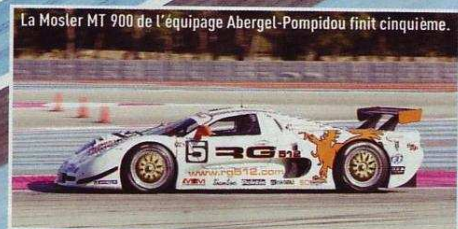


Au bonheur de courir



L'écurie rouennaise Imsa Performance a réalisé le doublé. La Porsche 997 RSR de Pascal Gibon et Christophe Bourret passant la ligne d'arrivée devant la voiture sœur d'Anthony Pons et Raymond Narac.



La Mosler MT 900 de l'équipage Abergel-Pompidou finit cinquième.

PENDANT LONGTEMPS, LES GT/TOURISME N'ONT ÉTÉ QUE LES FAIRE-VALOIR DES PROTOTYPES. C'EST DÉSORMAIS UNE SÉRIE À PART ENTIÈRE, QUI FAIT LE BONHEUR DE SES ACTEURS.

Pas moins de quarante et une voitures étaient au départ de la course de rentrée au Paul Ricard. Un plateau où la qualité le disputait à la variété, à commencer par cette splendide Corvette venue d'Angleterre, qui s'est montrée la plus rapide aux essais. En l'absence des Lamborghini du First Racing, Porsche, Ferrari et Mosler se partageaient les premières places, une Viper et une Ginetta apportant une touche de variété. A cela, il faut ajouter les Silhouette: Touring Cup, GC, Mégane Trophy et Racecar. En VdeV, on ne se prend pas la tête, on est là pour rouler le plus possible. Convi-

vialité, temps de roulage et coûts maîtrisés: la formule fait recette et on n'entend que des louanges dans le paddock. Raymond Narac, dont l'équipe Imsa Performance évolue dans divers championnats, est bien placé pour en parler: « *Le VdeV est la discipline reine en France. Si Eric Van de Vyver continue dans cette voie, il n'a aucun souci à se faire. Le niveau n'est pas celui des Le Mans Series, ni du GT Open, mais le plateau est de qualité et sur la piste, les gens sont corrects. C'est le passage obligatoire pour les gentlemen drivers qui ont déjà un peu de roulage et qui veulent accéder à la compétition.* »

A l'image d'Anthony Pons, issu du club Porsche, qui a terminé deuxième au Paul Ricard pour sa première « vraie » compétition.

Un plateau hétéroclite

Pilier de ce championnat, Thierry Perrier en a vu d'autres depuis ses débuts en 1969. A soixante ans, il se bat encore pour remporter le titre avec son ami Jean-Paul Pagny: « *Je trouve ce championnat très sympa. Il y a un bon niveau et, quand on regarde bien, c'est la seule série d'endurance en Europe avec les Le Mans Series, car tous les autres championnats GT sont composés de courses*

sprint. » Jacques Alméras apporte quant à lui son expérience à l'intratable Pierre Martinet et à Gérard Tremblay, vu en d'autres temps en Groupe C (sur ALD notamment): « *Le format et l'état d'esprit sont bons. C'est plus typé endurance et gentleman que la Super Série, et nos pilotes s'y retrouvent bien. Le mélange de voitures entre GT et Tourisme se passe bien aussi et il y en a pour tout le monde. On ne cherche pas à être champion de France, mais on aime bien quand même regarder le classement et monter sur le podium. Et puis, le label FFSA assure la crédibilité et le respect des règlements.* »

112 ■ Echappement N°518/octobre 2010



Echappement - octobre 2010



Les courses se jouent parfois dans les stands, notamment lors des ravitaillements où il est facile de perdre de précieuses secondes.



