



Racing News V de V

n°011

05 09 2007



#02-07

Le point à la mi-saison - Suspense garanti

#08-11

Caterham 21 - Histoire de passionné

#12-15

V de V au Nürburgring - Petite délégation mais bel exploit !

#16-19

V de V aux 24 heures du Mans - Toujours magique malgré tout !

#20-23

Présentation circuit - Spa - La modernité n'a pas toujours du bon...

Le point à la mi-saison

Suspense garanti

Les quatre Challenges V de V sont très disputés cette saison et si un profil se dessine en tête avec d'incontestables favoris, tout est possible dans la deuxième partie de saison qui s'annonce très chaude.



Championnat de
France Endurance
VHC



Challenge
Endurance VHC



Challenge
Endurance Proto



Challenge
Endurance GT-
Tourisme



Challenge Sprint
Proto

02/24

Racing News
Vdev n°011
www.vdev.fr

Le point à la mi-saison



Gérard Besson et Marc Peccolo, Champions de France en titre, n'étant pas engagés régulièrement cette saison, c'est la foire d'empoigne pour leur succéder et ce sont les incontournables Porsche 911 2 litres qui occupent la tête.

La n°19 de Jean-Luc et Denis Neuville a déjà pris une sérieuse option pour le titre avec 42 points d'avance sur les brillants troisième sur la n°6 de l'écurie V de V Organisation, Philippe Burel et Guillaume Van de Vyver.

La famille Neuville est d'autant plus sereine pour passer l'été que le deuxième du Championnat n'est autre que leur co-équipier pour les courses longues, Gérard Cayeux. Absent pour les « 3 heures du Val de Vienne », ce dernier n'a pas empoché les sept points de cette épreuve mais est bien installé à cette seconde place.

Les choses devraient toutefois bouger avec le retour fulgurant de la n°88 de Christian et Sébastien Morales, associés à Laurent Cohen qui, après leur absence à Jarama et leur abandon du Val de Vienne, décrochent une superbe victoire à Dijon après leur seconde place de Magny-Cours.

Le point à la mi-saison



Le Challenge n'a jamais été aussi passionnant depuis l'ouverture du règlement cette année à des voitures plus récentes.

Les vainqueurs se succèdent à chaque course et la bagarre est engagée dans le tableau des classements entre les grosses Porsche 2,7 litres et 3,0 litres et les Chevron B16.

Bernard Moreau et Miguel Langin, incontournables du paysage des courses V de V sont les leaders actuels. Malgré une frayeur lors des « 3 heures du Val de Vienne » où ils subissaient un souci mécanique sur leur 3.0 litres RS, ils dominent de quelques points la 2,7 litres RS du « revenant » belge Félix Brasseur et de son co-équipier Gérard de Ville de Goyet. Ces derniers sont particulièrement réguliers et performants depuis le début de saison et ne laisseront aucun répit à l'équipage de la n°50 pour le titre.

Impériales lors de leurs deux seules apparitions cette saison, Michel Quiniou et Philippe Bermudes, en s'imposant lors des « 8 heures de Jarama » et des « 12 heures de Nevers Magny-Cours » sur la Chevron B16 bleue, occupent la troisième place du Challenge. L'incertitude règne sur leur future participation qui pourrait chambouler le classement.

Après quelques saisons de joie et de déception au volant de leur superbe mais peu fiable Ferrari Daytona, les frères Scemama semblent avoir fait le bon choix en s'engageant cette saison avec une Chevron B16 d'un beau « rouge Ferrari » ! Après leur neuvième place lors de leur course d'apprentissage à Jarama et leur impasse au Val de Vienne, ils mettent main basse sur l'épreuve de Dijon après une seconde place à Magny-Cours. Nous tenons là de sérieux candidats au titre final,... A suivre !

La messe n'est pourtant pas dite puisque les prétendants au podium sont très nombreux avec seulement 36,5 points séparant le pied du podium provisoire de la dixième place.

Rendez-vous à Spa-Francorchamps pour une course de quatre heures à coefficient 1,5 durant laquelle les équipages V de V devront composer avec les Allemands et les Belges traditionnellement invités à participer à cette épreuve.

