



FRANCORCHAMPS

La F1 de retour sur le plus beau circuit du monde



Avec le soutien de



SUPPLÉMENT GRATUIT

LA DERNIERE HEURE / LES SPORTS • 8 SEPTEMBRE 2007



SPA-FRANCORCHAMPS

LES ORIGINES

Un joyau de la Belgique

C'est le plus beau circuit du monde.

Ce n'est pas (seulement) nous qui le disons, c'est l'ensemble de l'univers de l'automobile qui l'affirme et nous l'envie.

Pourtant, cet extraordinaire outil de travail a été l'objet de bien des discussions, il fut au centre de remous économiques et de séismes politiques mettant en cause jusqu'à son existence.

Après bien des vicissitudes et des incertitudes, il fête, ce mois-ci, le grand retour de la Formule 1, l'épreuve reine du sport automobile, dans un décor, une fois encore, remanié et modernisé.

Pour saluer cette pérennité qui semble, cette fois, définitivement assurée, nous vous présentons un numéro spécial qui apprendra, ou rappellera, que Spa-Francorchamps, ce n'est pas une histoire banale, mais une success-story, qui a connu de très grands moments, mais aussi des drames et des doutes, et qui fourmille d'anecdotes originales. Qui a permis aux plus grands champions du globe de se révéler, mais, également, aux pilotes et aux constructeurs d'autos et de motos de chez nous de se créer une place enviable dans l'univers des sports moteurs.

Et ce n'est pas fini...

Christian Hubert

- La capitale du sport automobile 2
- L'évolution du circuit 3
- Record du monde de vitesse 4
- Les Belges en Formule 1 6
- Les rois de Francorchamps 7
- Un tour de circuit avec Stéphane 8-9
- En piste avec le vice-Premier ministre Autos et motos belges 10
- Un véritable cimetière... 11
- Les anecdotes du circuit 12-13
- Autour du circuit 14
- Et demain? 15

La capitale du sport automobile belge

C'est bien dans la région de Spa Francorchamps qu'est né le sport automobile en Belgique. Largement avant la création du célèbre circuit.

C'est, en effet, dès 1896 que l'on trouve la trace d'une première compétition, la course de côte de Barisart, organisée par l'Automobile Club de Belgique, qui qui avait attiré du beau monde: la reine Marie-



Henriette, et le futur Roi Albert 1er, le président d'honneur de l'Automobile Club. La course de côte de Malchamps (de Spa à Francorchamps) constituait le premier rendez-vous important et récurrent, mais il n'était évidemment pas encore question de circuit et les premières compétitions se déroulaient sur routes ouvertes, le plus souvent entre Bruxelles et Spa via Namur! En 1908, on comptait, déjà, une cinquantaine de propriétaires d'automobiles à moteur dans la région, nettement plus que la moyenne nationale. C'est là que les premiers maréchaux-ferrants commencèrent à se muer en garagistes. C'est cette année-là, aussi, que le conseil communal de Spa envisagea la création d'un autodrome sur le site de Malchamps. Le budget était estimé à six millions de francs or, une somme énorme, mais qui n'effrayait pas trop la ville de Spa, florissante, et dont la réputation mondiale attirait les têtes couronnées du monde entier.

Malgré la richesse de la ville et le partenariat du constructeur belge Excelsior, ce projet, jugé pharaonique, fut abandonné.

En 1913, un circuit de 21,2 kilomètres fut tracé sur les routes existantes entre Spa, Francorchamps, Sart, Tiège et retour à Spa par le lac de Warfaaz. Mais l'expérience n'aura pas de suite pour trois raisons: l'accident mortel du baron de Woelmont, un passage à niveau à Sart, et, surtout, le déclenchement de la première guerre mondiale, qui stoppa toute activité sportive.

La victoire des Alliés fut déterminante dans l'optique de la création future du circuit de Spa-Francorchamps. Il faut se souvenir, que jusqu'en 1914, toute une partie de l'anneau ardennais, le périmètre actuel de Malmédy, se trouvait en territoire allemand. La frontière se situait à l'endroit du raidillon - qui n'existait pas encore -, au lieu, toujours appelé, aujourd'hui l'*ancienne douane*. C'est l'Eau Rouge qui déterminait le pourtour belge. Une douane qui fut démantelée en 1919, ce qui permit d'envisager un circuit partant de Francorchamps vers Bévercé, Malmédy et Stavelot.

Un tracé qui sera préféré au projet concurrent de Rochefort. Ce tracé fut dessiné à l'hôtel des Bruyères, à Francorchamps, par Jules de Thier et Henri Langlois van Ophem. Dans des installations sommaires, qui ne permettaient pas encore l'organisation de courses automobiles, la première course fut réservée aux motos, le 12 août 1921 et remportée par le Belge Kicken sur une Gillet de 350cc.

C'est le 12 août 1922 que les voitures se mesurèrent pour la première fois sur ce qui était l'embryon du circuit. Appelé *Grand Prix de Belgique*, cette course d'endurance. Imperia, Chenard & Walker, Bignan, Excelsior s'y disputèrent la victoire qui revint au baron Raymond de Tornaco sur Imperia Abadal, accompagné, comme c'était l'usage, à l'époque, par son mécano, Barthélemy Bruyère. A 88,9 de moyenne.

Un an plus tard, les 19 et 20 juillet 1924, ce sont les premières 24 Heures, disputées sur des routes pas encore asphaltées qui virent la victoire de Springuel - Becket sur une Bignan qui couvrit les 1.879 kilomètres à la moyenne très appréciable de 78 km/heure! Des 24 Heures qui s'appelaient, officiellement Grand Prix de Belgique.

Le premier Grand Prix d'Europe, une appellation pompeuse pour ce qui était le lointain ancêtre de la Formule 1 actuelle, fut organisé en 1925, mais deux concurrents, seulement, terminèrent l'épreuve. Une épreuve qui ne connut un retentissement international qu'à la veille de la seconde guerre mondiale, surtout avec la création, en 1939, du raidillon de l'Eau Rouge qui est, à coup sûr, le plus célèbre virage du monde.

Le véritable départ, pour Spa-Francorchamps, se situa en 1947 car, de l'avis de tous les spécialistes, le Grand Prix d'Europe qui y fut organisé le 29 juin 1947 par Pierre Stasse, directeur du journal *Les Sports* et Jacques Ickx (le père de Jacky), remporté par l'Alfa Romeo Jean-Pierre Wimille, fut la première course de Formule 1 et son succès (80.000 spectateurs) fut à la base de la création, trois ans plus tard, du premier championnat du monde... et du succès planétaire de Spa - Francorchamps.





SPA-FRANCORCHAMPS

L'ÉVOLUTION DU CIRCUIT

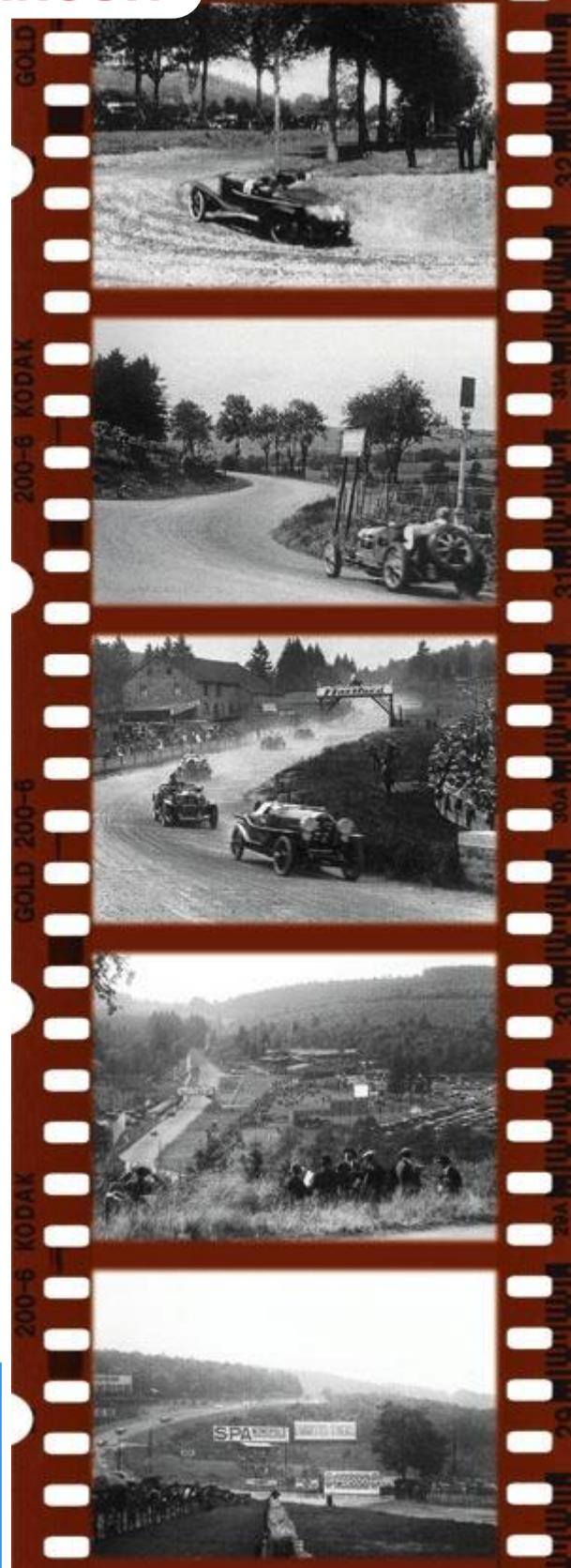
De 21,20 à 7,04 kilomètres

Voici les principales évolutions du circuit:

