

Circuit de
CHIMAY

Circuit de
CHIMAY

1000

PIERRE DANVOYE

ANS DE COURSES
YEARS OF RACING

Racine

Sommaire

Content

Préface / Foreword	hCj3r@j@3+hw!	7
	Rj@j'jCj +é	9
Introduction		11
Auto	è QP@/3>SQ@`3	16
	JN@-3q@	3
	J@ QP@/3>SQ@`3..jCj3p@?	73
	+@`c/3j=373	8
	JN@-3è jL	8
	=@P@	8
	BN@PS`	102
	WjCjp	108
	3`\$3C@-@	110
	S3Sf 3@q	114
Moto	MSS-m@S/` +@	121
	g@e@j`	134
	@b@q@	15
	+J@e@	1@
	@@/SQ	1@
	\$3Qj\$tv	170
	+@n@-3@	175
	g@b@n@	178
Cosporting	B@n@e@S@	184
Thank you		19



**Philippe
de Riquet de Caraman**

Prince de Chimay / Prince of Chimay

Ah notre circuit de Chimay !

QUE DE SOUVENIRS !

Dès mon enfance, entraîné par mon père, je m'accrochais aux barreaux des grilles de la Porte de Mons où les bolides déboulaient vers la ville et plus particulièrement le virage de La Bouchère !

L'excitation, le bruit, la vitesse, l'odeur d'huile de ricin formaient un cocktail explosif qui a marqué toute ma vie jusqu'à ce jour. Les personnages de Jules Buisseret, Georges Hannuzet, Marcel Vaisière et Jean Yernaux sont toujours présents lorsque me prend une brusque envie de faire un tour du grand circuit. Cet amour et cette passion de l'automobile et de la moto m'ont amené à enfourcher une Honda CBR 1000 et à conduire des Golf GTI, BMW M3, et pour mes 70 ans, une Aston Martin Vanquish S.

J'ai rencontré nombre de grands pilotes : Alain Prost, Ayrton Senna, Barry Sheene, Giacomo Agostini... Nous avons même réussi à jumeler, avec Jean Yernaux, le circuit classique de Monaco avec Chimay comme circuits principautaires !

Bref, je vois avec joie que le circuit prend, en cette année 2026, un nouvel essor avec de très grands travaux entrepris, et je profite de l'occasion pour remercier tous les bénévoles, sans lesquels Chimay n'existerait pas.

**BRAVO À TOUS !
LONGUE VIE AU NOUVEAU
CIRCUIT DE CHIMAY !**

SO MANY MEMORIES!

From childhood, led by my father, I would cling to the bars of the Porte de Mons, where the cars would race towards the town and, more specifically, towards the Bouchère bend!

The excitement, the noise, the speed, and the smell of castor oil formed an explosive cocktail that has marked my entire life. When I suddenly feel the urge to take a lap around the big circuit, the characters of Jules Buisseret, Georges Hannuzet, Marcel Vaisière, and Jean Yernaux are always present. This love and passion for cars and motorcycles led me to ride a Honda CBR 1000, to drive Golf GTIs and BMW M3s, and, for my 70th birthday, to drive an Aston Martin Vanquish S.

I have met many great drivers, including Alain Prost, Ayrton Senna, Barry Sheene and Giacomo Agostini... With Jean Yernaux, we even managed to pair the classic Monaco circuit with Chimay as 'principality circuits'!

In short, I am delighted to see that the circuit is enjoying a new lease of life in 2026, with major works underway, and I would like to take this opportunity to thank all the volunteers, without whom Chimay would not exist.

**WELL DONE,
EVERYONE!
LONG LIVE THE NEW
CHIMAY CIRCUIT !**



Didier de Radiguès

Ancien pilote international et consultant sports
mécaniques / Former international
racing driver and motorsport consultant

PLUS QU'UN TRACÉ

UN PARFUM D'AUTHENTICITÉ

Le circuit de Chimay occupe une place particulière dans mon parcours de pilote. Il incarne une époque où la course se disputait à travers les habitations, sur des routes ouvertes, avec un parfum d'authenticité que l'on ne retrouve plus guère aujourd'hui.

À Chimay, au Grand Prix des Frontières, tout comme sur d'autres grandes courses internationales de l'époque, les pilotes vedettes côtoyaient avec plaisir de jeunes talents nationaux prometteurs. J'y ai couru et gagné à moto et en voiture, et chaque fois, c'est ce mélange unique de vitesse, de précision et de respect pour la route qui m'a marqué. Chimay ne pardonne pas. C'est un tracé qui exige du cœur, de l'humilité et une concentration de tous les instants. Le moindre faux pas peut se payer cher. Mais c'est aussi ce qui fait sa beauté : une tension palpable, une émotion brute.

