

# TURBO

La saison repart avec  
**LES BOUCLES DE SPA**



# Présentation du championnat national des rallyes 1985

## Un championnat plus disputé que jamais

Après trois années de domination outrageuse de la part des pilotes Inter en période de purgatoire, le championnat national a retrouvé, avec l'édition 1984, toute sa raison d'être. Il est redevenu indécis, disputé, reprenant, au moins en partie, sa vocation de tremplin.

Le championnat 1985 s'annonce plus spectaculaire encore et plus disputé que jamais.

*Par Bernard Verstraete - Photos : Archives*

Surprenant? Pas vraiment. Nous sommes assez habitués à ce genre de fantaisie dans le chef de la C.S.N., mais chaque fois, malgré tout, des décisions prises à l'encontre de tout bon sens nous font bondir.

Prenons donc pour maître-exemple la rétrogradation de coefficient des 12 Heures de Braine-le-Comte. Bien malin qui pourrait nous en donner la justification. En fait, c'est très clair : les balbutiements d'explications qui nous ont été fournis à la présentation à la presse des championnats 1985 nous font penser que dans ces décisions interviennent des paramètres qui n'ont aucun rapport avec la qualité sportive de l'épreuve. Ou les rapports des commissaires sont complètement débiles, ou ceux-ci prennent le chemin du bac à papiers sans autre forme de procès? Une chose cependant est sûre, ils ne servent à rien! Sinon, pourquoi ne pourrions-nous pas en recevoir une copie après chaque épreuve, le publier, le commenter?

La petite histoire du rallye de Braine-le-Comte illustre bien le mépris avec lequel



*Après une année «d'apprentissage», Delettre repartira avec d'autres ambitions. (Notez la qualité des spectateurs dans les rallyes nationaux!)*

Si Barras n'est pas encore assuré d'une quelconque participation pour la saison prochaine, Roothaert-Wauters sont par contre certains de disputer l'entièreté du championnat national. D'autre part, Georges Biar voit se confirmer une carrière pleine d'espoir puisqu'il épaulera Jean-Louis Dumont sur la Porsche Belga en Inter.

S'il est encore trop tôt pour parler des candidats au titre national de la nouvelle saison et des autres participants pressentis, nous pouvons par contre analyser le calendrier des épreuves nationales pour la saison à venir. Calendrier surprenant s'il en est où, dans l'attribution des coefficients, la fantaisie règne en maître.

on traite certains organisateurs mal représentés à la C.S.N. Nouveau promu en 1983, il bénéficie immédiatement du coefficient moyen (?). Essayez déjà d'expliquer cela vis-à-vis des autres organisateurs! Mais de toute évidence, après l'épreuve, nous constatons que cette gratification n'était pas usurpée. Bénissons donc le feeling de la

commission des rallyes. Mieux, en 1984, nous n'avions, à l'image de tous nos confrères présents, de la plupart des pilotes et de nombreux observateurs, pas tari d'éloges à propos de cette très bonne organisation, œuvre d'un comité restreint mais soudé et volontaire. Et voilà que, sous prétexte de certaines modifications d'itinéraires non prévues (nous, nous avons été mis au courant de cette possibilité lors de la présentation le jeudi précédant l'épreuve. Pourquoi pas les autres?), le BRASA voit ses efforts réduits à néant. De là à penser magouille, il n'y a qu'un pas... que nous serions tenter de franchir. D'autant plus que l'explication donnée aux questions pressantes de Bob Monard et Jean-Paul Prossnitz lors de la présentation de la saison belge, étaient d'un tout autre tonneau. Visiblement, elles mettaient tout le monde mal à l'aise.

C'est d'autant plus regrettable, qu'à mon avis, cette injustice constitue la seule grosse erreur commise par le GT Rallye. Cet organe du RACB avait en effet complètement assumé ses responsabilités, proposant la rétrogradation à l'échelon national de l'Haspengouwrally et comme candidats à la promotion, le Rallye de Hannut et le Grenslandrally. Malheureusement, l'organe de décision, le Bureau exécutif, s'est laissé influencer par quelques égoïstes et a gâché tout le travail G.T.

