

**CLASSE AFFAIRES**

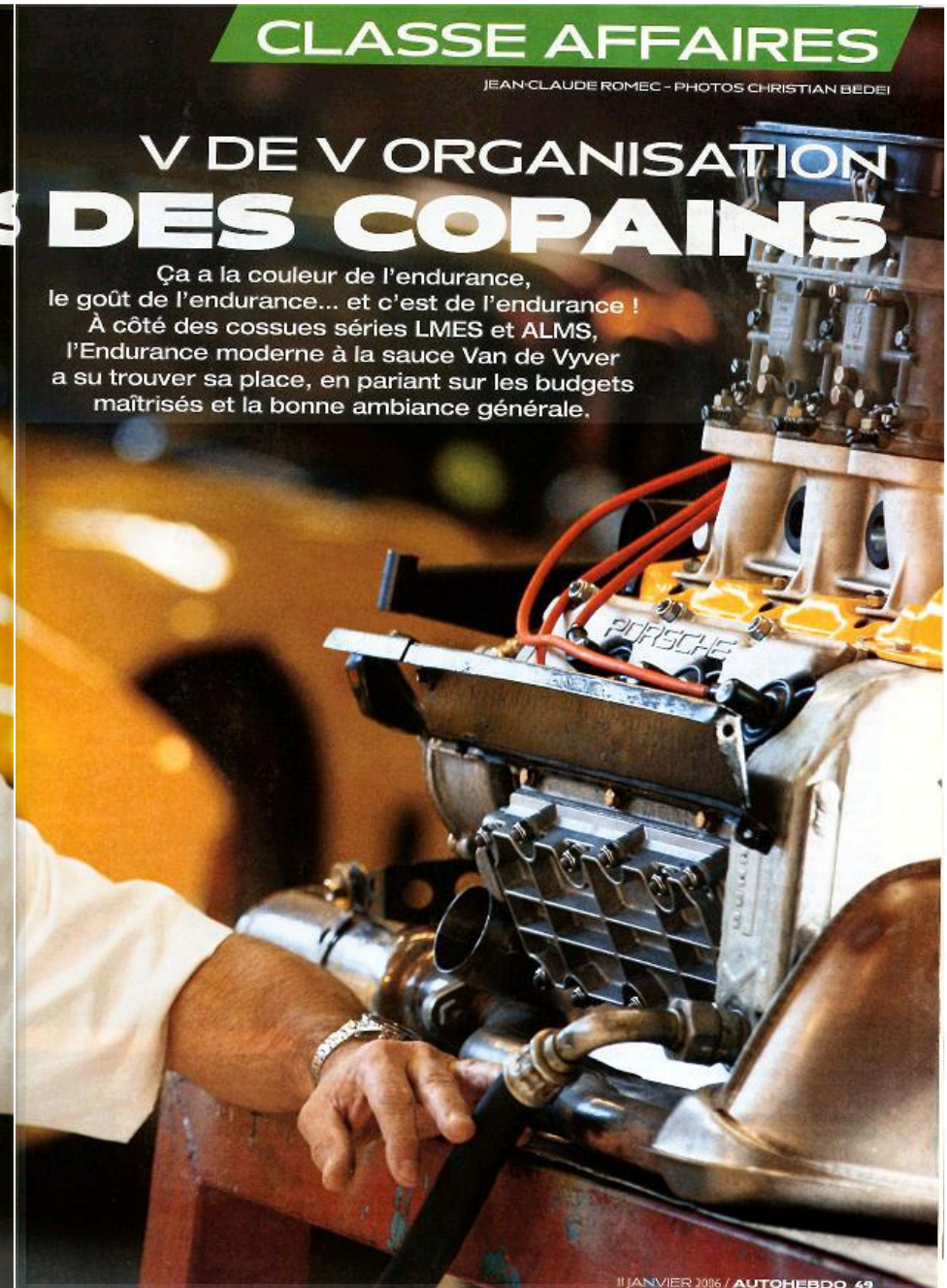
JEAN-CLAUDE ROMEC - PHOTOS CHRISTIAN BEDEI

# LE TEMPS DES COPAINS

Ça a la couleur de l'endurance,  
le goût de l'endurance... et c'est de l'endurance !  
À côté des cosues séries LMES et ALMS,  
l'Endurance moderne à la sauce Van de Vyver  
a su trouver sa place, en pariant sur les budgets  
maîtrisés et la bonne ambiance générale.