- 1913: un circuit de 21,2 km est imaginé par la ville de Spa. Il ne servira qu'une seule fois.
- 1920: décision du tracé de base du circuit traditionnel de 15,5 kilomètres
- 1921: premier subside de... 100 francs, alloué par la ville de Stavelot.
- 1925: nouvelle route des tribunes. Les cinq communes concernées (Spa, Stavelot, Malmédy, Francorchamps et Bevercé) offrent 350.000 francs pour que le Grand Prix d'Europe ne soit pas organisé à Ostende.
- 1926: apparition de palissades en bois aux endroits névralgiques.
- 1928: la route, jusque là en terre, est asphaltée.
- 1930: création d'une tribune en bois, démontable, de 500 places assises.
- 1932: la longueur du circuit est ramenée à 14,9 kilomètres, suite à la rectification des virages de Malmédy et de Masta.
- 1934: suppression du S de Malmédy et nouveau dessin de la courbe de Chefosse.
- 1939: construction du raidillon, qui remplace le virage de l'ancienne douane. Il deviendra la portion de route la plus célèbre de la compétition automobile. La longueur du circuit est, du coup, ramenée à 14,12 kilomètres.
- 1947: endommagé pendant la guerre, le circuit ne sera restauré que trois ans après la fin des hostilités. On en profite pour construire une tribune de 3.000 places.
- 1948: création de l'Intercommunale, regroupant les cinq communes concernées, le Royal Automobile Club de Belgique, la fédération motocycliste belge, la province et cinq départements ministériels.
- 1950: la largeur de la piste est portée à six à neuf mètres.
- 1954: des expropriations permettent d'élargir la piste à onze mètres.
- 1955: record absolu d'affluence: le GP moto attire 120.000 spectateurs payants. Ce chiffre pouvait être atteint parce que le train arrivait encore à Francorchamps.
- 1967: nouveau revêtement, nouveaux stands et nouveaux rails de sécurité.
- 1971: la Formule 1 déserte Francorchamps pour dix ans.
- 1975: une chicane est aménagée, sans résultat, dans le "S" de Masta.
- 1977: suite à la fusion des communes, Francorchamps est rattaché à Stavelot et Bevercé à Malmédy.
- 1978: le nouveau tracé est décidé. L'Etat débloque 250 millions, la province 115 millions, l'Intercommunale 44 millions, les communes 18 millions. En 2004, le circuit passe sous le contrôle de la région wallonne.
- 1979: inauguration du nouveau circuit de 6,947 mètres.
- 1980: nouveau revêtement, suite au boycott des pilotes motos.
- 1981: installation de la chicane du Club House./ Le circuit mesure 6km 972
- 1983: construction des nouveaux stands de la F1, avant la Source.
- 1984: construction d'une nouvelle tour et des stands avec mezzanines. Création, à Stavelot, du musée du circuit.
- 1985: inauguration des nouvelles installations. Le GP de Formule 1 est reporté pour cause de revêtement défaillant.
- 1987: modernisation des tribunes couvertes.
- 1994: création d'une chicane dans le raidillon. Elle n'y restera qu'un an.
- 1995: modification de la courbe du raidillon.
- 2003: le circuit devient semi-permanent, grâce à la nouvelle route entre Francorchamps et Malmédy.
- 2007: le nouveau dessin de la chicane porte la longueur du circuit à 7m04. Les stands de F1 sont totalement refaits.

Spécial Spa-Francorchamps

Supplément gratuit à *La DH - Les Sports* du samedi 8 septembre 2007 ● Rédacteur en chef : **Hubert LECLERCQ**
 ● Editeur responsable : **François Le HODEY** ● Ce supplément a été réalisé par **Christian HUBERT** ● avec la collaboration de **Olivier DE WILDE, Philippe JANSSENS, Stéphane LEMERET, Vincent MARIQUE**
 ● Mise en page : **Gaëtane WALSCHAERT** ● Publicité : **RGP** ● Crédits photos : B. Lorquet (photos aériennes), t'Serstevens, archives DH, archives R. Bovy, archives du musée du circuit, Olivier Pirard, Rixhon & Renard, Photonews, Belga, EPA ● Rue des Francs 79, 1040 Bruxelles ● Téléphone : 02/211.28.49 ● Fax : 02/211.28.70 ● Courriel : dh.sport@sajpm.com ● Internet : www.dhnet.be



Comprendre vos besoins
 ——— pour vous apporter la solution la plus adaptée



SPA-FRANCORCHAMPS

LA VITESSE

Pescarolo à... 262,461km/h de moyenne en course

Si Francorchamps fut si spectaculaire... et si dangereux, c'est en grande partie parce qu'il fut, longtemps, l'un des circuits les plus rapides du monde. Une petite chronologie des vitesses enregistrées sur l'anneau ardennais en dit long à cet égard.

A l'origine, le cent à l'heure de moyenne fut, d'emblée, dépassé, la Ballot de de Buck tournant, en 1924, lors de la première édition des 24 heures, à plus de 103 km/h. En 1925, l'Alfa Romeo d'Antonio Ascari, le père d'Alberto, couvrit le tour du circuit à plus de 131 km/h dans ce que l'on appelait,

alors, le Grand Prix de Belgique et d'Europe (photo du centre).

A la reprise après la guerre, en 1947, l'Alfa Romeo à compresseur de Jean-Pierre Wimille boucla le tour à 164 de moyenne, record qui fut pulvérisé avec le premier championnat du monde de Formule 1, par l'Alfa Romeo Giuseppe Farina en 1950 (185), puis par celle de Juan Manuel Fangio, deux ans plus tard (194). La barre des 200 km/h n'était plus très loin. Elle fut frôlée par la Maserati de Sterling Moss en 1956 (199) et dépassée par la Ferrari d'Olivier Gendebien l'année suivante (203).

Les autres catégories de voitures n'allaient pas tarder à passer ce cap. Aux 1000 kilomètres de Spa, la Ferrari GTO de Willy Mairesse roula à 205 en 1963, et, aux 24 heures, c'est la Chevrolet Camaro de Tuerlinckx qui passa le cap (202) en 1969. tandis qu'aux Coupes de Spa 1972, la BMW 3000 CS de Jacky Ickx tourna à 211 de moyenne.

Sur l'ancien tracé, les Formule 1 quittèrent la scène, en 1970, avec une moyenne de 244,744 pour la March du néo-zélandais Cris Amon. Mais ce ne fut pas le record. En effet, les prototypes roulèrent jusqu'en 1978 aux 1000 kilomètres, et Henri Pescarolo en 1973, poussa sa Matra à 262,461 de moyenne, en course, ce qui, à l'heure actuelle, constitue toujours le record de Francorchamps (photo du haut).

La même année, aux 24 heures, Hans Stuck, et sa BMW 300 CSL réussit un chrono de 221 876. Les moyennes baissèrent, par la suite, en raison de l'installation d'une chicane à Malmedy, décidée après le triple accident mortel qui endeuilla les 24 Heures cette année-là.

Sur le nouveau tracé, en Formule 1, Alain Prost (Renault) entama les hostilités à 191 km/h, en 1983, et le 200 fut atteint et dépassé deux ans plus tard, par la Williams Honda de Nigel Mansell.

Le record, toutes catégories, sur le nouveau tracé a été établi par la Ferrari de Michael Schumacher, en 2002, en 1.43.726, soit à 241,663 de moyenne. Il tient toujours: les moteurs moins puissants n'ont pas permis d'augmenter la moyenne. Le nouveau temps de référence, avec la nouvelle chicane a été établi, cette année, par la McLaren-Mercedes de Lewis Hamilton en 1.46.613.



Une jouissance absolue!

