

EXCLUSIVE

OWNERS



PASSION IN MOTION
MAGAZINE 34

BPM

ECSTASY ON ICE

GLISSER DES QUATRE ROUES À GRANDE VITESSE SUR UNE GLACE BLEUE, VOILÀ UN RÊVE QUE TOUT PASSIONNÉ DE PILOTAGE CARESSE UN JOUR. RESSENTIR CES SENSATIONS DE DÉRIVES GRADUÉES, CES BASCULEMENTS D'UN BORD SUR L'AUTRE QUI S'APPARENTENT À UNE DANSE OÙ LE PILOTE ET SA MACHINE FONT CORPS EN QUÊTE D'UNE TRAJECTOIRE PARFAITE. UN RÊVE RENDU ACCESSIBLE AU PLUS HAUT NIVEAU PAR LAPLAND ICE DRIVING, DANS L'IMMENSITÉ DE LA LAPONIE SUÉDOISE, ET QUE PATRICK BORNHAUSER A PU EXPÉRIMENTER POUR NOUS AVEC TOUTE L'EXIGENCE ET LA MAÎTRISE QU'ON LUI CONNAÎT.

TEXTE : YVES MERMET - PHOTOS : CATHY DUBUISSON - YVES MERMET
PHOTOS DRONE : MAXIME DANET

SLIDING ON FOUR WHEELS AT HIGH SPEED ON BLUE ICE, THAT'S A DREAM THAT EVERY DRIVING ENTHUSIAST HARBORS AT SOME POINT. EXPERIENCING THE SENSATIONS OF GRADUAL DRIFTS, THE SWAYING FROM ONE SIDE TO THE OTHER THAT RESEMBLES A DANCE WHERE THE DRIVER AND THEIR MACHINE UNITE IN SEARCH OF A PERFECT TRAJECTORY. A DREAM MADE ACCESSIBLE AT THE HIGHEST LEVEL BY LAPLAND ICE DRIVING IN THE EXPANSE OF SWEDISH LAPLAND, WHICH PATRICK BORNHAUSER WAS ABLE TO EXPERIENCE FOR US WITH ALL THE PRECISION AND MASTERY HE IS KNOWN FOR.





ARJEPLOG - LAPONIE SUÉDOISE

À 70 KM DU CERCLE POLAIRE

Après une courte étape à Stockholm, nous empruntons la correspondance régionale pour Arvidsjaur. Un vol d'une heure cinquante que l'ATR 42 effectue débonnaire au travers des tombées de neige au-dessus d'une immensité blanche constellée de forêts de sapins givrés et de lacs, avec ça et là quelques lumières isolées qui attestent d'une présence humaine plutôt rare. Une sensation rassurante de bout du monde loin de l'urbanité, un avant-goût d'aventure.

19h30, nous débarquons dans la nuit sur le tarmac, le thermomètre affiche un timide -14,7 °C. Samuel et les chauffeurs de Lapland Ice Driving nous attendent dans le salon de l'aéroport. Nous gagnons rapidement les combinés VW qui nous acheminent à l'hôtel Silver Hatten, notre camp de base. Une heure de route droite traversant une composition blanche et féerique dans le faisceau ultra-puissant des longues portées, une spécificité nordique inhérente à ces conditions plus largement nocturnes que diurnes. Après une heure vingt de route, nous atteignons Arjeplog, une petite

ARJEPLOG - SWEDISH LAPLAND 70 KM FROM THE ARCTIC CIRCLE

After a brief stop in Stockholm, we take the regional connection to Arvidsjaur. A flight of one hour and fifty minutes aboard the ATR 42 glides amiably through the snowfall above a vast white expanse dotted with frosted fir forests and lakes, with a few isolated lights here and there attesting to a rather rare human presence. A reassuring feeling of being at the end of the world, far from urbanity, a taste of adventure.

At 7:30 PM, we disembark into the night on the tarmac, the thermometer reads a shy -14.7 °C. Samuel and the drivers from Lapland Ice Driving await us in the airport lounge, and we quickly board the VW vehicles that take us to Silver Hatten Hotel, our base camp. An hour of driving straight through a composition that is both white and enchanting in the ultra-powerful beam of the long-range lights, a Nordic specificity inherent to these conditions that are more often nocturnal than diurnal.

bourgade de 2 000 âmes vivant au rythme de l'automobile depuis les années 1960. Sa population double chaque hiver avec la migration saisonnière des ingénieurs, techniciens et essayeurs vers les centres d'essais hivernaux des grandes marques et des équipementiers, où ils testent la résistance au grand froid et les aides à la conduite de leurs nouveaux modèles en condition de basse adhérence. C'est ici qu'Eric Gallardo, fondateur et propriétaire de Lapland Ice Driving, a décidé d'installer le plus grand centre de pilotage sur glace au monde en reprenant à son compte le site précédemment occupé par le centre d'essai de General Motors.

Nous voici dans la 20^e saison d'exploitation et rien ne semble infléchir le succès de cette entreprise si l'on en juge par la fidélité croissante de certains de ses clients venant du monde entier, parfois plusieurs fois par an, certains pour la 20^e année consécutive, dans le but de parfaire leur pilotage et ainsi décupler le plaisir d'un drift toujours plus maîtrisé et rapide.

After an hour and twenty minutes of driving, we reach Arjeplog, a small town of 2 000 souls living at the rhythm of the automobile since the 1960s. Its population doubles every winter with the seasonal migration of engineers, technicians, and testers to the winter testing centers of major brands and equipment manufacturers where they test the resistance to extreme cold and the driving aids of their new models in low-traction conditions. It is here that Eric Gallardo, founder and owner of Lapland Ice Driving, decided to establish the world's largest ice driving center by taking over the site previously occupied by General Motors' testing center. We find ourselves in the 20th operational season, and nothing seems to sway the success of this business, judging by the increasing loyalty of some clients from around the world, sometimes visiting several times a year, some for the 20th consecutive year, with the goal of perfecting their driving skills and thus multiplying the pleasure of an ever more controlled and faster drift.



BRIEFING SÉCURITÉ

Après une bonne nuit de sommeil, la journée débute à 7 h 45 par un rapide briefing dans le salon de l'hôtel réservé à Lapland Ice Driving. Café chaud, ambiance détendue, Eric dispense aux nouveaux arrivants les informations pratiques essentielles – avec, bien sûr, quelques consignes de sécurité relatives à la conduite sur les routes ouvertes ainsi que sur les pistes d'accès aux circuits. Limitation de vitesse sur route d'accès à 90 km/h et 70 km/h à l'entrée du village que nous traverserons quatre fois par jour pour accéder et revenir du site de Lapland Ice Driving à sept kilomètres de là. En dépit de l'absence d'une signalétique pour l'indiquer, mieux vaut respecter cette consigne car la sévérité est de mise en Suède. Sur le site, les pistes d'accès font aussi l'objet de règles de bon usage pour éviter toute collision durant les chassés-croisés : 80 km/h sur les voies d'accès, 40 km/h devant les clubs-houses et, bien sûr, interdiction de drifter en dehors des circuits.

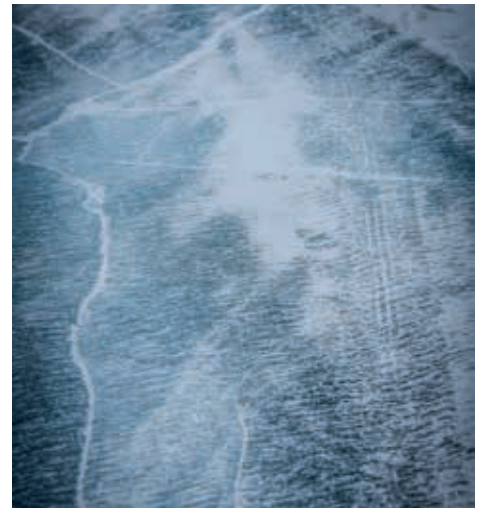
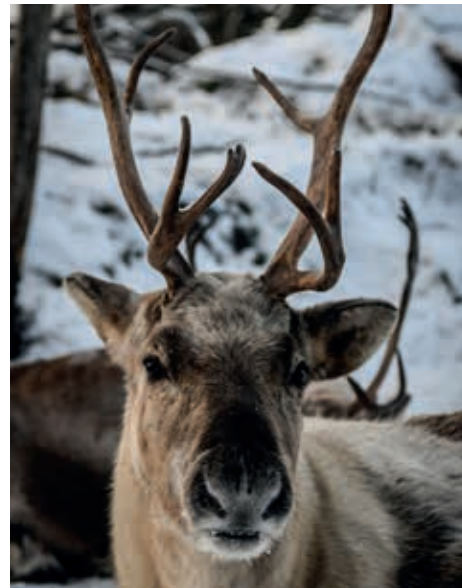


SAFETY BRIEFING

After a good night's sleep, the day starts at 7:45 AM with a quick briefing in the hotel lounge reserved for Lapland Ice Driving. Hot coffee, relaxed atmosphere, Eric provides new arrivals with essential practical information along with some safety guidelines related to driving on open roads as well as on the access routes to the circuits. Speed limit on access roads is 90 km/h and 70 km/h at the entrance of the village, which we will cross four times a day to access and return from the Lapland Ice Driving site located seven kilometers away. Despite the lack of signage to indicate this, it is best to adhere to this guideline because strictness is enforced in Sweden. On-site, access routes are also subject to proper usage rules to avoid any collisions during crossovers: 80 km/h on access paths and 40 km/h in front of the clubhouses, and of course, no drifting outside of the circuits.