À travers ses longues lignes droites, ses courbes rapides et ses changements de rythme, Chimay raconte une autre histoire de la course. Celle d'un temps où le pilote affrontait la route sans filtre, avec le frisson de l'imprévu.

Aujourd'hui, alors que les circuits modernes ont souvent lissé les sensations, Chimay reste fidèle à ses origines. C'est un sanctuaire pour les passionnés, un lieu de mémoire vivante où se croisent les légendes et les anonymes, tous unis par le même amour de la course.

POUR MOI, CHIMAY N'EST PAS SIMPLEMENT UN TRACÉ : C'EST UN TÉMOIN DU PASSÉ, UN DÉFI DU PRÉSENT, ET UN HOMMAGE PERMANENT À CEUX QUI ONT OSÉ Y ROULER.

A SENSE OF AUTHENTICITY

The Chimay circuit holds a special place in my racing career. It embodies a time when races were held through residential areas and on open roads, with a sense of authenticity rarely found today.

At Chimay's *Grand Prix des Frontières*, as at other major international races of the time, star drivers enjoyed rubbing shoulders with promising young national talents.

I raced and won there on motorcycles and in cars and, each time, the unique combination of speed, precision and respect for the road left a lasting impression on me. Chimay is unforgiving. It is a track that demands heart, humility and constant concentration. The slightest mistake can be costly. But that is also what makes it so beautiful: palpable tension and raw emotion.

With its long straights, fast corners and changes of pace, Chimay tells a different story of racing. It tells of a time when drivers tackled the road without holding back, embracing the thrill of the unexpected.

While modern circuits have often smoothed out the sensations, Chimay remains true to its origins. It is a sanctuary for enthusiasts, a living memorial where legends and anonymous drivers come together, united by the same love of racing.

FOR ME, CHIMAY IS NOT JUST A TRACK: IT IS A WITNESS TO THE PAST, A CHALLENGE FOR THE PRESENT, AND A PERMANENT TRIBUTE TO THOSE WHO DARED TO RACE THERE.

Jules Buisseret, fondateur du circuit de Chimay et du Grand Prix des Frontières / Jules Buisseret, founder of the Chimay circuit and the Grand Prix des Frontières — 1970.



Introduction

PEU DE CIRCUITS PEUVENT SE TARGUER D'AVOIR TRAVERSÉ UN SIÈCLE SANS JAMAIS PERDRE LEUR ÂME. CHIMAY EN FAIT PARTIE.

Jules Buisseret, fondateur du Circuit, est toujours une icône dans l'imaginaire collectif en région de Chimay. Il a eu l'idée d'y organiser des courses de motos et voitures à partir de 1926. Rapidement, son Grand Prix des Frontières (compétitions pour motos le matin, pour voitures l'après-midi) est devenu un rendez-vous annuel incontournable et Chimay a pris la place de deuxième circuit belge le plus populaire, derrière l'inatteignable Francorchamps. Entre 1926 et 1973, ce tracé atypique, « fait pour les hommes », a accueilli un nombre incalculable de stars mondiales, essentiellement dans les compétitions réservées aux voitures. Une multitude de pilotes de Formule 1, dont deux futurs champions du monde. Une collection de vainqueurs des 24 Heures du Mans. Et bien sûr les meilleurs pilotes belges.

Durant la première moitié du siècle de ce circuit, Chimay était donc surtout associé aux champions automobiles. La tendance s'est inversée au début de la décennie 1970 lorsque des cracks mondiaux sur deux roues, à leur tour, se sont mis à visiter ce coin du Hainaut, à deux pas de la frontière française. Là encore, c'est la crème de la crème planétaire qui s'est posée à Chimay. On a aussi vu sur ce tracé les rois du Belgian Procar ainsi que les pilotes confirmés et les people de la VW Fun Cup, dans les années 1990.

Le circuit de Chimay, aujourd'hui, ce sont toujours des rendez-vous qui attirent les foules durant l'été. Le très prestigieux European Bug-In tous les deux ans, avec ses participants et spectateurs accourus du monde entier. Et, chaque année, des compétitions pour motos en trois actes : le Supermoto, les Classic Bikes (machines historiques) et l'Open Trophy (motos modernes). 2026 marque un nouveau tournant dans la prodigieuse histoire de Chimay : le retour des voitures historiques.

FEW CIRCUITS CAN CLAIM TO HAVE CROSSED A CENTURY WITHOUT LOSING THEIR SOUL. CHIMAY IS ONE OF THEM.

Jules Buisseret remains an icon of the Chimay region's collective imagination. It was he who had the idea of organising motorcycle and car races there from 1926 onwards. His *Grand Prix des Frontières* (motorcycle races in the morning, car races in the afternoon) quickly became an unmissable annual event, and Chimay became Belgium's second most popular circuit, behind the untouchable Francorchamps. Between 1926 and 1973, this unusual 'made for men' track welcomed countless world stars, mainly in car competitions: a multitude of Formula 1 drivers, including two future world champions, as well as an array of 24 Hours of Le Mans winners. And, of course, the best Belgian drivers.