Il s'en souvient comme si c'était hier. Et, pourtant, ce record du monde qu'il détient à vie (même les F1 modernes ne tournent pas plus vite à Monza) date d'il y a déjà 34 ans. *"A cette époque quasi tous les pilotes de F1 roulaient en prototypes qui, grâce à leurs appendices aérodynamiques, tournaient plus vite,"* se souvient le légendaire barbu Henri Pescarolo. *"Partir pour un tour de qualification sur l'ancien tracé représentait une jouissance absolue que je n'ai jamais ressentie ailleurs qu'à Spa ou au Nürburgring. On savait que si on sortait ici, on était mort. Ou du moins que c'était très grave. En ce temps-là, on ne pouvait pas se permettre de casser des autos. Une ou deux fautes, et hop, un autre pilote prenait directement votre place. Pour ces deux raisons, on mettait un peu de temps à approcher la limite. Lorsqu'on arrivait à Burnenville à 320 km/h en frôlant les maisons, à Masta, Stavelot ou Blanchimont et que l'on voulait passer à fond, une sorte de force irrésistible comparable à l'instinct de conservation vous faisait lever le pied. Il fallait vraiment lutter contre sa tête, faire un effort psychologique important pour garder le pied droit enfoncé. Généralement, vous réussissiez à prendre ce risque une à deux fois sur 13 km. Mais cette année-là, en course, j'ai réussi le tour parfait en gardant le pied soudé sur l'accélérateur dans tous les virages rapides. Un grand moment de bonheur."*

Et lorsqu'on lui demande pourquoi ce record n'est pas revenu à la star locale Jacky Ickx qui courrait en protos à la même époque, le quadruple vainqueur du Mans répond avec sa franchise habituelle. *"Si j'ai bon souvenir, Jacky est encore allé un poil plus vite. Mais c'était en essais et donc cela ne comptait pas. Pour les records, on ne tenait compte à l'époque que des chronos en course."*



A photograph of two men in Formula 1 team uniforms. They are wearing large black communication headsets and are engaged in a conversation. The man on the left is smiling. Their jackets feature logos for ING, elf, and PIRELLI. The background shows a blurred pit garage environment.

Un haut niveau de performance s'appuie sur une analyse en profondeur

A photograph of two men in business attire looking at a computer monitor. The man on the right is pointing at the screen, which displays various data charts and graphs. The background is slightly blurred, showing what appears to be an office or control room setting.

Que ce soit en matière bancaire, d'assurance, d'asset management, ou en Formule 1, la clé du succès est la même: il s'agit de prendre les bonnes décisions sur la base des faits et des chiffres. Riches d'une équipe de 115.000 collaborateurs dévoués, présents dans plus de 50 pays, nous avons l'expertise nécessaire pour vous proposer des solutions financières sur mesure.

ASSURANCES – BANQUE – ASSET MANAGEMENT

ING 

WWW.ING.BE



SPA-FRANCORCHAMPS

LES BELGES EN FORMULE 1

Un journaliste, Paul Frère, meilleur Belge en F1!



Aujourd'hui âgé de 90 ans, le doyen de nos grands pilotes, Paul Frère, est toujours le détenteur du meilleur résultat d'un compatriote lors du GP de Belgique de F1. C'était en 1956, pour son onzième et tout dernier Grand Prix au volant d'une Ferrari d'usine. Une course que notre collègue n'aurait jamais dû disputer, mais qu'il termina à la deuxième place derrière l'autre Lancia Ferrari de Peter Collins. Une anecdote que cette véritable légende vivante du sport auto ne se lasse pas de raconter. "J'ai participé à cinq Grands Prix de Belgique, entre 1952 et 1956 et j'y ai inscrit mes 11 points en F1," se souvient Monsieur Frère. Pilote amateur se distinguant surtout en Sports Prototypes (il a notamment remporté les 24H du Mans), ce journaliste de formation ne disputait que deux ou trois GP par an. "Je roulais pour Ferrari en protos. Une semaine avant le GP de Belgique 1956, Luigi Musso, pilote officiel Ferrari en F1, s'est blessé lors des 1000 km du Nürburgring. Le Commandatore, Enzo, a demandé à ce que je remplace Musso. Je n'avais plus roulé en F1 depuis un an et j'avais peur d'être ridicule, devant mon public, face à Fangio et Collins, pilotes Ferrari cette année-là. Puis en voyant cette superbe monoplace, là dans les stands, sans pilote le vendredi, je n'ai pu résister."

De grands souvenirs pour Thierry Boutsen

C'est ici d'abord qu'il disputa son premier et 163ème et dernier GP en F1. C'est ici, aussi, qu'il remporta des victoires importantes pour sa carrière en F2 en 1982 sous la pluie puis aux 1000 km de Spa en 1986 sur la Porsche Jagermeister. Mais c'est ici aussi qu'il disputa une de ses premières courses lors des 24H de Francorchamps, encore sur l'ancien tracé : "J'ai débuté en Golf GTI puis l'année suivante j'ai participé aux commandes d'une Toyota Luigi avec Marc Duez et Lella Lombardi," se souvient Boubou. "L'ancien circuit était absolument génial. On roulait à 220, 230 km/h avec des petites voitures de Tourisme sur une route nationale au milieu des maisons. On passait le Raidillon à fond, on soulageait légèrement aux Combes puis c'était à fond durant 10 km jusqu'à la Source! C'était mon circuit préféré après le grand Nürburgring."

Et avant le nouveau Francorchamps. "Je me souviens de chaque moment de mon premier Grand Prix en 1983 sur l'Arrows. J'ai rarement été prophète en mon pays. En dix éditions, je ne suis monté qu'une fois sur le podium. En 1988 avec la Benetton-Ford atmosphérique. Avant d'être déclassé pour un centième de taux d'octane de trop dans le carburant."



Les 6 Belges ayant marqué des points à Francorchamps

- **Paul Frère** 11 points
(2ème en 1956, 4ème en 1955, 5ème en 1952)
- **Olivier Gendebien** 7 points
(3ème en 1960, 4ème en 1961)
- **Jacky Ickx** 4 points
(3ème en 1968)
- **Thierry Boutsen** 3 points
(4ème en 1989)
- **André Pilette** 2 points
(5ème en 1954)
- **Lucien Bianchi** 2 points
(6ème en 1960 et 1968)

Les neuf autres compatriotes ayant disputé leur Grand Prix national, sans rentrer dans les points sont : Johnny Claes, Jacques Swaters, Charles de Tornaco, Arthur Legat, Roger Laurent, Georges Berger, Philippe Adams, Eric Van de Poele et Willy Mairesse. Bertrand Gachot avait plusieurs nationalités, mais était considéré comme français par la FIA.

À Spa, Ickx était surtout "Monsieur 1.000 kilomètres"

En l'espace de treize saisons en Formule 2 et Formule 1, Jacky Ickx n'arriva jamais vraiment à se montrer prophète en son propre pays. Mais, sur neuf Grands Prix de Belgique, peu d'observateurs se souviendront aujourd'hui que le pilote bruxellois n'eut l'occasion d'en disputer deux seulement (1968 et 1970) sur notre célèbre tracé ardennais, signant néanmoins un podium au volant de sa Ferrari dès sa première apparition sur nos terres... avant d'être contraint d'exercer son art de la monoplace à Nivelles ou Zolder.



C'est néanmoins sur le tracé de Spa-Francorchamps que le plus célèbre de nos compatriotes accomplit son ascension initiale avec, notamment une victoire dans l'édition 1966 des 24 Heures. Un premier fait d'armes qui marquera une étape importante dans sa carrière et qui, relayée par cinq victoires (1967, 1968, 1974, 1982 et 1983) lors des 1.000 km de Spa le lanceront définitivement sur orbite l'étoile culminante de l'histoire des courses d'endurance. Ces fameux 1.000 kilomètres où, au volant de la fameuse Ford GT40, de la Matra bleue ciel ou de la Porsche 956, il signa quelques exploits d'antologie avant de connaître, avec l'accident tragique de Stefan Bellof, l'un des drames qui jalonnèrent sa carrière. Ajoutez-y quatre victoires en tourisme lors des Coupes de Spa.



SPA-FRANCORCHAMPS

LES ROIS DE FRANCORCHAMPS

Schumacher marchait sur l'Eau Rouge!



Lorsque le 22 août 1991 il débarqua pour la première fois dans le paddock F1 de Spa-Francorchamps, Michael Schumacher n'avait que 22 ans. Les cheveux en bataille, les dents jaunes et le visage buriné de boutons, le jeune pilote allemand avait été recruté à la hâte par le perfide Eddie Jordan pour remplacer notre compatriote Bertrand Gachot, emprisonné dans une tour londonienne à la suite d'une altercation avec un chauffeur de taxi. En l'espace de trois jours, le 'petit nouveau' fit sensation en qualifiant sa Jordan à moteur Ford en 4e ligne sur la grille et, surtout, en reléguant son équipier, l'expérimenté Andrea De Cesaris à près d'une seconde!

Une 7^e victoire... rabotée

Le jeune pilote allemand ne le savait pas encore, mais son destin allait être étroitement lié au tracé ardennais où il signa quelques uns des hauts faits d'armes de son incroyable carrière. Lui, dont le village natal (Kerpen), était situé à moins de 100 kilomètres du tracé ardennais, signa, en l'espace de treize participations, quelques 6 victoires (la 7^e lui ayant été refusée pour un sabot trop... raboté sur sa Benetton Ford en 1994) sur ce

tracé. Un record absolu et d'autant plus remarquable que celui que l'on surnomma le *Baron Rouge* ne signa qu'une seule pole position (2002, sur Ferrari) sur ce qu'il considérait comme son circuit fétiche. Jamais placé, souvent gagnant *Schumi* réussit même l'exploit de cueillir sa deuxième victoire (1995, sur Benetton Renault) après s'être élancé... en 16^e position! Un an plus tard, avec une Ferrari toujours pas au niveau de la concurrence, il signera une autre de ses belles victoires.