© Lapland Ice Driving



LE LAC UDDJAUR POUR TERRAIN DE JEU

C'est sur un espace réservé étendu sur 1 200 hectares, soit six fois la surface de Monaco, que Lapland Ice Driving trace chaque année ses treize pistes dont cinq circuits de Formule 1, reproduits à l'échelle 1 en exclusivité mondiale et sous licence officielle, ainsi que huit pistes en cercle et ovale et un practice sur lesquels chacun, néophyte ou pilote aguerri, ira s'initier aux fondamentaux du pilotage sur glace ou affiner ses acquis. C'est aussi l'occasion de faire connaissance avec l'auto choisie pour ses roulages du jour avant de s'engager sur les circuits de F1. Depuis le ciel, notre drone nous fait découvrir l'immensité et la beauté de ce site, avec ses airs de pistes de Nazca au milieu d'un désert blanc immaculé. La glace se forme début novembre par temps calme et température négative à raison de 2 cm par jour, quand la neige ne vient pas contrarier ce processus. C'est là que le travail débute pour dix professionnels expérimentés qui vont patiemment œuvrer chaque jour et façonner les pistes au gré de l'augmentation de la couche de glace. Dès 10 cm d'épaisseur, les motoneiges entrent en scène pour baliser de 2 000 piquets et reproduire fidèlement les tracés de circuits avec une précision définie au mètre près grâce aux relevés GPS. Ensuite, elles compactent la neige à chaque nouvelle tombée pour la transformer en glace à raison de 10 cm de neige pour 1 cm du précieux substrat obtenu. Les opérations se répètent inlassablement jusqu'à ce que 20 cm d'épaisseur permettent aux 4x4 d'entrer en action pour poursuivre le compactage et atteindre le seuil crucial des 35 cm autorisant le roulage des engins de cinq tonnes. Les « snowblowers » vont alors dégager la neige des pistes autant de fois que nécessaire pour favoriser la poursuite du processus de glaciation. C'est entre Noël et le jour de l'an que l'ultime étape de finition se peaufine en griffant la glace jusqu'à réaliser une piste parfaitement plane avec les conditions d'adhérence adéquates. Un travail titanesque et patient de préparation, des mesures et une surveillance régulière de l'épaisseur de glace ainsi qu'un entretien quotidien tout au long de la saison garantissant des conditions parfaites de roulage. Début janvier sonne l'ouverture de la saison, il est temps d'installer les cabanes « club house » qui accueillent clients et coaches pour se réchauffer et échanger autour d'une boisson chaude entre deux sessions. Lors de notre séjour au premier jour de la saison, le 9 janvier, l'épaisseur de glace dépasse déjà les 45 cm. En fin de saison, au 30 mars (date de clôture), elle pourrait atteindre les 120 cm !

UDDJAUR LAKE AS A PLAYGROUND

On an extensive reserved space spanning 1 200 hectares, or six times the area of Monaco, Lapland Ice Driving traces its thirteen tracks each year, including five Formula 1 circuits reproduced at a 1:1 scale, exclusively and under official license, along with eight circular and oval tracks and a practice area where everyone, whether a novice or seasoned driver, can learn the basics of ice driving or refine their skills. It's also an opportunity to get acquainted with the car chosen for the day's drive before getting onto the F1 circuits. From the sky, our drone reveals the vastness and beauty of this site, reminiscent of Nazca lines in the midst of an immaculate white desert. Ice begins to form in early November under calm conditions and below-freezing temperatures at a rate of 2 cm per day, unless snow interferes with this process. This is when the work starts for ten experienced professionals who tirelessly work every day to shape the tracks as the ice layer increases. Once the thickness reaches 10 cm, snowmobiles come into action to mark 2 000 stakes and faithfully recreate the circuit layouts with precision defined to the meter, using GPS data. They then compact the snow with every new snowfall, turning it into ice at a ratio of 10 cm of snow for 1 cm of the precious substrate obtained. This process repeats tirelessly until 20 cm of thickness allows 4x4 vehicles to come in to continue the compaction and reach the crucial threshold of 35 cm, enabling the movement of 5-ton machines. The "snowblowers" then clear the snow from the tracks as many times as necessary to facilitate the continuation of the freezing process. It's between Christmas and New Year that the final finishing touches are made by scratching the ice to create a perfectly flat track with the right adhesion conditions. A titanic and patient preparation job, with regular measurements and monitoring of the ice thickness, along with daily maintenance throughout the season, ensures perfect driving conditions. Early January marks the opening of the season, and it's time to set up the clubhouse cabins that welcome clients and coaches to warm up and share a hot drink between sessions. During our stay on the first day of the season, on January 9, the ice thickness already exceeds 45 cm. By the end of the season on March 30 (closing date), it could reach 120 cm!

5 CIRCUITS DE F1

PAUL RICARD :
Longueur : 5,8 km
Vitesse de pointe : 217 km/h

NÜRBURGRING
Longueur : 5,2 km
Vitesse de pointe : 205 km/h

SILVERSTONE
Longueur : 5,9 km
Vitesse de pointe : 209 km/h

SEPANG
Longueur : 5,54 km
Vitesse de pointe : 198 km/h

YAS MARINA
Longueur : 5,55 km
Vitesse de pointe : 212 km/h

**CIRCUITS TECHNIQUES :
LA FERTÉ-GAUCHER**
Longueur : 3,6 km
Vitesse de pointe : 120 km/h

LE PRACTICE
Longueur : 1,5 km
Une conception Lapland Ice Driving parfaite pour effectuer ses premiers enchaînements en conservant la glisse d'un virage sur l'autre. Composé de 15 courbes dynamiques, il permet de perfectionner le contrôle en courbe.

LES OVALES
Longueur : 500 m
Vitesse de pointe : 80 km/h
Le domaine dispose de 4 ovales indépendants, conçus spécialement pour permettre l'apprentissage des techniques d'inscription (avec ou sans appel / contre-appel), de la tenue d'une dérive constante et de la sortie de glisse avec remise en ligne.

LES CERCLES
Longueur : 800 m et 1100 m
Vitesse de pointe : 80 km/h et 120 km/h
Avec leur rayon de courbure constant et une généreuse largeur de 20 mètres, ces deux tracés sont conçus pour enseigner l'art de maintenir une dérive constante avec plus ou moins d'angle. Le plus grand développe une longueur de près d'un kilomètre et permet ainsi de glisser jusqu'à 120 km/h.

5 F1 CIRCUITS

PAUL RICARD :
Length: 5.8 km
Top speed: 217 km/h

NÜRBURGRING
Length: 5.2 km
Top speed: 205 km/h

SILVERSTONE
Length: 5.9 km
Top speed: 209 km/h

SEPANG
Length: 5.54 km
Top speed: 198 km/h

YAS MARINA
Length: 5.55 km
Top speed: 212 km/h

**TECHNICAL CIRCUITS:
LA FERTÉ-GAUCHER**
Length: 3.6 km
Top speed: 120 km/h

THE PRACTICE
Length: 1.5 km
A Lapland Ice Driving design perfect for executing first sequences while maintaining the slide from one turn to another. Composed of 15 dynamic curves, it allows for mastering cornering control.

OVALS
Length: 500 m
Top speed: 80 km/h
The facility has 4 independent ovals, specially designed to facilitate the learning of entry techniques (with or without call / counter-call), maintaining a constant drift, and drift exit with re-straightening.

CIRCLES
Length: 800 m and 1100 m
Top speed: 80 km/h and 120 km/h
With their constant radius of curvature and a generous width of 20 meters, these two layouts are designed to teach the art of maintaining a constant drift with varying angles. The larger one stretches nearly a kilometer and allows drifting up to 120 km/h.

