

La vitesse en Belgique de 1945 à 2012

(© Guy THONUS – www.bikesnplanes.be)

Vous trouverez ci-après, au travers des événements, heureux ou malheureux, et des pilotes qui ont marqué la discipline de leur empreinte, une rétrospective, année par année, des courses de vitesse en Belgique après la guerre. Les courses à Spa-Francorchamps sont reprises dans la rétrospective du circuit ardennais.

1945

La guerre à peine finie, les passionnés de l'UM Uccle mettent sur pied le 16 septembre 1945 le GP de la Cambre à Bruxelles qui voit les victoires du Belge « Grizzly » (Gilbert de Rudder) sur Sarolea en 350cc, du Hollandais Piet Knijnenburg sur BMW en 500cc et du Belge Frans Vanderschrick sur Norton en side-cars. Une semaine plus tard, le GP des Frontières à Chimay fête les succès du Français Yves Cauchy (Vélocette) en 350cc, du Belge Léon Martin (Norton) en 500cc et encore de Frans Vanderschrick (Norton) en side-cars.

1946

Le calendrier s'étoffe avec, outre les deux épreuves précitées, des courses à Bruxelles (Bd Mettewie), Mettet, Knokke-het-Zoute, Gent, Tamines, Genk et sur le champ d'aviation de Maldegem, mais la FMB n'a pas encore créé de Championnat de Belgique. « Grizzly » trouve la mort au GP du Zoute.

1947

Les premiers Championnats nationaux de Vitesse, disputés sur 4 épreuves, sont organisés. Les champions Seniors et Internationaux sacrés en fin de saison sont Roger Laurent (sur Velocette en 350cc et sur Norton en 500cc) et Frans Vanderschrick (secondé par Louis Siva sur Norton) en side-cars.

L'épreuve de Floreffe renaît également et Gedinne organise son premier circuit. Des étrangers de renom, tels l'Anglais Fergus Anderson ou le Français Georges Monneret, animent nos courses et montent souvent sur le podium.

Le circuit de Francorchamps, reconstruit et modifié, vibre pour son premier GP de Belgique de l'après-guerre.

Fin septembre, une épreuve de promotion ouverte aux débutants est organisée par la FMB avec la collaboration du club de Mettet sur le champ d'aviation de Florennes et connaît un succès inattendu avec plus de 150 participants venus de tout le pays. Ainsi, ils étaient 53 au départ de la course des 350cc à culbuteurs.

1948

Auguste Goffin décroche son premier titre de champion de Belgique en 500cc Inter et rééditera cette performance 8 fois d'affilée jusqu'en 1955, ajoutant encore 4 titres en 350cc Inter de 1952 à 1955.

1949

La FIM instaure les championnats du monde et le GP de Belgique à Francorchamps est l'une des six épreuves retenues.

1950

La première édition des 24 H de Warsage disputée les 9 et 10 septembre par 16 équipes plongées dans un temps exécrable salue la victoire de Dubois-Georges (Juniors 500) devant Neuman (Inter 500) qui a couvert seul les 24 Heures. Les vainqueurs ont couvert 1.836 km (soit une moyenne de 76,5 km/h).

1951

Des courses sur route sont organisées à travers toute la Belgique. Le calendrier des championnats de Belgique 1951 comporte 8 épreuves : Floreffe, Mettet, Chimay, Sombrefe, Gedinne, Bruxelles (La Cambre), Mons, Wareme et Oostmalle. Le Circuit de l'Entre-Sambre-et-Meuse à Mettet devient le « Grand Trophy ».

A côté des circuits, les épreuves de régularité sur routes ouvertes connaissent un beau succès. La 2^e édition du Tour de Belgique, épreuve de régularité, rassemble 159 concurrents et sera disputé en deux étapes. Le départ sera donné à Bruxelles le samedi et conduira les concurrents à Liège, où ils logeront après une étape d'environ 375 à 400 km. Le dimanche matin, les concurrents reprendront le départ de Liège pour regagner Bruxelles après une étape de 450 à 550 km. Les motos belges se sont comportées honorablement puisque, en Intermarkes en plus de 175cc, c'est l'équipe FN composée de Decat, Todesco et Rediger qui s'impose.

1952

Le side-cariste Frans Vanderschrick, qui a trouvé la mort dans une course sur prairie à Poperinghe est sacré Champion de Belgique à titre posthume. Jules Nies enlève son premier titre (350cc Junior).

1953

Selon le rapport de la Commission sportive, il y avait en 1953 120 coureurs licenciés en vitesse et... 738 pilotes de régularité. Les épreuves organisées se répartissaient en 8 circuits, 2 « km lancé » et 20 régularités.

1954

Une course de motos de production (Journée nationale des motos de série) a lieu à Mettet le 30 mai. Elle préfigure déjà les classes « Série » qui feront les beaux jours des courses nationales dans les années '90.

1955

Edouard Texidor se tue sur le circuit de Gedinne, dont l'organisation sera suspendue jusqu'en 1979.

1956

Vu le peu d'épreuves organisées, aucun titre de Champion de Belgique n'est officiellement attribué de 1956 à 1958.

Les courses duraient à l'époque plus d'une heure. En 1956, à Mettet, John Surtees domine les 500cc, s'adjugeant la victoire sur sa MV avec près d'une minute d'avance sur la Guzzi de Bill Lomas. Il récidive à Floreffe où Fergus Anderson se tue le 06 mai au guidon d'une BMW alors qu'il était en bagarre avec Bill Lomas. Cet accident mortel mettra un terme à l'histoire de ce circuit qui était utilisé depuis 1928.

1957

Les 24 H de Warsage, disputées sous une pluie continue, sont remportées par Jules Nies-Favier sur Matchless 500 devant Vervroegen-Bogaerdt (Horex 350)

1958

A Mettet, John Surtees fait encore une éclatante démonstration au guidon de ses MV en dominant largement les courses de 350cc puis de 500cc.

Les courses de 50cc, disputées sur des circuits routiers, se répandent à partir de 1958. Jean-Marie Lemaire et Jules Nies se partagent le titre de « meilleur pilote ». Jules Nies est également « meilleur pilote » en 250cc, 350cc Senior et 500cc Senior dans la catégorie des « machines de série améliorées ».