46 AUTOHEBDO 11 JANVIER 2006



11 JANVIER 2006 / AUTOHEBDO 49

***Auto Hebdo - 11 janvier 2006***

**E**n sport automobile comme dans toute activité, quand le train passe devant vous, il ne faut pas hésiter bien longtemps. Cuite à se demander dans un premier temps si on a bien fait de monter dedans. C'est un petit peu l'histoire de V de V organisation, la structure mise sur pied voici 20 ans par Eric Van de Vyver. Après avoir mangé de la vache enragée pendant de longues années, il surfe aujourd'hui avec bonheur sur ce sentiment de "revival" qui habite actuellement les acteurs et les spectateurs de courses automobiles.

V de V organisation, c'est en quelque sorte un billet de retour pour le passé. Le temps de quelques heures, Ferrari Daytona, Ford GT40, Porsche 911 2.1, agrémentées d'une ribambelle de protos ressemblant furieusement à ceux rencontrés dans la Sarthe au mois de juin, s'affrontent sur la piste sans se faire de cadeau. Le public, encore discret sur les meetings, suit tout cela d'un œil avisé. « Il est heureux de voir des bagarres entre véhicules historiques, constate Eric Van de Vyver. On retrouve l'ambiance qui régnait en F1 il y a 30 ans, avec des pilotes qui discutent en mangeant un sandwich assis sur une caisse ou à l'arrière de leur camion. Et le public a droit à deux spectacles. L'un avec des protos et des GT historiques, toutes en glisse ; l'autre avec des voitures plus récentes, comme la Ligier, qui offrent une course tout à fait différente ».

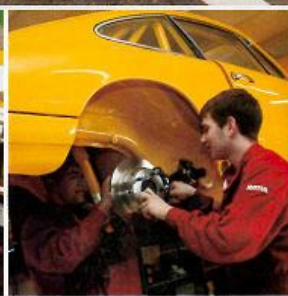
**'REVIVAL'**

La tendance est le retour aux vraies valeurs. Comment expliquer sinon le succès des 24 heures du Mans historiques, du rallye Monte-Carlo historique, de la toute récente série des GP Masters ? L'intérêt pour les courses d'endurance, même historiques, n'a pourtant pas toujours flirté avec les sommets. Au cœur des années 80, l'ACO n'accueillait plus qu'une trentaine de voitures pour les 24 heures, et pourtant... « J'ai commencé sérieusement à organiser des courses de voitures historiques en 1985, avec l'ASAVE (Association sportive automobile des véhicules d'époque. Ndlr), rappelle Van de Vyver. Il y avait notamment le Grand Prix de l'âge d'or. Parallèlement, je gérais mon écurie qui comptait 6 ou 7 voitures, des Porsche 356, des Lotus Elan puis des 911 à partir de 1989, dès que celle-ci a été homologuée. Je me suis vite aperçu d'une chose : on roulait très peu. Par exemple, quand il fallait aller au Castellet, on faisait 1000 km aller-retour pour 1h30 de roulage. C'était un peu idiot. »

Dans le contexte, lancer l'idée d'une course de 24 heures destinées aux VHC (véhicules historiques de compétition. Ndlr) ne constituait pas un pari gagné d'avance. « On m'a un peu pris pour un fou, mais tout le monde m'a donné sa bénédiction, à condition toutefois que je me débrouille tout seul ! En 1992, pour la 1<sup>re</sup> édition des Deux tours d'horloge (en fait, deux runs de 12 heures entrecoupés d'une pause. Ndlr) au Paul-Ricard, j'avais dû fixer des prix d'engagement à des niveaux ridiculement bas pour arriver au chiffre de 36 voitures. Preuve que ça intéressait du monde... » Un an plus tard, 43 voitures s'alignaient au départ et, en 1995, une cinquantaine s'élançaient pour la première fois sur 24 heures non-stop, après que la FIA, à finalement donné son accord. Le nombre d'enga-



Les VHC, qui ont initié la série V de V dans les années 80, constituent encore aujourd'hui une force vive du plateau.



