azurama

octobre 2007 n°98

écurie AZUR

Périodique édité par l'écurie AZUR

RACING SHOP
BRUSSELS

RACING • KARTING • TUNING

Equipement pilote
Chaussures
Accessoires
Sièges
Jantes
Pièces détachées...

Pilootuitrusting
Schoenen
Accessoires
Zetels
Velgen
Wisselstukken...

Heures d'ouverture
Lundi au vendredi de 11h à 19h
Samedi de 10h à 17h

Openingsuren
Maandag tot vrijdag van 11u tot 19u
Zaterdag van 10u ot 17u

Leuvensesteenweg 225
1932 Sint-Stevens-Woluwe

Tel: 02 721 63 03
Gsm: 0477 97 20 38
E-mail: info@racingshop.be

10% de réduction sur présentation de la carte du club Azur.
10% korting op vertoon van de club kaart Azur.

Distributeur sur Bruxelles / Verdeeler op Brussel:
sparco LICO ALFANO

www.racingshop.be

Cher André,

Il y avait longtemps que j'avais envie de t'écrire un petit mot d'amitié pour te dire la place que tu occupes dans nos pensées, te dire aussi à quel point des générations d'azuriens te sont redevables de ce que tu leur as apporté : sagesse, clairvoyance, patience, humour, gentillesse même, entre autre qualités qui te permettaient de toujours en sortir, même dans les moments difficiles de l'Azur.

Tu as tant donné et nous n'avons que trop peu exprimé notre reconnaissance !

Mais voilà, notre amitié était faite de silences complices et là où tu es maintenant, tu ne vas pas pouvoir nous répondre désormais. Le temps nous a pris de vitesse et tu es parti en donnant une dernière leçon de courage et de lucidité.

J'essaierai, c'est promis, de ne pas avoir de tristesse, tu me l'aurais interdit.

Toutefois, je voulais envoyer ce message de sympathie à ta famille et à tes amis les plus proches : nous avons eu cette chance de te connaître dans ce contexte que toi, et nous, avons toujours aimé passionnément.

Si, un jour dans notre vie personnelle, des nuages devaient obscurcir notre horizon, nous n'hésiterons pas à rechercher au fond de nous-mêmes un peu de l'héritage moral que tu y as déposé et le souvenir de ta force tranquille nous aidera toujours.

Ivan. Septembre 2007.

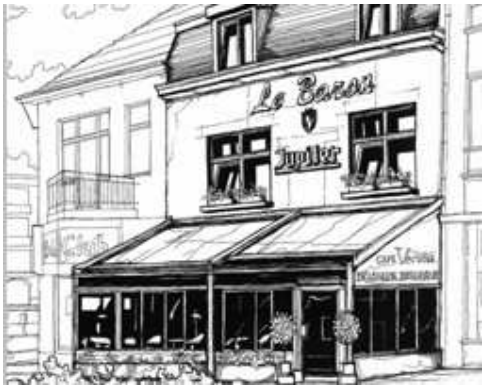
azurama

octobre 2007 n°98

Sommaire :

- In Mémoriam André Frère
- sommaire
- éditorial et mot du président
- Faites vous membre et composition du Conseil d'Administration
- C2 News 2007
- Epinglé pour vous
- Il fallait le dire
- Le coin du zygomatique
- Passeport FIVA
- Technique : Axe et centre de roulis
- Vu dans la presse : Philippe Quintin
- Coup d'œil dans le rétroviseur : Jacques Berger – Armand Van Varenberg
- Carnet Rose
- Francorchamps Historiques
- Christophe d'Ansembourg
- *Photo de couverture : Jelle De Coninck et sa X 1/9 à Chimay*

royale écurie AZUR
siège social : « Le Baron »
avenue baron A. d'Huart, 4
1150 – Bruxelles – tél : 02 772 49 41



Editeur responsable : Ivan Derivière – clos des Essarts, 5 – 1410 - Waterloo

EDITORIAL

Enfin le numéro 98 !

Outre le fait que certains de nos pilotes conduisent mieux qu'ils n'écrivent, le retard de parution est aussi dû à plusieurs ennuis informatiques survenus à votre serviteur. Comme celui-ci (c-à-d le soussigné) est aussi plus vite derrière un volant que devant un écran d'ordinateur, toutes les conditions étaient réunies pour une gestation difficile.

Nous espérons que votre patience sera récompensée et que vous trouverez quelque plaisir à nous lire.

Merci de votre compréhension…et le n°99 est déjà dans les « starting blocs » !

Vous le lirez dans le mot du président, nous sommes allés vous espionner dans différentes disciplines… et ce fut un plaisir !
En circuit, nous avons constaté l'excellent niveau des pilotes et de leurs machines, même (et surtout) s'il s'agit de petites cylindrées parfois. Nous y avons vu des équipages bien soudés et un état d'esprit plein d'émulation et de camaraderie.
En rallye provincial, même constatation, les habitués se repèrent tout de suite, ils savent quoi faire et le font avec conviction, certes les autos souffrent plus et parfois il y a de la casse, mais l'enthousiasme et l'attaque sont bien là.

Pour terminer, un mot d'encouragement pour Philippe et Ramon qui ont fait le saut vers le rallye de vitesse. Quand on vient du rallye historique de régularité, le stress est différent et ce n'est pas évident de trouver le bon rythme dès la première épreuve.

Ivan Derivière

Comité de rédaction : Philippe Dassargues – Ivan Derivière – Luc Princen – Jeremy Princen – Raphaël van Der Straeten, et tous les membres Azur qui le souhaitent.

Illustration : Christian Frère
Courrier, renseignements : Ivan Derivière – 5 clos des Essarts – 1410 Waterloo
Courriel : derivan@skynet.be - tél/fax : 02/354 81 98

Le mot du président

- Y-a-t-il des présidents heureux ?
-
- azurément oui, je le suis !

- heureux de pouvoir prolonger l'aventure sportive et humaine de notre association,

- heureux de constater l'engagement en compétition de nouveaux équipages en historique, en rallye et en circuit,

- heureux de constater aussi l'esprit d'entraide et de sportivité sainement développée qui règne entre les membres de l'écurie lors de ces épreuves.

  On a même vu des supporters se déplacer pour encourager nos participants dans différentes disciplines.

  Mon rêve est que ces déplacements de supporters venant de disciplines différentes se développent.

azurément vôtre,

Luc Princen..