1959

Peu d'informations subsistent de 1959, car cette année-là, Moto Magazine, l'organe officiel de la FMB et pratiquement la seule source d'information pour la vitesse, a été édité sous forme de journal et il n'y a plus de recueil à la FMB.

Mouscron organise son premier circuit de vitesse qui sera une classique annuelle jusqu'en 1971. Déjà « meilleur pilote » 1958 des « machines de circuit » en 350cc et 500cc, Raymond Bogaerd va collectionner les titres nationaux en 350cc et 500cc de 1959 à 1961, puis de « meilleur pilote » en 1963 et 1964 pour terminer par un dernier titre de Champion 250cc en 1965.

1960 à 1970

Le Grand Trophy de Mettet 1960 est endeuillé par l'accident mortel de l'Anglais Dave Chadwick. La moto du Britannique a été projetée dans la foule, faisant un mort et deux blessés. Ce drame ainsi que la perte de popularité de la moto en général expliquent l'annulation du Grand Trophy en 1961, 1963, 1965 et 1968.

La vitesse en Belgique est réellement au creux de la vague. Aucun titre national en 350cc, 500cc ou Side-car ne sera délivré de 1962 à 1974. Les titres en 250cc disparaîtront de 1968 à 1974. Il n'y a plus de titres qu'en 50cc Senior et 50cc Junior.

Au Prix de Mouscron 1962, Jacky Ickx, pour sa première course en circuit, enlève la victoire en 50cc.

Les motos inaugurent un nouveau circuit dans le Limbourg en 1963 : celui de Zolder.

En 1966, 13 courses sont proposées exclusivement aux 50cc.

De 1967 à 1971 les motos disparaissent du programme du GP des Frontières à Chimay qui présentait traditionnellement des courses pour motos le matin et pour autos l'après-midi.

Le Grand Trophy de Mettet 1967 est endeuillé par la mort de l'espoir français Claude Vigreux, du Belge Robert Claeys et d'un spectateur.

L'âge d'or des courses de 50cc s'éteint peu à peu. Il n'y a plus que deux organisations en 1970 (Mons et Natoye). Par contre, une ancienne discipline renaît : celle des courses de côtes. Des motos sont conviées « en démonstration » à la côte de La Roche et une épreuve est mise sur pied à Forêt-Trooz le 4 octobre.

1971

Ce que l'on appelle les « courses sur route » ne se limite pas à la vitesse pure, dont la classe supérieure est constituée par les « Grands Prix » qui entrent en ligne de compte pour les Championnats du Monde. Il y a également l'endurance, comprenant des courses de longue durée où deux pilotes se partagent une seule moto. S'inspirant du Bol d'Or français, épreuve de 24 heures disputée à Monthléry et réorganisée en 1969 après une interruption de 8 ans, le jeune club liégeois du RAC Junior décide de mettre sur pied les 24 Heures de Liège qui seront disputées à... Zolder les 28 et 29 août. La victoire revient à l'étonnant mono BSA 500 des Anglais Clive Brown-Nigel Rollason devant la BMW 750 de notre compatriote Jules Nies associé à son fils Charly.

1972

1972 marque le renouveau de la vitesse en Belgique. Des Belges pointent le bout du carénage en GP : Oronzo Mémola en 350cc et les Frères Vanneste en side-cars.

Les courses de 50cc connaissent un regain de popularité avec 9 courses, toutes en Flandre.

Du côté wallon, ce sont surtout les courses de côtes qui se développent, avec la création d'un championnat reconnu par la F.M.B et comprenant 7 manches. Au début, il s'agit de duels (montées à deux motos, le premier arrivé éliminant l'autre). Vu les risques que présente cette formule, les classements seront rapidement établis sur base des temps réalisés. Le Champion scratch (le plus rapide de la journée, toutes classes confondues) en 1972 sera un pilote déjà bien connu : Jules Nies sur une Honda 750.

La FMB instaure une catégorie « Production » pour les machines de série de plus de 125cc qui en découdront à Mettet et Chimay.

Le Grand Trophy de Mettet salue le doublé de Jarno Saarinen en 250cc et 500cc (où il réalise un tour à 202,233 km/h). Gilbert Argo (CH – Honda CB 750) s'impose en Production devant Thierry Tchernine (F – Japauto 950).

Chimay organise le « Circuit des Frontières » avec uniquement des motos. Vainqueurs : Oronzo Mémola (Yamaha) en 250cc, Paul Eickelberg (D – König) en 500cc, Gilbert Argo-Florian Burki (CH – Honda) aux 500 km et Rudi Kurth-Dane Rowe (CH/GB – CAT-Crescent) en side-cars.

La 2ème édition des 24 H de Liège se dispute encore à Zolder. Jules Nies et son fils Charly, équipés d'une Honda-Egli 960, abandonnent dès le 1er tour, bielle cassée. Les Belges Oronzo Mémola-Roberto Pasquini (Kawasaki 750) sont les plus rapides lors des deux sprints, mais sont retardés par de fréquents ennuis d'allumage qui les contraindront finalement à l'abandon.

Malgré un moteur qui tourne sur 3 cylindres en fin de course, Georges Godier/ Alain Genoud imposent leur Honda 750 jaune. La nuit a été endeuillée par la chute mortelle du Belge Claude Romain.

Le club de Mettet met sur pied la 1ère édition des 1000 Km de Mettet remportées par Daniel Rouge-Jean-Claude Chemarin sur Honda.

1973

Le calendrier s'étoffe encore : 19 circuits (dont 10 uniquement 50cc) et 8 côtes.

Mais c'est la dernière année des épreuves « 50cc » organisées par le Motor Racing Gent.

Le Casque Samourai (coupe disputée au guidon de Kawasaki 250), mis sur pied pour la première fois, est enlevé par Jean-Pol Van Zuylen.

Le nouveau circuit permanent de Nivelles-Baulers accueille ses premières courses « moto » le 8 avril tandis que le club d'Ostende organise dans le camp militaire de Lombardsijde son 1er « Snelheidsprijs van de Noordzee ».