Fangio, Clark, Senna, les autres seigneurs



Né à Spa-Francorchamps, Michael Schumacher se devait également d'y célébrer son 7^e et ultime titre mondial en 2004 signant, au passage, un nouveau record: celui du nombre de kilomètres parcourus en tête sur le plus beau circuit du monde (1.806 km), détrônant doublement Juan Manuel Fangio (1.567 km), Ayrton Senna (1.465 km) et Jim Clark (1.424 km), les trois autres seigneurs ayant marqué l'histoire de Spa-Francorchamps. Car s'il est bien un autre ténor ayant marqué l'histoire de Spa-Francorchamps, ce fut incontestablement Ayrton Senna. Le Brésilien, disparu tragiquement au sommet de son art en 1994, disputa 9 Grand Prix de Belgique dans nos belles Ardennes et y signa pas moins de 5 victoires, quatre poles et 6 podiums. Des statistiques impressionnantes qui démontrent une fois encore que Francorchamps était un tracé fait sur mesure pour les grands champions.

Prost, le contre-exemple

Autre époque, autre dimension: Jim Clark (4 victoires) et Juan Manuel Fangio (3 victoires, comme... Damon Hill) réussirent leurs prouesses sur un ancien tracé bien plus exigeant et dangereux qu'il ne l'est aujourd'hui. Une chose est certaine: eux aussi avaient de l'eau rouge' qui coulait dans leurs vaines. Au contraire, sans doute, d'un Alain Prost qui n'a jamais vraiment aimé la pluie et les pistes mouillées. Comme Senna, il passa à neuf reprises à Spa-Francorchamps. Mais le quadruple champion du monde français, ne parvint cependant à s'y imposer qu'à deux reprises (malgré 4 pole positions), signant néanmoins 7 podiums... souvent derrière son équipier brésilien.





UN TOUR DU CIRCUIT DE FRAN

Eau Rouge

Le premier virage est donc ni plus ni moins que le Raidillon. Un véritable monument, unique au monde! Un mur à franchir le plus rapidement possible, histoire d'obtenir une bonne vitesse dans la longue ligne droite qui suit. Avec la Maserati MC12, on aborde la difficulté en 5ème vitesse, à environ 230 km/h. Deux trucs pour y passer vite : se déporter bien à gauche dans le bas, histoire d'être le plus droit possible dans la montée et... *oser!* Bien souvent, on sous-estime en effet la vitesse de passage dans ce virage il est vrai très impressionnant. Avec de gros appuis aérodynamiques, comme en GT, plus on passe vite, plus la voiture est collée au sol, grâce au *poids* du vent sur les ailerons. Il arrive d'ailleurs que le fond plat racle l'asphalte dans le bas du virage, ce qui ne constitue pas une sensation très agréable. Ensuite, la voiture se délesté dans la montée et il faut alors faire très attention sur les bordures du haut, surtout s'il pleut.

Les Combes

Monter sur la bordure à l'entrée du premier virage à droite, il faut éviter de succomber à l'envie de réaccélérer à fond. À la sortie, à l'entrée du virage à gauche, histoire d'être bien centré dans le virage à droite. Cela permet d'obtenir une bonne vitesse dans

Kemmel

On atteint une vitesse de pointe avant le freinage des Combes. Avec la Maserati, il est possible de freiner à la limite de la difficulté, qui se négocie en 3ème

Départ

Embarquez dans la Maserati de Stéphane Lémeret. Notre journaliste-pilote, spécialiste de Francorchamps, vous confie ses secrets. Aux 24 Heures de Francorchamps, le départ est toujours donné dans la descente, devant les vieux stands dits d'*endurance*.

La source

On monte ensuite jusqu'en 4ème vitesse, avant un nouveau gros freinage pour négocier l'épingle de la Source, elle aussi en 1ère. Celle-ci nécessite moins de concentration qu'avant puisqu'on ne va désormais plus longer les rails à la sortie. Par contre, il faut espérer que jamais un pilote ne tombera en panne de freins à cet endroit car l'échappatoire n'y est vraiment plus très longue!

Chicane

Nous voici dans la toute nouvelle portion, déboulant de Blanchimont à plus de 250 km/h. Il faut alors passer de 6ème en 1ère en l'espace de 150 mètres, pour négocier la chicane. Aux 24 Heures, le directeur de course nous laissait élargir la trajectoire à la sortie car s'il est logique de *casser* la vitesse des voitures à l'entrée pour des raisons de sécurité, le fait que le second virage soit aussi fermé n'a pas beaucoup de sens. Cette troisième version de la chicane n'est donc toujours pas la bonne à mes yeux!

FRANCORCHAMPS AVEC STÉPHANE



fait gagner un peu de temps mais ensuite, Mieux vaut en effet ne pas utiliser toute la bien positionné pour attaquer le second virage la petite ligne droite qui suit.

4

Bruxelles

Celle-ci, en descente, débouche sur l'épingle de Bruxelles. Un virage que l'on peut prendre en 2^e ou en 3^e et dans lequel il faut se montrer patient, en attendant de pouvoir accélérer à fond à la sortie. Il faut alors vite se déporter à droite pour négocier le gauche que l'on appelle parfois *Speaker's Corner*, assez délicat car la voiture a tendance à s'y délester. Et le mur n'y est vraiment pas loin!

5

de l'ordre de 260 km/h et les freins en carbone de 100 mètres de la trivitesse.

6

Pouhon

Le *Double Gauche de Pouhon* constitue le deuxième morceau de bravoure du circuit... encore que, depuis que l'ancien bac à graviers a été asphalté, on peut l'aborder très vite sans se poser trop de questions. Mais négocier un virage en 4^e vitesse, à près de 200 km/h, réclame toujours une concentration maximale!

9

Blanchimont

Le premier virage à gauche de Blanchimont ne pose pas de problème : c'est à fond absolu, même sous la pluie. Le second, en revanche, est très difficile car il passe *presque* à fond. Avec les pneus tendres, la nuit, il est même possible de ne pas ralentir du tout. C'est un endroit où les pilotes au gros cœur font souvent la différence par rapport aux autres, qui lâchent davantage les gaz, ou freinent carrément. Personnellement, j'adore le passer à fond, en freinant éventuellement un peu du pied gauche pour stabiliser la voiture tout en la ralentissant juste ce qu'il faut. En cas de problème, on peut désormais, là aussi, passer au-delà du vibreur extérieur.

7

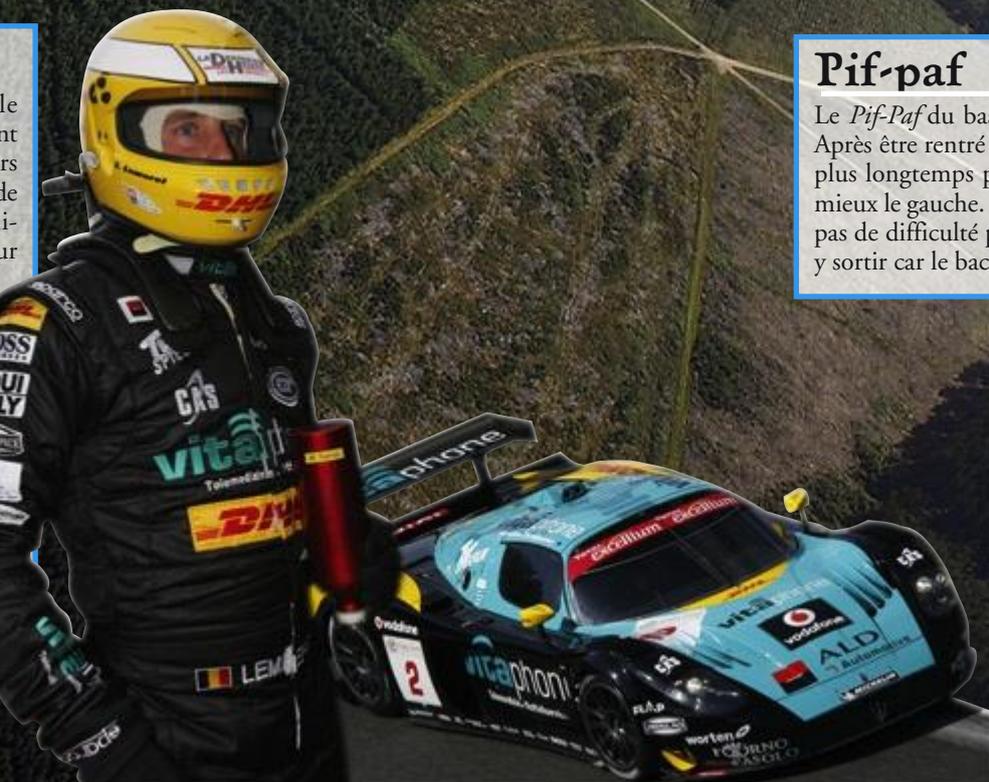
8

Pif-paf

Le *Pif-Paf* du bas rappelle un peu celui des Combes. Après être rentré dedans, là aussi en 3^e, il faut rester le plus longtemps possible à droite, afin de négocier au mieux le gauche. Le virage à droite qui suit ne présente pas de difficulté particulière mais il vaut mieux ne pas y sortir car le bac à graviers n'y est pas très accueillant!