écurie AZUR
siège social :
« Le Baron »
avenue Baron A. d'Huart, 4
1150 – Bruxelles (place Dumon)
Tél : 02 – 772 49 41

FAITES-VOUS MEMBRE DE L'ECURIE

Nous vous proposons :

- **Une écurie de pilotes, copilotes et assistants, reconnue par : la Commission Sportive nationale du RACB, l'Association Sportive Automobile Francophone (ASAF), la Commission Sportive Automobile Provinciale du Brabant (CSAPB) et la Fédérartion Belge des Véhicules Anciens (FBVA)**
- **Une équipe de pilotes réputés, qui nous représentent dignement dans le monde sportif provincial, national et international et qui ne sont pas avares de conseils pour les moins expérimentés.**
- **Des réunions d'information hebdomadaires intéressantes chaque vendredi et des séances de vidéos gratuites.**
- **Des conseils techniques, juridiques et sportifs**
- **Un site internet, www.ecurieazur.be, et une revue (Azurama) dans laquelle tous les membres peuvent s'exprimer**
- **Des écussons, autocollants et une ligne de vêtements à nos couleurs**
- **Des organisations internes au club, sportives et culturelles**
- **Des ristournes et avantages divers, offerts par les partenaires qui nous aident**
- **Un conseil d'administration dynamique**
- **Un challenge par discipline doté de nombreux prix et coupes**
- **Une licence concurrent pour tous nos pilotes nationaux et internationaux**
- **Une expérience de gestion de l'une des plus anciennes écuries du pays, fondée en 1954**
- **Une habilitation à vous délivrer tous les documents nécessaires à l'obtention des licences qui vous permettront de participer aux épreuves provinciales, nationales et internationales dans toutes les disciplines du**

CONSEIL D'ADMINISTRATION 2007

Président d'Honneur : Serge BOTHY

Président :

Luc PRINCEN
chée St Pierre, 91 – 1040 Bruxelles
Tél : 02/649.74.34
lucprincen@skynet.be

Vice-Président et Secrétaire Adjoint :

John PILETTE
av. van Crombrugghe, 69 – 1150 Bruxelles
Gsm : 0475/20.15.00
johnpilette@yahoo.com

Secrétaire :

Benjamin MEGOEUL
rue Sans Souci, 123 – 1050 Bruxelles
Fax : 02/644.35.00 - Gsm : 0475/58.88.12
info@amis.be

Trésorier et Responsable licences nationales :

Philippe DASSARGUES
av. H. Dietrich, 31 – 1040 Bruxelles
Tél : 02/736.22.13

Responsable licences ASAF :

Raphaël VAN DER STRATEN
chée de Wavre,42 - 1330 RIXENSART
Gsm : 0475/91.87.67
evo28@skynet.be

Responsable challenge Azur et listing membres :

Christian DERIDDER
rue du Radoux,92 – 1430 REBECQ
Gsm : 0477/33.87.44
christianracingc2@hotmail.com

Responsable section Historique :

Tanguy SERVAES
av des Combattants,1 bte16 – 1410 WATERLOO
Gsm : 0474/28.86.32

Responsable Azurama :

Ivan DERIVIERE
clos des Essarts,5 - 1410 Waterloo
Tél : 02/354.81.98 – Gsm : 0476/80.19.69
derivan@skynet.be

Webmaster : Marc BLANCQUAERT – tél : 02/305.65.13 – GSM : 0485/948.714 – m.blanquaert@pandora.be

C 2 NEWS 2007

29 SEPTEMBRE : GDC 5 FRANCORCHAMPS (Belcar Endurance Cup)

Pour la manche GDC 6 à Francorchamps, nous faisons partie des 400 voitures engagées dans ce qui est le plus gros meeting de courses automobiles en Belgique.
Une manche de 2 heures et 5 minutes est au programme.

Nous partageons la piste avec les concurrents néerlandophones de la Belcar Endurance Cup.
42 voitures sont au départ, mais dans 2 classements séparés.
Nous sommes le seul équipage à rouler à 3 pilotes, ce qui nous impose un arrêt supplémentaire !

Tous trois très prudents aux essais, la C2 démarre loin derrière sur la grille de départ. Pas de soucis, la voiture se comporte bien. Le moteur, la boîte de vitesses, les freins et la suspension fonctionnent à merveille sur le rapide circuit Spadois.

Christian remonte quelques voitures dans le premier tour et se retrouve 19ème après une heure de course. Alain prend le relais pour 55 minutes avec le meilleur temps au tour de la C2 à la clé !

Il rentre pour laisser le volant à Jaco pendant 3 tours afin que lui aussi puisse prendre des points au Championnat. Il le prévient que la tenue de route dans les virages à droite est très mauvaise.

Jaco termine la course avec le pneu avant gauche entièrement sur la toile. Deux concurrents profitent de notre arrêt supplémentaire et des problèmes rencontrés pour nous passer au classement général.

La C2 termine malgré tout 1ère de la catégorie et 11ème du général.

Encore 50 points de plus au Championnat classe 1600cc !

Prochaine épreuve en France à Croix en Ternois le 27 octobre, pour 5 longues heures de courses !
Là bas, c'est surtout la fiabilité qui devra être au rendez-vous !

M.T.A. construction mécanique et de

○ **Tournage** ○ **Fraisage** ○ **Forage** ○ **Honage**
○ **Rectification** ○ **Soudure** ○
○ **Etude et Réalisation de machines spéciales du plan à la mise en fonction**

M.T.A. sprl **79 rue de la Procession, 1070 Bruxelles**
Tél : +32 2 520 82 26 **Fax : +32 2 522 19 43**

Blanchisserie **MAHAUT & PETITE SUISSE**

Blanchisserie et nettoyage à sec *Location de tapis anti-poussière*

TEL. 02-648.67.61 - 673.97.75

Ristourne aux membres AZUR
(sur présentation de la carte de membre)
Spécialiste des combinaisons et salopettes

4, Rue du Roitelet - 1170 Bruxelles
384, Ch de Boondael - 1050 Bruxelles
ouvert de 9h à 18h

A.M.I.S.

Pièces pour Citroën

Rue Sans Souci, 123
B1050 Bruxelles
Tel. (32) 2 644 06 09
Fax. (32) 2 644 35 00

Epinglé pour vous par Philippe Dassargue

Pourquoi du lait pour le vainqueur des 500 miles d'Indianapolis ?

Le vainqueur de cette prestigieuse course reçoit entre autre une bouteille de lait.
Ce rituel lacté remonte à 1936. Cette année-là, le vainqueur Louis Meyer exigea à l'arrivée une bouteille de lait, suivant le sain conseil de sa mère qui lui recommandait de boire du lait pour se désaltérer.

Le lendemain, en voyant la photo du vainqueur biberonnant, un responsable de l'Association Américaine des produits laitiers a eu l'idée de sponsoriser cette initiative.
Et chaque année, le vainqueur se voit remettre une bouteille de lait.

En dehors d'une parenthèse après guerre, la tradition se poursuit depuis 1956.

En 1993, Emerson Fittipaldi fit scandale en buvant d'abord une bouteille de jus d'orange pour promouvoir sa plantation. C'était laid.

Désiré Lactez.

Quel vin est le meilleur ?

Après le lait, parlons de vin !
Récemment, un journaliste demande à Jarno Trulli (pilote Toyota) si son vin était meilleur que celui de Jean Alesi.

Pour vous rassurer, on ne peut les comparer, car ce sont des produits différents.
En effet, le vin de Jean Alesi est un Côte du Rhône de très bonne qualité mais produit en petite quantité : 6000 bouteilles par an.
Tandis que Jarno Trulli, avec le Montepulciano d'Abruzzo, produit une vingtaine de vins différents et les vend à travers le monde. L'année passée, Trulli a vendu 600.000 bouteilles.
Il est donc difficile de comparer l'artisanat et l'industrie.(*)

Aimé Painsec.

(*) ndlr : parle-t-on de pilotage ?

Qui a le plus gros cerveau en formule 1 ?