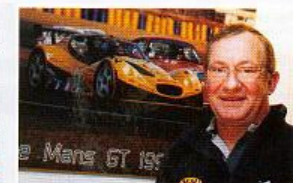
**CAHIER DES CHARGES**

En Endurance moderne, il ne faut pas que la voiture dépasse les 77 000 euros HT, ni le moteur 19 000 euros. Les freins sont en acier, les roues sont celles d'une F3 (les pneus Avon sont tenus de résister à des courses d'au moins 4 heures), il n'y a ni contrôle de traction, ni ABS, et le prix des pièces détachées est contrôlé. Le constructeur qui souhaite s'engager n'a pas le droit de changer sa voiture pendant une durée de trois ans. Au niveau du pilote, l'inscription à l'Endurance moderne 2006 s'élève à 14 600 euros pour huit épreuves ; pour l'Endurance VHC ce montant est de 12 800 euros pour six courses. Reste ensuite à prendre en compte la location de l'auto, les frais d'essence, de pneumatiques, etc., à partager entre les pilotes d'une voiture (2 pour les courses de 4 heures, 2 ou 3 pour celles de 6 heures et 12 heures).



Greensall-Coleman, vainqueur du Challenge Endurance moderne 2005 sur leur Norma M20.

- 1 - Le chef d'atelier Stéphane Belval travaille chez V de V depuis une quinzaine d'années.
- 2 - Raphaël Freitas-Costa et Guillaume, les fils d'Eric Van de Vyver, sont chargés de la préparation des voitures engagées par le team.
- 3 - Virginie Valenza et Aurélie Chirouze gèrent les comptes de la société.
- 4 - Laure Van de Vyver (à gauche), assistée d'Alexandra Gracia-Delalandre, s'occupe des relations avec la presse et la FFSA.



**"ON RETROUVE L'AMBIANCE QUI RÉGNAIT EN FORMULE 1 IL Y A 30 ANS, AVEC DES PILOTES QUI DISCUTENT EN MANGEANT UN SANDWICH"**

gés n'a cessé d'enfler au point que V de V a fini par refuser du monde. Après un détour par Valencia suite aux travaux engagés sur le circuit Paul-Ricard, les Deux tours d'horloge avaient trouvé refuge à Magny-Cours jusqu'en 2004. Dans l'intervalle, les meetings de Jarama, Spa et Dijon étaient devenus autant de rendez-vous incontournables pour les "historiques" qui pouvaient désormais évoluer dans le cadre d'un championnat.

Parallèlement à cette activité en expansion dans le VHC, Eric Van de Vyver a vu s'ouvrir une nouvelle fenêtre de tir lorsque le BPR est passé sous l'aile de la FIA en 1997. « Je me suis lancé dans l'organisation de courses d'endurance moderne, en voulant commencer aussi par une course de 24 heures, à Magny-Cours. Mais je n'ai eu que douze voitures, et sur ce total, il y en avait quatre à moi ! J'ai bu un peu le bouillon à cette époque, mais les promoteurs du circuit m'ont maintenu leur confiance. Cela fait, la discipline était bel et bien lancée. » En manque drastique de concurrents, Van de Vyver ratissa large : « Je prenais un peu tout ce qui se présentait, les GT, les sport prototypes, les anciennes Cup, tout ce qui pouvait être homologué... Je faisais sortir les voitures des garages ! ».

**CONVIVIALITÉ, EFFICACITÉ...**

Comme pour le VHC, l'appétit est venu en mangeant. Et la réputation de l'organisateur allait grandissant. En 2005, les plateaux d'Endurance accueillent chacun 48 voitures et on en recensait environ 35 en Sprint. Les habitués reviennent d'une saison sur l'autre, et il y a une liste d'attente. La potion magique ? « Ce qui pousse aux concurrents, c'est le fait que je suis également pilote, estime Van de Vyver. J'évolue au milieu d'eux, j'ai les mêmes sensations. Je crois que le secret, c'est de courir et organiser en même temps. Comme je me mets à leur place, je sais ce qu'il faut faire dans les règlements pour contenir un maximum de monde. Et surtout, je fais très attention à ce que la convivialité soit présente à tous les niveaux. J'essaie de reproduire la course "à l'ancienne". Ce qui passe, entre autres, par une bonne tenue sur la piste, mais aussi par la solidarité entre les »

concurrents, ce qui n'est plus si courant. « Si j'entends dire que telle équipe n'a pas aidé l'équipe du box voisin quand elle connaissait des problèmes, ce sera un avertissement, et si ça se reproduit, c'est l'exclusion ! On reste entre gentlemen ».