Stavelot

Vient ensuite un des virages les plus importants du circuit car il conditionne la vitesse de la voiture dans toute la remontée. Là encore, les derniers travaux effectués ont rendu ce *Droit du Raccordement* (ou de l'*Antenne Chirurgicale*) moins sélectif, car l'extérieur a été asphalté. Cela permet d'oser davantage : si on va trop vite, ce n'est pas très grave puisqu'on peut désormais élargir la trajectoire au-delà de la bordure. Personnellement, je passe la 4^e vitesse juste avant le virage, histoire d'en sortir en souple, sur le couple.





SPA-FRANCORCHAMPS

AUTOS BELGES ET UN MINISTRE À 250 KM/H

Le tour de piste vu par... Didier Reynders

Didier Reynders est un habitué des lieux. Le week-end prochain, il montera une nouvelle fois sur le podium... pour remettre une coupe à un des lauréats du Grand Prix. Mais le circuit de Spa-Francorchamps, le président du MR le connaît aussi de l'intérieur, pour y avoir participé plusieurs fois aux fameuses 24 Heures 2CV. Alors, il a très vite accepté d'être notre «œil extérieur» sur la piste et ses modifications, à côté de Stréphané Lémeret.

Quoi que mieux qu'une Porsche 911 GT3 RS de 420 chevaux pour emmener notre Vice-Premier faire une petite balade à plus de 250 à l'heure! ? *"Evidemment, ça va plus vite qu'en 2CV!"*, nous lance-t-il tout sourire dès la première ligne droite, celle qui suit la sortie des stands endurance, au sommet du Raidillon. Une des premières difficultés du tracé est l'épingle dite de Bruxelles. *"Vous la prenez tard"*, s'étonne-t-il. Bien vu : avec une Porsche 911, voiture au comportement très spécifique, il faut en effet y freiner le plus tard possible et aller presque jusqu'au bac à graviers. La preuve que M. Reynders est attentif et lit les trajectoires de son chauffeur.

"Tiens, ici j'ai déjà fait un tête-à-queue", s'amuse-t-il lorsque nous entrons dans le gauche qui suit. *"Mais toute cette descente, entre les Combes et le raccordement est la plus amusante à mes yeux. Le double-gauche, surtout, est très grisant, même avec une voiture peu puissante."*

Le temps de le dire et nous entrons précisément dans ce fameux double-gauche. *"Jusqu'ici, c'est le circuit que je connaissais, je n'ai pas encore vu de changement"*, nous fait-il remarquer à juste titre. Ce n'est qu'au virage du raccordement, qui conditionne toute la remontée de Blanchimont, que les modifications débutent. *"Ah oui, ici, on a bien élargi la zone de dégagement. C'est une bonne chose pour la sécurité car avant, le mur était tout près, et on va déjà vite à cet endroit."* Près de 200 km/h, en effet!

Courageux, Didier Reynders retiendra son souffle sans dire un mot dans l'impressionnant virage de Blanchimont, abordé lui à plus de 200 à l'heure. *"Ah, ici, c'est tout nouveau"*, nous lance-t-il juste après. *"Le freinage de la chicane est vraiment impressionnant. Les voitures sont bien ralenties. Mais pourquoi la sortie de la chicane n'est-elle pas plus large?"*

Excellente question, merci de l'avoir posée Monsieur le Ministre.

Mais nous n'avons pas la réponse. *"Tiens, l'épingle de la Source est beaucoup plus large qu'avant. Ça a l'air un peu plus facile. Par contre, il ne faut pas rater son freinage car l'échappatoire n'est pas très longue."*

Décidément, le vice premier a l'œil à tout. Mais il se tait à nouveau au moment d'aborder le célèbre Raidillon. *"C'est vraiment un virage particulier"*, lâche-t-il après. *"Avec une voiture aussi puissante, ça a l'air difficile. Mais c'est un circuit merveilleux, beaucoup plus grisant que celui de Zolder, où j'ai eu l'occasion de passer ma licence. Un des avantages de Francorchamps, c'est qu'on peut s'y amuser avec toutes sortes de voitures, des moins performantes aux plus monstrueuses."*

De retour aux stands, nous ne résistons pas à l'envie de demander à un Ministre des finances pas trop impressionné ce qu'il pense des investissements régulièrement effectués à Francorchamps. *"Ces investissements valent la peine s'ils nous permettent de conserver un événement de niveau mondial. À part le Mémorial Van Damme, quel rendez-vous belge fait autant parler de notre pays à l'étranger ? Mais il faut exploiter le Grand Prix en y invitant des investisseurs étrangers... et aussi faire gérer le circuit par de vrais professionnels de la chose et non des politiques. Regardez l'essor qu'a pris une course comme Liège-Bastogne-Liège depuis qu'elle est organisée par ASO!"*



Autos et motos belges sur le circuit

Cela peut paraître étonnant, aujourd'hui, mais la Belgique a été un pays majeur dans le monde de la construction automobile et motocycliste, avec des marques bien de chez nous Et la proximité du circuit de Spa - Francorchamps ne fut pas étrangère à ce développement.

Si, aujourd'hui, il n'existe plus qu'un seul constructeur à cent pour cent belge, mais artisanal, Gillet et sa Vertigo, régulièrement présents sur l'anneau ardennais (photo de droite), il furent des dizaines, avant la guerre, à construire des 4 et 2 roues.

C'est ainsi que le tout premier vainqueur fut, pour l'inauguration des compétitions automobiles, le 12 août 1922, l'Impéria Abadal du baron de Tornaco (photo de gauche).

La FN, à Herstal, Minerva à Anvers, Imperia, devenue, ensuite, Imperia-Abadal à Liège, Excelsior (partie prenante dans la construction du circuit), Nagant et Metallurgique furent les principales marques, toutes présentes, avec des fortunes diverses, en compétition, à Spa.

L'industrie motocycliste belge fut, elle, beaucoup plus prestigieuse encore puisqu'il n'y eut pas moins de 130 marques belges, dont 35 fabriquées dans les environs du circuit où la plupart se distinguèrent. Après le crash boursier de 1929, il ne subsista plus que les trois *demoiselles de Herstal*, FN, Saroléa et Gillet dont la production s'arrêta définitivement en 1962.





Un véritable cimetière !

Si le circuit de Francorchamps a été complètement remodelé, ce n'est pas, seulement, parce que sa longueur n'était plus aux normes d'aujourd'hui, mais, surtout, parce que le plus beau circuit du monde était, aussi, l'un des plus dangereux.

La vitesse extrême atteinte sur l'anneau ardennais et l'absence de mesures de sécurité de l'époque ont provoqué la mort d'une bonne cinquantaine de personnes, pilotes, officiels ou spectateurs. Pratiquement toutes sont décédées à l'époque de l'ancienne configuration, soit avant 1983, mais il y eut encore quelques morts par la suite, dont le plus célèbre fut Stefan Bellof, dans le raidillon (photo ci-contre), après un accrochage avec une autre Porsche, celle de Jacky Ickx. Ou encore, toujours au cours des 1000 kilomètres, mais deux ans plus tard, le commissaire de piste Bouillon, tué à Blanchimont par une roue qui s'était détachée de la voiture de Guy Nève.

Depuis l'origine, c'est la moto qui a payé le plus lourd tribut. Parmi les nombreuses victimes, citons la première, l'Anglais Holowell, qui trouva la mort à Chefosse, le 2 août 1925. Le Belge Miesse rendit le dernier soupir au même endroit, sept ans plus tard. Vander Pluym, Bruyland en 1949, King, en 1953, Laing, à la carrière, en 1954, Attenberger et son passager en side-car, Schillinger, en 1968 à Meiz, Ravel, en 1971 à Blanchimont, etc...

De toutes les compétitions, ce sont, de loin, les 24 Heures qui comptent le plus de victimes. Parmi elles, la première, Freddy Charlier, à Masta, en 1929. Au cours de la même épreuve, quatre gendarmes furent fauchés à Malmedy. L'un fut tué sur le coup, les trois autres grièvement blessés.

En 1948, l'Anglais Stallebrass décéda sous une pluie battante. En 1964, Feescobaldi se tua à Masta là où, trois semaines plus tôt, lors du Grand Prix de Spa, la Cortina Lotus de Jacky Ickx blessa mortellement un spectateur. Toujours dans le S de Masta, de loin l'endroit le plus dangereux du

Le temps des ballots de paille...



La sécurité n' pas toujours été, comme aujourd'hui, le souci majeur des organisateurs. Le but était, dans un premier temps, de rechercher la plus grande vitesse possible. Et, au cours des premières années, des rangées d'arbres et de nombreuses maisons ceinturaient la plus grande partie de la piste.

On rectifia, en 1932, les virages de Malmedy et de Masta et on introduisit quelques sacs de sable aux endroits les plus dangereux. Deux ans plus tard, c'est la courbe de Chefosse qui était redessinée, le S de Malmedy fut supprimé et des blocs de paille furent disposés, à hauteur de la ligne de départ.

