



"Establishing a good atmosphere in the team is essential"

06.06.2018



First with Intrepid, then for some years with the Praga Kart and Formula K brands, Cash Van Belle has forged an impressive track record as a team manager. An excellent technician, the 50-year-old Belgian polyglot is unparalleled in developing an atmosphere conducive to the emergence and growth of the drivers in his team.

How does one become a team manager of some of the most important brands in international karting?

Above all, you must be passionate about motor sports, be very motivated and love personal relationships. Unlike some of my colleagues, I was not a kart Driver. I started in motocross. Then, my passion for engines led me to work in karting as a mechanic. First with the Belgian team Gewalt Racing in the late 90s, then in England with Millenium Motorsport. I then assisted the Briton Scott Jenkins, European Vice Champion and Italian Junior Champion in 2006, when he also won the Monaco Kart Cup. As he was racing on an Intrepid chassis, I worked in close collaboration with the factory, for which I became team manager.

How did the transition take place?

Over time, I have taken on more and more responsibilities at the technical level. In 2008, I had seven drivers to manage. I said to my boss: "Continuing to work on a single kart, while supervising the whole team, becomes difficult. One day, I will end up making a mistake." And during the next race, my driver lost a wheel ... Thanks to this anecdote, my status has definitely changed!

What celebrity drivers have you worked with?

Alessandro Manetti, Bas Lammers, Roberto Toninelli, Alessandro Piccini, Yannick De Brabander, Alexander Albon, Anthoine Hubert, Jay Howard, Jeremy Iglesias, Antonio Piccione and many others. I have many memories with each of them and I see them all with pleasure. For example, Howard was then champion in Indy Lights before racing in Indy Car.

How do you manage two experienced Drivers in the same team?

If they are paid or drive for free for a brand, they must understand that they have to serve the team. But then explaining to Manetti or Piccini that one must give way to the other, is difficult. They have trouble accepting it. In the end, there must be no secrets between them. The Hamilton-Rosberg or Verstappen-Ricciardo duels in F1 show that these problems exist at all levels of motor sport.

How do you find the words to tell a team member that he is not fast enough?

When a Driver pays a certain amount to race, he wants results, but they do not arrive automatically. In any case, we must constantly motivate him, tell him that he can improve. It's up to us to help him progress. The ideal is to have another Driver at the front, who can pull up the rest of the team. The data analysis helps to show him how he can go faster. At IPK, Jérémy Iglesias is one of the staff at the OK and OK-Junior Competitions. He gives valuable advice to our young people. He is an excellent example. When he races, he never gives up, no matter what equipment he has. In 2017, he has almost never left the top five in the major races in KZ.

Are you satisfied with the work done with the IPK factory and in the team?

Already, I have very good relations with Petr Ptacek, the manager. Great mutual trust has been established, which is important. He pays close attention to our work. The work done on the equipment continues to bear fruit and the results of the team are constantly better each year. For my part, I am very careful to create a good atmosphere and to transmit a positive atmosphere to Drivers. I want them to feel good about our team, so that they can outdo themselves to get a good result. I am also satisfied with the partnerships with our engine manufacturers, such as TM Racing and GFR, with whom we have been working for a long time. In my eyes, loyalty is important.

What is your best memory?

There are several of them, but Jérémy Iglesias' recent victory in Salbris at the opening of the European KZ Championship made me very happy. We often lost out in 2017! And the same day, Pierre Loubère climbed on the second step of the podium in KZ2. In addition, Jérémy defended the colors of Formula K and Pierre those of Praga.

And the least good?

At Genk in 2011, when Yannick De Brabander went off two corners from the finish when he had won the race at the KZ1 World Cup. I threw my watch on the ground, the first time that it happened to me! As at the European Championship, we had to settle for 2nd place.

“Instaurer une bonne ambiance dans le team est primordial”

D'abord avec Intrepid, puis depuis quelques années avec les marques Praga Kart et Formula K, Cash Van Belle s'est forgé un impressionnant palmarès en tant que team manager. Excellent technicien, le Belge polyglotte aujourd'hui âgé de 50 ans n'a pas son pareil pour développer une atmosphère propice à l'éclosion et à la montée en puissance des Pilotes présents sous sa structure.

Comment devient-on team manager de marques parmi les plus importantes du karting international?