Si le résultat, au niveau Inter, donne un statu quo, il n'en est pas de même en ce qui concerne le championnat national. Le Rallye de Hannut est un des principaux perdants puisqu'il végétera encore au second degré. Le Hesbaye Motor Club conservera cependant les honneurs d'ouvrir le championnat et devra assumer la charge de l'organisation de l'épreuve-phare de la compétition.

Le Grenslandrally conserve logiquement son coefficient 1,5 et à toutes les chances, de nouveau, de jouer un rôle décisif.

L'agréable surprise consiste assurément en l'accession au coefficient 1,5 des 12 Heures de Marche. Malgré les quelques petits reproches que nous formulions à l'égard de cette épreuve en juin dernier, elle reste une des plus appréciées par la majorité des pilotes. D'après les échos de modifications recueillis auprès de Pierre Daneels, Marche devrait constituer un des grands moments de la saison.

La première épreuve à coefficient 1,3 sera le Critérium Gendebien. Même si l'épreuve laisse les suiveurs relativement indifférents, l'organisation ne souffre pas de reproche majeur. En espérant cependant une meilleure coopération de la part des riverains.

Après les vacances, nous irons visionner, dans la région de Tessenderlo, un des deux nouveaux : le Rally van Looi. Pour avoir suivi sa première édition nationale l'an dernier, je puis affirmer que le coefficient 1,3 n'est pas usurpé, du moins dans un esprit logique, basé sur le passé de Braine-le-Comte. Il n'empêche que notre opinion est qu'un rallye doit faire ses preuves au coefficient 1 avant de prétendre au 1,3. Les Boucles de Liège obtiennent enfin la rançon des efforts des responsables du R.M.U. en se voyant octroyer le coefficient moyen. Cependant, nous doutons que cette organisation mérite une meilleure gradation que les 12 Heures de Braine-le-Comte.

Le deuxième rendez-vous de la saison sera fixé à Kortemark, petite localité située en Flandre Occidentale, au milieu du triangle Roulers-Dixmude-Torhout. C'est là que se déroulera la première des deux nouvelles



Soulet: sans doute la grande inconnue du prochain championnat.

épreuves : le Houtland Rally. Probablement une épreuve du style d'Ypres, Tielt ou Roulers. Une de plus. Nous sommes entièrement de l'avis des concurrents néerlandophones qui se plaignaient de la mauvaise répartition géographique des rallyes, principalement en championnat national. L'apparition du Looi Rally est donc une bonne chose. Par contre, on peut douter de l'intérêt de proposer quatre épreuves nationales dans un rayon d'à peine 20 km, qui plus est, sur un terrain peu intéressant. Cette solution n'apporte rien aux Gantois, Anversois et autres Limbourgeois.

Il nous reste à citer la Ronde Visé-Aubel, sans doute bien heureuse de figurer encore au championnat. Mais son parcours et son plateau font oublier beaucoup de choses.

On en revient donc à un championnat de neuf épreuves, offrant une égale répartition entre les coefficients. D'autre part, on remarquera que la disposition des coefficients dans le temps est également améliorée. Contrairement à l'année dernière où la première moitié revêtait beaucoup plus d'importance que la seconde, le championnat 1985 sera subdivisé en trois tranches d'égale impor-

### Les « exclus »

Pour favoriser le renouvellement des cadres, le titre national ne peut être convoité par les meilleurs pilotes inter du pays.

La liste des « exclus » équivaut aux dix premiers du classement du Hit Belgian Rally Drivers, établissant la hiérarchie de nos routiers sur deux saisons. Au 31 décembre 1984, elle a été revue et corrigée et les dix pilotes ne pouvant ceindre la couronne nationale à venir sont les suivants: Patrick Snijers, Robert Droogmans, José Lareppe, Guy Colsoul, Thierry Reginster, Jean-Louis Dumont, Valère Vandermaesen, Jean-Claude Probst, Jean-Pierre Van de Wauwer et Dirk Vermeersch.

A ceux-ci, il faut ajouter les « prioritaires et gradés FISA » dont trois sont connus à ce jour. Il s'agit de Colsoul, Droogmans et Snijers mais ils font déjà partie de la liste évoquée plus haut!

En deux mots, rien d'inattendu...



Mercier, sage et régulier.