Le point à la mi-saison



Le début de saison très arrosé a fait les affaires des sujets de sa gracieuse majesté. Insolents sous la pluie, ils occupent le haut du classement. Autre information importante, pour la première année, le trône qu'occupe le constructeur français Norma semble être menacé avec ses premiers représentants, Simon Phillips et Rob Garofall apparaissant à la quatrième place provisoire. Juste devant eux, c'est le jeune constructeur britannique Juno qui installe son modèle endurance, la SSE, à la troisième place avec Adrian Mardlin. Le co-équipier de ce dernier, Rob Croydon, présent à toutes les courses contrairement à Adrian, remplacé au Val de Vienne et à Magny-Cours, a pris seul la tête après leur superbe victoire à Dijon.

Sur la deuxième marche, c'est le constructeur de Magny-Cours, Guy Ligier, avec la JS49 des Ecosais de IF Motorsport, Bryce Wilson et Ally Mc Kever, qui prend une sérieuse option sur le titre final. Lorsqu'ils retrouveront la réussite insolente qu'ils affichaient dès leur première participation aux « 4000 km de Nevers Magny-Cours » en 2006, ils seront certainement imbattables.

Premiers non Britanniques, José Ibanez et William Cavailhes et leur Norma M20 Evo, grâce à leur deuxième place de Dijon, ont pris le dessus sur la Ligier JS49 Gemo Sport du Suisse Karim Ajlani, associé à l'Espagnol Dario Garcia.

La diversité des constructeurs engagés dans le Challenge est bien réelle avec la septième place de la Merlin MP23 de Julien Abelli et Frédéric Gelin, qui devrait être remplacée à la rentrée.

La toute nouvelle voiture de Radical, la SR5 équipée de l'incontournable moteur 2 litres Honda et d'une boîte Hewland « à l'anglaise », continue sa mise au point et si elle est performante en essais, elle manque toujours de fiabilité en course.

En catégorie C3, la bataille est serrée avec les trois premiers dans un mouchoir de poche. Alain Giavedoni et Eric Dorneau Gourmelon, vainqueurs en titre, mènent devant les Britanniques Charles Atherton et Richard Ryder et les Belges Pierrot Decroos et Christophe Burrick. Ces derniers évoluent sur la petite Radical SR4 alors que les deux équipages de têtes complètent le triplé du constructeur britannique dans cette catégorie avec des SR3.

Le point à la mi-saison



Si certains pouvaient légitimement avoir des doutes sur la réussite de ce Challenge construit sur la base d'une dizaine de voitures engagées l'an dernier en Challenge Endurance Moderne, ils peuvent être maintenant rassurés. En effet, plus d'une trentaine de voitures engagées régulièrement et une variété de modèles et de catégorie importante, le succès semble au rendez-vous.

Impressionnants depuis le début de la saison sur leur Porsche 996 Cup, les vainqueurs en titre Jean-Charles et Philippe Levy, bien aidés par leur manager Jean-Luc Le Duigou, jouent les fins stratèges cette saison et avec un petit peu de chance, comme à Dijon, mènent autoritairement les débats. Sans leur abandon suite à la perte d'une roue au Val de Vienne, ils auraient pris un sérieux avantage décourageant pour leurs adversaires. Il n'en est rien et tant mieux pour le spectacle. Géry Soares et Michel Mitieus les talonnent sur leur Porsche 996 Cup et leur régularité payera forcément en fin de saison.

Pour Bernard Moreau et Miguel Langin, impossible de compter sur la chance pour réussir cette année, seule leur rapidité sur la piste et l'excellente préparation de leur voiture leur permettra de décrocher la timbale. Ils sont sur les basques des deux premiers et c'est plutôt rassurant pour le spectacle qu'ils nous offriront à la rentrée. Dans la catégorie Silhouette, Eric Gasperini et Stéphane Pourquoi font la loi avec leur Touring Cup face à la grosse Megane Trophy de Guillaume Rousseau et David Zollinger, en manque de mise au point pour le moment. A égalité à la quatrième place avec la Touring Cup, la magnifique Porsche 996 GT3 RSR de Jean-Paul Pagny et Pierre Benoist mène la catégorie GT2.

Eric Van de Vyver emmène le peloton grossissant des Touring Cup version challenge que nous devrions retrouver en nombre à la rentrée. Nouveauté pour Solution F dès Spa Francorchamps, une Nissan 350Z, déjà auréolée en GT FIA, fera ses débuts dans la catégorie GTV4 et s'opposera à la bestiale BMW Z3 Coupé M d'ASP Compétition, en tête de la catégorie grâce à son pilote Philippe Ullmann.

De nouvelles voitures sont annoncées en catégorie Tourisme pour concurrencer les leaders des F2000, Guy Lacroix et Gérard Bertinetti sur leur Renault Clio Cup et celui du Groupe A, René Vaysse sur Renault Clio RS3.