C'est Albert2 et non Albert Einstein, il vit en Suisse, pèse 21 tonnes et fait 12.000 milliards d'opérations par seconde.
Il travaille pour BMW, son but est de préparer le développement aérodynamique.

J. Déquoiffé.

Francorchamps : qu’est ce qui change et pourquoi ?

On oublie le célèbre « bus stop » qui est remplacé par une nouvelle chicane.
Désormais, après Blanchimont, il y a une ligne droite qui se termine par un gros freinage pour une chicane droite serrée. Plus lente à l’entrée que précédemment, elle est plus large et avec des meilleurs dégagements. Cette chicane rallonge le circuit de 575m. Comme la ligne droite est plus longue, le freinage de la Source sera plus appuyé et on a prévu de nouveaux dégagements.

Sur le plan sécurité, le bac à graviers de Bruxelles est élargi et on a bétonné la sortie du virage de l’antenne chirurgicale (exigence FIA).

En dehors de la piste, il y a des nouvelles installations à la place des stands de F1 : ce « paquebot » va tout centraliser : espace de réception, salle de presse, bureaux, cafétéria, stands et un parking de 1000 places et 3 tunnels d’accès.

Sur la terrasse de la cafétéria, on pourra voir la sortie de Blanchimont, la chicane, la source, le raidillon et la sortie de Bruxelles…

Nouveau visage donc, de ce circuit que l’on dit le plus beau du monde…

Philippe Dassargues.

IMMO BOLLE
Depuis 1962

Bureau Conseil immobilier
Vente – Location –Estimation gratuite
Appartements – Maisons – Villas – Terrains
Agrée I.P.I. - Membre C.I.B.

Chée de Wavre 1321 – 1160 Bruxelles
(Saint Julien - Métro Hankar)
Tél : 02/660 00 64 - Fax : 02/660 17 46
www.immobolle.be
immobolle@skynet.be

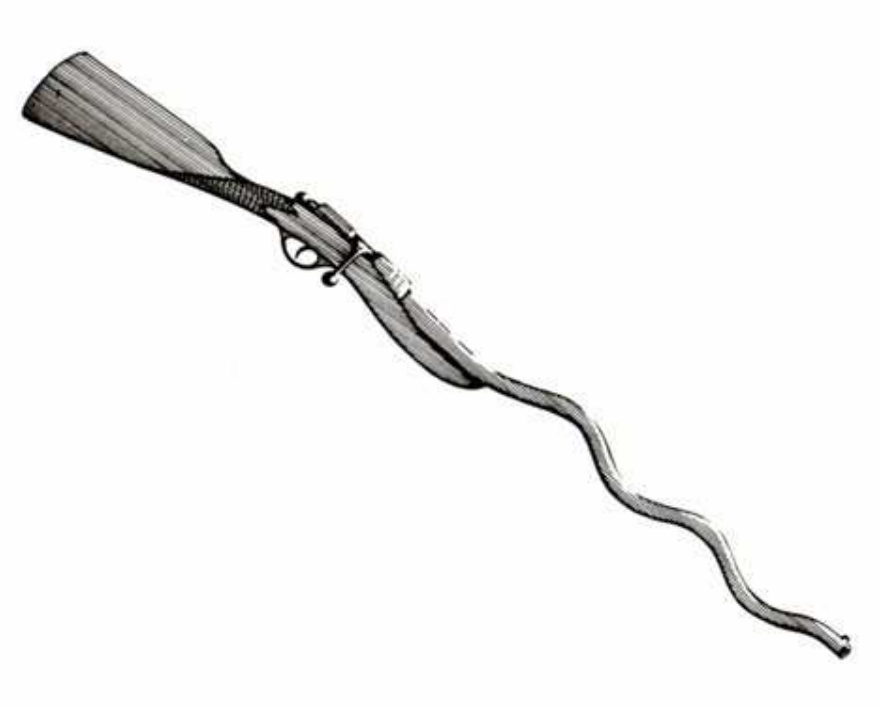
Il fallait le dire :

- « Quand un dos d'âne masque la route, il faut rester à fond, parce qu'on ne sait jamais, elle peut aller tout droit, derrière l'obstacle » (Willy Mairesse – disparu en 1969)
- G.D.C., «***G***randir par son ***D***ynamisme et sa ***C***réativité », belle devise pour un championnat réservé aux gentlemen drivers…
- …mais non, c'est la devise des « Grandes Distilleries de Charleroi »… !
- Archives d'Ethias ou autres assurances : « Je n'ai guère eu le temps de voir le piéton car il a immédiatement disparu sous ma voiture »
- « Je débouchait d'un chemin à une vitesse à proximatrice de 100 et voilà que je heurte un arbre. L'arbre m'a injecté de ma voiture alors la voiture a continué toute seule avec la jeune fille que j'étais sorti avec… »
- « je suivais la voiture qui me précédait qui après que je l'ai dépassée m'a suivie, c'est alors qu'elle m'a choquée en plein derrière, et m'a forcée par la choquer moi aussi le derrière de celle qui était devant »

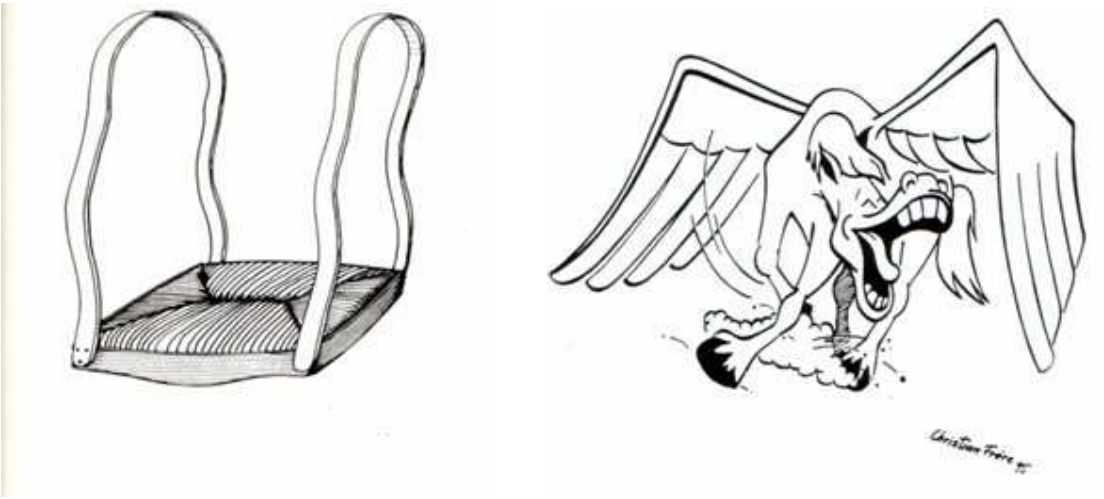
Le coin du zygomatique

Voici deux inventions qui pourraient figurer dans les archives du BERSAZUR (vous savez ce bureau d'étude et de recherche de l'écurie Azur)

Le fusil à kangourou :



La chaise de marche : *s'accroche aux épaules par les deux bretelles et permet de se reposer en marchant.*



Le passeport FIVA

Depuis des années, on vous raconte le déroulement de rallyes historiques et après la séance d'initiation réalisée par Yves Thirionet, vous avez décidé de participer à une épreuve.
Mais il y a un détail qui vous angoisse : après deux participations à ces épreuves, il faut posséder un passeport pour la voiture avec laquelle vous participez.