FERRARI F8 TRIBUTO



Moteur/Engine	V8 de 3,9 L
Puissance/Power	720 ch
Boîte de vitesses/Gearbox	Séquentielle 7 rapports à double embrayage
De 0 à 100 km/h.....	2,9 secondes
Vitesse de pointe/Top speed	340 km/h



PREMIERS ROULAGES

Briefing terminé, il est temps d'emprunter le SUV électrique POLESTAR mis à notre disposition pour rejoindre les pistes où la flotte de bolides et l'équipe des pilotes instructeurs nous attendent.

En janvier les journées sont courtes, le soleil se lève paresseusement à 9 h pour disparaître à 14 h 30. Couleurs pâles, neige scintillante et craquante sous nos pas, il émane de ces décors gelés une douceur qui contraste avec la morsure du froid ambiant qui oscille autour des -20 °C.

Une belle journée s'annonce et l'excitation monte à la vue de la Ferrari F8 Tributo qui attend Patrick Bornhauser devant le club house où nous viendrons nous réchauffer et échanger entre deux sessions. Douze équipages au maximum se partagent ce domaine immense, ils sont répartis à raison de six pilotes par club house. Cette limitation voulue par Eric Gallardo est le gage d'une prestation personnalisée très exclusive. Pas d'encombre en roulage donc pas de stress, des conditions dans lesquelles on fait vite connaissance entre participants et qui, surtout, permettent aux instructeurs de se consacrer à 100 % à leur élève du jour avec un suivi rigoureux des progrès accomplis comme des points perfectibles à travailler. Du sur-mesure, une organisation à taille humaine qui vous assure de progresser tout en prenant du plaisir.

Premiers échanges avec le coach, ici le tutoiement et les sourires sont de mise entre le pilote et son instructeur. Celui-ci a été briefé la veille sur le profil et parcours de compétiteur de Patrick. Pas de temps à perdre, le tandem formé prend aussitôt la piste en direction d'un tracé ovale pour se familiariser avec la F8 Tributo préparée dans cette configuration « glace » et tester ses premiers drifts. Mise en vitesse, trajectoire sur l'extérieur du virage, frein, appel suivi d'un contre-appel, l'auto se place parfaitement à l'équerre et nous gratifie de belles projections de particules givrées et des envolées mélodieuses de son V8. Patrick Bornhauser enchaîne les évolutions dans le sens horaire avant d'inverser sa course. Nous avions peu de doute sur le sujet mais notre diable de Président pilote maîtrise déjà le sujet comme s'il s'agissait d'un jeu d'enfant : économie de gestes, précision dans les placements, le dosage du frein...

FIRST DRIVES

With the briefing done, it's time to hop into our electric Polestar SUV provided for us to reach the tracks where the fleet of speedsters and the team of instructor drivers are waiting. In January, the days are short; the sun lazily rises at 9 AM only to disappear by 2:30 PM. The pale colors, sparkling snow crunching under our feet, emanate a softness that contrasts with the biting cold hovering around -20 °C.

A beautiful day is unfolding, and excitement rises at the sight of the Ferrari F8 Tributo waiting for Patrick Bornhauser in front of the small wooden cabin where we will warm up and chat between sessions. A maximum of 12 teams share this huge domain, divided into six drivers per club house. This limitation set by Eric Gallardo guarantees a very exclusive personalized experience. No congestion on the track means no stress, which allows participants to get to know each other quickly and, more importantly, enables instructors to dedicate 100% of their attention to their student of the day, rigorously tracking both progress made and areas to improve. Custom-tailored, a human-sized organization ensures you improve while enjoying yourself.

Initial exchanges with the coach occur here, where familiarity and smiles prevail between the driver and their instructor, who was briefed the day before on Patrick's competitive background and profile. No time to waste; the formed duo immediately takes to the track towards an oval layout to get acquainted with the F8 Tributo, prepared for this "ice" configuration and test its first drifts. Accelerating, tracking outside the turn, braking, initiating a counter-steer, the car positions perfectly at an angle, rewarding us with beautiful projections of frosty particles and the melodious revs of its V8. Patrick Bornhauser fluidly navigates clockwise before reversing course. We had little doubt on this front, but our spirited President driver already masters the subject like it's child's play: efficient gestures, precise placements, brake modulation... our photographer delights in these initial maneuvers captured in beautiful light. A quick stint at the practice and the Ferrari F8 Tributo is already heading towards the replica of the



Notre photographe se régale de ces premières évolutions dans une belle lumière. Rapide passage par le practice et la Ferrari F8 Tributo s'engage déjà en direction de la réplique du circuit de la Ferté-Gaucher, 14 virages, une ligne droite de près de 500 m, piste sur laquelle l'entrée s'opère par la gauche et tracé qui combine l'essentiel : une série de virages serrés qui exige une bonne précision, des courbes rapides, une chicane... voilà une belle entrée en matière avant de rejoindre les tracés plus longs et rapides. Mais déjà la première session de 30 minutes touche à sa fin. Il est temps de rejoindre le club house pour une pause avant la reprise. Le large sourire qui éclaire le visage de Patrick Bornhauser lors de son retour au parking dit l'essentiel. Les sensations distillées par le pilotage sur glace au volant d'une Ferrari F8 Tributo sont véritablement grisantes.

En mode intensif, la journée comptera huit roulages dont quatre, l'après-midi, se dérouleront entre chien et loup (les plus complexes à gérer pour la lisibilité de la piste) puis en nocturne dans la lumière puissante de la rampe d'éclairage qui assure un confort comme en plein jour.

La préparation des circuits se poursuit en ce début de saison, les pistes de Sepang et Silverstone sont annoncées ouvertes. Second round.

SEPANG

De retour au volant de la Ferrari F8 Tributo, Patrick Bornhauser et son coach passent aux choses sérieuses sur les circuits de F1 en débutant par Sepang, long de 5,543 km, à la fois très rapide et technique avec ses quinze virages et huit lignes droites.

Une piste que l'on aborde dans le sens antihoraire avec une longue ligne droite en amorce où l'on peut atteindre les 200 km/h avant de s'engager sur un droit serré qui nécessite une gestion du freinage maîtrisée, puis d'enchaîner sur les virages 2 et 3, deux droites rapides, une épingle... Montée d'adrénaline garantie ! L'instructeur fait office de copilote, annonce les changements de tracé et dispense ses consignes techniques. La concentration et l'assurance venant, les mises en dérives s'allongent, les transferts s'enchaînent, fluides et rythmés, dans le bon tempo, la vitesse augmente au fur et à mesure que les tours s'égrènent. La Ferrari ne connaîtra aucune sortie de piste. Encore un sans-faute même si le principal intéressé objecterait sans doute sur ce point.

Ferté-Gaucher circuit, fourteen turns, one straight line of nearly 500 m, a circuit where entry is from the left and a layout that combines the essentials: a series of tight turns that require good precision, fast curves, a chicane... this is a great introduction before moving on to longer and faster tracks. But the first 30-minute session is already coming to an end. It's time to head to the clubhouse for a break before resuming. The wide smile on Patrick Bornhauser's face as he returns to the parking lot says it all. The sensations experienced while driving on ice in a Ferrari F8 Tributo are truly exhilarating.

In intensive mode, the day will feature eight driving sessions, with four in the afternoon taking place during dusk (the most challenging to manage for track visibility) and then at night under the powerful floodlights that provide comfort as if it were broad daylight.

Circuit preparations continue at the start of the season, with the tracks at Sepang and Silverstone announced as open. Second round.

SEPANG

Back behind the wheel of the Ferrari F8 Tributo, Patrick Bornhauser and his coach get serious on the F1 circuits, starting with Sepang, a 5.543 km track that is both very fast and technical with its fifteen turns and eight straights. The circuit is approached in a counterclockwise direction with a long straight at the beginning, where speeds can reach 200 km/h, before entering a tight right turn that requires controlled braking, then flowing into turns 2 and 3, two fast rights, followed by a hairpin... Guaranteed adrenaline rush! The instructor acts as a co-driver, announcing changes in the layout and providing technical instructions. As concentration and confidence grow, the drifts lengthen, transfers become fluid and rhythmic in the right tempo, and speed increases as laps tick by. The Ferrari won't experience any track exits. Another flawless run, although the main interested party might argue on this point.



SILVERSTONE

Patrick Bornhauser connaît bien le mythique circuit pour l'avoir pratiqué en course dans la catégorie LM GTE Am au volant d'une Corvette C6.R en 2011, 2012 et 2013. Son tracé modifié, la dernière fois en 2010, permet ici d'atteindre des vitesses au-delà des 200 km/h, les virages de Copse, Maggots, Becketts et Chapel comptent parmi les plus rapides. Un enchaînement qui met à l'épreuve l'habileté des pilotes les plus chevronnés et demande de calculer chaque trajectoire avec une précision chirurgicale. « Il faut rester vigilant car la piste est plus étroite que sur sa version asphaltée », nous confiera Patrick Bornhauser.