Il faut avant tout être passionné de sports mécaniques, être très motivé et aimer les rapports humains. Contrairement à certains de mes collègues, je n'ai pas été Pilote de kart. Moi, j'ai commencé en moto-cross. Puis, ma passion pour les moteurs m'a amené à travailler dans le karting en tant que mécanicien. D'abord avec le team belge Gewalt Racing à la fin des années 90, puis en Angleterre avec Millenium Motorsport. J'ai ensuite assuré l'assistance du Britannique Scott Jenkins, vice Champion d'Europe et d'Italie Junior en 2006, année où il gagne aussi la Monaco Kart Cup. Comme il roulait sur un châssis Intrepid, j'ai travaillé en proche collaboration avec cette usine, pour qui je suis devenu team manager.

Comment la transition s'est-elle opérée?

Au fil du temps, j'ai été amené à prendre de plus en plus de responsabilités au niveau technique. En 2008, j'avais sept Pilotes à gérer. J'ai dit à mon patron: “continuer à la fois à assurer l'assistance d'un seul kart, tout en supervisant tout le team, ça devient difficile. Un jour, je vais finir par faire une erreur.” Et lors de la course suivante, mon Pilote a perdu une roue... Grâce à cette anecdote bien involontaire, mon statut a définitivement changé !

Quels sont les pilotes de notoriété avec lesquels vous avez travaillé?

Alessandro Manetti, Bas Lammers, Roberto Toninelli, Alessandro Piccini, Yannick De Brabander, Alexander Albon, Anthoine Hubert, Jay Howard, Jérémy Iglesias, Antonio Piccione et bien d'autres. J'ai beaucoup de souvenirs avec chacun d'entre eux et je les revois tous avec plaisir.

Par exemple, Howard a ensuite été champion en Indy Lights avant de courir en Indy Car.

Comment faire cohabiter deux Pilotes d'expérience dans la même équipe?

S'ils sont payés ou s'ils roulent gratuitement pour une marque, ils doivent comprendre qu'il faut se mettre au service de l'équipe. Mais expliquer ensuite à Manetti ou à Piccini que l'un doit s'effacer face à l'autre, c'est difficile. Ils ont du mal à l'accepter. À la fin, il ne doit pas y avoir d'histoires entre eux. Les duos Hamilton-Rosberg ou Verstappen-Ricciardo en F1 montrent que ces problèmes existent à tous les niveaux du sport automobile.

Comment trouver les mots pour dire à un membre du team qu'il n'est pas assez rapide?

Lorsqu'un Pilote paye une certaine somme pour courir, il veut des résultats, mais ceux-ci n'arrivent pas de manière automatique. Dans tous les cas, il faut sans cesse le motiver, lui dire qu'il peut s'améliorer. C'est à nous de l'aider pour qu'il progresse. L'idéal est d'avoir un autre Pilote aux avant-postes, ça permet de tirer vers le haut le reste de l'équipe. L'analyse des acquisitions de données nous aide pour lui montrer comment il peut aller plus vite. Chez IPK, Jérémy Iglesias fait partie du staff lors des Compétitions de OK et de OK-Junior. Il donne de précieux conseils à nos jeunes. C'est un excellent exemple. Quand il court, il ne baisse jamais les bras, quel que soit le matériel dont il dispose. En 2017, il n'a quasiment jamais quitté le top-5 lors des grandes courses de KZ.

Êtes-vous satisfait du travail réalisé avec l'usine IPK et dans le team?

Déjà, j'ai très de très bons rapports avec Petr Ptacek, le responsable. Une grande confiance mutuelle s'est instaurée, c'est important. Il suit de près nos prestations. Le travail effectué sur le matériel ne cesse de porter ses fruits et les résultats du team sont sans cesse meilleurs chaque année. Pour ma part, je fais très attention à instaurer une bonne ambiance et à transmettre aux Pilotes un fluide positif. Je veux qu'ils se sentent bien dans notre structure, afin qu'ils se surpassent pour aller chercher un bon résultat. Je suis également satisfait des partenariats avec nos motoristes, comme TM Racing et GFR, avec qui nous collaborons depuis longtemps. À mes yeux, la fidélité est importante.

Quel est votre meilleur souvenir?

Il y en a plusieurs, mais la toute récente victoire de Jérémy Iglesias à Salbris en ouverture du Championnat d'Europe de KZ m'a fait très plaisir. On a souvent tourné autour en 2017 ! Et le même jour, Pierre Loubère est monté sur la 2e marche du podium en KZ2. En plus, Jérémy défendait les couleurs Formula K et Pierre celles de Praga.

Et le moins bon?

À Genk en 2011, quand Yannick De Brabander s'est fait déboîter à deux virages de l'arrivée alors qu'il avait course gagnée à la Coupe du Monde de KZ1. J'en ai jeté mon chrono par terre, c'est la première fois que ça m'arrivait ! Comme au Championnat d'Europe, nous avons dû nous contenter de la 2e place.