Rendez-vous est pris pour tous ces pilotes pour les « 500 miles de Spa Francorchamps » où ils devront composer avec les Protos qu'ils retrouveront dans leurs roues.

Le point à la mi-saison



Ce qui semblait être l'année de Bruno Toulemonde tant sa domination est évidente et les soucis de son challenger David Zollinger importants, pourrait bien en fait nous offrir un spectacle à couper le souffle sur la deuxième partie de saison.

En effet, Damien, jouant deux Championnats puisqu'il participe à la Porsche Carrera Cup, avait fait l'impasse bien malgré lui sur l'épreuve du Sprint Proto à Dijon à cause d'horaires incompatibles entre les deux courses. David en a profité pour chasser le chat noir qui accablait sa voiture depuis le début de saison et recolle donc avec deux victoires à 29 points de Damien. La saison va donc pouvoir commencer entre les deux hommes forts du Challenge à partir de l'épreuve de Spa-Francorchamps fin août.

Derrière, personne ne semble en mesure de suivre le rythme effréné de ces deux pilotes. Pourtant le spectacle est bien là, dans le peloton. Les bagarres y sont constantes et chaque place d'honneur se paye à prix d'or.

A leur aise en ce début de saison, les « petits protos », sans complexe, se hissent en haut de la feuille de classement. Les Funyo 4 dominent la catégorie même si les EMA 1200 de l'écurie Team 4 ont réagi à Dijon en faisant le carton plein, le doublé pour les deux courses. Serge Heriau, nouveau venu et très performant sur sa Funyo 4, occupe la troisième marche du podium provisoire devant Louis Bureau et sa Norma M20. Ces deux pilotes sont les deux seuls à avoir marqué des points sur toutes les courses depuis le début de la saison.

Sans une casse moteur à Dijon sur sa Norma M20, Didier Beck aurait certainement dépassé la Funyo 4 de Christophe Profit qui le précède à la cinquième place mais devrait certainement occuper la troisième place au général tant ses performances sont bonnes.

Pointant le bout de leur capot, de nouveaux pilotes comme la féminine venue d'outre manche Nicola Bernans sur la Juno SSE ou Alexis Delb et sa Ligier JS49, pourraient bien chambouler le classement à la rentrée, même si les valeurs sûres du plateau comme Gérard Le Corre et sa Funyo F6 ou Yves Orhant et sa Funyo 4 ne se laisseront pas faire.

D'autres nouveaux pilotes sont annoncés pour la rentrée dans le plateau turbulent, mais ô combien sympathique des Funyo 4, mais aussi en CN 2 litres avec l'arrivée de l'écurie écossaise IF Motorsport, détentrice de plusieurs victoires en Endurance depuis ses débuts, avec une Ligier JS49 confiée à Alex Fergusson. ■

Histoire de passionné

Certains pilotes développent une telle passion pour leur sport et pour l'automobile qu'ils cherchent toujours de nouvelles expériences. Alain Giavedoni fait partie de ces pilotes que rien n'arrête pour vivre son sport pleinement.



N'hésitant pas à participer à de nombreuses courses et de nombreux Championnats, il est toujours partant et se positionne sur les week-end de course comme un vrai marathonien en participant à l'Endurance Proto dont il est le leader actuel de la catégorie C3 avec son compère Eric Dorneau Gourmelon, au Sprint Proto, toujours associé à Eric sur l'EMA de l'écurie Team 4 ou à l'Endurance GT/Tourisme.

Il n'hésite pas non plus à « rouler passion » en se rendant sur les circuits par la route au volant de sa Caterham Super Seven depuis son antre du sud de la France où certaines perles rares sont parquées.

Alors, quand par hasard il tombe sur une voiture originale, il n'hésite pas une minute pour l'acquérir et l'engager immédiatement en course. Le nouveau Challenge Endurance GT/Tourisme créé par V de V Organisation, dont Alain est l'un des plus fidèles pilotes, devient le terrain de jeu idéal pour sa nouvelle acquisition.

Cette voiture est la **Caterham 21** conçue et réalisée pour célébrer le vingt et unième anniversaire de la construction de la célèbre Lotus Seven en 1994.

La 21 reprend d'ailleurs la base châssis et l'ensemble des éléments mécaniques de la Seven. Le but de son concepteur, Iain Robertson, était de prouver à tous que l'on pouvait rouler tous les jours dans une Caterham moins radicale que la Seven. Elle est donc recouverte d'une carrosserie et complètement fermée.