Modestement, je vais vous guider au travers des mystères de ce document.

Qu'est ce qu'un passeport FIVA ?

C'est un document numéroté et imprimé par les soins de la FIVA, sur lequel sont reprises les données du véhicule.

Pourquoi ai-je besoin d'un passeport FIVA ?

Tout véhicule participant à une épreuve autorisée par la FIVA, doit être muni de ce document.
Celui-ci permet l'identification du véhicule, toutefois il n'est pas une preuve d'authenticité du véhicule.

Comment obtenir un passeport FIVA ?

Soit en contactant le secrétariat de la FBVA au numéro 0495/38 98 12
Soit en l'imprimant directement sur le site de la FBVA : www.fbva.be
Soiten faire la demande via émail à fbva@skynet.be.

Quelles sont les données mentionnées sur le passeport FIVA ?

On y trouve : marque, type, année de construction, numéro de châssis, numéro de moteur, Numéro d'immatriculation, course et alésage, cylindrée, nombre de cylindres, empattement, voies avant et arrière, dimensions des pneus, poids, dimensions extérieures, nom et adresse du propriétaire, catégorie attribuée, date, photos du véhicule(*) et éventuellement des remarques concernant l'historique du véhicule (palmares)
(*) état et couleur actuelle, avec une vue ¾ avant et profils.

Quel est le prix de ce passeport ?

Actuellement, il est de 90,00 euros.

Quel est le délai pour obtenir ce passeport ?

La FIVA exige que la FBVA inspecte le véhicule avant de délivrer le passeport.
Si la demande est correctement remplie, le demandeur sera contacté par un steward afin de fixer un rendez-vous pour contrôler le véhicule.
Il faut compter 10 jours après la vérification pour recevoir le document.

Pour combien de temps mon passeport FIVA est-il valable ?

Ce passeport est valable 10 ans si le véhicule ne change pas de propriétaire.
En cas de vente, le nouveau propriétaire doit faire une nouvelle demande.

La FBVA peut-elle délivrer un passeport FIVA pour un véhicule immatriculé à l'étranger ?

Non, car la FBVA n'est responsable que des véhicules immatriculés en Belgique.
Le propriétaire devra faire la demande à à l'organisme national du pays où le véhicule est immatriculé.

Quelles sont les catégories de véhicules admis ?

- **Classe A :** véhicules construits avant le 31/12/1904
- **Classe B :** véhicules construits entre le 01/01/1905 et le 31/12/1918
- **Classe C :** véhicules construits entre le 01/01/1919 et le 31/12/1930
- **Classe D :** véhicules construits entre le 01/01/1931 et le 31/12/1945
- **Classe E :** véhicules construits entre le 01/01/1946 et le 31/12/1960
- **Classe F :** véhicules construits entre le 01/01/1961 et le 31/12/1970
- **Classe G :** véhicules construits entre le 01/01/1971 et la date limite FIVA.

Est-ce que chaque modification à la voiture doit êtrte signalée à la FBVA ?

Oui, il faut envoyer le passeport à la FIVA avec un mot d'explication au secrétariat pour éviter qu'il ne soit refusé au départ d'un rallye

Qui contacter en cas de difficultés ?

Il ne faut pas hésiter à demander au responsable des courses historiques de l'écurie, ou de Contacter Peter Henning au 0495/38 98 12.

PH. Dasssarges.

Le Spécialiste du châssis

BATYMAES S.P.R.L.

Promo Spéciale Azurien

Chaussée de Wavre, 1085

1160 Bruxelles

Tel : 02/705.07.08 Fax : 02/640.60.55

Site : www.batymaes.be

Email : batymaes@brutele.be

FENETRES ET PORTES

PVC

ALU

BOIS

DYNA BELGIUM

RICHE

VAN BEVEREN ALUMINIUM

Pourquoi est-il intéressant de rabaisser sa voiture

Axe et centre de roulis

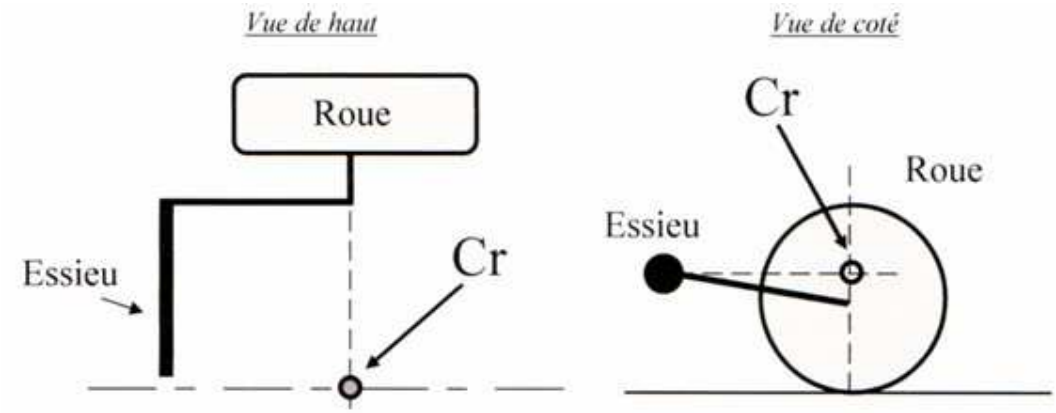
Avant d'introduire la notion d'axe et de centre de roulis, une petite explication du phénomène de roulis en image.
Le roulis consiste en la rotation du véhicule par rapport à l'axe longitudinal du véhicule.

Il existe un centre de roulis (Cr) par essieu. Il y a donc deux centres de roulis sur une automobile. Les centres de roulis sont des centres de rotations du châssis par rapport au sol : c'est-à-dire, au plus ils sont près du sol au moins le véhicule aura tendance à prendre du roulis et inversement.

Lorsque l'on joint les deux Cr, on obtient ce que l'on appelle l'axe de roulis. Ce dernier va déterminer l'axe autour duquel la voiture va pivoter lorsqu'elle prend du roulis en virage.

On détermine ces centres de roulis par épure de suspension. Epure qui dépend de la disposition des différents éléments de suspension (triangles, Mac pherson,..).