During the first half of the circuit's century-long history, Chimay was thus mainly associated with car-racing champions. The trend was reversed in the early 1970s when world-class motorcycle racers began visiting this corner of Hainaut, a stone's throw from the French border. Once again, the cream of the crop from around the world converged on Chimay. The Belgian Procar masters, as well as experienced drivers and celebrities from the VW Fun Cup, also graced the track in the 1990s.

Today, the Chimay circuit continues to draw summer crowds. The prestigious biennial European Bug-In attracts participants and spectators from all over the world. Every year, it hosts three motorcycle competitions: Supermoto, Classic Bikes (historic machines) and the Open Trophy (modern motorcycles). This year marks a new turning point in Chimay's prodigious history: the return of historic cars.



Contrôle technique

Construite en 1955, l'ancienne tribune était le centre nerveux du circuit. Elle fut le point de départ de la course jusqu'en 1979, avant d'être rasée en 2005.

Built in 1955, the former grandstand was the nerve center of the circuit. It served as the starting point of the race until 1979, before being demolished in 2005.

Chapelle de l'Arbrisseau

Café du Circuit / Chez Armand

Abbaye Notre-Dame de la Paix

Départ du circuit depuis 1980.
Start of the circuit since 1980.



1. **La Bouchère**

2. **Virage Spikins / Spikins Bend**
 Sur près de 3,5 kilomètres parcourus à pleine vitesse, la Ligne droite de Salles, entre La Bouchère et le virage Spikins, ne laisse aucun répit. Cette courbe doit son nom à l'accident mortel de l'Anglais Bob Spikins, survenu en 1951.
 Over nearly 3.5 kilometres taken at full speed, the Salles Straight, between La Bouchère and the Spikins Bend, offers no respite. This bend takes its name from the fatal accident of the English driver Bob Spikins, which occurred in 1951.

3. **Premier virage de Salles / First Salles Bend**

4. **Deuxième virage de Salles / Second Salles Bend**

5. **Virage Mairesse / Mairesse Bend**
 Officiellement appelée Virage Mairesse, cette courbe très rapide, légèrement inclinée (en léger banking), est plus tristement connue sous le surnom de « Virage de la mort ».
 Officially known as Mairesse Bend, this very fast, slightly banked turn is more grimly known by the nickname "the Death Bend."

6. **Virage Grauls / Grauls Bend**

7. **Chicane Pilette / Pilette Chicane**

8. **Virage de Beauchamp / Beauchamp Bend**

9. **Descente Vidal / Vidal Descent**
 Officiellement appelée Descente Vidal, cette portion est plus couramment désignée sous le nom de Descente de Beauchamp.
 Officially known as Vidal Descent, this section is more commonly referred as Beauchamp Descent.

10. **Chicane Bourgoignie / Bourgoignie Chicane**

11. **Virage Vidal / Vidal Bend**

12. **Porte de Mons**

13. **Virage Frère / Frère Bend**

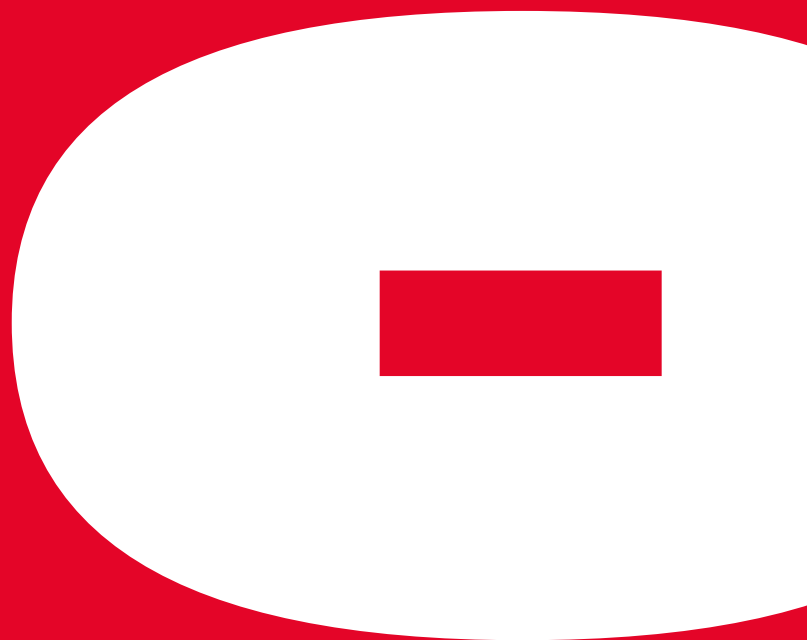
14. **Chicane Nève / Nève Chicane**
 Rebaptisée en hommage à Guy Nève, qui perdit la vie dans le Virage Spikins en 1992, cette chicane n'est aujourd'hui plus empruntée par les motos.
 Renamed in tribute to Guy Nève, who lost his life at Spikins Bend in 1992, this chicane is no longer used by motorcycles today.