La philosophie de Colin Chapman, fondateur de Lotus et créateur de la Seven est respectée dans cette 21 et si « le poids reste l'ennemi de la performance », la 21 prend toutefois un peu d'embonpoint avec un châssis légèrement renforcé.

Le communiqué de presse original de cette voiture indiquait que « *La Caterham 21 offre ce qu'il y a de meilleur dans une Caterham en proposant des caractéristiques pratiques qui seront appréciées par un nouvel éventail de clients* ».

Malheureusement et comme c'est souvent le cas lorsqu'un constructeur produit des voitures très typées et qu'il cherche à se développer dans un domaine qui n'est pas le sien, sa clientèle de fidèles ne suit pas. En 2007, la Caterham Super Seven est toujours produite avec la sortie et l'homologation en France de la nouvelle CSR 200 en Mars dernier alors que la 21 n'aura été construite, dans sa courte vie, qu'à quarante huit exemplaires alors que l'usine comptait sur une production annuelle de 200 voitures !

Deux voitures sont construites spécifiquement pour la compétition en 1999 et 2000 et participent au Championnat belge « Belcar ». La production est enfin stoppée en 2000 et les deux voitures servent de base à la mise au point de la version GTO qui ne sera jamais produite.

De ces deux exemplaires, notre passionné Alain Giavedoni a confié la préparation de la sienne à l'écurie belge préparant la Radical SR3 qu'il utilise en Endurance, Domec Racing, dirigée par le sympathique et toujours disponible Luc Dodion. Cette écurie est également l'importateur belge de Radical Sportscars. Pour l'autre, Alain nous confie qu'après de nombreuses recherches, il semble que cette voiture soit partie aux Etats-Unis et qu'elle ait été détruite dans un accident. Cette information donne d'autant plus de valeur à l'engagement de cette voiture en V de V.

Techniquement la Caterham 21 est une Super Seven avec une carrosserie. Le châssis est toutefois renforcé pour supporter le surplus de poids et des barres longitudinales de porte sont ajoutées sur l'arceau cage.



Les motorisations proposées à l'époque variaient du 1600 de 115 cv au 1800 de 190 ch jusqu'au 2,3 litres de 230 cv, moteur qui équipe la n°4 du Challenge Endurance GT/Tourisme.

Les freins sont d'origine AP Racing à 4 pistons à l'arrière comme à l'avant alors que les jantes sont de 7" x 16". La boîte de vitesses est à 6 rapports et l'amortissement est assuré par des Racing Dynamics alors que le tableau de bord fourmille d'informations pour le pilote grâce à un système Stack.

Les anglais n'ont pas laissé mourir cette voiture et les propriétaires se réunissent régulièrement en concentration avec le club créé spécifiquement pour ce modèle. Ils organisent également un petit Championnat sur des courses sprint où 16 des 48 voitures construites participent.

L'objectif pour Alain Giavedoni et Luc Dodion est de découvrir la voiture cette saison et de connaître ses qualités et ses défauts et de la restaurer entièrement cet hiver pour venir concurrencer les grosses GT en 2007.

Lors de sa première course au Val de Vienne, Alain avait convié le spécialiste français des Caterham, tant en pilotage qu'en préparation, Jérôme Durville, pour participer à la course à ses côtés. Cette première course de découverte se soldait par un abandon en toute fin de course. Retrouvant son complice Eric Dorneau-Gourmelon à Magny-Cours et à Dijon, ils ont pu terminer en améliorant à chaque occasion leur classement.

Si la voiture est maintenant fiable, les performances ne sont pas encore au rendez vous. Même si les chronos des pilotes s'améliorent tours après tours, il reste encore une bonne dizaine de secondes pour venir chatouiller les voitures de tête. Gageons que l'expérience de Luc Dodion permettra, après la reconstruction de la voiture, pour le moment dans son état d'origine, de trouver les ressources nécessaires au plaisir de ses pilotes.

Longue vie à cette auto rare qu'est la Caterham 21, que sa bonne bouille et les déhanchements de son train arrière continue à animer le Challenge et qu'Alain Giavedoni prenne toujours autant de plaisir à son volant. ■



V de V au Nürburgring

Petite délégation mais bel exploit !

Il est intarissable lorsqu'il parle de cette épreuve. Eric Van de Vyver, inconditionnel des « 24 heures du Nürburgring », ne les manquerait sous aucun prétexte et y attire chaque année des pilotes participant à ses épreuves.