C'est la tragédie du Mans, en 1955, qui fit prendre vraiment conscience du danger en compétition auto et moto. Ainsi, en 1956, des murets de protections furent érigés aux endroits les plus dangereux. Il fallut pourtant attendre 1963 pour voir apparaître les premiers véritables rails de sécurité.

La grande question qui se posa, à cette époque, où les vitesses devinrent vertigineuses, était de savoir si c'étaient les voitures qui devaient s'adapter au circuit oui, au contraire, si c'est le circuit qui devait s'adapter aux voitures. Cette dernière opinion, qui paraît évidente, aujourd'hui, ne l'était pas en ces temps-là, et il fallut un long et ferme lobbying du patron de notre journal pour faire prendre conscience et convaincre de l'extrême nécessité d'adapter le circuit aux bolides.

On en était pourtant toujours aux méthodes d'avant le déluge, et, en 1972, la fédération motocycliste imposa le placement de 12.000 ballots de paille...

Jackie Stewart, le président de l'association des pilotes de F1 siffla, alors, la fin de l'hécatombe. Il n'y eut plus de Grand Prix pendant dix ans et la création du nouveau circuit, conçu en fonction des réalités de l'époque, était, enfin, décidée...



circuit, Léon Dernier ne put éviter la mort en 1969. Deux ans plus tôt, ce sont Loos et De Keyn qui n'ont pas survécu pas aux 24 Heures, mais, après l'accident mortel de Raymond Mathay, aux Combes, en 1971, c'est en 1973 que le double tour d'horloge connut un véritable carnage avec les décès, à Malmedy, de l'Allemand Joisten, de l'Italien Larini et du Français Dubost. Un an plus tard, le Hollandais Boshuis rendit l'âme à Blanchimont.

C'en était trop. Cette hécatombe survint alors que Jacky Stewart, au nom de l'association des pilotes de Formule 1 avait décrété le circuit beaucoup trop dangereux dès 1971, et le GP de Belgique émigra à Zolder et Nivelles.

La Formule 1 n'avait d'ailleurs pas été épargnée: Chris Bristow (Cooper) et Alan Stacey (Lotus) se sont tués en juin 1960. Goe (1952), Legros (1954) et d'autres encore payèrent de leur vie leur passion pour le circuit ardennais.

“À l'époque, on tutoyait la mort”

Véritable miraculé (il a failli perdre la vie, prisonnier des flammes lors d'un accident au Mans), Henri Pescarolo a roulé à l'époque où le sport automobile était encore très dangereux. *“Quasi tous les mois, on enterrait*

un collègue. Cela faisait partie des règles du jeu.

C'était accepté. On n'arrêtait même pas la course.

On passait à côté d'une voiture en feu, d'une épave et on savait qu'un type qu'on avait encore vu au briefing le matin était mort ou en train de mourir. Lorsqu'on arrivait sur un circuit comme Francorchamps le matin, on savait que peut-être on ne repartirait pas le soir.

On acceptait la fatalité.

Aujourd'hui, la société moderne a changé. On n'accepte plus les risques. On ne peut plus se tuer en pratiquant un sport, sa passion. Or nulle part sur la route en France ou en Belgique vous n'aurez un hélicoptère sur place dans les 15' en cas de chute. Aujourd'hui, plus un pilote n'est prêt à mourir pour sa passion. Si un virage est trop dangereux, on met une chicane devant.’





SPA-FRANCORCHAMPS

LES ANECDOTES DU CIRCUIT

Choco Prince Laurent aux 24H 2CV

L'une des participations les plus improbables et l'une des plus grandes célébrités ayant pris la piste à Francorchamps est sans nul doute son altesse le prince Laurent de Belgique, au départ des 24H 2CV voici une dizaine d'années. "L'organisateur m'avait contacté en me disant qu'il avait une voiture pour moi si je pouvais réaliser un bon coup de pub. Et tout l'argent versé par les sponsors seraient remis à l'opération 48.81.00," explique Pascal Witmeur.



"Par le plus grand des hasards, j'avais eu l'occasion de rencontrer quelques semaines auparavant le prince Laurent et il m'avait confié son intérêt pour les bagnoles. Il m'avait donné ses coordonnées. Je l'ai appelé et je lui ai dit : Mon altesse, voudriez vous bien participer aux 24H 2CV pour une bonne œuvre. Il m'a répondu : si le palais accepte, je suis d'accord. Je suis allé voir son aide de camp, le commandant... Vaasen. Et il m'a donné son feu vert pour autant qu'on ne fasse pas de pub pour de l'alcool et des cigarettes. En sortant de là, j'ai directement pensé à deux partenaires : Royal Canin et Choco Prince. J'ai appelé le responsable marketing de la seconde marque. Il a directement marché, ce qui n'a pas trop fait rire le roi Albert II. J'ai prévenu le prince Laurent et il m'a confié qu'il adorait le chocolat. Puis il m'a demandé si ce n'était pas ennuyant, si l'on se retrouvait en tête, de rouler pendant 24 heures sans dépasser personne. Il n'avait pas compris que c'était sur un circuit ! Nous voilà donc partis avec l'équipage royal Van de Poele-Witmeur-de Belgique (van Belgique de l'autre côté de la vitre). Un sacré gag. Autant vous dire que nous étions très entourés. Le prince n'avait jamais disputé de course de sa vie. Après la première séance d'essais, il voulait changer les règles du sport auto car il n'aimait pas qu'on puisse le doubler par la droite. Puis après la seconde, il est sorti de l'habitacle tel Batman et m'a confié : j'ai le déclin ! Dans mon dernier tour, j'ai doublé au moins 40 voitures ! Il n'avait pas vu le drapeau rouge signifiant que tout le monde devait rentrer au ralenti au stand... Un grand moment. Je le remercie encore mille fois d'avoir accepté de relever ce défi."

Un sacré gag. Autant vous dire que nous étions très entourés. Le prince n'avait jamais disputé de course de sa vie. Après la première séance d'essais, il voulait changer les règles du sport auto car il n'aimait pas qu'on puisse le doubler par la droite. Puis après la seconde, il est sorti de l'habitacle tel Batman et m'a confié : j'ai le déclin ! Dans mon dernier tour, j'ai doublé au moins 40 voitures ! Il n'avait pas vu le drapeau rouge signifiant que tout le monde devait rentrer au ralenti au stand... Un grand moment. Je le remercie encore mille fois d'avoir accepté de relever ce défi."

Ex æquo

C'est, à notre connaissance, le seul exemple en sport automobile: le 8 mai 1955, le Grand Prix des voitures de série a vu les Ford de John Claes (le plus grand pilote belge, avec Paul Frère, de l'immédiat après-guerre) et André Milhoux (qui a également roulé en Formule 1), terminer à stricte égalité. Même les photos n'ont jamais réussi à les départager...

Les 17 H de Francorchamps 1993

Une seule édition des célèbres 24H de Francorchamps n'est pas allée à son terme. C'était en 1993, la course étant définitivement interrompue à 7h du matin après l'annonce durant la nuit du décès du roi des Belges, Baudouin 1er. Un hommage et une marque de respect du Royal Automobile Club de Belgique organisant la manifestation bien compris par le grand public. Pour la petite histoire, il n'y a pas eu de cérémonie protocolaire, le drapeau belge étant en berne au dessus du podium. Leaders au moment de l'arrêt annoncé quelques heures plus tôt, Jean-Pierre Jarier, Uwe Alzen et Christian Fittipaldi ont été déclarés vainqueurs et ont offert la Coupe... du Roi remise à Porsche quelques mois plus tard.

Crochet et jambe artificielle

Parmi les pilotes qui se sont tués à Francorchamps, certains, si on ose dire, ont joué avec le feu. C'est ainsi que Scott-Brown, dont la Lister Jaguar a pris feu, après un choc contre un arbre, en 1958, il conduisait avec un... crochet en guise de main droite. Quant à Alan Stacey, qui trouva la mort dans sa Lotus de Formule 1 en 1960, il pilotait avec une... jambe artificielle. Incroyable mais vrai. C'est son ami Innes Ireland qui le raconte dans ses mémoires: "Au moment de la visite médicale, le médecin chargé de vérifier les réflexes lui demandait de croiser les jambes pour donner un petit coup de marteau sur le genou. Je sortais une plaisanterie pour détourner l'attention du toubib, ce qui permettait à Stacey de décroiser deux fois les jambes, et de présenter à nouveau sa seule jambe valide. Cela marchait à tous les coups!" Édifiant, non?



Deux passionnés de Spa-Francorchamps, deux générations: Jacky et Vanina Ickx... à quelques années d'intervalle.



Francorchamps, paradis des huissiers

La loi belge est ainsi faite. Les huissiers ont droit de saisie dans notre pays. "Dans les années 90, plusieurs partenaires ou fournisseurs impayés de petites écuries attendaient donc avec impatience le GP de Belgique pour pouvoir récupérer leurs sous. Le jeudi, on voyait régulièrement débarquer trois ou quatre huissiers de Spa, Verviers ou Liège menaçant d'empêcher les monoplaces de sortir de leur stand pour obtenir réparation ou le paiement de certaines dettes."