Les 24 Heures de Liège sont désormais organisées sur le circuit de Francorchamps.

L'épreuve de Chimay est endeuillée par la chute mortelle d'Oscar Pastro.

1974

Les vainqueurs de Chimay sont Henk van Kessel (NL – Bridgestone) en 125cc, John Dodds (AUS – Yamaha) en 250cc, Giacomo Agostini (I – Yamaha) en 500cc et 750cc, Rolf Biland / Freddy Freiburghaus (CH - CAT/Crescent) en side-cars

Le Championnat des courses de côtes, composé de 9 épreuves, est récompensé par 16 titres. Parmi les lauréats : Jules Nies (BMW 900) au « scratch » et Richard Hubin (Suzuki) en 250cc Gr 2.

Aucun titre en circuits n'est attribué malgré les courses en production qui ont eu lieu à Mettet, Chimay, Lombardsijde. Le Casque Samourai, toujours disputé sur les Kawasaki 250, est enlevé par Alain Nies.

1975

Julien Van Zeebroeck, 3ème l'année précédente au championnat du Monde 50cc, s'impose sur Kreidler Van Veen au GP de Belgique à Francorchamps. Comme la plupart des pilotes qui disputent les Grands Prix, il rêve de gloire. Mais les Grands Prix paient très mal, et la plupart des pilotes chassent les primes dans les courses internationales mieux dotées. C'est l'âge d'or du Grand Trophy de Mettet et du Prix des Frontières à Chimay, suivis par un nombreux public venu assister aux exploits des as du « Continental Circus » tels Giacomo Agostini, Phil Read, Barry Sheene, Johnny Cecotto et bien d'autres.

Des vainqueurs prestigieux triomphent à Chimay : Julien Vanzeebroeck (B-Kreidler) en 50cc, Dieter Braun (D – Yamaha) en 250cc et 350cc, Barry Sheene (GB – Suzuki) en 500cc, Johnny Cecotto (Vénézuéla – Yamaha) en 750cc et Werner Schwärzel/ Andreas Huber (D – König) en side-cars. La Coupe FIM de Formule 750 fait escale à Mettet lors du Grand Trophy. Le Français Patrick Pons (Yamaha) enlève la 1ère manche et le « général », laissant la 2è manche à l'Anglais Dave Potter. Jean-Philippe Orban (Yamaha) décroche la 5ème place.

Contraints à l'abandon à Francorchamps, Jean-Claude Chemarin-Hubert Rigal (Honda 888) prennent leur revanche aux 1.000 km de Mettet.

Des titres de Champion de Belgique sont à nouveau attribués en circuits. Il y a d'ailleurs inflation dans le nombre de champions : 8 en circuit et 16 en côtes. Parmi les champions, on note Charly Nies en Production +750cc (Norton) et Coupe Ducati 350 ainsi que Jules Nies (Norton 860) au Scratch Course de côtes devant Richard Hubin (Yamaha TZ-250)

1976

C'est au tour du circuit de Nivelles d'accueillir une épreuve de Formule 750 comptant pour le championnat FIM. Les Kawasaki dominent les débats avec les victoires de l'Américain Gary Nixon en première manche et de l'Anglais Mick Grant dans la seconde.

Les 1.000 Km de Mettet enlevés par Hubert Rigal-René Guili (Honda) ont été marqués par l'accident mortel de Pierre-Marc de Biolley.

Le Casque Samourai passe sur des Kawasaki 400cc et est enlevé par Yves de Kimpe.

Parmi les 12 titres en circuits, on note Julien Van Zeebroeck en 125cc, Richard Hubin en 250cc, Jean-Philippe Orban en 500cc et 750cc & Proto

Richard Hubin s'adjuge le classement « scratch » en côtes avec sa Yamaha TZ-250

1977

La manche belge du Championnat de Formule 750, organisée à Zolder, est survolée par le pilote officiel Yamaha, le Canadien Steve Baker. Jean-Philippe Orban, 6ème, est le meilleur Belge.

Christian Léon – Jean-Claude Chemarin (Honda) triomphent aux 1.000 km de Mettet.

Le calendrier belge est pléthorique avec 17 courses de côtes et 11 circuits

Parmi les Champions, on note le premier titre pour Patric Orban (750cc B sur Honda) et le double titre (250cc et 500cc) pour Richard Hubin.

1978

Nivelles connaît une de ses dernières courses internationales avec le Championnat du Monde de Formule 750. Le Vénézuélien Johnny Cécotto, pilote officiel Yamaha, s'adjuge facilement les deux manches. Didier de Radigues, 13ème, est le meilleur de nos représentants

Le Circuit des Frontières à Chimay est marqué par un dramatique accident. Pour une raison indéterminée, Hervé Regout est désarçonné par sa moto alors qu'il arrive aux tribunes. La moto, restée sur ses deux roues, s'engouffre dans la piste de décélération, balayant plusieurs personnes sur son passage. Bilan : un mort, un blessé grave, quelques blessés plus légers. Victoires de Barry Sheene en 500cc (Suzuki) et 750cc (Yamaha), de Ballington en 250cc (Kawasaki) et de Jon Ekerold en 350cc (Yamaha).

Aux 1.000 km de Mettet, en l'absence des Honda officielles, forfait, la victoire est enlevée par les Anglais Cowie-Tolleman sur Kawasaki devant Buytaert-Chaltin (Dholda).

Didier de Radigues enlève son premier titre national (750cc A – Yamaha TZ-750).

1979

L'année 1979 est surtout marquée par la grève de nombreux pilotes au GP de Belgique disputé sur le nouveau circuit de Spa-Francorchamps, mais dont le revêtement présente un sérieux problème d'adhérence.

Cette année-là voit la dernière édition des 1.000 Km de Mettet (victoire de Blaauboer-Green sur Suzuki), mais également le retour au calendrier national de l'épreuve de Gedinne. Le tracé est identique à l'édition de 1955, mais le sens de la course est inversé.