SILVERSTONE

Patrick Bornhauser knows the legendary circuit well, having raced in LM GTE Am behind the wheel of a Corvette C6.R in 2011, 2012, and 2013. Its layout, last modified in 2010, allows speeds to exceed 200 km/h, with the turns of Copse, Maggots, Becketts, and Chapel among the fastest. This sequence tests the skills of the most experienced drivers and requires calculating every trajectory with surgical precision. "You have to stay vigilant because the track is narrower than its asphalt version," Patrick Bornhauser will confide.



DANS L'APRÈS-MIDI, LES ROULAGES ENTRE CHIEN
ET LOUP PRÉCÈDENT LES SESSIONS NOCTURNES
SOUS LA RAMPE DE LED ULTRAPUISSANTES.

IN THE AFTERNOON, THE ROLLS BETWEEN DOG
AND WOLF PRECEDE THE NIGHT SESSIONS
UNDER THE ULTRA-POWERFUL LED LIGHT.



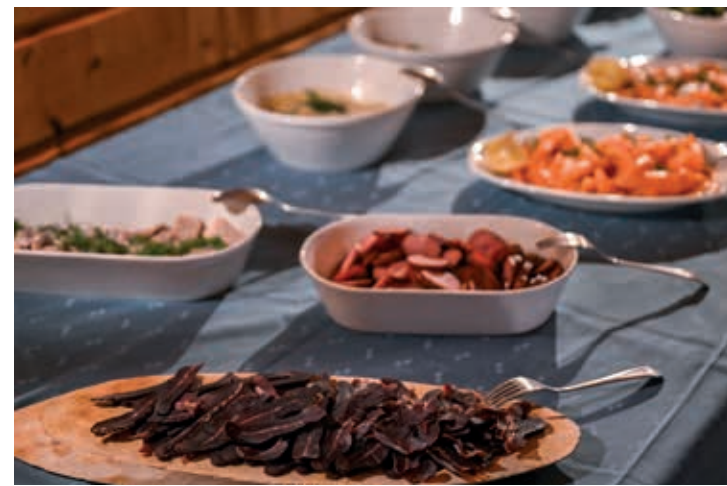
LES AURORES BORÉALES DANSENT DANS LE CIEL
ET LES LIGNES DE LA FERRARI F8 TRIBUTO SONT
SUBLIMÉES PAR CE DÉCOR IRRÉEL.

THE NORTHERN LIGHTS DANCE IN THE SKY AND THE
LINES OF THE FERRARI F8 TRIBUTO ARE ENHANCED BY
THIS SURREAL SETTING.



Chaque semaine, un diner lapon se tient en un lieu choisi dans la petite ville d'Arjeplog. Au menu, quelques spécialités locales, viande de Renne et filet d'Arctic Char (Omble Chevalier). L'occasion pour les participants de partager un moment de convivialité autour d'une bonne table au coin du feu.

Every week, a Lapland dinner takes place in a chosen location in the small town of Arjeplog. The menu features some local specialties, reindeer meat, and Arctic char fillet. It's an opportunity for participants to share a moment of conviviality around a good table by the fire.



Cette première journée se conclue autour de 18 h 00. Les aurores boréales dansent dans le ciel et les lignes de la Ferrari F8 Tributo sont sublimes par ce décor irréel. On ne résiste pas à faire quelques prises de vue avant qu'elle reparte à l'atelier pour un déglacage en règle des éléments névralgiques ainsi que quelques points de contrôle.

De retour à l'hôtel, juste le temps de se réchauffer en passant par une bonne douche chaude, un sauna, un spa bouillonnant à 39 °C et il est déjà l'heure de rejoindre Eric Gallardo et son équipe dans le salon de Lapland Ice Driving où un cocktail nous attend avec champagne et autres agapes. Un moment de convivialité pour les pilotes et leurs accompagnants. Certains échangent leurs impressions, d'autres nourrissent des conversations au-delà des sujets purement mécaniques. La ferveur ne retombe pas, l'expérience du jour fait encore briller les regards.

The first day concludes around 6:00 PM. The Northern Lights dance in the sky, and the lines of the Ferrari F8 Tributo are enhanced by this surreal backdrop. We can't resist capturing a few shots before it heads back to the workshop for a thorough de-icing of the crucial components and some additional checks.

Back at the hotel, there's just enough time to warm up with a hot shower, a sauna, and a bubbling spa at 39 °C, and it's already time to join Eric Gallardo and his team in the Lapland Ice Driving lounge, where a cocktail awaits us with champagne and other delicacies. It's a moment of camaraderie for the drivers and their companions. Some share their impressions, while others engage in conversations that go beyond purely mechanical topics. The excitement remains high, and the experiences of the day still shine in their eyes.

UNE FLOTTE DE 30 SPORTIVES AFFÛTÉES VERSION « ÉVOLUTION GLACE »

Le garage de Lapland Ice Driving, c'est un peu la réserve du père Noël. Autant dire qu'il y en a pour tous les goûts avec des puissances allant de 300 à plus de 700 ch, quatre roues motrices ou propulsion, en moteur avant ou arrière, central ou déporté, six cylindres à plat, moteur V8 ou V10, la vaste gamme permet de diversifier les expériences : Toyota Yaris GR, Mitsubishi Evo, Alpine A110, BMW M2, Corvette C8, Porsche 992.2 GT3, Lamborghini Huracan, Ferrari F8 Tributo et Ferrari 488 Challenge. La plupart des modèles sont au nombre de deux pour vous garantir de toujours rouler dans la voiture de votre choix.

Il en va des voitures comme de la glace, un travail de préparation minutieux s'impose pour les adapter à ces conditions très particulières de roulage intensif sur glace. Chaque nouveau modèle entrant dans le parc se voit étudié et modifié pour protéger les points névralgiques. Sous le châssis, un carter de protection aluminium usiné sur mesure est installé. Les hauteurs de caisse sont majorées, les boucliers d'origine sont retirés pour être remplacés par des copies de moulées en fibre renforcée en résine polyester ou polycarbonate auxquelles est ajouté un sabot additionnel qui vient protéger le bouclier en cas de sortie de piste. La raison ? À ces températures de froid extrême, les plastiques sont fragilisés et se fissurent comme du verre. Après deux ou trois sorties de piste, ce sont les radiateurs derrière le pare-chocs qui pourraient être endommagés avec le risque d'une mise en panne de l'auto. Toutes les composantes en plastique et carbone sont donc remplacées par des copies en aluminium réalisées sur mesure. Toutes les aides additionnelles à la conduite sont neutralisées, notamment les ABS qui contrarient la décélération. Avec des pneus cloutés, on a besoin d'un taux de glissement que les ABS n'autorisent pas. Par ailleurs l'ABS est réglé sous-vireur, ce qui entraînerait la voiture sur l'extérieur du virage et viendrait contrarier le contrôle de trajectoire. La répartition du freinage est elle aussi modifiée pour retirer du mordant sur l'avant et en augmenter la puissance sur l'arrière. Aux disques céramiques sont substitués des disques acier plein soit de plus petite dimension à l'avant, soit avec un coefficient de friction de plaquettes plus faible, voire avec des limiteurs de pression installés sur les roues avant, ceci pour obtenir une auto plus mobile en entrée de virage. Le cloutage fait l'objet d'une mise au point sur mesure selon la répartition de puissance. La base est un clou par cheval mais selon qu'il s'agit d'une propulsion ou d'une quatre roues motrices, l'approche diffère et cela fait l'objet d'une mise au point affinée en phase d'essai.

On cherche à avoir le plus grand nombre de clous possible, mais aussi les plus petits possible, pour ne pas trop dégrader la piste et créer des ornières. Il faut trouver un juste compromis entre grip-contrôle et potentiel de dérive. Une tâche pas toujours évidente et très empirique. Les Ferrari 488 Challenge, notamment, ont fait l'objet d'un ajustement spécifique en première saison, avec des longueurs de clous augmentées sur le train avant car leur autobloquant est si puissant que le train arrière poussait l'auto en sous-virage.

Toutes ces préparations sont testées en condition réelles par Eric, qui nous confiera que cette partie d'essai pour mise au point lui procure toujours un plaisir intact. Ingénieur un jour, ingénieur toujours... on ne se refait pas. Dernier point, des rampes d'éclairage additionnelles sont installées sur le toit pour assurer une visibilité comme en plein jour. Les bolides sont enfin prêts à prendre la piste.

A FLEET OF 30 FINELY-TUNED SPORTS CARS IN THE «ICE EVOLUTION» VERSION

The Lapland Ice Driving garage is a bit like Santa's workshop. You could say there's something for everyone, with power ranging from 300 to over 700 hp, all-wheel drive or rear-wheel drive, front or rear engines, central or offset, flat 6 engines, V8 or V10, the vast array allows for a diverse set of experiences: Toyota Yaris GR, Mitsubishi Evo, Alpine A110, BMW M2, Corvette C8, Porsche 992.2 GT3, Lamborghini Huracan, Ferrari F8 Tributo, and Ferrari 488 Challenge. Most models are available in pairs to ensure you're always driving your car of choice.

