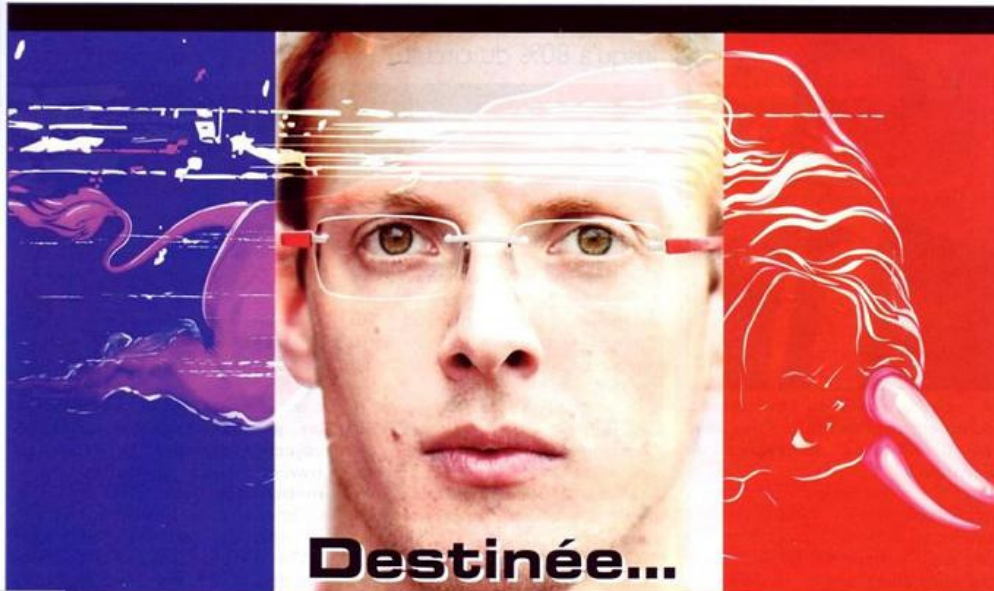


## SOMMAIRE



En l'espace de deux semaines, la France proposera deux des plus importants événements au monde avec tout d'abord les 24 Heures du Mans, puis le Grand Prix de France de Formule 1 à Magny-Cours. Dans la Sarthe, Peugeot défiera le tenant du titre, Audi, tandis que dans la Nièvre, en marge du match des favoris que sont Ferrari et McLaren, Sébastien Bourdais tentera de se placer dans la première moitié de la grille de départ.

Pendant ce temps, l'Acropole a permis à Sébastien Loeb de reprendre la tête du Championnat du Monde, et cette année olympique pourrait le voir sacré pour la 5e fois. Parallèlement, dans toutes leurs disciplines respectives, les jeunes pousses du sport automobile national brillent au plus haut niveau...

Réputée pour la qualité de ses organisations, placée à la pointe de la haute technologie et omniprésente sur tous les fronts sportifs du monde entier, la France a toujours bel et bien un destin que beaucoup nombre de pays lui envient.

FFSA DERNIERES	DOSSIERS	LICENCIES
<p><b>Page 4</b> Questions au Président</p> <p><b>Page 5</b> Infos fédérales</p> <p><b>Page 8</b> Sécurité : le système Hans</p> <p><b>Page 10</b> Le statut de Sportif de Haut Niveau</p>	<p><b>Page 12</b> Spécial Grand Prix de France 2008</p> <p><b>Page 18</b> La Série FFSA</p> <p><b>Page 22</b> La Série VH FFSA</p> <p><b>Page 24</b> Equipe de France FFSA Rallye 2008</p>	<p><b>Page 26</b> Equipe de France FFSA Circuit 2008</p> <p><b>Page 28</b> L'Autocross : découverte</p> <p><b>Page 32</b> Championnat de France des Rallyes Team</p> <p><b>Page 34</b> Décisions</p>



France Auto n°70. Edité par la FFSA - 32, avenue de New-York 75016 Paris - Directeur de la publication : François Perrin - Rédaction en chef : Georges Colin  
 Rédaction : Jean-Luc Tallade - Abonnements : Com et Dia Tél : 04 66 70 94 95 - Credits photos : Agence DPP, Hugues Laroche, Emmanuel Naud  
 Différents collaborateurs et collaborateurs : (textes et/ou photos) : Auto Sport Academy, Tino Cacopardo, Fabrice Conneri, Jean-Claude Constant, Philippe Kalmes, Hugues Laroche, Emmanuel Naud, Emmanuel Pander  
 Photographes et impressions : Delta Color - 30190 Nîmes - Contact abonnements : France AUTO - 32, avenue de New-York 75 781 Paris cedex 16  
 Tél : 01 44 39 28 72 - Fax : 01 42 24 17 43 - Email : gcolin@ffsa.org  
 Régie publicitaire : LM Sports & Communication - 19, rue Ernest Maché 34000 Montpellier - Directeur de la publicité : Albert Lançry Tél : 04 67 58 66 55 - Fax : 04 67 58 08 89  
 Abonnements : Tarif 2008 : 24€/an - Période parution : août 2008 - Ce magazine a été tiré à : 22 000 exemplaires

## France Auto - 2<sup>e</sup> trimestre 2008

L'équipe d'organisation de la Série FFSA aux côtés d'Eric Van de Vyver (au centre).