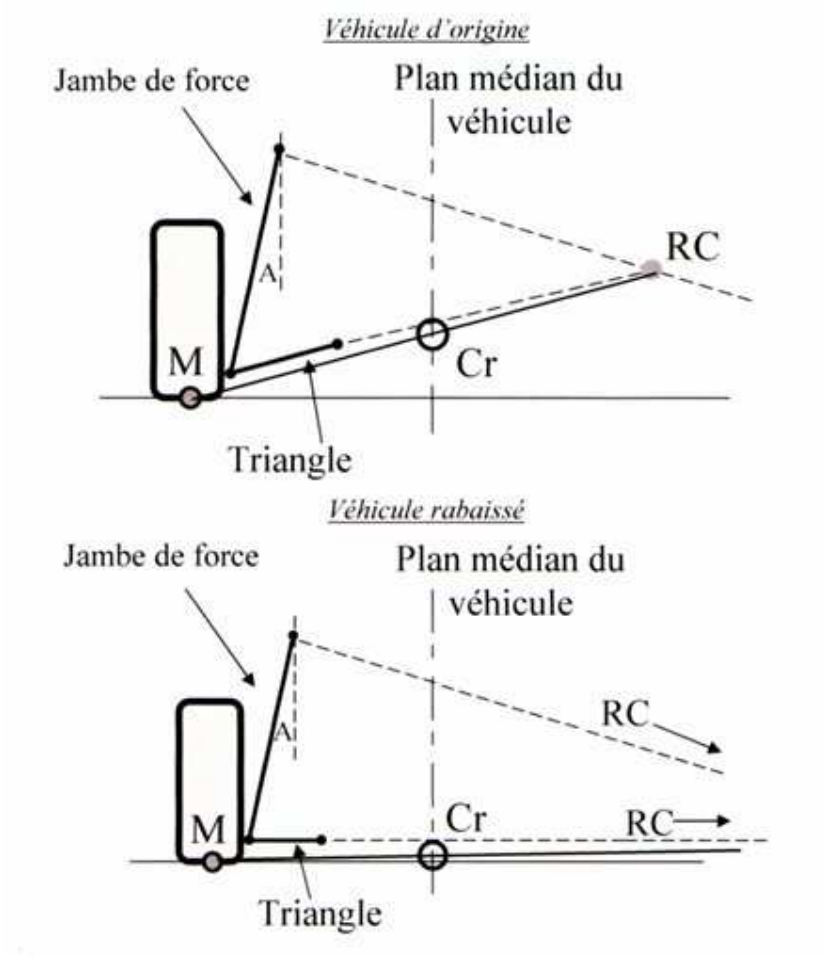
<u>Pour l'arrière :</u> Le centre de roulis diffère selon le type d'essieu. Néanmoins, on peut considérer qu'il se situe au niveau des roues arrières, à hauteur de l'essieu.



Pour l'avant : C'est ici qu'intervient l'épure de suspension. Pour cela,il faut connaître l'inclinaison du Mac Pherson (angle A), l'inclinaison du triangle de suspension et la position de la roue par rapport au sol.

Pour dessiner l'épure, il faut tracer la perpendiculaire à l'axe de la jambe de force et prolonger le triangle de suspension. L'intersection des deux donne un point appelé Centre instantané de rotation de la roue par rapport au châssis (RC).

Ensuite, on rejoint RC avec le milieu du pneu en contact avec le sol (M ou centre instantané de rotation de la roue par rapport au sol). Le croisement de cette droite avec le plan milieu de la voture nous donne le Centre de roulis du mac pherson étudié.



On peut remarquer sur le véhicule rabaissé que le Centre de roulis (CR) se rapproche du sol. Donc lorsqu'on rabaisse un véhicule, non seulement son centre de gravité descend, mais en plus celui-ci prendra moins de roulis en virage puisque la distance entre le sol et le Centre de roulis (Cr) diminue. De plus, cela réduit la variation de carrossage en compression (en appui en virage) puisque le véhicule prend moins de roulis.

Voilà pourquoi il est assez intéressant et avantageux de rabaisser sa voiture !

Princen Jérémy

Le visiospace C4 Picasso

CITROËN - ETTERBEEK
S.A. GARAGE PIGEON
Vente véhicules neufs et occasions
Réparateur agréé
Rue Général Leman 59 - 1040 Etterbeek
Tél. 02/647 91 67 - Fax 02/647 06 33

Vu dans la presse

Extrait de la Dernière Heure :

"J'aime la Belgique"

Rallye-Sprint

Breton, Philippe Quintin est devenu champion de la Communauté Française

LIVES-SUR-MEUSE ▽ Venu sur le tard au sport automobile, le Français Philippe Quintin s'est rapidement fait un nom parmi les rallymen amateurs belges. Travaillant pour l'ambassade de France à Bruxelles, ce nouveau Namurois a trouvé l'Amour en Belgique. Devenue depuis peu son épouse, Françoise Richelet est aussi sa copilote. En couple, ils sont devenus champions CF en D1-2-3.

Rouler en couple, ça vous réussit apparemment…

"Effectivement ! Et je dois dire que ce n'est pas uniquement parce qu'elle est ma femme que je roule avec Françoise. Elle a découvert le rallye avec moi, mais elle est rapidement devenue une excellente copilote. Son rôle est primordial dans nos performances. Je roule beaucoup aux notes et c'est vraiment elle qui me donne le rythme. J'ai une confiance absolue en Françoise !"

Pourquoi vous concentrez-vous sur les rallye-sprints ?

"Parce que Françoise tient un salon de coiffure et qu'il est très difficile pour elle de se libérer tout un samedi pour reconnaître un rallye. Avec les rallye-sprints, il y a moins de reconnaissances et c'est plus simple. Et puis, nous aimons l'ambiance conviviale des Rallye-Sprints, où l'on peut davantage discuter avec les autres concurrents ou avec les suiveurs."

Que pensez-vous des rallyes-sprints en Communauté Française aujourd'hui ?

"C'est génial ! Il y a de très beaux parcours, les plateaux sont conséquents et l'ambiance est super sympa. Quand je compare avec la France, il n'y a pas photo ! La Belgique est un magnifique pays pour les rallymen. Vraiment, pour l'ambiance comme pour les rallyes, j'aime la Belgique !"

Le titre, c'était votre objectif en début d'année ?

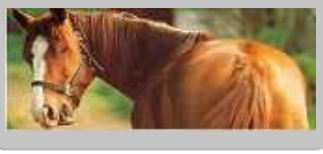
"Non, parce qu'on ne pensait pas que c'était possible. Je n'ai pas tellement d'expérience et notre Renault Clio n'est qu'un groupe N. Mais, en début de saison, nous avons accumulé trois podiums, dont une victoire. À partir de là, nous avons voulu y croire… Tout en continuant à attaquer, nous avons aussi joué la régularité. Et ça a marché !"

Décrocher un championnat, ça donne envie de voir plus haut ?

"Bien sûr ! Nous allons repartir à la recherche de sponsors et nous espérons développer notre petite Clio Williams. Mais, à vrai dire, je rêve d'une Clio RS. Il paraît qu'elle est 1 seconde/km plus rapide que notre voiture actuelle. Avec ça, nous serions parés pour remettre notre titre en jeu."

Propos recueillis par Thomas Bastin

Le rallye peut se pratiquer en couple. La preuve avec Quintin et Richelet, champions de la Communauté Française en Rallye-Sprint. (IPS)



Coup d'œil dans le rétroviseur

L'article qui suit est extrait des archives de Benjamin Megoeul qui a précieusement conservé un exemplaire de « Sportmoteur » du 2 mai 1969. Merci Benja !
Nous l'avons reproduit tel quel, il est signé par Philippe Wuilkin, qui était lui-même membre Azur à l'époque.

Notons qu'il y est question du début de carrière de Jacques Berger (que nous avons la chance de retrouver parmi nous après autant d'années).