Just like with ice, meticulous preparation is essential to adapt the cars for these very specific conditions of intensive driving on ice. Each new model entering the fleet is studied and modified to protect critical points. An aluminum protection pan, custom-machined, is installed underneath. The ride heights are increased, original bumpers are removed and replaced with copies molded from reinforced fiber polyester or polycarbonate, to which is added an additional skid plate to protect the bumper in case of off-road excursions. The reason? At these extreme cold temperatures, plastics become brittle and crack like glass; after two or three off-road adventures, the radiators behind the bumpers could get damaged, risking a breakdown. Therefore, all plastic and carbon components are replaced with custom-made aluminum copies.

All additional driving aids are disabled, particularly the ABS which interferes with deceleration. With studded tires, a slip rate is required that the ABS does not allow. Furthermore, the ABS is set to understeer, which would push the car to the outside of the turn and disrupt trajectory control. The brake distribution is also modified to reduce bite at the front and increase power at the rear. Ceramic discs are replaced by solid steel discs, either smaller at the front or with a lower friction coefficient for the pads, or even with pressure limiters installed on the front wheels. This is to achieve a more agile car when entering turns. The studding is custom-tailored based on the power distribution. The base is one stud per horsepower, but depending on whether it's a rear-wheel drive or all-wheel drive, the approach varies, and this undergoes fine-tuning during testing. The goal is to have the maximum number of studs possible while keeping them as small as possible to avoid significantly damaging the track and creating ruts. A delicate balance between grip-control and drift potential must be found.

It's not always an obvious task and is very empirical. Notably, the Ferrari 488 Challenge underwent specific adjustments in its first season, with longer studs installed on the front axle because its limited-slip differential is so powerful that the rear axle was pushing the car into understeer. All these preparations are tested in real conditions by Eric, who confides that this part of testing for fine-tuning always brings him immense joy. Once an engineer, always an engineer... one can't change that. Lastly, additional lighting ramps are installed on the roof to ensure visibility as if it were broad daylight. The racing cars are finally ready to hit the track.



Eric Gallardo veille tous les soirs au bon entretien des autos dont il a soigneusement assuré la préparation et la mise au point.

Eric Gallardo checks every evening on the proper maintenance of the cars he has expertly prepared and tuned.



MAINTENANCE PRÉVENTIVE ET INTENSIVE

Étant données la rudesse des conditions ambiantes et l'intensité des sollicitations, un pneu aura une durée de vie limitée à 1 500 km sur un essieu moteur et 2 500 km sur un essieu non moteur. L'usure accélérée vaut pour toutes les composantes mécaniques et impose une maintenance préventive importante. L'huile de pont est changée tous les 500 km, les moteurs et boîtes sont vidangés tous les 3 000 km. Les premières vidanges sont analysées pour adapter les cycles. Le midi comme le soir, les voitures sont déglacées : radiateurs, suspensions, passages de roues, toutes les parties mécaniques y passent pour éviter la saturation et la casse qui pourrait en découler.

PREVENTIVE AND INTENSIVE MAINTENANCE

Given the harshness of the ambient conditions and the intensity of the demands, a tire will have a limited lifespan of 1,500 km on a drive axle and 2,500 km on a non-drive axle. Accelerated wear applies to all mechanical components and necessitates significant preventive maintenance. The differential oil is changed every 500 km, and the engines and gearboxes are drained every 3,000 km. The first oil changes are analyzed to adjust the cycles. Both at noon and in the evening, the cars are de-iced: radiators, suspensions, wheel arches, all mechanical parts undergo this process to avoid saturation and potential breakage that may result.



FERRARI 488 CHALLENGE

Les Ferrari 488 Challenge conservent leur configuration racing, mais avec un set-up adapté à la glace, permettant une prise en main progressive quel que soit le niveau de pilotage.

The Ferrari 488 Challenge retain their racing configuration, but with a setup adapted for ice, allowing for a gradual handling experience regardless of driving skill level.



Moteur/Engine	V8 biturbo de 3,9 litres
Puissance/Power	670 ch
Boîte de vitesses/Gearbox	Boîte F1 à double embrayage 7 rapports
De 0 à 100 km/h	3 secondes
Vitesse de pointe/Top speed	320 km/h



DEUXIÈME JOUR FERRARI 488 CHALLENGE : LE GRAAL

Pour ces nouvelles sessions, le choix s'est porté sur la Ferrari 488 Challenge, un véritable modèle de compétition avec l'idée de hausser le ton mais aussi parce que Patrick Bornhauser, en amoureux de la marque et de la course, affectionne ce modèle qu'il connaît bien. La bête arbore la belle livrée jaune emblématique des origines, qui est du plus bel effet sur ce fond de ciel bleu immaculé. Le pilote a accordé son « dress code » : gilet et casquette de couleur rouge et jaune, blason du Cavallino Rampante. L'accord parfait. Juste le temps de se frigorifier en prenant la pose devant l'objectif, et il faut s'enfiler dans le cockpit pour aller limer la glace. Pour s'entendre au-delà des hurlements du V8 biturbo quand il lâche ses 670 ch, le port du casque avec intercom est de rigueur. Aujourd'hui, le sémillant Ardennais Samuel Lay remplace Alex au poste de coach copilote. Harnais bouclé, volant clipsé, le festival peut commencer. Retour sur Sepang, puis Silverstone avec passage par le Nürburgring. La 488 Challenge atteint les 100 km/h en trois secondes et peut atteindre les 330 km/h. Les 650 clous par pneu assurent une bonne motricité, il faut rouler de manière très engagée pour lancer la glisse et, surtout, « il faut du temps pour tirer toute la quintessence de cette auto ultra-performante dans ce contexte si particulier », nous fait remarquer son pilote. L'expérience s'achève déjà sur ces sensations de haute intensité, avec l'envie d'y revenir un jour.



SECOND DAY ON TRACK - FERRARI 488 CHALLENGE: THE HOLY GRAIL

For these new sessions, the choice has fallen on the Ferrari 488 Challenge, a true competition model aimed at raising the stakes but also because Patrick Bornhauser, a lover of the brand and racing, has a deep affection for this well-known model. The beast sports the beautiful iconic yellow livery of its origins, looking splendid against the backdrop of a pristine blue sky. The driver has coordinated his dress code: a red and yellow vest and cap, the emblem of the Cavallino Rampante. A perfect match. Just enough time to shiver while striking a pose for the camera before climbing into the cockpit to hit the track. To communicate over the roar of the V8 biturbo as it unleashes its 670 hp, wearing a helmet equipped with intercom is essential. Today, the lively Ardennais Samuel Lay steps in as co-driver coach, replacing Alex. Harness buckled, steering wheel clipped in, the festival can begin. Back to Sepang, Silverstone with a stop at the Nürburgring. The 488 Challenge goes from 0 to 100 km/h in three seconds and can reach speeds of 330 km/h. The 650 nails per tire ensure maximum grip, so one must drive very aggressively to initiate a drift, and "it takes time to extract the full essence of this ultra-high-performance car in such a unique context," notes its driver. The experience wraps up with these high-intensity sensations, sparking a desire to return one day.

Quelques échanges avec son coach avant de prendre la direction du circuit de Sepang pour 30 minutes de sensations fortes.

A few exchanges with his coach before heading to the Sepang circuit for 30 minutes of thrilling sensations.







PATRICK BORNHAUSER

AVIS D'UN PILOTE EXPERT

Quelles sont vos premières impressions ?

Je tiens tout d'abord à remercier Lapland Ice Driving en la personne de son propriétaire, Eric Gallardo, pour son accueil personnalisé et son organisation très bien rodée. Du briefing au compte-rendu journalier, tout est minuté, avec des séances de roulage toutes les 30 minutes et huit séances quotidiennes sur deux jours. Les instructeurs très attentionnés et pédagogues prennent le temps qu'il faut pour les explications et s'adaptent au niveau de pilotage du client.

En quoi diffère techniquement le pilotage sur glace ?