15. **Chicane Mairesse / Mairesse Chicane**

- 1926 — 1974 (10,87 km)
- 1975 — 1994 (9,5 km)
- 1995 — Present (4,52 km)

AU

`gHj` J3= g	21
P @ G-3B`	29
BBcP@ K@ Gc	37
JSH 00v+J 3c	38
Q` É P@ J3ggß	39
P j J< È` 3	40
V@ JLvM @` 3cc3	49
J+@ 30B` G-H@	54
g/vP@ J3ggß	58
M j` S B` G-H@	63
J+Kv@+KX	64
J+Q 3c@+KX	65
+J j/3Bj` =S@ =C@ 3	81
J M 3cHj Qj	81
/ V@/ Fj` J3v	81
vS= ` j Jc	93
+H` @cg@ C3B+ K3 c	98
v3ggß<SQj @ C3	99
Og J@ 3=SS/V@ O	100
00@ 3cS@ cBj Jj	100
V C@ O @+KX	101



GRAND PRIX DES FRONTIÈRES

ENTRE 1926 ET 1973, le Grand Prix des Frontières a profondément marqué l'histoire du sport automobile belge et international. Organisée sur le circuit de Chimay, cette épreuve est née de la vision et de l'énergie hors normes de Jules Buisseret. Fondateur de l'Auto Moto Club de Beaumont-Chimay, il revient enthousiasmé d'un Grand Prix de Belgique disputé à Francorchamps et décide d'en transposer l'esprit à Chimay : les motos le matin, les voitures l'après-midi. Les 8 et 9 mai 1926, la première édition du Grand Prix des Frontières est lancée, inaugurant une aventure sportive qui s'étendra sur quarante-deux week-ends de course.

Dès ses débuts, Chimay attire pilotes confirmés et jeunes talents. Malgré l'abandon rapide, à la fin des années 1920, des tentatives de records de l'heure imposé par les restrictions du Royal Automobile Club de Belgique, le Grand Prix des Frontières s'impose comme un rendez-vous incontournable. La Seconde Guerre mondiale interrompt logiquement l'épreuve entre 1940 et 1945, mais l'événement renaît ensuite avec la même ambition.

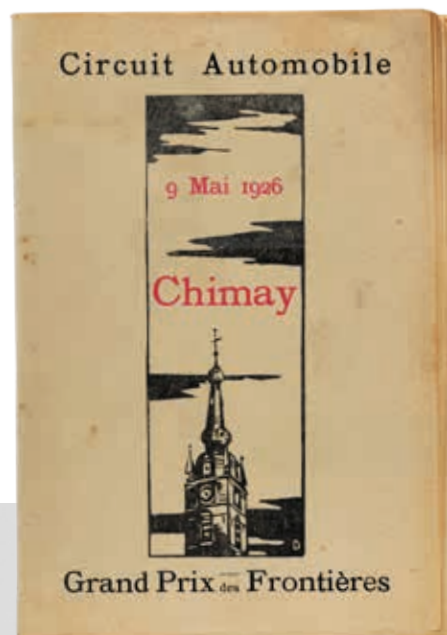
En 1955, à l'occasion du vingt-cinquième Grand Prix, un ouvrage commémoratif souligne l'importance de Chimay dans les carrières de nombreux pilotes. Paul Frère, vainqueur en Formule 2 sur ce circuit avant d'accéder à la Formule 1, y rend hommage à une course qui a permis à bien des talents de franchir un cap décisif. Jusqu'à la fin des années 1950, le palmarès de Chimay s'enrichit de noms devenus légendaires, faisant du Grand Prix des Frontières un véritable tremplin vers l'élite mondiale.

BETWEEN 1926 AND 1973, the *Grand Prix des Frontières* left a lasting mark on Belgian and international motor racing history. Organised on the Chimay circuit, the event was born from the vision and boundless energy of Jules Buisseret, founder of the Auto Moto Club of Beaumont-Chimay. He returned inspired from a Belgian Grand Prix held at Francorchamps, eager to instill the same spirit into Chimay: motorcycles in the morning, cars in the afternoon. On 8 and 9 May 1926, the first edition of the *Grand Prix des Frontières* took place, launching a sporting adventure that would span forty-two race weekends.