Après ce début prometteur, Jacques s'est constitué un solide palmarès, bien que roulant très (trop !) peu. Mais chaque fois qu'il avait l'occasion de décrocher un volant, c'était l'occasion pour lui de démontrer tout son talent. J'oserai dire qu'il a fait partie des pilotes légendaires de l'époque du Grand Francorchamps, ce temps où la course se jouait essentiellement entre le pilote, sa voiture et le tracé du circuit.

Cette réflexion m'est inspirée par le spectacle actuel des courses tourisme nationales ou internationales où l'on peut voir à l'œuvre des pilotes qui sont sans doute rapides, mais qui donnent l'impression d'avoir passé leur examen de licence sur les autos tamponneuses de la foire du Midi.

Erratum :

je profite de cette rubrique pour essayer de rectifier une erreur qui a entaché le numéro 96 d'Azurama : dans un petit commentaire accompagnant la photo de G. Chaumont en train de voler bas avec son kart, j'ai eu l'imprudence de le comparer à A. de Saint Exupéry « en train de poser en douceur le Spirit of St Louis » !
Notre ami Armand Van Varenberg, qui n'a presque plus rien à apprendre en matière d'aviation (… et en F1 aussi) ne s'est pas privé de me dire que c'était une contre vérité historique.

En effet, c'est **Charles Lindberg** qui pilotait le « Spirit of St Louis » pour la première traversée en solitaire de l'Atlantique en avion. Il avait donné ce nom en remerciement aux habitants de St Louis qui l'avaient soutenu financièrement dans cette entreprise.

Merci Armand de ta perspicacité, mais j'ai une question et une surprise pour toi :

- Quel serait le nom de l'avion de A. de St Exupéry ? (je n'ai pas pu trouver, même sur le web)
- La surprise : une photo qui prouve que tu étais un préparateur précurseur et …un pilote doté d'un solide sens de l'attaque. Voir photo après l'article sur J. Berger.

Premiers contacts avec la course en Formule Ve.

JACQUES BERGER : sur les traces de son père

Les enfants ont souvent tendance à suivre les traces de leur père. Pas toujours en matière professionnelle, mais souvent en ce qui concerne leur activité favorite. Sans doute, parcequ'à ce moment, les enfants ont mieux l'occasion de partager les activités du père ou d'y assister.

Georges Berger, que tout le monde appelait « Jojo », cette figure si attachante du sport automobile belge, ne fut jamais pilote professionnel. Mais il mettait un tel soin et une telle application à piloter en course, qu'il égalait souvent les professionnels. Jojo aimait par dessus tout les Ferrari. Il les pilotait vite et bien. Il avait aussi des « dogmes » : des affirmations qui ne souffraient aucune contradiction. Des dogmes qui résumaient, en des phrases imagées, les règles de la conduite sportive mais aussi les mille et une astuces du pilotage de course.

Plus que toute autre chose, cet art de la conduite et ces « dogmes » constituent l'héritage qu'il a transmis à son fils Jacques. Un fils qui a aussi hérité de la passion paternelle. Un fils qui suit les traces du père et que l'accident du Marathon de la Route 1967 a privé d'un conseiller et d'un ami.

Pour le grand bonheur de Jacques, deux hommes ont reporté sur lui l'amitié qu'ils avaient pour « Jojo ».

Il y eut d'abord Raymond Mathay, un pilote impétueux, qui lui offrit la place qu'occupait son père dans son affaire.

Jacques trouvait ainsi l'appui indispensable à tout jeune homme, qui, du jour au lendemain, se trouve devant des responsabilités énormes.

— J'ai trouvé chez Raymond un travail bien organisé. Comme il pilote lui-même, il m'aide beaucoup pour concilier travail et course.

Puis, le regard lointain, Jacques précise :

— Mais ce qu'il y a d'extraordinaire chez Raymond, c'est le contact humain.

C'est la chose la plus importante pour un garçon seul.

Il s'est trouvé brutalement devant la nécessité de travailler pour vivre. Avec Mathay, il s'occupe d'une entreprise de vieux fers ; mais il continue également ce que son père avait entrepris : une petite société de transport. Jacques prend son travail à cœur.

— L'important, c'est le boulot.

Mais il y a aussi la course.

La chance de ma vie

Ce n'est que l'an dernier que Jacques faisait ses débuts en compétition ; il avait 22 ans.

Cette année-ci, Jacques Berger, pilote, se faisait remarquer par ses performances en courses de côte et, dernièrement, aux Coupes de Belgique à Zolder.

Pourtant, il l'a mise à profit. Dès sa première épreuve, la Course de côte du Condroz, il remporte sa catégorie et termine troisième du Groupe 1 (Tourisme de série). A Fléron et à Spa-Barisart, il réitère son classement de catégorie ; à La Roche, il est second.

Jacques est méticuleux. Ainsi à Barisart où il remportait outre sa catégorie le Groupe Tourisme de série, il n'était pas satisfait de son temps lors de la première montée.

— Déjà, aux entraînements, je passais à fonds de troisième dans un virage alors que je pouvais y passer à fond de quatrième. Au départ, je ne faisais que penser à ce virage et je me disais : quand tu penseras troisième ce sera ton virage en quatrième. An son abord, je vis un virage très serré, je redescendais en troisième et freinais pour mettre la seconde ; c'était mon « virage quatrième ». J'étais furieux sur moi-même. Je suis alors monté à pied ; j'ai tout repéré. A ma seconde montée, j'étais certain et je suis passé !

De très belles trajectoires.

La chance de sa vie avec l'Alfa GTV.

L'an dernier, Jacques était loin de penser qu'il aurait eu la possibilité de s'exprimer ainsi.

— La chance de ma vie, c'est Pascal Demol. Jamais je ne retrouverais une telle chance. Pascal m'a proposé son Alfa GTV pour un prix fantaisiste. C'est bon que je connais Pascal. Il sait ce qu'il fait. Mais si un autre m'avait fait la même proposition, je l'aurais pris pour un fou.

Jacques trouvait ainsi son second conseiller et ami. Ils ont conclu une convention. Jacques pilote la GTV dans toutes les courses de côte et les circuits à l'exception de Chimay et de Coxyde.

— Pascal c'est une œuvre de philanthrophie !

Jacques ne comprend pas encore sa chance.

Après cette belle victoire à Barisart, Jacques se retrouvait aux Coupes de Belgique à Zolder. Il y fit une course remarquable, terminant à 10" du vainqueur « Alain Dex ».

Là encore, il fit preuve de méticulosité et de sagesse.

— Terminer à 10 ou 5 secondes d'Alain Dex n'avait pas d'importance. Quand Pascal me fit signe de lever le pied, j'avais déjà « réduit » de 200 tours.

L'influence du père

Avant ce brillant début de saison, Jacques Berger n'avait participer qu'à trois courses.

Il a suivi les cours d'André Pilette en Formule Ve et ceux de Paul Deetens en

Formule Ford. Mais ce que ces professeurs n'ont jamais du lui apprendre, c'est la trajectoire idéale.

Jacques a le sens de la belle trajectoire ; il l'a hérité de son père.

Pourtant « Jojo » n'a jamais appris à conduire à son fils.