Photos: Hugues Laroche

Et aussi

Endurance Proto



Partie de la pole, la Ligier de Makowiecki-Haezebrouck dominait le début de course avant d'exploser son moteur. La Norma de Mondolot-Zollinger prenait alors la tête, profitant d'une neutralisation pour effectuer son unique arrêt vers la mi-course. A cinquante minutes de la fin, Mondolot s'inclinait devant Capillaire, mais ce dernier devait ravitailler peu après et Rosier échouait d'un rien face à un Mondolot au bord de la panne sèche.

Endurance GT/Tourisme

Présente en force, l'équipe Imsa Performance n'a guère laissé de chances à ses adversaires. Venu accompagner les débuts d'Anthony Pons à ce niveau, Raymond Narac a logiquement laissé ses équipiers Gibon-Bourret s'imposer sur le fil. Troisièmes, Perrier-Pagny ont atteint leur objectif qui était de garder la tête du championnat. Ils devançant la Porsche de Moreau-Langin et la Mosler d'Abergel-Pompidou, enfin épargnée par les soucis techniques.

Challenge Monoplace



Jean-Michel Ogier (Palmyr) a remporté les deux premières courses, mais a dû s'incliner dans la troisième face à David Zollinger, remonté de la dernière place car il remplaçait Jacques Medard au sein de l'équipe TFT. Les autres podiums reviennent à Drapper, Faggionato et Haezebrouck.

Challenge Funyo

Pole position, trois victoires et autant de meilleurs tours, François Hériaux a survolé le meeting, terminant deux fois devant son père Serge. Les autres podiums sont revenus à Olivier Bompard et à Yves Orhant.

C'est le passage obligatoire pour les gentlemen drivers qui ont déjà un peu de roulage et qui veulent accéder à la compétition

Raymond Narac

La seule réserve concerne le manque de public, mais là, le mal est plutôt français, comme le souligne Arnaud Gomez, constructeur des GC: « Nous courons aussi en Belgique avec ces voitures. Là-bas, il y a du public et de la télévision. Il y a une culture du sport automobile qui semble ne plus exister en France. » Après avoir découvert le championnat il y a trois ans en faisant courir des Touring Cup, Gomez est donc devenu

constructeur de Silhouette: « Une voiture proche d'une monoplace, mais pour un coût d'exploitation trois fois moindre que celui d'une Porsche. » On le voit, la série GT/Tourisme offre de multiples opportunités. Ce n'est pas pour rien qu'on y retrouve des pilotes comme Anthony Beltoise, Xavier Pompidou ou Fabien Giroix. Il ne reste plus qu'à endiguer tout risque d'escalade.

François Hurel



La Ginetta G50 de Pellerzi-Nury a été contrainte à l'abandon.



? TROIS QUESTIONS A...



ERIC VAN DE VYVER
Promoteur de la série

Depuis quand le GT/Tourisme est-il indépendant ?

Nous avons lancé la catégorie en 1999. Elle a longtemps complété le plateau des prototypes, mais nous avons dû séparer les deux plateaux il y a trois ans. C'est donc la quatrième année et c'est la première fois que nous avons autant de concurrents en milieu de saison. Et surtout, le niveau a bien progressé.

Peut-on dire que le niveau a atteint celui des prototypes ?

Ah oui ! Quand on voit un Raymond Narac qui veut venir avec quatre Porsche RSR l'année prochaine et qui me de-

mande de ne surtout rien changer, c'est qu'il y a du niveau. Mais ici, on ne casse pas les voitures. Je le rappelle à chaque briefing : le VdeV, c'est du sport et basta ! Et comme je roule dans le peloton, je surveille ce qui s'y passe.

Ne craignez-vous pas une escalade ?

Pourquoi voulez-vous ? Je limite les pneus, je limite tout ! Je fais des ca-deaux aux pilotes, qui ne sont pas habitués à un tel traitement. Depuis vingt ans, ma méthode n'a pas changé et les gens sont contents. Le VdeV, c'est la course comme on l'aime !

Classements complets page 116

N°518/octobre 2010 ■ Echappement 113