Un tel esprit peut-il perdurer alors que la série est clairement en voie de développement rapide ? Le boss reste tranquille : « Je peux me permettre d'autant plus facilement de gérer cela car, comme j'ai beaucoup de demandes, je peux dire à quelqu'un qui n'est pas content d'aller voir ailleurs. C'est arrivé quelques fois, il y a eu des gens qui n'étaient pas du tout dans l'esprit que nous recherchons. De ce côté-là, le nombre est plutôt un avantage. » Mais gare à ne pas briser cet équilibre. Car si le niveau sportif des pilotes a considérablement augmenté sur ces cinq dernières saisons, les coûts ont eu tendance à suivre la même courbe. Lors de la dernière manche de la saison 2005, l'apparition de la Ligier JS49 n'a pas manqué de faire parler...

Au départ, l'endurance moderne était censée rassembler tout ce qui ne pouvait plus courir ailleurs ; on y retrouvait les barquettes taillées pour les courses de côte, comme les protos Norma ou Funyo, voire de petites productions confidentielles comme celles des Anglais d'Elva. Aujourd'hui, des constructeurs frappent à la porte pour homologuer des modèles spéci-



**"LE PREMIER QUI TRICHE, C'EST 'DEHORS'. LE CAHIER DES CHARGES EST STRICT ET LES CONTRÔLEURS TRAVAILLENT SÉRIEUSEMENT"**

quement pour la série. Il y a un pas de franchi. Les dérives sont néanmoins maîtrisées car Van de Vyver n'est pas près de céder sur certains principes. « J'ai dit non à Osella, car il me proposait des protos à 130 000 euros. Quand Ligier est venu discuter l'année dernière, je lui ai fixé les limites du cahier des charges (voir par ailleurs), et il s'y est tenu. Aujourd'hui, une saison pour un pilote coûte dans les 40 000 à 45 000 euros. Compte tenu du temps effectivement passé en piste avec des épreuves de 4 heures, 6 heures, 12 heures, c'est un rapport très intéressant pour le concurrent. Certains sont allés voir en LMES et en sont revenus. C'est facile à comprendre : une course en

LMES équivalait financièrement à une saison chez nous ».

Le risque n'est pas tant celui de la professionnalisation de la série - car il existe déjà des structures très "pros" - c'est plutôt celui de la course à l'armement. « À partir du moment où je roule avec eux, où je suis au milieu d'eux, il est impossible que je me fasse avoir par un team qui voudrait tout phagocytter, estime cependant le patron. Le premier qui triche, c'est "dehors". Le cahier des charges est strict et les contrôleurs techniques effectuent sérieusement leur travail. Et les "mauvais joueurs" sur la piste, on les repère vite ».

**TOUT LE MONDE EST CONTENT**

Ainsi pour V de V, qui va entamer en 2006 sa 3<sup>e</sup> saison en qualité de promoteur de la série FFSA, il n'y a pas de risque de dérapage incontrôlé. Ce n'est d'ailleurs dans l'intérêt de personne car si l'association perdure, c'est que chacun y trouve son compte. En 2005, les courses d'endurance V de V constituaient la pierre angulaire des meetings de la série FFSA, sur laquelle venait se greffer de manière très aléatoire d'autres disciplines telles que la F. Ford de PHS Événements, la Coupe Caterham de Corinne Belhoise ou les Legends Cars de Jean-Philippe Dayraut. En définitive, la petite sœur de la Super Série s'est révélée très turbulente, rendant son suivi difficile entre les épreuves prévues au départ et celles qui ont disparu, ou la F. Ford qui a fait la navette en Série et Super Série. Le manque de lisibilité était manifeste. « La Fédération essaye de promouvoir encore davantage cette série, sans toutefois interférer sur mon domaine sportif, explique à ce sujet Van de Vyver. Je suis libre de fixer le règlement, choisir mes directeurs de course et mes circuits pendant que la FFSA gagne en image grâce au facteur sympathie que draine la série. Elle peut ainsi mettre en lumière d'autres compétitions. » C'est ce qui sera encore vraisemblablement le cas cette saison, l'arrivée d'un "nom" comme Ligier amenant encore un peu plus l'Endurance moderne à endosser le rôle de locomotive.