## SÉRIE FFSA ET V DE V Bonne ambiance et circuit pour tous

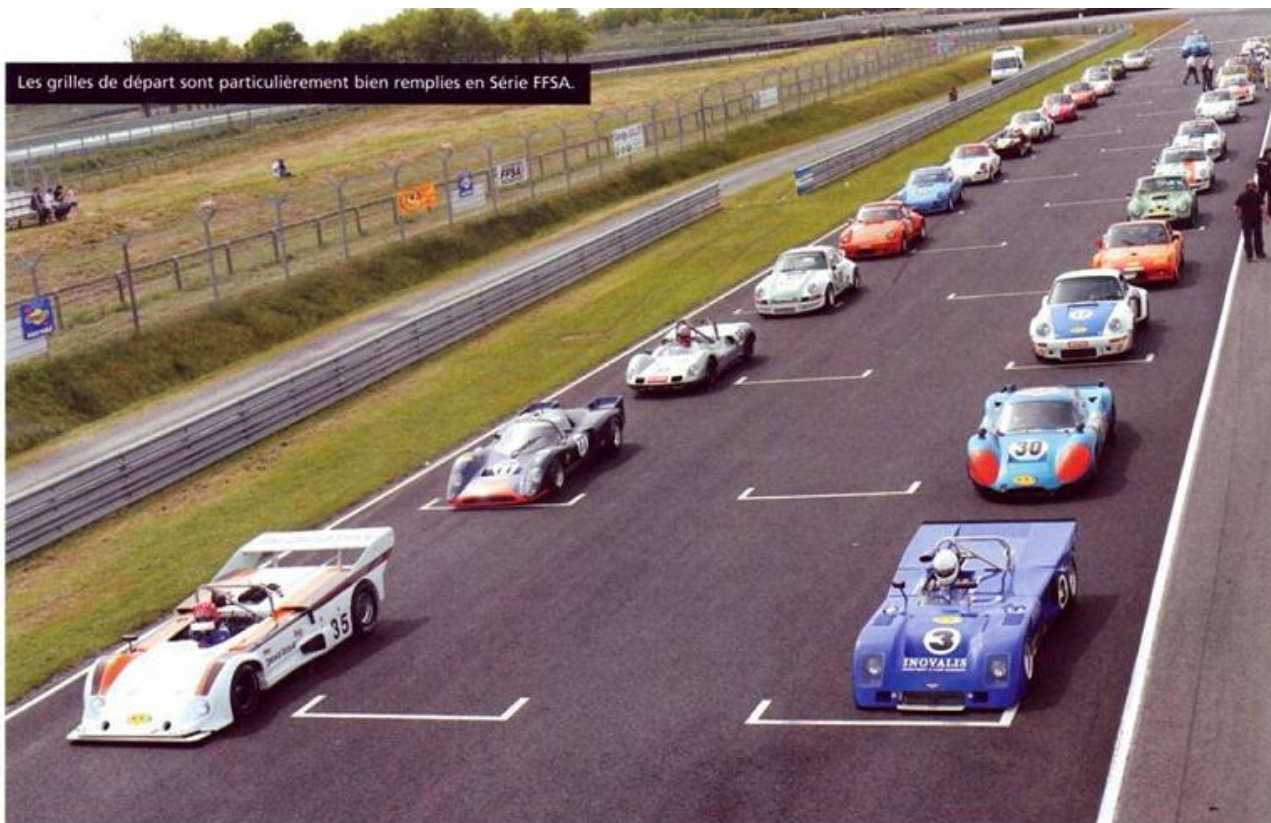
De l'endurance Historique ou Moderne, des sprints pour compléter le programme, c'est la recette affinée par Van de Vyver, dont la Série FFSA joue un rôle majeur sur les circuits de France, et même hors frontières.