Philippe Haezebrouk, Thierry Depoix et Pierre De Thoisy finissent 19° au général !



Eric Van de Vyver a convaincu Jean-Charles Levy, Didier Caradec et André-Alain Corbel de participer.



Les jolis stigmates des précédentes participation.

Ainsi nous retrouvons une délégation assez réduite pour cette 35^e édition mais les pilotes présents y ont certainement connu les pires conditions depuis de nombreuses années et nous pouvons leur tirer notre chapeau. Une chose est sûre, après avoir vécu le pire ils y reviendront pour tenter d'y vivre le meilleur.

La galère commençait dès le départ qui était retardé de près de deux heures compte tenu du brouillard épais qui régnait sur le circuit.

Dans la folie de cette épreuve, les organisateurs, malgré un professionnalisme parfois limite, sont toujours très prudents et évitent de faire prendre des risques inutiles aux participants. Il faut dire qu'avec 220 voitures au départ sur un tracé de plus de 27 km comportant 180 virages et avec des dégagements datant d'une autre époque, les risques sont déjà bien présents.

A ce petit jeu, les vainqueurs n'ont roulé cette année qu'un peu plus de dix huit heures. Notons d'ailleurs que deux français ont particulièrement brillé avec la victoire de Romain Dumas sur une Porsche 911 GT3 RSR qu'il partageait avec Timo Bernhard,

Marc Lieb et Marcel Tiemann et la seconde place de Christophe Bouchut sur la Dodge Viper

GTS-R de Zakspeed associé à Duncan Huisman, Patrick Simon et Tom Coronel. Petite parenthèse pour ces deux pilotes d'exception qui se placent définitivement aux côtés de Manu Collard comme les spécialistes français incontestés de l'endurance, en brillant une semaine plus tard lors des « 24 heures du Mans » où Romain Dumas décroche la troisième marche du podium sur la Pescarolo qu'il partageait avec Jean-Christophe Bouillon et Manu Collard, alors que Christophe Bouchut empochait la troisième marche du GT1 associé à Fabrice Gollin et Christian Elgaard sur une Aston Martin DBR9 n°008.

La présence de ces pilotes de renoms contribue à la magie des « 24 heures du Nürburgring ». Evoluer en compagnie de ces gloires actuelles déjà citées ou aux côtés de pilotes comme Jörg Muller ou Uwe Alzen ou encore avec des pilotes de la stature de Hans Joachim Stuck ou Arturo Merzario procure un plaisir immense pour les gentlemen drivers que sont la plupart des pilotes V de V et ne peut



Didier Caradec prêt à affronter les 27 km de la Nordschleife...



... André-Alain paré à découvrir le circuit allemand sous le soleil.



6 voitures dans les boxes durant cette épreuve... finalement on a la place de l'Etoile chez V de V !

arriver que sur la « Nordschleife ».

Mais revenons à « nos » pilotes qui n'ont rien à envier à ces têtes d'affiche.

Comme en 2006, un équipage totalement V de V était au départ avec Ségolen, Gérard Temblay, Thierry Guitton et Daniel Oger sur une Honda Integra Type-R. Contrairement à l'année précédente où les deux premiers cités évoluaient sur l'Integra et les deux autres sur la BMW Z3 de Force Motorsport, ils ne finiront pas la course et abandonneront une heure et demi seulement après le départ.

Autre pilote V de V que l'on surnomme « l'infatigable », Alain Giavedoni est fait du même bois et ne rate jamais une édition. Il évoluait cette année avec deux autres pilotes, ce qui est assez rare pour le signaler. Les deux parisiens Daniel Dupont et Jean-Louis Juchault avaient le même sentiment qu'Alain à la fin de l'épreuve et ce malgré leur honorable 87^e place à l'arrivée : *« nous reviendrons mais avec une autre voiture que cette Porsche 968 vraiment peu adaptée ».*

Eric Van de Vyver était bien entendu de la partie et avait emmené avec lui trois pilotes ne connaissant pas

cette épreuve et conquis d'avance par les histoires d'Eric. Ils partageaient tous les quatre une des voitures les mieux adaptées à cette course et représentant le meilleur rapport coût/plaisir/fiabilité/performance, une BMW M3. Le vainqueur du Challenge Endurance Moderne V de V Jean-Charles Levy était de la partie et se sentait rapidement en confiance en s'approchant des chronos d'Eric. Deux pilotes occasionnels des courses V de V les accompagnaient, les deux Bretons Didier Caradec et André-Alain Corbel, qui se disaient après la course et ce malgré leur grand savoir-faire, très perturbés par cette expérience. Ils reviendront toutefois l'année prochaine, certainement motivés par leur classement encourageant, 67^e à l'arrivée.