L'objectif de ce roulage sur glace est de se familiariser à la glisse avec l'idée aussi d'éviter d'être surpris et ainsi de réagir plus tranquillement lorsque ces conditions extrêmes surviennent dans notre quotidien. Le pilotage sur glace ressemble à un ballet, la voiture allant d'un côté à l'autre en permanence, et ce même en ligne droite. Pour pouvoir prendre un virage, il faut faire un appel et contre-appel ; la voiture se met en glisse à l'abord du virage avant de passer celui-ci à l'équerre complet sans aller au tête-à-queue. La plus grosse adaptation est bien sur le manque de grip malgré les pneumatiques cloutés. Finalement, on s'y fait assez vite, ce qui n'empêche pas de rester extrêmement vigilant. Ce sont des réflexes complètement différents de sur l'asphalte où ne pas glisser est une règle essentielle, la glisse étant synonyme de perte de temps. Sur glace, il faut à l'inverse anticiper le virage par une glisse afin de le passer le plus vite possible.

Quel ressenti avez-vous eu au volant de la F8 Tributo vs 488 Challenge ?

Sur la glace, la différence entre les deux modèles n'est pas aussi importante que sur l'asphalte, sans aucun doute parce que l'on n'utilise pas au mieux les performances de la 488 Challenge. La F8 est une voiture routière déjà très performante et plus confortable que la 488, qui est une véritable voiture de course.

Quel modèle vous a procuré le plus de plaisir à piloter sur glace ?

Évidemment la 488 Challenge, car c'est une ambiance de voiture de course (le bruit, le freinage, la légèreté...). Je me suis vu prendre 200 km/h en ligne droite !

Vous qui avez piloté la 488 Challenge sur circuit asphalte, quelle comparaison pouvez-vous établir avec cette version modifiée pour la conduite sur glace ?

J'ai beaucoup roulé en circuit avec des GT1 et des GT3. Mais, piloter la 488 Challenge sans aucune bride, non limitée en puissance (contrairement aux GT en championnat) a été vraiment une nouvelle expérience avec une vitesse et un freinage bluffants, tout en restant une voiture assez facile à conduire... même s'il faut un peu de temps pour atteindre ses limites.

Parmi les circuits testés, y en a-t-il un qui a eu votre préférence ?

Cinq circuits sont tracés sur la glace et celui qui m'est apparu le plus difficile est Sepang, car la vitesse y est très élevée.

What are your first impressions?

First of all, I would like to thank Lapland Ice Driving and its owner Eric Gallardo for the personalized welcome and well-organized itinerary. From the briefing to the daily report, everything is timed, with driving sessions every 30 minutes and eight sessions daily over two days. The instructors are very attentive and pedagogical, taking the necessary time for explanations and adapting to the driver's skill level.

How does ice driving technically differ?

The goal of ice driving is to familiarize oneself with sliding, intending to avoid being caught off guard and thus react more calmly when such extreme conditions arise in our daily lives. Ice driving resembles a ballet, with the car constantly moving from side to side, even in a straight line. To take a corner, one must initiate and counter-initiate; the car starts to slide as it approaches the turn and passes it at a complete angle without spinning out. The biggest adjustment is, of course, the lack of grip despite the studded tires. In the end, one adapts quite quickly, but it doesn't prevent one from staying extremely vigilant. The reflexes are completely different from asphalt, where not sliding is a crucial rule, as sliding means wasting time. Conversely, on ice, one must anticipate the turn by sliding to navigate it as quickly as possible.

What feelings did you experience driving the F8 Tributo vs the 488 Challenge?

On ice, the difference between the two models isn't as significant as on asphalt, undoubtedly because the performance of the 488 Challenge isn't fully utilized. The F8 is already a very high-performing road car and more comfortable than the 488, which is a true race car.

Which model provided you with the most pleasure to drive on ice?

Obviously, the 488 Challenge, as it embodies the racing car atmosphere (the sound, the braking, the lightness...). I found myself reaching 200 km/h in a straight line!

Which model has given you the most pleasure to drive on ice?

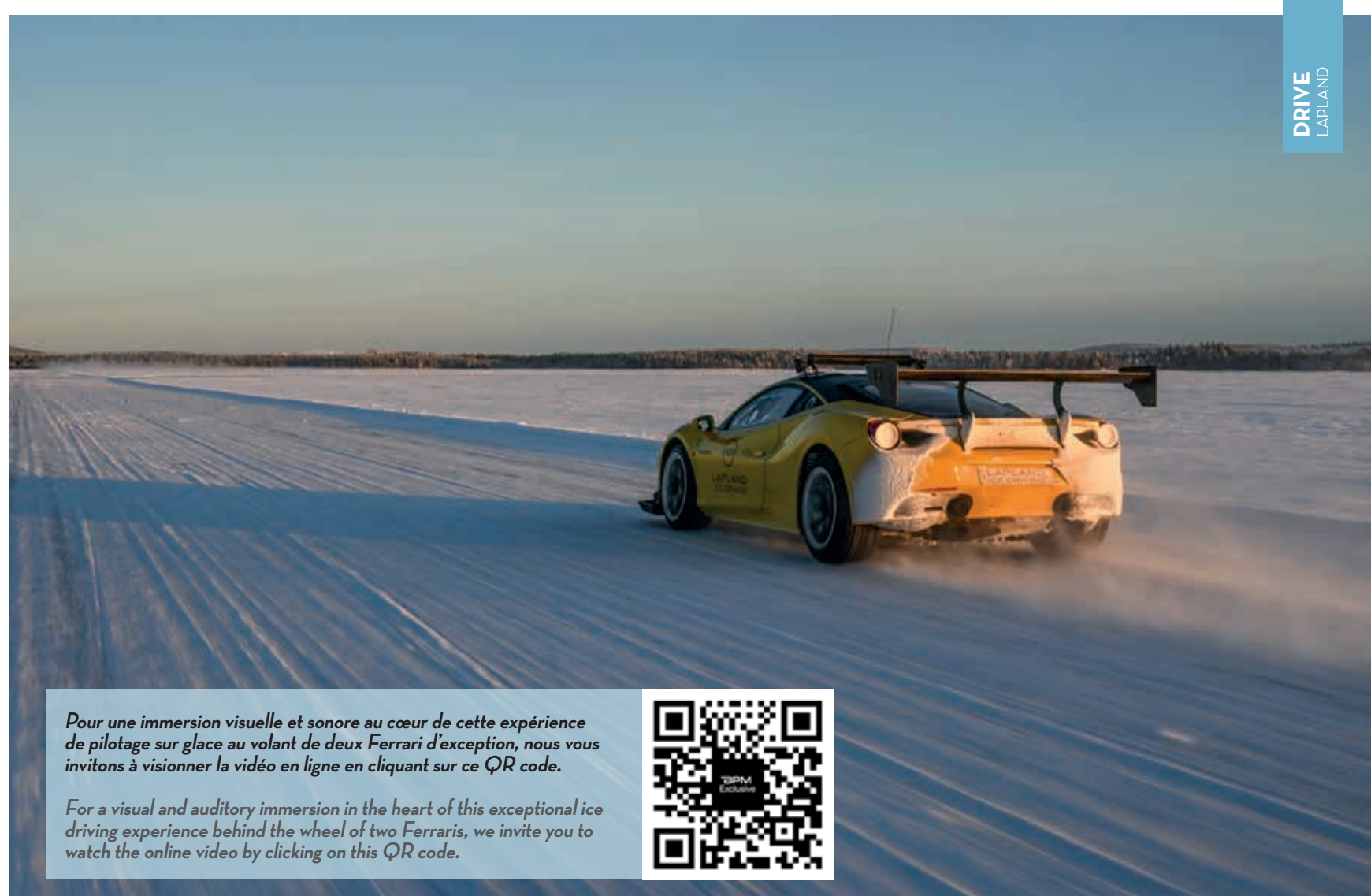
Obviously the 488 Challenge, it has the atmosphere of a race car (noise, braking, lightness...). I could see myself hitting 200 km/h in a straight line!

Having driven the 488 Challenge on asphalt tracks, what comparison can you make with this modified version for ice driving?

I've spent a lot of time on circuit with GT1 and GT3. However, driving the 488 Challenge with no restrictions, unbounded in power (unlike the GTs in championship), was truly a new experience with astonishing speed and braking, while still being a car that's quite easy to handle... even though it takes some time to reach its limits.

Among the tested circuits, is there one that you preferred?

Five circuits are marked on the ice, and the one that seemed the most difficult to me is Sepang because the speed there is very high.