Mais ce cadre national ne risque-t-il pas de devenir prochainement un peu étroit en regard des nouveaux intérêts suscités par l'arrivée d'un tel constructeur ? Avec déjà deux courses hors des frontières (Jarama et Spa) auxquelles une troisième sur un circuit restant à définir viendra s'ajouter en 2006, et un plateau largement international, la série V de V n'est pas loin de ressembler à un championnat d'Europe... « Mon rêve serait d'exporter nos règlements dans d'autres pays afin de parvenir à organiser une véritable finale au terme de la saison, avec les meilleurs participants européens, lâche un Van de Vyver visionnaire. Il y a en effet de plus en plus de partenaires qui sont intéressés, certes pas de gros partenaires, mais plusieurs petits qui sont heureux d'être là. » Pour le moment, le seul développement visible la saison prochaine sera l'apparition d'un nouveau plateau à l'attention des pilotes débutants, qui pourront se faire les dents sur des Funyo 4 à moteur de 306 S16. En outre, la catégorie sprint, qui faisait un peu figure d'"auberge espagnole" dans laquelle on retrouvait pêle-mêle des barquettes et des voitures de tourisme, sera scindée en deux catégories dans un but évident de clarification : sprint berline et sprint proto. Moins visible serait, en



revanche, le déménagement des infrastructures V de V Organisation sur un site plus important, susceptible de servir de base à des concurrents étrangers, notamment britanniques. Le spectacle, lui, devrait toujours être sur la piste, qu'il concerne d'honorables GT menées virement ou des protos de dernière génération tels que la Ligier JS49. « À l'œil, il n'y a pas grande différence entre un proto qui court en LMES et les voitures qui courent en Endurance moderne, se réjouit Eric Van de Vyver. En plus, nous, ce n'est pas de la poudre aux yeux, on se passe volontiers des "refoules" de la F1 ! Ce qui m'intéresse avant tout, c'est que le pilote qui vient courir en série V de V prenne du plaisir ».



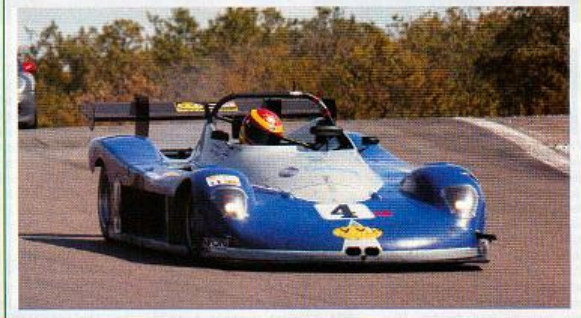
- 1 - En Endurance moderne, les Norma M20 ont fait la loi cette année. En attendant l'arrivée de la Ligier JS49...
- 2 - Associé à Peter Lloyd aux commandes d'une Jaguar Type E, le "boss" donne de sa personne au milieu du peloton.
- 3 - Les dessous d'une Lola T70 sur la grille de départ.
- 4 - Allen Lloyd et Peter Wainwright sont devenus champions de France d'Endurance VHC avec leur Ford GT40.



**GENTLEMAN-DRIVER**

**Espèce protégée V de V**

Le profil type du coureur Endurance moderne, c'est un homme de 40-50 ans, passionné de sport auto, qui gagne bien sa vie et qui n'avait jamais pensé courir un jour sur ce type de voiture. La durée des meetings (4 jours) et leur fréquence (1 tous les 4 ou 5 semaines) lui conviennent bien. Le pilote a du temps libre et, s'il le souhaite, il peut emmener sa famille sur le circuit pour passer un bon moment. Pour lui, il doit être davantage question de "sport-détente-loisirs" que de "course-compétition-business". L'important est que cet homme, qu'il soit chef d'entreprise, notable ou autre, s'écarte en pilotant. « Telle est, selon Eric Van de Vyver, la définition du gentleman-driver qui fréquente sa série. Ajoutons que le plateau des meetings V de V est résolument international. On compte environ la moitié de pilotes français et le reste se répartit entre Britanniques, Suisses, Italiens, Allemands, etc. Et c'est ainsi que, dans le cadre très officiel de la Série FFSA, les titres Endurance VHC (Lloyd-Wainwright) et Endurance moderne (Greensall-Coleman) sont revenus à des citoyens de Sa Gracieuse Majesté... »



**PALMARÈS 2005**

- Championnat de France Endurance VHC : Allen Lloyd - Gerry Wainwright (Ford GT 40)
- Challenge Endurance VHC : Jean-Claude Andruet (Elva MK8 et Lotus 23 A)
- Challenge Endurance moderne : Nigel Greensall - Jonathan Coleman (Norma M20)
- Challenge Sprint moderne : Philippe Hottinguer (Norma M20)