Tout a commencé en 92, lorsque Eric Van de Vyver a mis sur pied la première édition des "Deux Tours d'Horloge", vouée à rassembler des voitures historiques sur le circuit Paul Ricard. "En 93, les organisateurs de Magny-Cours sont venus voir, puis m'ont demandé de monter une course de 12 Heures pour 94", se souvient le maître de cérémonie. "Ensuite nous avons reproduit la même démarche avec Jarama, Dijon, puis une ou deux courses au Mans. En 99, j'ai décidé d'étendre ce principe de course d'endurance à la catégorie "Moderne" en lançant les 4000 km à Magny-Cours. La première année, cela a



été un peu dur de réunir un plateau. En 2001 j'ai lancé l'Endurance Moderne sur les circuits où nous allions déjà. Tout était mélangé au début, avec notamment des petits protos C3. En 2003 Norbert Santos est arrivé avec sa première Norma M20. Elle a plu à beaucoup de monde et de plus en plus de M20 ont formé le plateau des protos CN. A partir de ce moment-là, Ligier est venu me voir, m'a demandé ce qu'il fallait construire et a décidé de faire son proto CN 2 litres à moteur Honda. Merlin, Juno, maintenant Chiron, Radical et d'autres sont venus aussi. Dans les années 2003-2004, la fédération avait sa Série

Les grilles de départ sont particulièrement bien remplies en Série FFSA.



FFSA qui ne se portait pas très bien. Comme ma série V de V marchait très bien, ils m'ont demandé si je voulais ajouter l'appellation FFSA. J'ai accepté, car cela pouvait nous donner une crédibilité encore meilleure. Depuis, il y a chaque année une progression de 20 ou 30 % du nombre de voitures. Sur le plan organisationnel, le cadre est plus défini, notamment pour les directeurs de course ou les commissaires qui œuvrent pour la Série avec nous. Côté technique, François Bernard et son équipe nous ont bien aidé. Tous nous ont concocté des règlements sportifs et techniques qui tiennent la route. Aujourd'hui, quelqu'un comme Yves Guillou est en quelque sorte le super viseur qui veille à ce que tout soit bien réglé, que les directeurs de course travaillent bien et ainsi de suite..."

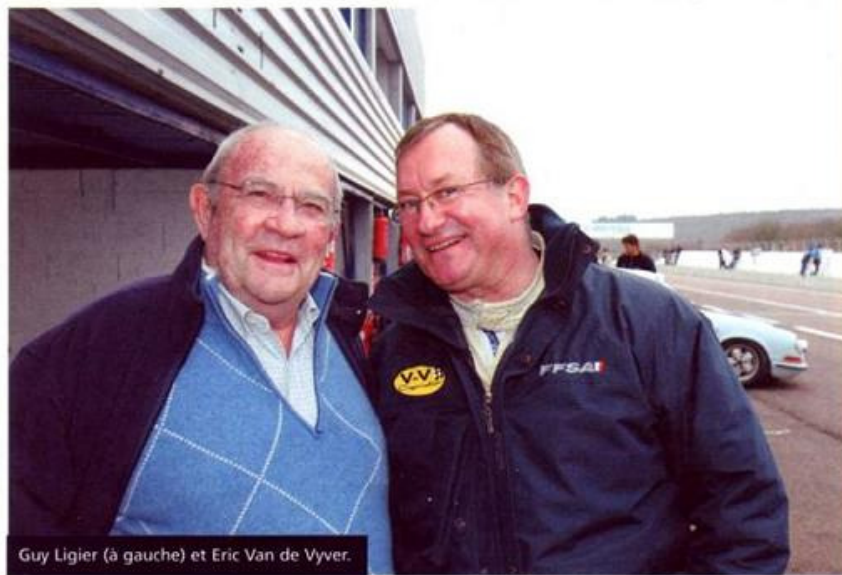
Aujourd'hui, Eric Van de Vyver peut être fier du succès de son concept d'épreuves : "Par meeting, on a entre 150 et 300 voitures. A raison de deux, parfois trois pilotes, cela fait un nombre non négligeable. Ça fait du monde et surtout dans une ambiance super !" Ce qui ne l'empêche pas de nourrir quelque crainte pour l'avenir : "Il y a quand même un point qui remet en question la continuité de ma série, qui se produit souvent dans d'autres pays et intéresse un certain nombre de concurrents étrangers : c'est la nouvelle règle FIA. Selon laquelle les étrangers n'ont pas le droit de marquer des points. Cela va être difficile de continuer comme ça, puisque nous perdons forcément des

concurrents. On ne sait plus trop comment faire. Aujourd'hui, nos courses sont ce qu'il y a de moins cher en fonction du temps passé en piste, et je ne souhaite pas changer cela."