Olivier Liégeois est champion en 250cc A et 500cc A, Gérard Laret remporte les Coupes Yamaha et Kawasaki et Patric Orban (Honda) est à nouveau vainqueur au « Scratch » en courses de côtes.

1980

Vu les incidents de l'année précédente, le GP de Belgique est organisé sur le circuit de Zolder. Les vainqueurs sont le Suisse Stefan Dorflinger (Kreidler) en 50cc, Angel Nieto (Minarelli) de justesse devant Guy Bertin (Motobécane) en 125cc, l'Allemand Anton Mang (Kawasaki) en 250cc, l'Américain Randy Mamola (Suzuki) en 500cc et l'Anglais Jock Taylor secondé par le Suédois Benga Johansson dans le panier (Yamaha) en side-cars.

Tant Mettet que Chimay perdent de leur aura et n'attirent plus les grandes vedettes.

Au Grand Trophy de Mettet, sept des huit courses sont enlevées par des Belges, dont Julien Van Zeebroeck en 125cc, Didier de Radigues en 250cc et 350cc et Alain Nies en 500cc.

A Chimay, Didier de Radigues s'impose à nouveau en 250cc, Michel Rougerie en 500cc et Jack Middelburg (Yamaha) en 750cc.

La dernière épreuve belge (Mémorial Christian Vidal le 05 octobre) est organisée sur le circuit de Nivelles avant sa fermeture.

A St-Joris-ten-Distel, Jos Stets et son passager André Schilder trouvent la mort lors des essais.

Au premier tour de la course des sidecars, l'équipage Brouwer / De Haas est victime d'un accident. Boy Brouwer décèdera le lendemain. Ces accidents marqueront la fin des courses à Sint-Joris qui étaient organisées depuis 1974, mais reconnues par le FMB seulement depuis 1976.

Le cigarettier Johnson sponsorise la remise des prix aux Champions de Belgique qui a lieu sur l'Île Robinson au Bois de la Cambre. Trois titres reviennent aux pilotes Johnson : Didier de Radigues en 250cc A, Philippe Chaltin en 500cc et en Plus de 500cc.

1981

Les Championnats de Belgique en circuit sont renommés « Johnson Series » et dotés de prix. Malheureusement, trois des sept épreuves initialement prévues ayant été annulées, le budget prix sera réduit aux 4/7 et Johnson ne reconduira pas son partenariat l'année suivante.

La classe « Promos 500 » (machines de sport courante) pour licenciés N et J est très populaire. Parmi les champions, on épinglera en circuits Olivier Liegeois en 125cc, Michel Siméon en 250cc Inter, les Frères Vanneste en side-cars et en courses de côtes, Stéphane Mertens en 500cc et Patric Orban au Scratch. Bernard Denis enlève la Coupe Laverda

Le Grand Trophy de Mettet constitue une manche des Championnats d'Europe. Michel Siméon sera sacré vice-champion d'Europe en 250cc.

La « régularité » sur routes ouvertes connaît un regain de popularité avec 5 épreuves. Guillaume Wilders est sacré champion devant Daniel Kaye.

1982

Didier de Radigues est sacré Vice-champion du Monde en 350cc après une première victoire au GP d'Italie à Misano.

En Championnats de Belgique, la classe « Plus de 500cc » est renommée « Superbike » et est réservée aux motos 4-temps. Les courses de côtes sont en perte de vitesse : on ne dénombre plus que 8 organisations.

1983

Au GP de Belgique, Didier de Radigues s'adjuge la victoire en 250cc sur sa Yamaha-Chevallier, ce qui l'aidera à obtenir une magnifique 3ème place au Championnat mondial.

En Championnat d'Europe, Stéphane Mertens marque par deux fois le maximum de points et termine la saison vice-champion en 250cc.

L'épreuve de Gistel est endeuillée par l'accident mortel survenu à Olivier Gauthier.

1984

Richard Hubin et Stéphane Mertens sont coéquipiers en GP 250cc au sein du Team Yamaha-Total-Hugin, mais leur saison sera plutôt décevante, faute d'un matériel performant.

Une nouvelle classe apparaît dans les courses nationales : les Cyclos.

Les titres en « Promos » (2-temps de 225 à 350cc et 4-temps de 360 à 600cc) sont mixtes et se jouent sur tous les circuits et les 4 meilleurs résultats en côtes.

Parmi les champions figurent Patric Orban (Supercup, Côtes « Plus de 500cc » et « Scratch »), Stéphane Mertens (250cc) et Jean-Pierre Verkenne (Promos et Coupe Yamaha).

1985

Le « Snelheidsprijs van de Noordzee » déménage dans le quartier du « Vuurtorendijk » à Ostende. L'épreuve de Jehonville est endeuillée par le décès de Philippe Jacquet, renversé par un autre concurrent alors qu'il se relevait après une chute en Supercup.

Patric Orban cumule les titres : (Supercup, Superbike, Côtes Plus de 500cc), de même que Christian Dupuis (Promo, Côte Scratch et Coupe Yamaha 350)

1986

Stéphane Mertens s'impose à Zolder dans la course du Championnat d'Europe 250cc.

Parmi les champions nationaux, on relève les noms de Michel Simeon (Suzuki GSXR-100) en Superbike, Michel Simul (Yamaha FZ-750) en Supercup et Eric Brun (Suzuki RG-500) en 500cc et en Côtes « Scratch ».

1987

Tout s'annonce bien pour le GP de Belgique lorsque le week-end précédent, lors du GP de Hollande à Assen, la FIM annonce la non-homologation du circuit de Spa-Francorchamps, à la suite d'une visite d'inspection quelques jours auparavant et notamment parce que les travaux d'aménagement d'une zone de dégagement à la sortie du rapide poste 26 peu avant la chicane n'ont pas été exécutés. Malgré tous les efforts de la FMB, et en particulier de son président, Adrien Veys, qui a tenté de transférer l'organisation du GP à Zolder, puis d'obtenir un accord de la FIM pour reporter la date d'organisation du GP, celui-ci doit finalement être annulé. Cette décision qui s'est donc imposée à la F.M.B. n'a pas été sans conséquences sur sa santé financière.

