. Il se voyait ainsi privé d'une rare section où il lui était encore possible de prendre des photos sans avoir la vue entravée par des grillages aux dimensions démesurées. Voici quelques semaines, les bacs à graviers, présents à cet endroit pour le moins technique, furent également asphaltés ! Tant et si bien que le tracé spadois, jadis si majestueux, prend de plus en plus l'allure d'un vulgaire champ d'aviation. Par ailleurs la section des Combes, très prisée des suiveurs bien que bordée d'énormes grillages de sécurité, fût maculée, l'espace d'un week-end, d'immenses banderoles à l'effigie d'un pétrolier bien connu. A tel point qu'il était impossible aux spectateurs de profiter du show à moins de grimper sur un container ! Distribuer 64.000 tickets d'entrée c'est bien, permettre au public de suivre l'épreuve dans des conditions décentes c'est mieux !

Quant à la terrasse du Pit Building, laquelle propose une vue panoramique, elle fut réservée durant plus de deux ans à des VIP complètement désintéressés par le spectacle et qui n'hésitaient d'ailleurs pas à griller l'une ou l'autre cigarette au-dessus des stands alors que les 24 Heures battaient leur plein. Ce n'est que l'an dernier, avec l'arrivée de la Pit Brasserie que le commun des mortels pu enfin profiter de cette vue imprenable. Et ne parlons pas des sanitaires ! Indigne d'un circuit qui se veut le plus beau du monde ! Hors paddock, les spectateurs n'ont droit qu'à deux zones, vétustes et sales la plupart du temps, pour se soulager : une au niveau du shopping center et une autre à hauteur des Combes. Un peu chiche pour un tracé long de 7km ! A force de vouloir satisfaire Tonton Bernie et son grand cirque, les responsables du circuit ardennais sont non seulement en train de dénaturer un lieu culte mais aussi et surtout de dégoûter les plus fidèles des spectateurs. A force de tirer sur la corde, tôt ou tard elle finira par se casser et il sera, dès lors, trop tard pour pleurer. A titre comparatif, la Nordschleife a traversé les années sans changer d'un iota. Et personne ne s'en plaint ! Bien au contraire ! Le succès colossal du VLN et des 24 Heures du Ring qui attirent chaque année plus de 200 000 spectateurs, venus du monde entier, parle de lui-même. A méditer et au plus vite

Fabrice Bergenhuizen - www.endurance-info.com



www.Icepol.be

© Fabrice Bergenhuizen - Endurance-Info.com

Rallye :

Terre de Langres

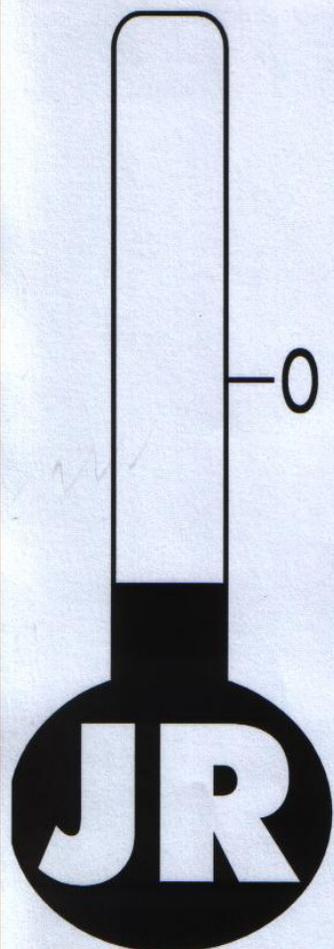


Riche de quatre spéciales seulement, la seconde étape du Rallye Terre de Langres a été marquée par une gigantesque offensive de Simon Jean-Joseph (Peugeot 207 S2000), qui a aligné trois scratches, avant d'assurer le coup dans le dernier tronçon. Des performances qui ont permis au Martiniquais de devancer de 17"8 le Suisse Laurent Reuche (Peugeot 207 S2000), tandis que l'Ardéchois Emmanuel Gascou complétait le succès intégral des 207 S2000, en complétant le podium, non sans échouer à... 1"5 de Reuche.

Du côté belge, la journée a été marquée par la sortie de route de Jean-Pierre Van de Wauwer dans la 8ème spéciale, le Verviétois à la Skoda Octavia WRC étant trahi par une note erronée de son copilote, qui avait mal recopié son carnet au net. Dommage. Auteur à deux reprises du 4ème temps, Dominique Bruyneel (Subaru Impreza WRC) a été le meilleur des nôtres, en prenant le 4ème rang final, à 2'37" de Jean-Joseph.

Après des ennuis de moteur (manque de puissance) hier, Claudie Tanghe (Toyota Celica GT-Four) a pris la 7ème place finale, en terminant à 3"9 de la Skoda Octavia WRC d'Alain Deveza. Derrière, on pointe l'autre Toyota Celica GT-Four, celle de Didier Duquesnes, au 21ème rang, soit 5 places de mieux que **Ghislain de Mévius**, dont la Peugeot 207 RC a néanmoins été devancée par six lionnes du même type.

Si de nombreux pilotes en noir-jaune-rouge ont été rapidement contraints à l'abandon, on voyait néanmoins passer sur le podium final la Citroën Saxo T4 de Dirk Depuydt, 60ème, la Citroën Saxo Kit-Car de Frédéric Hébette, 76ème, la Skoda Fabia de Philippe Meuleman, 80ème, ainsi que la Subaru Impreza WRX de Stefaan Prinzie, reparti en Superally, qui a clôturé le classement. (Vincent Franssen / Photos Pascal Giets)



JOSEPH ROCH

REFRIGERATION INDUSTRIELLE & PARTICULIER

CLIMATISATION VEHICULES & BATIMENTS

CAVES A VIN - POMPES A CHALEUR

MEME VEHICULES ANCETRES

SANS DOCUMENTATION - CHEZ VOUS

ENGINEERING

0476 940 362

Fructidor

Mireille & Michel

Librairie - Papeterie - Tabac
Presse étrangère

Tél/fax : 02-354 60 03

Rue Ma Campagne, 76



1410 Waterloo



Oscar Racing Store Hoeilaart

Adresse : Albert Biesmanslaan, 14 à 1560 Hoeilaart (en face du Delhaize)

Heures d'ouverture :

Du Mercredi au Vendredi, de 13h00 à 18h00 et le Samedi, de 10h00 à 13h00.

Accès aisé, parking juste en face.

Dealer officiel



Distributeur



AutoNetwork Développement sprl - Tel : 0495/38.40.01