— Jamais Papa ne m'a dit, viens, monte dans l'auto, je vais te montrer comment il faut faire. J'ai surtout retenu ses « dogmes ». Il disait par exemple : Tu ne dois jamais freiner en virage, ou en course si tu vois soudain une voiture dans ton rétro qui n'y était pas au tour précédent, c'est qu'elle va plus vite que toi, laisse la passer. Je crois que c'est cela la conduite sportive. Mais ces dogmes n'étaient bons que pour un débutant. Quand on sait conduire, on s'adapte soi-même. Tout ce qu'il me disait était important pour une conduite sûre.

Si son père ne l'a jamais accompagné pour le conseiller dans sa conduite, il lui a permis d'apprécier le pilotage rapide et sûr. A Zandvoort et au Nürburgring, le circuit préféré de « Jojo », Jacques s'est assis aux côtés de son père.

— Papa conduisait vite et bien. C'est peut-être parce que je sais ce qu'est conduire vite et bien, que je ne me considère pas comme le meilleur. Quand on a tourné avec un certain Berger, on se dit qu'il faut le faire.

Jacques est de ces pilotes qui ont des qualités indéniables mais qui préfèrent les ignorer pour mieux apprendre et toujours progresser.

Un intérêt marqué

Porutant Jacques a appris seul à conduire et progresivement appliquait les dogmes de son père. Son premier contact avec un volant, c'est dans le chantier de son père ; il y déplaçait des voitures. Déjà à cette époque, l'intérêt de Jacques pour la compétition était très marqué.

— Je m'intéressais déjà à la compétition quand j'étais gamin. Je jouais avec des voitures miniatures. J'étais le pilote de l'une d'elle et je courais contre Fangio, Moss, etc.... Je gagnais toujours.... et sans tricher !

Comment se fait-il qu'entre cet intérêt et la réalisation pratique, il se passa tellement de temps ?

— Effectivement, j'aurais pu courir plus tôt. A 18 ans, j'avais une Mini Cooper et je voulais disputer la course de côte d'Herbeumont. Mon père n'a pas voulu. Il me disait que je n'avais pas encore la voiture bien en main. Je crois qu'il avait une autre idée en tête, mais il ne me l'a jamais dite.

Puis, en curieux, Jacques suit le premier stage du cours de Pilette en Formule Ve. Il ne peut le continuer par manque d'argent.

— Je suis d'un caractère très renfermé. Il a fallu que je me fâche sur moi-même pour faire les premiers pas.

Ces premiers pas, c'est l'inscription à une écurie, celle de son père.

— Cela fut très dur pour que Papa parvienne à me convaincre. Après j'étais content. Mais j'ai mis très longtemps à me mêler à la vie de l'écurie. C'est toujours come cela maintenant. C'est peut-être un manque de volonté.

Puis l'idée de son père se précise. Il voudrait faire équipe avec son fils dans les 24 Heures de Francorchamps. Pour cela, Jacques doit obtenir une licence A. Suivant son vieux principe **« Quand tu roules, roule avec la voiture d'un autre »**, « Jojo » envoit son fils au cours de Pilette.

Jacques les suit complètement cette fois. Il termine même second du Volant Ve et gagne deux courses gratuites.

Ces courses furent une déception. La voiture était mal réglée et ne permettait aucun classement honorable.

Ensuite, Jacques suit les cours de Deetens en Formule Ford. Il est second au Volant Shell. Il a droit à deux courses. Il les échange contre une nouvelle participation au Volant.

Brillant second derrière « Alain Dex » à Zolder.

— Il semblait que l'actuel Volant serait plus intéressant.

Jacques misait tout sur ce Volant. Jusqu'au moment où Pascal Demol est intervenu.

Il disputera pourtant le Volant.

— Le pilotage d'une voiture de Tourisme est à la portée de tout le monde. Une monoplace est plus précise, plus délicate.

Le but de Jacques, est-ce de piloter en monoplace ?

— Mon but est plutôt de voir ce que je vaux. Pour arriver aux plus hauts échelons, il faut pouvoir tout laisser et ne faire que cela.

Le pas à franchir

Abandonner comme Bourgoignie et risquer sa chance en Angleterre, Jacques ne veut pas le faire.

— J'essaie de combiner travail et course. Je veux d'abord apprendre.

Jacques est peut-être plus réaliste que son père ; il ne peut se résoudre à franchir le pas, à tout abandonner pour se consacrer uniquement à la course.

Quand il parle, l'excitation de la conversation aidant, on retrouve son père en lui ; les mêmes gestes, les mêmes expressions, la même façon de parler. « Jojo » était très exubérant ; Jacques est cependant plus calme.

— Pessimiste ? Non, je pense plutôt que je suis conscient de mes possibilités. Cela ne sert à rien de se vanter.

Même si cela ne paraît pas, Jacques est un enthousiaste de la course. Mais plutôt que de réaliser des exploits retentissants et éphémères, il préfère tendre vers le pilotage parfait.

Ses temps et ses classements l'intéressent moins que la manière dont il prend les virages. C'est dans cette application méthodique et progressive qu'il trouve sa satisfaction.

Il lui manque un rien de culot pour franchir le pas et opter définitivement pour la course.

La mort de son père l'a fortement éprouvé. Inconsciemment, il se demande s'il a le droit d'abandonner sa famille.

Du jour au lendemain, Jacques s'est retrouvé seul, sans soutien. Avec Demol et Mathay, il retrouve un cadre de vie, quelque chose de stable. Cela lui permettra peut-être de prendre plus d'assurance.

En atendant, Jacques fait ce qu'il doit faire. Il apprend et il apprend vite et bien. C'est avec des garçons comme lui qu'on forme des pilotes rapides mais sûrs.

Jacques Berger est au seuil de sa carrière. Je suis persuadé qu'il saura mettre à profit l'expérience de son père et de ses amis pour aller loin.

Philippe WUILKIN ■

Armand van Varenberg : précurseur

A une époque où Mitsubishi ne pensait pas encore à développer une voiture de course comme les Lancer Evo X+1, Armand n'a pas hésité à choisir la Lancer d'alors comme monture pour s'aligner en rallye.

Nul ne sait les modifications qu'il avait apportées à cette petite berline banale, mais il était bien dans le coup.

Sans doute, était-ce dû avant tout à un coup de volant et une attaque magistrale, la photo en témoigne.

Personne ne sait non plus ce que son coéquipier d'alors est devenu.

Peut-être est-il maintenant pêcheur serein au lac de Genval,
ou placeur de radars liberticides le long de nos belles autoroutes ?

Carnet rose

- Léa est née le 19 juillet 2007 chez Jacqueline Gomez et Benoît Mahaut
- Julien est né le 11 septembre 2007 chez Mr et Mme Philippe Denis Pecourt

Félicitations aux heureux parents !

Dates des Remises des Prix

- CSAP Brabant : 8 décembre 2007 à Limal
- ASAF : 15 décembre 2007 à Andennes
- Azur : 9 février 2008 à Bruxelles (Brussels Kart)

Remise des prix Azur : attention, les challenges azur par discipline ne concernent que les membres qui ont roulé sous nos couleurs, c'est-à-dire qui ont apposé l'autocollant Azur sur leur voiture pendant la saison et … qui ont rentré leurs résultats suffisamment à temps.