Stéphane Mertens vit une saison décevante en GP 250cc au guidon d'une Armstrong du Team Katayama.

Des courses sont organisées en association avec la KNMV (Benelux Races) à Assen, Zolder et Mettet. A Gedinne, le tracé du circuit est modifié et sa longueur passe de 7.527 mètres à 5.050 mètres. La partie passant dans le village et la remontée vers la gare est abandonnée.

Même si la dénomination de certaines classes a été modifiée, on retrouve les mêmes champions : Michel Simul (Suzuki GSXR-750) en Silhouettes, Michel Siméon (Suzuki GSXR-1100) en Open et Eric Brun (Suzuki RG 500) en Côtes « Scratch ».

1988

Didier de Radigues se classe 7ème au Championnat du Monde 500cc au guidon d'une Yamaha du Team Agostini alors que Stéphane Mertens, incorporé au team Bimota, obtient la 4ème place au nouveau Championnat du Monde de Superbike.

Michel Siméon (Suzuki GSXR-750) ajoute un nouveau titre à son palmarès (Silhouette Inter+Nationaux) tandis que Pol Ramon (Honda RC-30) est sacré en Open

1989

L'organisation du GP Belgique n'est plus assurée par la FMB, mais, en vertu d'un contrat valable 3 ans, par une société contrôlée par Bernie Ecclestone. Les prix d'entrée se sont envolés. La nuit du samedi au dimanche a été chaude à Francorchamps à cause de hooligans hollandais et allemands. Au Championnat du Monde Superbike, Stéphane Mertens décroche la 2ème place au guidon d'une Honda RC-30.

En Championnats de Belgique, Yves De Kimpe signe un beau retour avec la victoire en Coupe Kawa KR-1 250. Michel Simul (Honda RC-30) réalise le doublé : Silhouettes Inter+Nationaux et Open.

Depuis plusieurs années, la chance a été présente sur les courses et les accidents graves ont été rares. Mais la saison 1989 a été particulièrement dramatique avec trois accidents mortels dont ont été victimes Marc Thone à Chimay, Bernard Denis à Ostende et Camille Woestenborgh à Mouscron.

1990

L'édition 1990 sera le dernier GP de Belgique puisque la FIM, lors de son congrès d'automne, décidera de ne plus inscrire le GP de Belgique à son calendrier. Depuis 1991, le circuit de Spa-Francorchamps n'est plus homologué pour recevoir les Grands Prix de vitesse moto, ce qui n'a jamais semblé réellement préoccuper les différents gestionnaires de l'infrastructure de ce circuit autrefois national, qui est devenu wallon.

Quant aux 24 H de Liège 1990, elles ont dû être annulées, faute d'obtenir d'Ecclestone l'autorisation d'organiser sur le circuit de Francorchamps dans les 30 jours qui précèdent le GP de Formule 1 organisé sur le même tracé.

Stéphane Mertens, toujours en Championnat du Monde Superbike avec une Honda préparée chez D'Hollander, se classe 3ème. Il enlève également le Bol d'Or au guidon d'une Honda officielle en compagnie d'Alex Viera et de Jean-Michel Mattioli.

Les championnats de Belgique connaissent un succès croissant comme en attestent le nombre d'épreuves en 1990 (10 circuits et 7 courses de côtes) et de classes (15). Cinq coupes de marque sont organisées : Kawasaki (KR-1 250cc), Yamaha (FZ-600), Honda (CBR-600), Honda (NSR-125) et Aprilia (125cc). Parmi les champions 1990 figurent Marc Fissette (Casal) en 80cc, Michel Siméon (Suzuki GSXF-600) en Supersport et Michel Simul (Honda RC-30) en Superbike.

1991

La Belgique est donc privée de Grand Prix dès 1991. Seul représentant belge en GP, Didier de Radigues, coéquipier de Kevin Schwantz sur une Suzuki, termine la saison en 8ème position puis raccroche son cuir.

Passé sur Ducati en Superbike, Stéphane Mertens obtient la 4ème place au Championnat.

Michel Simul en Supersport (Honda CBR-600) et en Superbike (Honda RC-30), Patric Orban (Ducati 851) en BOTT et Marc Deville en Scratch Côtes figurent parmi les champions nationaux. Il ne subsiste que 5 côtes (Richelle, les 2 Presgaux, Vencimont et Floreffe)

1992

Si Spa-Francorchamps n'est plus homologué pour les GP, il peut encore recevoir une manche du Championnat du Monde de Superbike. Ce sera le cas en 1992, mais le manque de public découragera l'organisateur, Francis Batta, de reconduire sa manifestation l'année suivante.

A la suite d'accord avec la FFM, les championnats nationaux comportent des manches à Carole et Monthléry.

Un total de 22 champions sont sacrés, dont Patric Orban en Supersport (Honda CBR), BOTT (Ducati 851) et Scratch Côtes et Richard Hubin en Superbike (Ducati 888).

1993

Michaël Paquay (Honda) est Champion d'Europe en Supersport.

Laurent Naveau se lance en GP 500 et s'y alignera jusqu'en 1997.

Le calendrier national comprend 12 épreuves en circuits dont Carole avec la FFM et Magny-Cours avec les Suisses. Patric Orban enlève la couronne en Supersport (Honda CBR-600), BOTT (Ducati 851) et côte Scratch et Richard Hubin (Ducati 888) en Superbike.

Moto-Revue Edition belge cesse de paraître en février après 20 ans d'activité.

1994

Carole et Magny-Cours figurent toujours parmi les 14 circuits empruntés par les pilotes nationaux.

Deux nouvelles classes sont créées et les premiers Champions sont Christian Rouxhet (Série 400 Inter) et Didier Jadoul (Série 400 Junior). On retrouve aussi Patric Orban (Yamaha FZR-600 en Supersport et Yamaha YZF-750 en Superbike). Bernard Depierreux (Yamaha TZ-250) est couronné au Scratch Côtes/Sprints (3 épreuves).

1995

Michaël Paquay (Ducati) est sacré Champion d'Europe en Supersport.