Mais jamais personne ne fut réellement interdit de GP. On se souvient par contre aussi, en 1994, qu'un huissier était intervenu pour faire enlever à notre Philippe Adams, pilote d'un week-end chez Lotus, les badges Belgacom cousus par erreur par sa femme sur sa combinaison... Mais cela n'avait pas empêché le Mouscronnois tant décrié de disputer la course ni de se jeter dans le bac lorsqu'un des leaders lui prit un tour.



SPA-FRANCORCHAMPS

LES ANECDOTES DU CIRCUIT

Un monospace de course!



Encore une idée à Witmeur. Alors agent de pub de Peugeot via sa société Palmarès, le marsupilami du sport auto devait trouver une idée pour rajeunir l'image du 806 souffrant de la concurrence avec l'Espace de Renault. "J'ai alors proposé d'engager un 806 FIA 2 Litres aux 24H de Francorchamps. Une première mondiale restée unique. En trois mois, Kronos a construit une véritable voiture de course sur base d'un châssis de 806. Une auto au volant de laquelle Eric Bachelart a réalisé le 11ème chrono aux essais. De quoi laisser pantois ceux qui s'étaient moqués du projet. C'est la seule fois, en 26 participations, que j'ai vu des spectateurs m'applaudir pendant mon relais aux 24H. Vraiment dommage qu'on ait dû abandonner à la tombée de la nuit sur panne de moteur."

champs. Une première mondiale restée unique. En trois mois, Kronos a construit une véritable voiture de course sur base d'un châssis de 806. Une auto au volant de laquelle Eric Bachelart a réalisé le 11ème chrono aux essais. De quoi laisser pantois ceux qui s'étaient moqués du projet. C'est la seule fois, en 26 participations, que j'ai vu des spectateurs m'applaudir pendant mon relais aux 24H. Vraiment dommage qu'on ait dû abandonner à la tombée de la nuit sur panne de moteur."



160 voitures au départ (ici, la Fun Cup), oui, c'est possible, à Francorchamps!

De nombreuses stars d'autres milieux que celui de l'auto n'ont pas pu résister à l'attrait du Raidillon. Ici, Justine Henin.



La F3000 de Danner peinte durant la nuit

Encore une belle anecdote. En juin 1985, Barclay, sponsor de Thierry Boutsen, avait organisé une grande opération lors du GP de Belgique de F1 à Francorchamps avec 400 à 500 invités dans la villa de la Source. Lorsque Willy Delabastita, représentant du cigarettier, a appris le samedi l'annulation de la course suite au problème d'asphalte s'arrachant par endroits, il a été pris de panique. "Il n'y avait plus moyen d'annuler, de prévenir tout le monde pour le lendemain. Dès lors, on a tout maintenu" raconte Witmeur. "Je me suis rendu dans le paddock de F3000 à la recherche d'une monoplace quasi vierge de toute publicité. On est tombé sur la voiture de Christian Danner, un Allemand pas mauvais. On lui a proposé 5000 euros pour peindre (à l'époque il n'y avait pas les systèmes d'autocollants) sa monoplace aux couleurs Barclay durant la nuit. Il a accepté et le lendemain 70% des invités sont venus voir la monoplace Barclay faire de l'autocross sur une piste en décomposition. Et le plus drôle est que 3 mois après, lors du vrai GP, Danner débutait en F1 sur une Zakspeed."

"Mettre une femme en F1 m'a coûté un divorce"

A l'époque où il faisait rouler Eric Van de Poele "avec des budgets de Formule Ford" dans des teams de F1 (Lambo, Brabham et Fondmetal) tombant – on ne se demande pas pourquoi – en faillite l'année suivante, Pascal Witmeur était tombé amoureux d'une jeune et belle Italienne roulant en F3000 : Giovanna Amati. "J'ai réussi, avec le soutien des casseroles Lagostina, à la mettre en F1 chez Brabham. Malheureusement, elle n'a jamais réussi à se qualifier. J'avais eu une petite aventure avec elle et j'avais réussi à la convaincre de rouler avec moi lors d'une course Procar à Francorchamps sur ma Venturi-Peugeot. Tout s'est bien passé jusqu'au moment où ma femme de l'époque, Marie-Caroline, a débarqué. Je lui ai présenté mon équipière et, en fin de journée, sous la tente Peugeot et devant tous les VIP, Giovanna a déclaré bien fort à mon épouse : "Ma je suis désolée. Je me suis couchée avec ton mari car il m'avait dit qu'il n'était plus marié..." Willy Papegaey, alors patron de Peugeot, est tombé à la renverse. Et moi, cela m'a coûté un divorce."



Sponsorisé par Jermaine Jackson

Un autre coup faramineux fut monté par Pascal Witmeur en 1985, ce dernier parvenant à amener sur la grille de départ des 24 H de Francorchamps un Jermaine Jackson alors au sommet de sa gloire. "Michael n'est pas disponible," sourit l'ex-manager de Plastic Bertrand. "C'est via ce dernier que j'avais eu l'occasion de rencontrer Jermaine. J'organisais alors une tombola pour les 24H du Mans. Je lui avais demandé s'il voulait m'acheter un billet. L'Américain m'a répondu : je veux les acheter tous comme cela je suis certain de gagner. On a rigolé. Il m'aimait bien et on a essayé de monter un projet ensemble aux 24 H du Mans. Il était assez sensible à la lutte contre le racisme et l'idée consistait, bien avant les campagnes Benetton, à former un équipage multiracial avec un noir, un asiatique et un blanc, le tout sur une voiture aux couleurs des Jackson Five. Mais son avocat a un peu trop toussé en voyant ce que cela coûterait. Dès lors, on a vu un peu plus petit en engageant un gros (Delcour), un ex-champion moto (Barry Sheene) et un petit (moi) sur une Toyota Supra aux 24H de Spa 1985. La voiture était aux couleurs de Jermaine qui est venu avec femme et enfants. J'avais réussi à lui faire sortir un peu d'argent. Il portait la combinaison du team sur la grille et a donné un concert le soir. Votre regretté confrère Raymond Arets avait insisté auprès de moi pour obtenir une interview exclusive. Je lui avait arrangé ce plaisir mais quand il a allumé sa célèbre pipe, Jermaine, gêné par la fumée, s'est levé et a mis fin à l'entretien qui venait à peine de commencer..."



Un pôle des sports... mécaniques

Le Campus Automobile

Résolument moderne, le bâtiment du Campus Automobile de Spa-Francorchamps occupe une superficie de 5.000 m². Issu d'un partenariat intégrant notamment l'Université de Liège, l'Université d'Aix-la-Chapelle (Allemagne) et le FOREM, ce centre de formation professionnelle est spécialisé dans les métiers de l'industrie automobile, des sports mécaniques et de l'électromécanique. Le bâtiment dispose aussi de salles polyvalentes. Parmi les formations enseignées à Francorchamps figurent la carrosserie en aluminium et les techniques automobiles de compétition. Des formations en usinage et fabrication de matériaux composites seront également bientôt proposées.

Si le désir de ses gestionnaires et des pouvoirs publics est de permettre au Circuit de Francorchamps de développer son activité à différents niveaux et de diversifier ses affectations, sa vocation naturelle demeure cependant les sports mécaniques. Chacun connaît désormais la piste de karting, utilisée à la fois pour les loisirs et les compétitions. Le tracé est également utilisé, en hiver notamment, par les adeptes du Supermotard. Francorchamps fut longtemps un site prisé pour le motocross, avec dans un premier temps une piste située à proximité du karting, aujourd'hui disparue, et dans un second temps un autre terrain à l'endroit où s'érige désormais le nouveau parking à proximité de la chicane. Pour diverses raisons, cette piste a disparu. Traditionnellement, la saison de sport automobile belge se clôture à Spa avec le Champion's Day.

Sur deux roues, alors que les épreuves motos continuent à animer le circuit avec notamment le Spa Bikers Challenge ou des épreuves historiques très cotées en attendant le retour d'une compétition internationale comme par exemple le Superbike, les abords du Circuit de Spa-Francorchamps ont également accueilli le Championnat du Monde de trial moto.

Entre pôle des sports mécaniques et pôle sportif, il n'y a qu'un pas. La Coupe du Monde de VTT a fait escale à Francorchamps. Et qui ne se souvient pas du passage du Tour de France par le plus beau circuit du monde?

La piste étant déjà occupée quasiment au maximum par rapport au permis d'exploitation de 220 jours par an, l'avenir de Francorchamps passe également par la diversification des loisirs. Des sociétés, comme Adrenaline Events par exemple, se proposent d'organiser des événements de tous types, allant des séminaires aux incentives en passant par les stages sportifs de tous genres. Les amateurs de loisirs moins actifs auront également toujours le loisir de visiter le Musée du Circuit, aménagé dans les superbes caves de l'Abbaye de Stavelot.