Fabuleux, tout simplement fabuleux, la performance du dernier pilote V de V engagés dans ces 24 heures. Associé à Pierre De Thoisy et Thierry Depoix, encore un des rares équipages à trois, Philippe Haezebrouck, il s'agit de lui, emmène leur BMW M3 à la dix-neuvième place finale. Bravo au pilote de la



Le « sorcier breton » planifie les relais de nuit.



Les épouses des pilotes veulent tout savoir !



La joyeuse équipe emmenée par Jean-Luc Le Duigou...
une vraie expédition ! avec l'incontournable soutien de
Michel Danjou.

Norma n°6 qu'il partage avec brio cette saison avec François Desprez.

Dans l'ombre de ces pilotes, une figure des courses V de V est présente tous les ans aux Nürburgring. Son rôle n'est pas de piloter mais en fin stratège qu'il est, d'assister les pilotes de la BMW M3 d'Eric Van de Vyver. « Sorcier breton des Porsche », Jean-luc Le Duigou sait être un vrai magicien de la stratégie comme en Endurance V de V où son équipage, vainqueur en titre, mène les débats en 2007. Les pilotes de la BMW n°218 lui doivent certainement beaucoup dans le résultat de cette année.

Alors si cette épreuve vous attire, n'hésitez pas à venir rencontrer sur les paddocks V de V les participants de cette année pour leur demander leur avis et leurs conseils mais surtout, prévoyez du temps car ils seront intarissable. ■

V de V **Toujours magique malgré tout !** aux **24 heures du Mans**

Chaque année, les « 24 heures du Mans » représentent le rêve pour les nombreux spectateurs et pilotes présents à l'épreuve.

Le rêve se transforme quelques fois en cauchemar quand, frustré de ne pouvoir suivre cette épreuve sur son petit écran, on décide de s'y rendre.



En effet, une nouvelle édition des « 24 heures du Mans », sans retransmission télévisuelle nationale et hertzienne j'entends, est insupportable !

Cette épreuve française est largement aussi populaire dans nos contrées que la finale du Super Bowl l'est aux Etats-Unis ou la finale du « Banzuke » au Japon ! Et pourtant rien, ou plutôt si, du tennis, dont nos chaînes nous abreuvent de Roland Garros à Wimbledon tous les ans pour ne plus nous en parler de l'année et, un Grand Prix du Canada tronqué, retransmis à minuit sur TF1 pour cause d'élections !

Merci toutefois à Canal + et Motors TV qui ont une nouvelle fois fait, et très bien fait, le boulot des autres.

Pour les passionnés que nous sommes, une seule solution, être sur place pour vivre sa passion de l'intérieur. Nous nous rendons donc au Mans en contactant auparavant les quelques bonnes

relations pouvant nous fournir les sésames nécessaires pour profiter de l'épreuve et venir rencontrer le petit monde des courses V de V engagé.

Affublé de licences et de parkings FFSA en règles, nous nous procurons également un kit complet chez Pescarolo Sport avec accès enceinte générale, zone V.I.P., paddock, loge et stand. En fait de sésame, nous nous voyions refusé l'entrée de tous ces lieux en dehors de l'enceinte générale et nous nous retrouvons obligé de suivre l'épreuve comme le spectateur lambda et dans l'impossibilité de faire notre travail.

Nous usions donc de diplomatie pour que l'un d'entre nous se rende jusqu'à la loge d'Auto Hebdo dans laquelle nous pourrions récupérer les vrais badges auprès de Michel Hommell. Nouvelle création cette année, les fameux badges de l'ACO sont des cartes de crédit avec code barre que vous devez impérativement porter autour du cou

et qui vous sont demandées à chaque point de contrôle où le personnel de l'ACO, au demeurant très charmant, vous passe un coup de lecteur à la façon d'un vulgaire pack d'eau sur le tapis roulant d'un supermarché !

Tout ceci est bien compliqué même si cela se justifie pour des raisons de sécurité et pourrait bien faire fuir les passionnés que nous sommes dans les années à venir pour transformer ce grand rendez-vous populaire en course aseptisée. A moins que l'ACO ne se mette aux normes de la F1 pour manger dans l'assiette de Magny-Cours en 2008 !