Les circuits français de Carole, Magny-Cours, Croix-en-Ternois et Val-de-Vienne accueillent des manches des Championnats de Belgique. Parmi les pilotes titrés figurent Alain Kempeneer en Supersport (Ducati 748) et Superbike (Ducati 888), Jacky Bernard en Coupe Kawa 400 Inter et Geert Lambrechts en Coupe Aprilia RS-250.

1996

Dans les championnats de Belgique, une seule course est programmée en France : Carole qui ouvre la saison. Les classes « Série » se généralisent en 125cc, 250cc, 400cc et 750cc. Parmi les champions de l'année, on peut relever Sébastien Le Grelle en Série 250cc et Coupe Aprilia (Aprilia RS-250) et en Monobike et Côte Scratch (Honda CR-500), Kris Jennes (Kawasaki ZXR-400) en Série 400 Inter, Michel Nickmans (Yamaha YZF-750) en Série 750cc, Alain Kempener (Ducati 748) en Supersport 600 et Wim Van Achter (Yamaha YZF-750) en Superbike.

1997

Bien qu'ayant décroché le même nombre de points (93) en World Série Supersport, Michaël Paquay, grâce à sa victoire en Allemagne, se classe 6ème devant Stéphane Mertens (7ème).

Outre Carole, 4 épreuves sont organisées en France, à Croix-en-Ternois.

Les titres reviennent notamment à Marc Fissette en 250cc (Honda) et en Série 750cc (Suzuki), à Werner Daemen en Série 400 Inter (Kawasaki) et à Louis Wuyts en Supersport (Honda CBR-600). Patrick Hanquet, secondé par Rodrigue Dury, enlève ses premiers titres (circuits et côtes) en side-cars.

1998

Les Championnats de Belgique accueillent les mini-endurances « Probike », disputées par équipages de 2 pilotes, ouvertes aux Séries 400cc, 600cc et 750cc. Il ne s'agit pas encore d'un championnat distinct. Les résultats entrent en ligne de compte pour les championnats des différentes classes, avec un coefficient multiplicateur selon la durée de l'épreuve (1,5 de 2 h à 5 h, 2 pour les courses de plus de 5 h).

Louis Wuyts (Honda CBR) en Supersport 600, Marc Wauters en Série 600 Inter et Yves De Maegt en Série 750 Inter sont couronnés.

1999

Sébastien Le Grelle (Suzuki) obtient le titre de Champion d'Europe en Supersport.

La dernière course de côtes est organisée à Presgaux le week-end de Pâques.

Les règlements des championnats de Belgique sont profondément remaniés en ce qui concerne les classes, l'attribution des points et la classification des circuits, en vue d'améliorer la sécurité.

Deux championnats « Probike » distincts sont institués : « Probike Série 600cc » et « Probike Freebike », sans distinction entre Inters et Juniors.

Louis Wuyts (Honda) s'impose en Supersport 600, en Freebike et en Probike Série 600 tandis que les Frères François et Luc Snickers (Yamaha R1) enlèvent le titre en Probike Freebike.

2000

Stéphane Mertens (Suzuki), qui ne s'est pas aligné aux 8 H de Suzuka, se classe 3ème au Championnat du Monde d'Endurance.

Sébastien Le Grelle participe à 8 courses en GP 500 au guidon d'une Honda V2 du Team Tecmas. Son meilleur résultat sera une 11ème place.

A côté des titres de champions pour les pilotes de motos « modernes » sont instaurés des titres en motos « anciennes », qui deviendront les motos « classiques ».

Au palmarès final, on trouve Louis Wuyts en Supersport, en Série 600 Inter (Honda CBR-600) et en Probike Freebike (Honda CBR-900), Alain Kempener en Freebike (Yamaha R1). Roger Van Hecke cumule les titres en Série 125 (Aprilia), Série 250 (Aprilia), Série 600 Junior (Yamaha R6), Coupe Laverda 750 et Coupe Aprilia RS-125.

2001

L'équipe de Wim Motors (Honda VTR 1000) composée de Laurent Naveau, Albert Aerts et du Hollandais Heinz Platacis est sacrée Champion du Monde en Endurance Superbike.

En Championnat de Belgique, la commission de chronométrage de la FMB passe à l'établissement des classements grâce à l'utilisation de transpondeurs installés sur les motos.

Vu la diminution continue du nombre de spectateurs et afin d'augmenter leurs recettes, certains organisateurs prévoient des « runs libres » (séances de roulage libre sur le circuit et accessibles aux non-licenciés) dans le cadre de leurs manifestations.

Parmi les Champions, on peut pointer Louis Wuyts en Supersport (Honda CBR), Grégory Fastré en Série 250 et Coupe Aprilia (Aprilia) et Kris Jennes en Freebike (Suzuki).

2002

Le Team Zongshen 2 (sur Suzuki), dont fait partie Stéphane Mertens, est sacré Champion du Monde d'Endurance.

Les championnats nationaux dans les classes FIM (125cc, 250cc, Supersport, Side-cars) sont accessibles aux étrangers. Les Champions 125cc et 250cc sont hollandais.

Louis Wuyts est à nouveau titré en Stock 600 Inter (Honda) et Sébastien Le Grelle en Supersport 600 (Yamaha R6). Sébastien Tronçon est l'habitué des coupes avec 21 podiums en 27 courses et décroche les titres en Série 125 (Aprilia), Série 250 (Aprilia) ainsi qu'en Coupe Aprilia et Coupe Laverda 750 Junior.

Les runs libres intégrés aux épreuves de vitesse, comme lors des Bikers Days, connaissent un beau succès. Ils contribuent à équilibrer le budget des organisateurs et incitent certains participants à franchir le pas et à prendre une licence.

2003

Beaucoup de concurrents participent au championnat Probike (mini-endurances) qui ne comporte cependant que 3 courses.

Parmi les champions : Sébastien Le Grelle en Supersport 600 et Coupe Yamaha (Yamaha R6), Louis Wuyts en Stock 600 Inter (Honda CBR-600) en Superstock 1000 (Honda CBR-900).