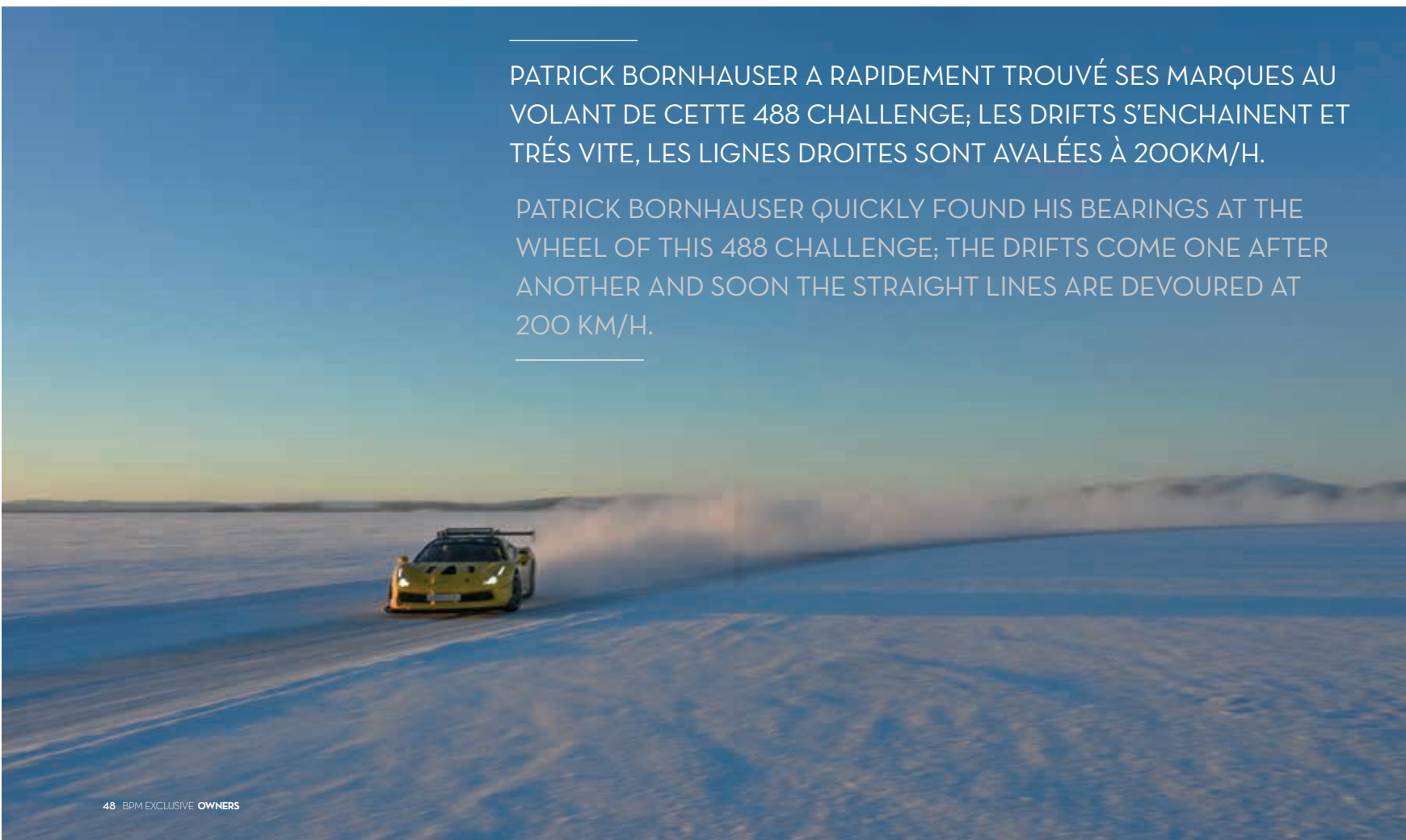
Pour une immersion visuelle et sonore au cœur de cette expérience de pilotage sur glace au volant de deux Ferrari d'exception, nous vous invitons à visionner la vidéo en ligne en cliquant sur ce QR code.

For a visual and auditory immersion in the heart of this exceptional ice driving experience behind the wheel of two Ferraris, we invite you to watch the online video by clicking on this QR code.



PATRICK BORNHAUSER A RAPIDEMENT TROUVÉ SES MARQUES AU VOLANT DE CETTE 488 CHALLENGE; LES DRIFTS S'ENCHAINENT ET TRÈS VITE, LES LIGNES DROITES SONT AVALÉES À 200KM/H.

PATRICK BORNHAUSER QUICKLY FOUND HIS BEARINGS AT THE WHEEL OF THIS 488 CHALLENGE; THE DRIFTS COME ONE AFTER ANOTHER AND SOON THE STRAIGHT LINES ARE DEVoured AT 200 KM/H.



UNE RÉGLE CARDINALE : IL FAUT PORTER LOIN LE REGARD AU-DELÀ DU VIRAGE QUI SE PRÉSENTE, VISER DÉJÀ LA SORTIE, CAR LE REGARD EST DIRECTIONNEL. REGARDER LE BORD DE PISTE DEVANT SOI ET C'EST UNE SORTIE ASSURÉE OU POUR LE MOINS UNE TRAJECTOIRE HASARDEUSE ET UNE PERTE DE TEMPS AU TOUR.

A KEY RULE: ONE MUST LOOK FAR AHEAD BEYOND THE TURN AHEAD, AIMING FOR THE EXIT, BECAUSE THE EYE IS DIRECTIONAL. LOOKING AT THE EDGE OF THE TRACK IN FRONT OF YOU ASSURES A CLEAR EXIT OR AT THE VERY LEAST A DANGEROUS TRAJECTORY AND A WASTED LAP TIME.

Samuël Ley, jeune et talentueux rallyman qui nous a fait partager sa science du pilotage, toujours avec bonne humeur et décontraction.

Samuël Ley, young and talented, brings us his knowledge of piloting, always with good humor and relaxed vibes.



COACHING ONE TO ONE

Une équipe d'une dizaine de pilotes instructeurs est présente sur le site. Tous attestent d'un excellent niveau de pilotage et d'une véritable compétence pédagogique, en plus d'afficher une bonne humeur et un enthousiasme aussi persistants que la froidure extérieure. Certains sont issus du rallye, d'autre de la compétition sur circuit ou autre filière. Chaque jour, le client se voit attribuer un nouvel instructeur qui lui apportera un point de vue complémentaire du précédent et lui fera bénéficier d'un retour d'expérience aussi pointu que diversifié. Tous les soirs, les instructeurs font le point avec Eric pour définir le programme du lendemain en prenant en compte le niveau évalué de chacun. Une approche personnalisée qui vous assure de progresser à votre rythme.

À l'origine, l'ADN de Lapland Ice Driving était d'apporter du « car control » à des gentlemen drivers venus vaincre leur appréhension du décrochage en courbe qui réduit la performance par un « pilotage en retenue ». Aujourd'hui, l'offre s'adresse à tous les publics et le panel s'est considérablement élargi avec des attentes différentes et des niveaux qui vont désormais du néophyte aux pilotes professionnels de F1, d'endurance ou de rallye. Les femmes se prennent au jeu et forment aujourd'hui 20 % de la clientèle. Nombreuses sont celles qui, à l'issue d'un premier séjour, deviennent des adeptes passionnées.

Que l'on soit en quête de performance, d'assurance et de contrôle dans sa conduite de tous les jours, ou simplement de plaisir à haute vitesse sans aucune prise de risque, on trouve ici la réponse à ses attentes.

ONE-ON-ONE COACHING

A team of about ten instructor pilots is present on site. All demonstrate an excellent level of driving and real teaching competence, along with a good mood and enthusiasm as persistent as the outdoor chill. Some hail from rally, others from circuit competition or different paths. Each day, the client is assigned a new instructor who will provide a complementary perspective to the previous one, offering feedback that is both sharp and varied. Every evening, the instructors meet with Eric to define the program for the next day, taking into account the assessed level of each participant. A personalized approach that ensures you progress at your own pace.

Originally, the DNA of Lapland Ice Driving was to provide car control to gentlemen drivers seeking to overcome their apprehension of skidding in corners, which hampers performance by "cautious driving." Today, the offering caters to all audiences, with a considerably expanded range of expectations and skill levels ranging from beginners to professional F1, endurance, or rally drivers. Women have embraced the challenge and now make up 20% of the clientele. Many of them become passionate enthusiasts after their first visit. Whether one is looking for performance, assurance and control in everyday driving, or simply enjoyment at high speed without any risk, one can find the answer to their expectations here.

CONSEIL DE COACH

Donner trop de volant et planter les freins ? Tout se bloque et c'est un tout droit en hors piste qui vous attend. Tout est question de dosage, mais les coaches sont là pour vous enseigner des techniques parfois contre-intuitives qui vous feront perdre ces mauvais réflexes et gagner en maîtrise dans ces conditions de faible adhérence.

COACHING ADVICE

Giving too much throttle and slamming on the brakes? Everything gets stuck and a straight run off-piste is what awaits you. It's all about balance, but the coaches are there to teach you sometimes counterintuitive techniques that will help you lose those bad habits and gain control in low-grip conditions.