Le technopôle de Blanchimont



Les habitués du circuit l'ont déjà remarqué. De grands travaux se préparent au niveau du virage du Raccordement, là où l'ancien circuit et ce que l'on appelle toujours la *nouvelle portion* se rejoignent. C'est là, le long de la célèbre N622, à l'extérieur du circuit, que va se développer un nouveau zoning industriel. D'une superficie de 11 hectares, cette technopole ou plutôt ce technopôle de Blanchimont devrait connaître un plus bel essor, espèrent-on du côté des autorités politiques, que le Technopôle des Sports Moteurs de Francorchamps, cette zone d'activité économique située à Ster et qui n'a jamais vraiment décollé. "Nous avons de nombreux contacts," explique le Ministre Jean-Claude Marcourt, "à la fois avec des entreprises étrangères et des entreprises belges actuellement implantées à l'étranger. Et dans des secteurs très divers."

Apprendre à conduire... et à piloter

Sur deux et quatre roues, les écoles de maîtrise apprécient le site du circuit et ses alentours.

A Francorchamps se côtoient deux écoles de maîtrise automobile. A l'intérieur du tracé, aux abords des paddocks, le terrain de la RACB Safety Academy permet d'affiner ses techniques de conduite et de corriger certains défauts trop souvent répandus. Des stages 4x4 sont également organisés dans l'enceinte même du circuit. Toutes ces activités sont aussi proposées par l'Ecole Peugeot de Maîtrise Automobile, située à un jet de pierre du circuit. S'étendant sur 5 hectares, la piste de l'EPMA offre des portions en asphalté proposant 7 coefficients d'adhérence différents et même des tronçons couverts de graviers.

Si vous n'avez pas la chance de pouvoir monter en piste à l'un des nombreux incentives organisés durant l'année pour des entreprises, rien n'est perdu. Marc Duez met régulièrement sur pied des journées de découverte de la piste. saire.

Les adeptes des deux roues n'ont évidemment pas été oubliés. Avec ses Bikers Days et sa Bikers School, Christian Jupsin propose à la fois de découvrir le circuit sous un angle différent, le genou à terre par exemple, mais aussi de perfectionner ses techniques de pilotage dans des conditions optimales.



SPA-FRANCORCHAMPS

ET DEMAIN?

Jean-Claude Marcourt : "Il faut diversifier l'activité du circuit"

Ministre de l'Économie, de l'Emploi, du Commerce extérieur et du Patrimoine de la Région wallonne, Jean-Claude Marcourt s'intéresse beaucoup au Circuit de Spa-Francorchamps et à son développement. Récemment, il a mis sur pied dans l'enceinte même du nouveau complexe une rencontre avec les acteurs économiques locaux. *"Nous devons mieux associer la population locale à l'activité du circuit,"* explique le Ministre.

"Son développement est une responsabilité collective."

Sans la garantie offerte par la Région wallonne pour le prêt ayant permis la réalisation des travaux de l'hiver dernier, l'outil n'aurait pas été modernisé. Désormais, il doit être rentabilisé. *"La gestion du circuit doit être professionnalisée,"* poursuit le Ministre régional. *"Nous devons faire du circuit, du site, de la région un pôle de développement économique, touristique et même industriel. Nous devons aussi avoir une démarche plus internationale et profiter de la proximité avec l'Allemagne pour nous ouvrir vers l'Europe Centrale. Ce site ne doit pas être consacré uniquement à l'automobile, il peut servir au développement économique et même culturel."*

Dans le cadre d'une vision globale sur le plan régional, les activités économiques ou industrielles doivent également être doublées d'activités de loisirs. *"La région ne manque pas d'attraits,"* enchaîne Jean-Claude Marcourt. *"J'émetts une idée simple: pourquoi ne pas proposer par exemple des packages aux visiteurs. Pendant que Monsieur vient assister à une épreuve ou un événement sur le circuit, Madame pourrait profiter d'une cure de thalasso à Spa."*

Quelques chiffres

- 6 mois de travaux
- 350 mètres de long
- 42 modules de stands
- 21 m. de profondeur pour les stands
- 500 places en salle de presse
- 37 cabines de télévision
- 4.000 prises électriques et interrupteurs
- 5.000 m³ de béton
- 15.000 m² de cloisons
- 40.000 tonnes d'hydrocarboné
- 150 km de câbles
- 400 colonnes de béton armé
- 200 tonnes de structures en acier
- 36.800 journées de travail
- 181 équivalents temps plein sur 1 an
- 4 espaces réceptifs (2x600 m² et 2x300 m²)
- 4.000 places dans la nouvelle tribune
- 25.000 m² de parking derrière la tribune
- 12.000 m² de dégagement au niveau du Poste 21



Réceptifs et séminaires

Parmi les axes de développement du Francorchamps new look figurent naturellement l'organisation de séminaires et d'incentives pour entreprises, des activités rendues plus que jamais possibles par les nouvelles infrastructures. En plus des Salons de l'Eau Rouge, un lieu chargé d'histoire, et des diverses mezzanines construites au-dessus des anciens stands *24 Heures*, les gestionnaires du circuit bénéficient désormais de plusieurs espaces réceptifs très pratiques. Le nouveau complexe dispose ainsi de deux très belles salles de 600 m² et de deux autres de 300 m². Les séminaires plus informels et les colloques destinés aux entreprises trouveront aisément refuge dans d'autres espaces polyvalents situés toujours au premier étage du nouveau bâtiment.

Ce qu'il reste à faire

Afin de faire de Francorchamps une destination prisée des touristes, même en dehors des week-ends de course, et favoriser le retour du public lors des événements, il faut penser à aménager également le site pour les loisirs familiaux. Sanitaires en suffisance, accessibilité du paddock (ah les grilles fermées...), garderie et jardin d'enfants, tarifs raisonnables pour les boissons et la nourriture vendues sur le site, etc. Avec un peu de volonté et de dialogue, tout est possible.

La genèse du paquebot

Un hiver a suffi pour construire les impressionnants nouveaux bâtiments situés entre la Chicane et la Source.

Afin de répondre aux normes actuelles de la Fédération Internationale de l'Automobile et de récupérer le Grand Prix de Belgique de Formule 1, le circuit de Spa-Francorchamps devait absolument modifier certains tronçons de la piste et se doter de nouvelles infrastructures. Déjà rebaptisé par beaucoup le *paquebot*, le nouveau et majestueux complexe a été construit en l'espace de six mois seulement. Financés par l'entremise d'un prêt consenti par l'Intercommunale auprès d'une institution après un appel d'offre, un prêt garanti par la Région wallonne, ces travaux ont coûté environ 25 millions d'euros pour la construction du nouveau complexe, les modifications apportées au niveau de la piste (Raccordement, Chicane et Source) et l'érection de la nouvelle tribune permanente aux abords de la ligne droite de départ.



Il a ainsi été nécessaire de construire une immense plate-forme à l'arrière des nouveaux stands. Celle-ci repose sur pas moins de 400 colonnes de béton. D'une longueur totale de 350 mètres, le *paquebot* permet à Francorchamps de devenir un circuit réellement moderne au niveau de ses infrastructures. Le premier étage du complexe abrite à la fois les bureaux de la société de gestion du circuit, les installations de la Direction de Course, la salle de contrôle de la Sécurité, des salles de réunion, la salle de presse pour 500 journalistes et quatre espaces réceptifs.



La carte de crédit F1 d'ING.



Edition spéciale

*Plus viiiiiite vous l'utilisez,
plus viiiiiite elle est gratuite.*

**Profitez de cette offre ING Card!
Remettez ce bon dans une agence ING.**

ING 

Réduction de 25 euros (soit le montant de la redevance annuelle de la carte ING Card pour un an) valable pour toute souscription d'une ING Card pour une durée d'un an dont la demande d'offre est introduite auprès d'ING entre le 20 juin et le 30 septembre 2007 inclus (sous réserve d'acceptation de votre dossier par ING et d'accord mutuel) et à condition d'effectuer au moins une transaction (paiement, retrait ou transfert) de 25 euros au minimum avant le 21 octobre 2007. Offre valable uniquement contre remise du bon de valeur ING Card «Formule 1» à votre agence ING au moment de la demande. Offre réservée aux personnes qui ne sont pas encore titulaires d'une ING Card au moment de la demande d'offre. Offre non cumulable avec d'autres offres ING pour le même service. L'ING Card est une MasterCard avec ouverture de crédit facultative. Elle est réservée aux personnes physiques majeures. Si vous souhaitez une carte MasterCard sans ouverture de crédit, veuillez vous adresser à une agence ING. Grâce au bon de valeur, vous ne payez pas le prix de la redevance annuelle de la carte ING Card pendant la première année (soit une réduction de 25 euros ; tarif au 01/06/2007, variable moyennant information préalable). Vous payez seulement les frais d'utilisation de la carte (par ex. en cas de retrait) et, en cas d'utilisation de l'ouverture de crédit, les intérêts débiteurs sur le montant du crédit prélevé (taux d'intérêt annuel effectif global - T.A.E.G. = 12,68% ; taux en vigueur au 01/06/2007, variable moyennant information préalable). Les conditions générales de l'ING Card sont disponibles dans toutes les agences ING et sur www.ingcard.be. Copyright (C) juin 2007 - ING Belgique SA - Banque/prêteur - Siège social: avenue Marnix 24, B-1000 Bruxelles - RPM Bruxelles - TVA BE 0403.200.393 - BIC (SWIFT): BBRUBEBB - Compte: 310-9156027-89 (IBAN: BE45 3109 1560 2789).