From the outset, Chimay attracted both established drivers and emerging talents. Although attempts to organise hour record events in the late 1920s were quickly abandoned due to restrictions imposed by the Royal Automobile Club of Belgium, the *Grand Prix des Frontières* firmly established itself as a major fixture on the racing calendar. The Second World War brought the event to a halt between 1940 and 1945, but it returned afterwards with similar ambition.

In 1955, on the occasion of the 25th *Grand Prix des Frontières*, a commemorative booklet highlighted the importance of Chimay to many drivers' careers. Paul Frère, who won in Formula 2 at Chimay before reaching Formula 1, paid tribute to a race that had enabled numerous talents to take a decisive step forward. Until the end of the 1950s, Chimay's roll of honour grew to include names that would become legendary, confirming the *Grand Prix des Frontières* as a true springboard to the world elite.

↓ Virage de La Bouchère / La Bouchère Bend — 1926.





↑ Départ du premier Grand Prix des Frontières /
Start of the first *Grand Prix des Frontières* — 1926.

↓ Freddy Thelusson (BNC) — 1926.



↑ Jean Lambrechts (Rally) — 1926.

Les années 1960 marquent une période de profondes évolutions. Des travaux d'infrastructure améliorent la sécurité et la vitesse moyenne du tracé, tandis que les catégories se succèdent : Formule 2, Formule Junior, puis Formule 3, sans oublier l'arrivée des voitures de tourisme, de la Formule Vee et plus tard de la Formule Ford. Chimay reste ainsi en phase avec l'évolution du sport automobile, tout en conservant son caractère exigeant et spectaculaire.

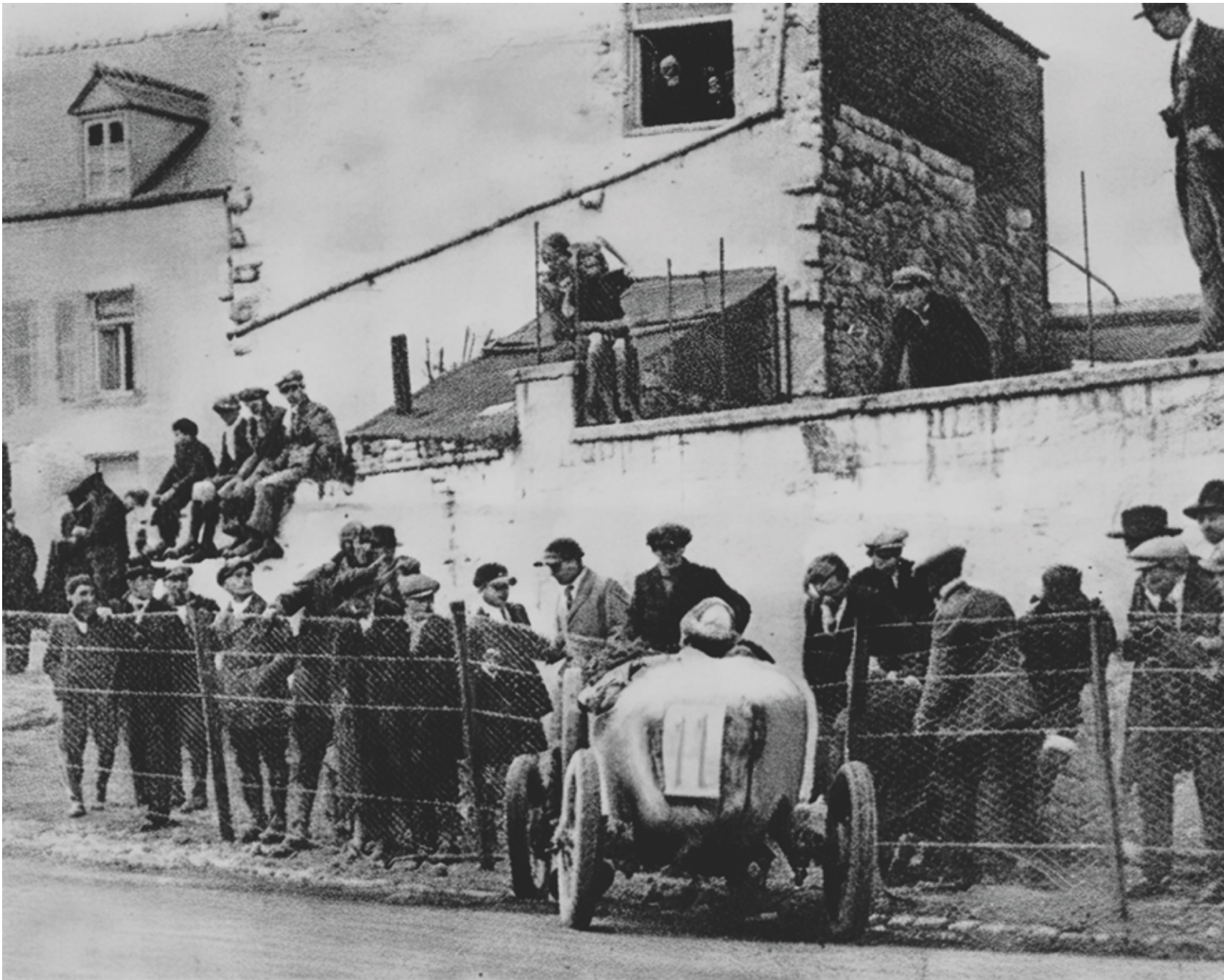
Le début des années 1970 est à la fois marqué par des performances exceptionnelles et par des drames. En 1972, des records de vitesse sont pulvérisés et la dernière grande page des monoplaces s'écrit à Chimay. Mais un accident mortel entraîne un durcissement des règles de sécurité. En 1973, les autorités interdisent les monoplaces et limitent sévèrement les catégories engagées. Le Grand Prix des Frontières revient alors à sa formule originelle.