Après deux heures de galères, nous accédions enfin dans les stands et pouvions découvrir nos quelques représentants, sans trop les déranger à trois heures du départ.



Sur la Dome Mader de T2M Motorsport, les mécanos s'afféraient sur la voiture de Robin Longéchal, vainqueur du Challenge Sprint Proto 2006 alors que la voiture avait connu quelques soucis mécaniques lors des essais les créditant du dernier chrono. Associé aux Japonais Terada et Yamagishi, Robin vivait une première expérience au Mans dans des conditions difficiles. Partie des stands suite à un problème de commande de boîte, la voiture remontait tranquillement dans la hiérarchie quand une fuite d'eau mis fin à leur élan à 21h30.

Pourtant bien qualifié sur la dixième ligne, la Radical SR9 LMP2 de Tim Greaves allait malheureusement rester dans les virages Porsche après la sortie de route de celui-ci une heure un quart après le départ. Grosse déception pour l'équipe qui pointait à la quatrième place de la catégorie avec une voiture fiable. L'hécatombe dans cette catégorie leur aurait certainement offert un podium final sans cette boulette.

L'équipe Malti Compétition, très impliquée et compétente en V de V, tant en Endurance proto qu'en Endurance VHC, était fidèle à la Pilbeam de Pierre Bruneau.

Une nouvelle fois le sort s'est acharné sur cette voiture et l'équipe de mécanos a dû gérer des problèmes de pression d'essence dès le début de la course. Au petit matin, le démarreur rendait l'âme et immobilisait la voiture définitivement.

Aux avant-postes, les Peugeot 908 étaient managées par Serge Saulnier, habitué des courses V de V, vainqueur des « 12 heures de Nevers Magny-Cours » en tant que pilote et des Challenges Endurance et Sprint Moderne comme manager avec son ancienne écurie le Saulnier Racing.

Cette écurie était également présente lors de cette 75^e édition des 24 heures du Mans et nous retrouvons de nombreux visages connus autour de la Courage AER n°35.



En effet, l'ensemble de l'équipe Saulnier était épaulé par la structure HRC (Heritage Racing Car) de Jacques Nicolet. Ce dernier partageait le volant de cette magnifique voiture avec ses fidèles co-équipiers Alain Filhol et Bruce Jouanny. Ils qualifiaient la voiture à une bonne 22^e place sur la grille. Le début de course se passait sans encombre et ils occupaient la 17^e place au scratch et surtout la 2^e place de la catégorie LMP2 à 7 heures du matin quand les soucis sont apparus.

Deux heures plus tard, un panache de fumée s'échappait de la voiture ne laissant aucun espoir. Moteur cassé, ils abandonnaient à 9h55.

Enfin, le Suisse Harold Primat, vainqueur du Challenge Endurance Moderne V de V en 2004 et fidèle des 24 heures du Mans, avait toutes ses chances cette année en

« bravo aux équipes et aux pilotes habitués des courses V de V pour leur engagement dans cette course mythique »

s'alignant sur la Pescarolo officielle aux côtés de deux jeunes pilotes rapides, Christophe Tinseau et Benoît Treluyer. Comme c'est souvent le cas dans une écurie, l'ensemble des problèmes se concentraient sur une des deux voitures. Malheureusement pour Harold, le n°17 accumulait les soucis. Une fuite d'huile

et des problèmes sur la pompe de vidange immobilisaient la voiture pendant 1h30 dans son stand et ne leur permettaient pas de terminer mieux que 13^e et 6^e des LMP1.

Même si ils n'ont pas eu de chance cette année, bravo aux équipes et aux pilotes habitués des courses V de V pour leur engagement dans cette course mythique.

Si vous y êtes en 2008, nous y serons aussi pour vous soutenir. ■

La modernité n'a pas toujours du bon !

Considéré par la majeure partie des pilotes comme le plus beau circuit au monde, le tracé des Ardennes belges perd toutefois, évolution après évolution son caractère exceptionnel.

PRESENTATION CIRCUIT



7,004 km



La dernière évolution en date est la modification du fameux, comme tous les virages de ce circuit d'ailleurs, virage de l'arrêt de bus. L'arrivée très rapide de Blanchimont se termine sur un gros freinage en ligne droite, plus d'appui délicat, pour un « S » droite/gauche très lent et ne présentant que peu d'intérêt pour le pilotage. Ce nouveau virage fait dire à un de nos amis belges amoureux de Spa et dont le langage est fleuri : *« ils vont finir par nous en faire un vrai circuit de Formule 1 pour des gamins pilotes dont le seul mérite est de savoir appuyer sur la pédale de freins et tourner le volant au bon moment puisque la voiture fait tout le reste ! »*.