Francorchamps

Depuis une participation aux 6h Historiques de Spa il y a quelques années déjà, j'ai toujours gardé un souvenir émerveillé de ces courses. Mais ce n'est pas la nostalgie qui m'entraîne chaque année à y revenir en spectateur, c'est plutôt la certitude de retrouver une vraie ambiance compétition, un état d'esprit beaucoup plus chevaleresque (n'ayons pas peur des mots), des préparateurs, des mécaniciens et des pilotes compétents qui ne font pas semblant sur la piste.

Il faut avoir été à Blanchimont, au Raidillon ou encore au double gauche (un seul gauche pour les « vites ») pour découvrir des gars qui attaquent à la limite, avec des voitures en configuration d'autrefois qui ne pardonnent pas autant que les machines modernes.

Il suffit d'aller voir ce qu'ils doivent utiliser comme pneus, même si ceux-ci ont peut-être de meilleures gommes qu'à l'époque, on est tout de même loin des qualités ultra pointues des pneus course d'aujourd'hui.

Ce qui m'a frappé aussi, c'est l'ambiance dans les stands : pas de stress visible, disponibilité des pilotes et mécaniciens, on peut photographier à son aise, pas de secrets d'usine à protéger.

On sait, on le perçoit assez vite, qu'on est entre gens passionnés et respectueux les uns des autres, même si le public est parfois un peu encombrant dans les stands.

Quant aux voitures, le speaker de service avait raison en parlant des G.T., protos et formules, elles figurent parmi les plus belles voitures de course de tous les temps. Beaucoup sont de véritables œuvres d'art, tout en rondeurs et profilages élégants.

Les quelques photos qui illustrent cet article vous feront mieux comprendre mon enthousiasme admiratif.

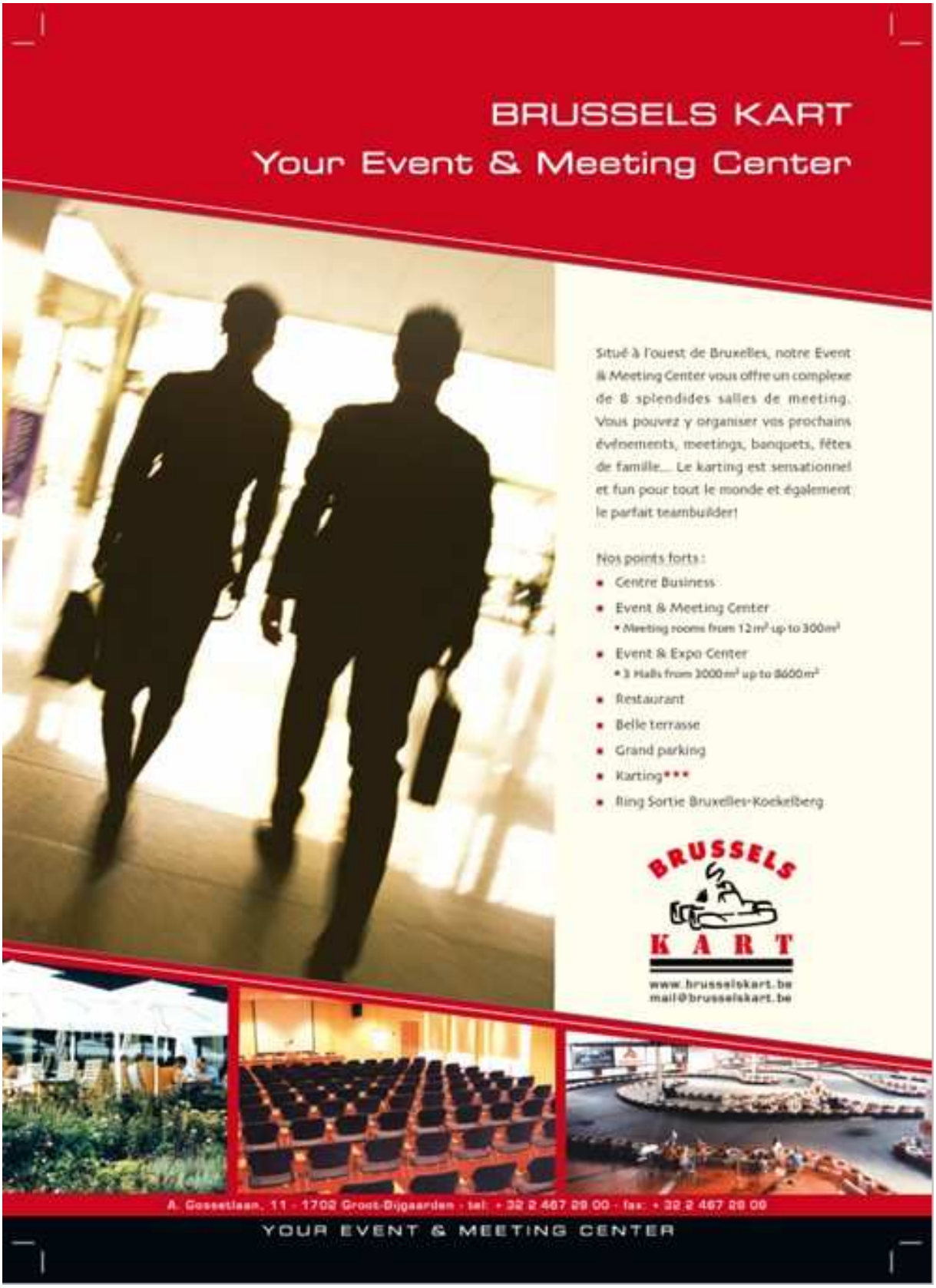
Christophe d'Ansembourg

Terminons par une page spéciale en l'honneur d'un de nos membres Azur, Christophe d'Ansembourg qui, fort de ses expériences passées, en challenge Ferrari notamment, s'est hissé au plus haut niveau de ces courses historiques en pilotant entre autres la Mac Laren F1 ex - James Hunt.

Parti en première ligne du Grand Prix Masters Challenge, il était en lutte pour la première place pendant une bonne partie de la course, quand une chute de pression d'huile l'obligea à s'arrêter.

Dommage, mais le rendez-vous est pris pour la prochaine saison, Christophe d'Ansembourg nous réservera sûrement d'autres courses superbes.

Ivan Derivière.


BRUSSELS KART
Your Event & Meeting Center
Situé à l'ouest de Bruxelles, notre Event & Meeting Center vous offre un complexe de 8 splendides salles de meeting. Vous pouvez y organiser vos prochains évènements, meetings, banquets, fêtes de famille... Le karting est sensationnel et fun pour tout le monde et également le parfait teambuilder!
Nos points forts :
Centre Business
Event & Meeting Center
• Meeting rooms from 12m² up to 300m²
Event & Expo Center
• 3 Halls from 3000m² up to 8600m²
Restaurant
Belle terrasse
Grand parking
Karting***
Ring Sortie Bruxelles-Koekelberg
BRUSSELS KART
www.brusselskart.be
mail@brusselskart.be
A. Gossetlaan, 11 - 1702 Groot-Bijgaarden - tel: + 32 2 467 29 00 - fax: + 32 2 467 29 09
YOUR EVENT & MEETING CENTER