Cette quarante-deuxième et dernière édition pour les voitures clôt un demi-siècle d'histoire intense, fait de passion, d'audace et d'exploits mécaniques. Le Grand Prix des Frontières reste aujourd'hui indissociable du circuit de Chimay : un lieu où se sont révélés des champions et où s'est écrit un chapitre majeur du sport automobile européen.

The 1960s marked a period of profound change. Long-awaited infrastructure upgrades optimised safety and average speeds, while racing categories evolved in quick succession: Formula 2, Formula Junior, then Formula 3, alongside the arrival of touring cars, Formula Vee and later Formula Ford. Chimay thus kept pace with the evolution of motor sport while preserving its demanding and spectacular character.

The early 1970s saw both exceptional performances and tragedy. In 1972, speed records were shattered, and the final great chapter of single-seater racing at Chimay was written. However, a fatal accident led to stricter safety regulations. In 1973, the authorities banned single-seaters and severely restricted the categories allowed to compete. The *Grand Prix des Frontières* then returned to its original format.

This forty-second and final edition for cars brought to a close half a century of intense history, marked by passion, daring and mechanical achievement. The *Grand Prix des Frontières* remains inseparable from the Chimay circuit: where champions emerged and a major chapter of European motor racing was written.



↑ Sortie de route et abandon pour Arthur Legat (Amilcar) à La Bouchère / Arthur Legat (Amilcar) crashes and retires at La Bouchère — 1926.

← Les amortisseurs Hartford, premier sponsor du Grand Prix des Frontières / Hartford shock absorbers, the first sponsor of the *Grand Prix des Frontières* — 1926.

→ Arthur Legat (Veritas) — 1951.



Arthur Legat



Chimay starts	23
Chimay victories	2

FR Arthur Legat est le pilote automobile qui a parcouru le plus grand nombre de kilomètres sur le circuit de Chimay. En 1959, le Grand Prix des Frontières en est à sa vingt-neuvième édition. « Le garagiste de Haine-Saint-Pierre », comme André Biaumet le surnomme dans ses livres, s’y aligne pour la vingt-troisième et dernière fois. Il a soixante ans ! Il était déjà présent lors de l’inauguration du circuit en 1926.

En 1927, Legat remporte la course des side-cars. Dès la ligne d’arrivée franchie, il saute dans sa voiture pour l’épreuve suivante et prend la deuxième place. Il signe sa première victoire à Chimay lors d’une course tragique, en 1931. Dans le premier tour, il devance Robert Vidal, qui tente de le doubler dans la descente vers l’arrivée. Vidal perd le contrôle. Sa Bugatti heurte un arbre puis un deuxième. Il est éjecté et décèdera le soir à l’hôpital de Chimay. Legat est en bagarre pour la victoire avec le Luxembourgeois Constant Knepper, qui dispose d’une voiture beaucoup plus puissante. André Biaumet écrit : « C’est David contre Goliath ! » Legat s’impose « sous les ovations de la foule qui n’a d’yeux que pour l’homme de Haine-Saint-Pierre. » Il récidive en 1932.



↑ Arthur Legat & Jules Buisseret — 1946.

EN Arthur Legat is the racing driver who has covered the most kilometres on the Chimay street circuit. Back in 1959, the *Grand Prix des Frontières* was in its twenty-ninth year. ‘The mechanic from Haine-Saint-Pierre’, as André Biaumet nicknamed him in his books, lined up for the twenty-third and last time. He was sixty years old! He was already present when the circuit was inaugurated in 1926.