### V de V : une affaire de famille

Autour de l'infatigable Eric, le maître d'œuvre omniprésent sur le terrain, ce qui ne l'empêche pas couramment, lors d'un meeting, de piloter dans deux ou trois disciplines différentes, les rôles clés sont

répartis sur une bonne partie de la famille : "Ma femme Carine, qui travaille avec moi, s'occupe plus particulièrement du domaine graphique. Ma fille Laure et mon dernier fils Charles s'occupent aussi des contrôles administratifs sur les circuits." Laure travaille aussi la semaine à Lohéac avec CPO, la structure d'organisation et de communication de Christophe et Aline Profit, en charge tout spécialement du Sprint Proto et du Challenge Funyo. "Mon fils Guillaume", reprend Eric, "qui fait ses études d'ingénieur, s'est occupé longtemps de notre équipe de course V de V avec nos trois mécaniciens, Stéphane Belval,



Guy Ligier (à gauche) et Eric Van de Vyver.

Matthieu Roche et Stéphane Meunier. Cette année il s'occupe de l'ingénierie des Norma chez Green Team." D'autres viennent compléter le noyau dur de V de V : Lionel Dutilleul dit "Yoyo", qui s'occupe de la signalétique comme l'indique sa raison sociale baptisée "Signal Ethique", Patrick Brossard qui, comme Eric le boss et Christophe Profit alterne les missions d'organisation et le plaisir du pilotage. Enfin, on n'oubliera pas Claudia Vilela et Aurélie Chirouze, les deux comptables de permanence la semaine au bureau de Brétigny-sur-Orge en compagnie de Caroline, la dernière stagiaire en date.

## Pierre Gosselin



Pierre Gosselin (à gauche), responsable des Championnats à la FFSA.

Le Responsable des Championnats Circuits à la FFSA résume l'attrait représenté par la Série FFSA : "On est revenu aux fondamentaux de la course : passion, authenticité, simplicité ! Pour un certain nombre de championnats, peut-être ne met-on pas suffisamment pas en avant le plaisir de pilotage et la convivialité. Ici les gens ont envie de venir se détendre et partager une passion et le plaisir du pilotage, même s'il y en a qui, à mon avis, sont plus fortunés que dans le reste du sport automobile. Le succès de la série V de V, c'est ça ! Quelqu'un qui pratique et qui fait ce qu'il aime, qui a eu de la chance d'avoir avec lui des gens qui avaient envie de le suivre là-dedans. On roule dans une bonne ambiance, et sérieuse avec une direction de course proche de ce que l'on peut avoir en Super Série FFSA. Par cette bonne coordination nous avons voulu, avec Eric, redonner un petit peu de tenue et de sérieux pour qu'il y ait une valeur sportive. La mixité des voitures est bonne, que ce soit dans les véhicules historiques ou dans les catégories plus modernes en

GT. Le plateau est complété par les Funyo, des voitures au coût plus accessible. Eric Van de Vyver a réuni tous ces éléments qui font que l'argent est dépensé à bon escient."

## Loïc Jusseaume

Le Président de l'ASA du Vigeant et sa petite équipe de passionnés ne comptent pas le temps passé sur le circuit du Val de Vienne. " La Série FFSA prend beaucoup d'ampleur et fait partie de nos grands rendez-vous. Elle représente beaucoup pour notre circuit, car elle est de nature à nous amener des locations de piste pour les essais privés, en même temps qu'elle fait

est très conviviale, car ses concurrents sont là pour se faire plaisir avant tout, et pour faire des courses d'endurance de minimum 3 heures. Il faut que ces épreuves restent conviviales. C'est une raison majeure pour laquelle j'officie en tant que président d'une ASA. Nous sommes contents quand l'équipe d'Eric Van de Vyver et ses concurrents arrivent avec le sourire et quand ils repartent avec. Que ce soit pour la Série que pour la Super Série, nous ne proposons que des entrées gratuites pour la circulation générale autour du circuit et dans le paddock. Seul l'accès aux stands est restreint. Cette année, notre nouveau tracé semble avoir été apprécié. Eric, comme d'autres, nous avait demandé une ligne droite un peu plus longue. L'investissement de 1,8 M d'Euros fait dans ce sens, qui inclut la pose d'un tout nouveau revêtement, semble justifié car tous nous ont dit que le tracé avait changé en bien."

## Jean-Philippe Dayraut

Eric Van de Vyver avait très vite sympathisé avec l'organisateur de la "Mit'jet Series", quand celui-ci avait auparavant lancé en France les "Legends Cars". Depuis, le pilote toulousain a naturellement continué à amener ses spectaculaires puces à moteur de moto, en fonction des opportunités : "On retrouve dans la Série FFSA une véritable convivialité, en accord avec celle de la Mit'jet Series. Ça permet aussi à un pilote professionnel comme moi de venir s'amuser dans un proto CN 2l, dans des courses où le niveau est très élevé." 🇫🇷

connaître le circuit. Plus on organise des courses, plus nos élus sont satisfaits, car le circuit appartient à une communauté de communes. L'ambiance de la Série FFSA

Le spectacle est au rendez-vous en Série FFSA.