Les sports moteurs et, parmi ceux-ci, ce que l'on appelle officiellement les "courses sur routes pour motocyles", sont dangereux. Cette évidence était parfaitement acceptée jusque dans les années 60. Il suffit de regarder des photos de cette époque, d'examiner attentivement les abords de la piste et l'endroit où les spectateurs se tenaient. On comptabilisait chaque année plusieurs accidents mortels, tant dans les Grands Prix et courses internationales que dans les "courses de kermesse". Puis, dans la seconde moitié des années '70, les pilotes, à commencer par les ténors des Grands Prix, ont estimé que la situation devait changer et que les circuits devaient être aménagés pour devenir plus sûrs. De plus, ils ont exigé, puisque c'étaient eux qui assuraient le spectacle, d'être mieux rétribués par les organisateurs de Grand Prix. Les pilotes ne devaient plus ainsi chasser les primes de départ dans les courses internationales sur des circuits routiers comme Mettet et Chimay. C'est ainsi que les circuits routiers ont été progressivement abandonnés et remplacés par des stades où les abords des pistes présentent de grands dégagements. Cette évolution a été rendue possible par la professionnalisation de ce sport, qui est devenu un business, notamment grâce à la perception des droits de télévision. Mais au niveau des championnats de Belgique, afin de réduire les coûts au maximum, les courses ont continué à être organisées sur des tracés routiers où l'on essaye tant bien que mal de minimiser les conséquences de chutes en recouvrant les obstacles aux abords de la route par des dispositifs artisanaux temporaires (bottes de paille, pneus, filets,...). La mise sur pied de manifestations sur les deux seuls circuits permanents belges, Francorchamps et Zolder, d'ailleurs pas tout-à-fait adaptés aux motos, est très onéreuse. Organiser toutes les manches uniquement sur ces deux circuits serait d'ailleurs monotone.

La saison nationale 2003 a été tragique. Déjà à Evergem, on a frôlé la catastrophe à plusieurs reprises, des courses ayant dû être arrêtées au drapeau rouge à la suite de chutes collectives. Puis ce furent les accidents mortels de Ronnie Vanhee à Ostende et du jeune Alistair Thorpe à Zolder. Enfin les motos anciennes n'ont pas été épargnées avec le décès de l'Anglais Chris Emmins à Jehonville. Ces événements vont accélérer la prise de décisions tendant à réformer l'organisation des championnats de Belgique.

2004

Le Master of Endurance a été reconnu par la FIM pour autant que ces épreuves se disputent sur des circuits homologués par la Fédération internationale. Après pas mal de tergiversations, les responsables de l'anneau ardennais ont annoncé à un mois de la date prévue pour les 24 H de Liège qu'ils n'exécuteraient pas ces travaux. Le RAC Junior a donc dû se résoudre à annuler son épreuve.

La saison nationale 2004 a également connu son lot de drames, dont la chute fatale survenue à Albert Aerts lors du Probike de Chimay, et une chute collective en Coupe Yamaha à Ostende.

Parmi les champions, on retrouve Sébastien Le Grelle en Supersport 600 (Honda CBR), Didier Jadoul en Stock 600 Inter (Kawasaki ZX-6 RR), en Probike Freebike (Kawasaki ZX-10 R) et en Monobike 650 (Kawasaki) et Kris Kennes en Superstock 1000 (Kawasaki ZR-10 R).

2005

Le calendrier 2005 est touffu avec, outre les journées de vitesse classiques de la FMB, l'incorporation de certaines classes dans des courses hollandaises et de la Coupe Laverda dans des organisations allemandes, les petites cylindrées en Promo Vario et les motos classiques.

Les épreuves des championnats de Belgique ont été les plus ternes depuis de nombreuses années à cause d'une diminution importante du nombre de participants, mais aussi du nombre d'épreuves. Pas une seule fois, le Belgian Circus ne s'est produit sur l'un des circuits permanents belges, Spa-Francorchamps ou Zolder. Cette dégradation s'est manifestée pratiquement dans toutes les classes, mais pour des raisons diverses. Plusieurs titres de champion n'ont pu être attribués, parce qu'il y a soit moins de 5 pilotes classés, soit moins de 3 épreuves organisées. Les titres en 125cc, 250cc et Supersport ont été raflés par des Hollandais.

Grégory Fastré est sacré en Supersport 1000 ainsi qu'en Probike Freebike avec Michaël Weynand tandis que Marc Fissette et Serge Julin sont les meilleurs en Probike 600. Christian Rouxhet et Didier Jadoul se partagent les titres en Monobike (450cc et 650cc).

On parle beaucoup de la création d'un nouveau circuit à Dour, mais ce projet sera enterré vu l'opposition de certains riverains du zoning.

La FMB a aussi connu pas mal de remous, les responsables ne parvenant pas à concilier leurs points de vue, notamment en ce qui concerne les normes de sécurité à exiger. Enfin, il devient de plus en plus difficile de recruter des commissaires de piste compétents et motivés, indispensables à la sécurité des épreuves. La plupart de ces bénévoles se plaignent du manque de considération que leur accordent les organisateurs et même certains pilotes. Une plaquette souvenir de la part de l'organisateur, un petit bonjour des pilotes après la course, cela fait toujours plaisir.

2005 a vu l'émergence d'un nouveau style de course, la Bikers' Cup, qui ne se dispute que sur des circuits permanents, mais exige une participation financière plus élevée de la part des coureurs. Il s'agit de mini-endurances où chaque pilote associé dans un équipage peut utiliser sa propre moto.

2006

Xavier Siméon (Suzuki) est sacré Champion d'Europe Superstock 600.

L'intérêt des championnats de Belgique a encore baissé en 2006. Chimay a renoncé à organiser la 75ème édition de son Circuit International, autrefois dénommé G.P. des Frontières. Le club de Mettet n'a pas mis sur pied le 66è Grand Trophy mais a conclu un accord avec les Bikers' Cup. Le club de Gedinne a annoncé qu'il n'organisera plus.

Si les participants à la Bikers' Cup ont eu l'occasion de batailler à trois reprises sur le circuit de Spa-Francorchamps, il n'y a finalement eu aucune épreuve organisée en Probike.