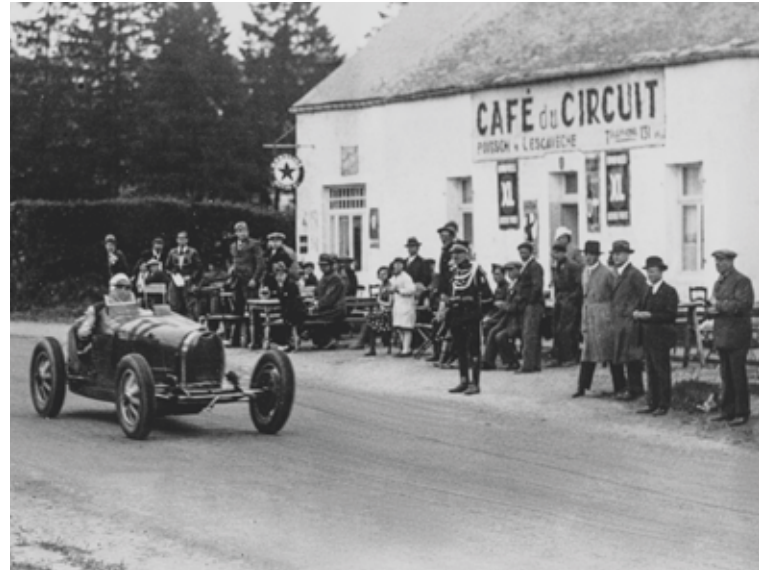
In 1927, Legat won the sidecar race. As soon as he crossed the finish line, he jumped into his car for the next dash and took second place. He claimed his first victory at Chimay in 1931, after a tragic race. On the first lap, Legat was ahead of Robert Vidal, who tried to overtake him on the descent towards the finish line. Vidal lost control of his Bugatti, hitting one tree, then another. Vidal was thrown out and died that evening at the local hospital. Legat was battling for victory with Luxembourger Constant Knepper, who had a much more powerful car. André Biaumet wrote: “It was David versus Goliath!” Legat won “to the cheers of the crowd, who had eyes only for the man from Haine-Saint-Pierre” He won again in 1932.



↑ Franz Breyre (Chenard & Walcker) — 1928.