LE POINT DE VUE DU NÉOPHYTE

À des années-lumière de la maîtrise et de l'expérience de Patrick Bornhauser, il nous fallait nous rendre compte par nous-mêmes de ce que procure cette conduite sur glace. La marge de progression étant immensément plus importante, je dirais que paradoxalement, le plaisir ressenti s'en trouve décuplé. Chaque jour vous apporte la satisfaction de franchir une étape, d'assimiler des gestes techniques parfois contre-intuitifs, petit à petit de sentir et laisser vivre l'auto avec les spécificités propres à chacune, d'augmenter sa vitesse et enfin de réussir, parfois, quelques glisses dirons-nous... plus orthodoxes. Parce que ces instants sont rares, ils vous procurent un pur plaisir. Chaque session est jubilatoire, intense au point d'avoir très chaud dans l'habitacle, et ce pilotage devient totalement addictif. Bien sûr, un excès d'optimisme et d'exaltation, un mauvais geste qui revient alors que vous le pensiez banni, peut vous envoyer « au tas » sans aucune autre conséquence que de blesser votre égo ! Piloter sur glace est aussi une école de l'humilité. J'ai tourné sur Sepang et le Nürburgring dans la brume et les chutes de neige en partageant la piste avec un client allemand qui tenait un rythme infernal avec une dextérité déconcertante. Alors que je bavais d'envie devant un tel talent (plutôt loin derrière à vrai dire), Alan, mon instructeur, m'a confié que ce passionné revenait plusieurs fois par an depuis dix ans, et que sa progression avait franchi un cap impressionnant ces trois dernières années après des débuts bien loin de ce niveau. Une passion est née. Désormais, c'est certain, nous reviendrons.

THE PERSPECTIVE OF THE NOVICE

Light years away from the mastery and experience of Patrick Bornhauser, we had to realize for ourselves what this ice driving offers. With a much larger margin for improvement, I would say that paradoxically the pleasure felt is multiplied. Each day brings you the satisfaction of passing a milestone, assimilating sometimes counter-intuitive technical gestures, little by little feeling and letting the car live with its own unique characteristics, increasing your speed and finally managing some... let's say, more orthodox slides. Because these moments are rare, they provide pure pleasure. Every session is exhilarating, so intense that you become very warm in the cabin, and this driving becomes totally addictive. Of course, an excess of optimism and excitement, a bad move coming back when you thought it was banished, can send you "into the barriers" with no other consequence than to hurt your ego! Driving on ice is also a school of humility. I drove at Sepang and the Nürburgring in the mist and snow flurries, sharing the track with a German client who maintained a hellish pace with disconcerting dexterity. While I was drooling with envy at such talent (rather far behind, to be honest), Alan, my instructor, confided that this enthusiast returned here every year and several times a year for ten years, and that his progress had taken an impressive leap in the last three years after starting far from this level. A passion has been born; it's certain we will return.



UNE EMPRUNTE CARBONE COMPENSÉE

Chaque saison, Lapland Ice Driving applique des mesures concrètes pour minimiser son impact écologique. Depuis 2022, les efforts se sont intensifiés en matière de carburant à faible émission de carbone, le biocarburant HVO100, pour tous les véhicules diesel et systèmes de chauffage, entraînant une baisse de leurs émissions de CO2 de 90 %. Aujourd'hui, Lapland Ice Driving avance sur l'intégration d'essence renouvelable pour l'ensemble de sa flotte. À la suite de chaque fin de saison, Lapland Ice Driving assure la plantation du nombre d'arbres nécessaire à l'effacement de son empreinte carbone de l'année. Depuis 2018, 2000 arbres ont ainsi été plantés chaque année pour neutraliser les 160 tonnes de CO2 émis par l'activité.

A COMPENSATED CARBON FOOTPRINT

Every season, Lapland Ice Driving implements concrete measures to minimize its ecological impact. Since 2022, efforts have intensified regarding low-carbon fuel, HVO100 biofuel, for all diesel vehicles and heating systems, resulting in a 90% reduction in their CO2 emissions. Today, Lapland Ice Driving is progressing towards integrating renewable gasoline for its entire fleet. At the end of each season, Lapland Ice Driving ensures the planting of the necessary number of trees to erase its carbon footprint for the year. Since 2018, 2000 trees have been planted each year to neutralize the 160 tons of CO2 emitted by the activity.





Alan, Xavier, Samuel, Alex et les autres...
La patience et la générosité avec laquelle ils dispensent leur science du pilotage est sans limite. Merci également à eux pour avoir replacé les piquets avec lesquels nous avons joué au mikado, collé des scotchs réfléchissants aux points de freinage et d'autres aux points de corde. Toutes ces attentions sont précieuses et font de cette expérience Lapland Ice Driving un moment inoubliable.

Alan, Xavier, Samuel, Alex and the others...
Their patience and generosity in sharing their driving expertise has no limit. Thanks also to them for replacing the poles we used to play mikado with, sticking reflective tape at the braking point and elsewhere on the track. All these thoughtful touches are invaluable and make the Lapland Ice Driving truly unforgettable.

POUR TOUT RENSEIGNEMENT ET RÉSERVATION

For all information and reservations
Samuel Adeida
+33 1 60 76 25 28
+33 6 64 49 20 88
sa@lapland-ice-driving.com
www.lapland-ice-driving.com

GLOBAL JET

POUR UNE LIAISON DIRECTE EN JET PRIVÉ :

Pour une liaison directe et dans le plus grand confort, il est possible de relier en jet privé Nice à Arvidsjaur en environ 3 h 20 de vol, ou de Paris en 2 h 50, sous réserve de conditions météo favorables bien entendu. Global Jet, spécialiste de la gestion d'avions spacieux et à long rayon d'action conçus pour ce type de destinations exigeantes, vous proposera la solution sur mesure la plus adaptée en fonction du nombre de passagers et du calendrier souhaité.

FOR A DIRECT PRIVATE JET CONNECTION:

For a direct and the utmost comfortable connection, it is possible to fly by private jet from Nice to Arvidsjaur in approximately 3 hours and 20 minutes, or from Paris in 2 hours and 50 minutes, subject to favorable weather conditions of course. Global Jet, a specialist in managing spacious, long-range aircraft designed for such demanding destinations, will offer you the most suitable tailored solution based on the number of passengers and the desired schedule.



Pour toute demande de renseignement :
For any inquiries:

Paris Le Bourget
+33 1 48 36 64 64
sales@globaljet.fr

Genève
+41 22 939 3085
sales@globaljet.ch

Monaco
+377 97 77 0104
sales@globaljet.mc



LAPLAND COLD PEACE

PUISQUE L'HIVER NOUS JOUE PARFOIS DES TOURS SOUS NOS LATITUDES, IL FAUT LE RATTRAPER TOUT AU NORD DE NOTRE CONTINENT, AU-DELÀ DU CERCLE POLAIRE. S'ÉTENDANT SUR TROIS PAYS, LA SUÈDE, LA NORVÈGE ET LA FINLANDE, LA LAPONIE OFFRE SES VASTES ÉTENDUES ENNEIGÉES PRÈS DE LA MOITIÉ DE L'ANNÉE. SES FORÊTS DE PINS ET DE BOULEAUX À PERTE DE VUE, SES LACS GELÉS ET RIVIÈRES FRIGORIFIÉES, SES PLAINES ET COLLINES IMMACULÉES TÉMOIGNENT D'UNE NATURE VIERGE MIRACULEUSE, EMMITOUFLÉE DE SILENCE. LE JOUR EST FAIT POUR S'IMMERGER DANS SES PROFONDEURS, VIVRE DES AVENTURES EN HARMONIE AVEC LES ÉLÉMENTS. LA NUIT, IMMENSE, EST PROPICE À LA CONTEMPLATION ; PAR TEMPS CLAIR, LES AURORES BORÉALES DANSENT CONTRE LE CIEL.

SINCE WINTER PLAYS TRICKS ON US AT OUR LATITUDES, WE MUST CHASE IT ALL THE WAY UP NORTH ON OUR CONTINENT, BEYOND THE ARCTIC CIRCLE. SPANNING THREE COUNTRIES, SWEDEN, NORWAY, AND FINLAND, LAPLAND OFFERS ITS VAST SNOWY EXPANSES FOR NEARLY HALF THE YEAR. ITS PINE AND BIRCH FORESTS STRETCH AS FAR AS THE EYE CAN SEE, ITS FROZEN LAKES AND ICY RIVERS, ITS PRISTINE PLAINS AND HILLS ATTEST TO A MIRACULOUS UNSPOILED NATURE, WRAPPED IN SILENCE. THE DAY IS MADE FOR IMMERSING ONESELF IN ITS DEPTHS, EXPERIENCING ADVENTURES IN HARMONY WITH THE ELEMENTS. THE NIGHT, IMMENSE, IS CONDUCTIVE TO CONTEMPLATION; ON CLEAR NIGHTS, THE NORTHERN LIGHTS DANCE AGAINST THE SKY.