## Calendrier 1985 du championnat national

23-24/3	Rallye de Hannut	1,5
31/3	Houtland Rally	1
11-12/5	Critérium O. Gendebien	1,3
25-26/5	12 Heures de Marche	1,5
16/6	12 Heures de Braine-le-C.	1
31/8	Rally van Looi	1,3
29/9	Ronde Visé-Aubel	1
4-5-6/10	Grenslandrally	1,5
20/10	Boucles de Liège	1,3



Dortu : 3<sup>e</sup> du championnat en '83, '84... et '85 ?

### Procédure d'élaboration des championnats rallyes

Au sein du R.A.C.B., deux organes principaux se chargent d'établir le calendrier des rallyes belges. Le premier est le Groupe de travail (GT) Rallyes. Il a pour mission d'examiner les rapports des commissaires sportifs sur les épreuves de l'année écoulée et de proposer une répartition des épreuves entre les différents championnats. Le pouvoir de décision appartient alors au Bureau Exécutif dont les membres se contentent de juger sur base des propositions du GT. Il est utile de signaler que ces deux comités sont composés de certaines personnes indépendantes, mais également d'organisateur d'épreuves et que chaque épreuve n'a pas nécessairement son représentant (exemple : Braine-le-Comte). Certains membres siègent dans les deux assemblées. Aucun pilote ni journaliste ne font partie de ces comités dont les délibérations sont privées. Des propositions ont déjà été faites demandant qu'un représentant de la presse puisse y assister. En vain.

Cette année, le Bureau Exécutif a faussé l'établissement des calendriers. Le premier cas rapidement réglé fut celui de l'Haspengouw. Comptant pour le championnat d'Europe, l'épreuve ne pouvait être rétrogradée en national. Admettons !

L'on décida alors d'un championnat Inter comportant huit épreuves. Aux 5 du championnat d'Europe, il fallait donc en ajouter 3. Le vote donna le résultat suivant : Ardenes 10 ; Omloop 9 ; Wallonie, Hannut et Grensland 8 ; TAC 7. Ce dernier devait donc revenir à l'échelon national et il suffisait de revoter pour départager les ex-aequo. De violentes protestations de la part des néerlandophones firent décider que l'on garderait la situation de 1984.

Une ultime tentative de proposition tendant à inscrire une 10<sup>e</sup> épreuve en lieu et place de la comptabilisation d'un résultat acquis en national (ce qui n'arrange aucun pilote Inter) ne parvint même plus à déclencher le vote.

Il est honteux que des aspects politiques et linguistiques interviennent ainsi dans le sport automobile. Personne ne s'est jamais plaint du fait qu'un minuscule territoire comme la Belgique inscrivent cinq épreuves au championnat d'Europe. Il est dès lors regrettable que sous prétexte de répartition géographique, certaines épreuves irréprochables soient pénalisées au profit d'autres nettement moins valables.

Bernard VERSTRAETE.

tance. Le coefficient 1,3 des Boucles de Liège peut, de plus, laisser espérer un suspense jusqu'à l'extrême.

En ce qui concerne le règlement, il semble qu'il soit identique à celui de 1984. La seule modification clarifiera le paraphe traitant de la participation des pilotes étrangers ; ceux-ci prendront les points de leur place dans le classement de l'épreuve mais ne pourront être repris au classement du championnat. Exactement comme les prioritaires FISA et les dix premiers du Hit Belgian Rally Drivers.

On reverra donc avec plaisir se gonfler les plateaux grâce au Gr.R. Les prix des engagements et le kilométrage devraient de nouveau être limités en fonction des coefficients. On comptabilisera un nombre de résultats égal au nombre d'épreuves organisées moins deux (donc probablement 7).

Voilà qui promet de vivre un passionnant championnat national, d'autant que, même s'il est encore tôt pour parler des participants (nous y reviendrons dans un prochain numéro), on peut d'ores et déjà annoncer comme partants : Flory Roothaert (Nissan 240RS), Pascal Gaban (Porsche Gaban), Marc Soulet (Porsche), Franz Cornil (Porsche), Dany Delettre (Alfa Luigi) et peut-être Eric Van Peer (Porsche).

Domage qu'il faille attendre encore jusque la fin mars.

**Govaerts : un pilote très spectaculaire que l'on aimerait voir plus souvent en national.**