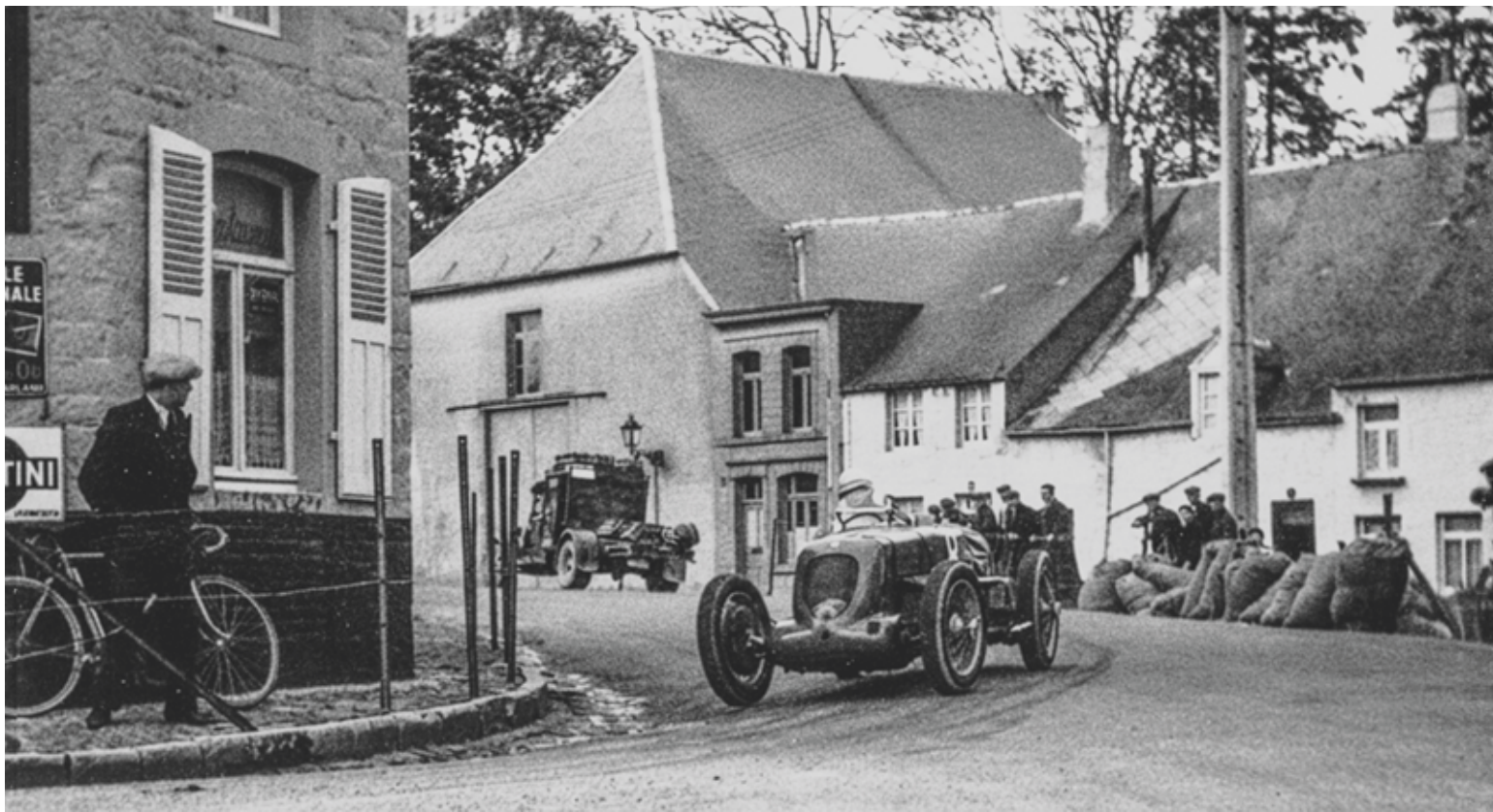


↓ Willy Longueville (Bugatti) — 1934.



↑ XII^e Grand Prix des Frontières — 1937.

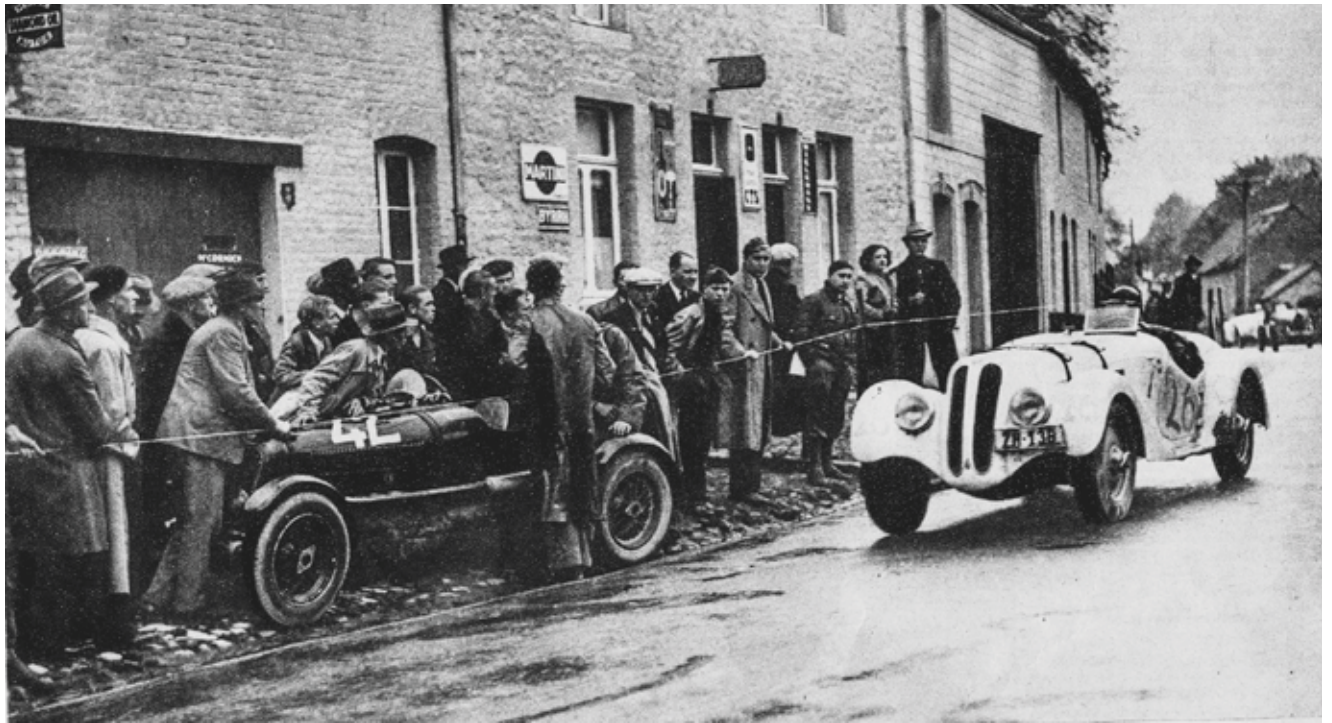
↓ Eddie Hertzberger (MG) — 1937.



↑ XIII^e Grand Prix des Frontières — 1938.



← Hans Gbelin (BMW) — 1938.



↑ Nando Barbieri (42, Maserati) & Hans Gbelin (26, BMW) — 1938.

← Maurice Trintignant (Bugatti) — 1939.