Zolder a cependant renoué avec la moto en organisant la manche belge du championnat du Monde d'Endurance et en prévoyant en prologue des manches du championnat de Belgique. Mais cette initiative n'a pas connu le succès de participation espéré à cause de droits d'engagements jugés trop élevés par les pilotes.

Stéphane Mertens (Honda) enlève les classements Superbike et Endurance 1000 de la Bikers' Cup tandis que Marc Fissette (Yamaha R6) fait de même en Superstock 600 et en Endurance 600, toujours avec Serge Julin.

2007

La situation des championnats nationaux s'est encore dégradée en 2007. Seul le club d'Ostende a organisé son « Prix de la Mer du Nord ». Exit donc les traditionnelles manifestations de Mettet, Chimay, Gedinne ou même d'Erpe-Mere et d'Evergem.

Les licenciés dans les classes « FIM » ont dû s'aligner dans les manches du championnat de Hollande disputées à Assen, Oschersleben et Nürburgring. Les championnats dans ces classes étant « Open », tous les titres ont encore été raflés par les Hollandais.

La formule la plus appropriée pour courir beaucoup a été de participer aux courses d'endurance de la Bikers' Cup.

Une ancienne discipline a été remise au goût du jour : le rallye, grâce à l'organisation du Belgian Moto Tour par l'équipe des Bikers' Days.

2008

Xavier Siméon (Suzuki) est sacré Champion d'Europe Junior (moins de 23 ans) en Superstock 1000. La saison nationale de vitesse restera marquée par le dramatique accident lors des 8 Heures de Spa au pied du Raidillon qui a provoqué le décès d'Adrien Nicolas. Mais même avant cet accident, la saison avait été plutôt morose. Les participants ont souvent été peu nombreux, sauf en endurance. Le calendrier était plutôt maigrichon et les licenciés qui voulaient rouler ont été obligés de s'expatrier.

Ce sont généralement les plus assidus qui se sont vu titrer à l'issue de la saison.

2009

Le championnat de Belgique s'est limité aux classes Monobike, Supersport 600, Superbike 1000, Endurance 600 et Endurance 1000. Les équipages où chaque pilote utilisait sa propre moto participaient à la Bikers' Cup. Aucune manche de championnat n'a été proposée aux Promos Varios (qui ont pu assouvir leur passion grâce à la série 2Race, indépendante de la FMB), 125cc et side-cars. Sébastien Le Grelle (Honda) s'adjuge les titres en Supersport 600 et Superbike 1000 Inter. En Endurance 1000, Marc Fissette/ Fabian Le Grelle ont imposé de justesse leur Suzuki à la Honda de Sébastien Le Grelle/ Stéphane Mertens, tandis qu'en 600cc, Serge Julin/ Michel Troiano s'imposent.

2010

On retrouve enfin un Belge dans le monde des Grands Prix avec Xavier Siméon qui s'aligne en Moto2. 2010 sera également marqué par l'ouverture du circuit permanent de Mettet qui sera avant tout un formidable outil de formation, mais sera également ouvert à la compétition. Sa longueur est de 2.310 mètres. Les nouveaux licenciés devront participer et réussir un stage de formation théorique et pratique organisé sur le circuit de Mettet.

Grégory Fastré est couronné en Supersport Inter (sur Yamaha) et en Superbike Inter (sur BMW). Degecom, organisateur de la Bikers' Cup, s'est associé au MET de Zolder pour mettre sur pied une série d'endurances sous la dénomination « Endurance4Fun ». Marc Fissette/ Fabian Le Grelle (Suzuki) s'imposent en « Plus de 600 » et Michaël Weynand/ Charles Geers (Yamaha) font de même en 600cc.

2011

Les grilles de départ des courses nationales s'amaigrissent encore. Grégory Fastré (BMW) reconduit son titre en Superbike Inter tandis que Vincent Lonbois (Yamaha) est sacré en Supersport Inter. En enlevant le titre en Monobike 650, Michelle Di Salvo est la première pilote féminine à être titrée. Le «Belgian Moto Endurance Championship » (BMEC), qui a succédé à l'Endurance4Fun, connaît un beau succès. Grégory Fastré/ Vick De Cooremeter (BMW) s'imposent en « Plus de 600cc » et Rafael Sinke/ Nicky De Wit (Kawasaki) en 600cc.

2012

Les championnats en sprints deviennent de plus en plus confidentiels, d'autant que plusieurs manches se déroulent en Hollande et même à Oschersleben, en Allemagne, au sein d'organisations hollandaises où les Belges ne sont pas toujours les bienvenus. Grégory Fastré (BMW) décroche le titre in-extremis devant Sébastien Le Grelle (Yamaha) et Bastien Mackels (Kawasaki). Grégory Fastré, associé à Stéphane Mertens, s'impose à nouveau en BMEC « Plus de 600cc Inter ». Malgré des grilles de départ assez bien fournies, le promoteur Degecom, vu la hausse continue des coûts de location des circuits, décide de ne pas reconduire sa série en 2013.

Si la fiabilité des motos a fortement progressé en 50 ans, diminuant les casses mécaniques subies au cours d'une saison et les frais qui en découlent, le budget nécessaire pour s'aligner dans les championnats nationaux n'a cependant cessé de croître. Le prix d'achat des motos est resté raisonnable, mais leur préparation pour optimiser leurs performances par l'adaptation de pièces spéciales, pas toujours indispensables, grève le budget. Les pneus sont devenus plus performants et plus chers tandis que leur durée de vie a fortement diminué. Mais le poste qui a augmenté le plus vite est celui des droits d'engagements. Lorsque les courses étaient organisées sur des circuits « naturels », les organisateurs bouclaient leur budget par les recettes des entrées et le bénéfice des buvettes. Les pilotes ne payaient pas de droits d'engagement. Mais le nombre de spectateurs a diminué tandis que les coûts d'organisation (location du circuit, assurances, personnel salarié au lieu de bénévoles, ...) ont fortement augmenté. Cela se répercute sur le montant des droits d'engagements réclamés aux pilotes, qui ont explosé ces dernières années, mettant ainsi en péril la survie des courses sur circuits en Belgique.