La sortie de ce « S » présente une particularité qui se repend sur tous les circuits accueillant la F1 avec une gigantesque étendu goudronnée au delà du vibreur extérieur. Conséquence direct lors des dernières « 24 heures de Spa-Francorchamps », les voitures enjambaient franchement le vibreur pour élargir leur trajectoire au delà de la sacro sainte ligne de course prônée dans les

briefings, permettant à leur pilotes d'optimiser la ré accélération. Surprenante attitude de la direction de course qui ne sanctionnait personne durant 24 heures. Les vibreurs intérieurs et extérieurs de la sortie du raidillon de l'eau rouge étaient également largement, des quatre roues, dépassés, en offrant à tous l'avantage dont on peut se douter. Nous verrons bien lors de l'épreuve de V de V Organisation ce que la direction de course aura décidé.

Prochaine modification au programme, la suppression du chalet en haut du raidillon. Véritable monument de carte postale, présent depuis toujours sur les photos, il sera remplacé par un immense parterre goudronné dégageant le haut du virage. On se demande d'ailleurs pourquoi lorsque l'on sait que le projet suivant consiste tout simplement à combler une partie du fond du raidillon et de raboter franchement la butte à la sortie pour permettre à toutes les Formule 1 d'y passer à fond... absurde !

Mais avant tout ça, la défiguration

du circuit passera par la démolition des stands endurance et de la tour de contrôle dans la descente menant au raidillon. Il est vrai que si le tracé est magnifique, les infrastructures pour accueillir les écuries modernes et l'état des paddocks laissent à désirer. Les nouveaux stands F1, dans la ligne droite de départ F1, sont tout simplement gigantesques et s'étendent maintenant depuis la sortie de l'ex. virage de l'arrêt de bus jusqu'à la source. Gigantesque, le mot est faible, dix huit mètres de profondeur. Cette modification paraît aller dans le bon sens mais cette exagération a une conséquence directe sur nos épreuves amateurs, la diminution du paddock se trouvant derrière les stands. Il ne reste de la place que pour les semi-remorques de course, finit les structures de réceptifs conviviales. La F1 s'en moque car les immeubles qu'elle déplace à cet effet sont disposés confortablement dans le paddock inférieur.

Le circuit de Spa-Francorchamps avec peut-être celui des « 24 heures du Mans » et sans oublier l'exception, celui des « 24 heures

du Nürburgring », avaient réussi jusqu'à maintenant à conserver le côté magique des circuits d'autrefois tout en améliorant la sécurité des pilotes. Je crains fort que les années à venir nous amputent petit à petit tout ce qui reste de bon sur le tracé de Spa -Francorchamps et l'aseptise définitivement pour répondre aux canons de la toute puissante Formule 1.

Conçu par Jules de Their et Henri Langlois Van Ophem, le tracé original de 15 km avait en gros la forme d'un triangle reliant Francorchamps, Malmedy et Stavelot. Le Grand Prix de Belgique y fut tenu pour la première fois en 1924.

A l'époque, les concepteurs avaient voulu créer un circuit très rapide et les aménagements qu'ils y apportèrent au fil du temps reflètent cet état d'esprit. Ainsi, le virage dit «de l'ancienne douane», un virage en «U» qui existe toujours fut abandonné pour un virage plus court et plus rapide, à savoir le raidillon qui est encore toujours le virage le plus célèbre du circuit.

Par ailleurs, le tracé ancien quittait le tracé actuel aux combes où la piste continuait tout droit pendant quelques centaines de mètres avant le virage des combes (un gauche) qui ouvrait la longue descente de Burnenville. Cette partie est toujours accessible sur route ouverte, il faut l'emprunter à vitesse réglementaire pour comprendre le courage de ceux qui y ont couru (prendre à droite au rond point à la sortie du circuit). La descente de Burnenville se terminait par un long virage à droite extrêmement rapide qui lui-même donnait sur le virage de Malmedy (où dans les années 70, on installa une chicane pour ralentir un peu les voitures). Après Malmedy, les bolides devaient négocier la ligne droite de Masta avant d'aborder, à la vitesse maximale un virage en «S» (le S de Masta) très rapide et très dangereux en raison du fait que des maisons bordaient la piste de très près à cet endroit.

Après le S de Masta, les pilotes devaient encore négocier une autre ligne droite avant d'aborder le virage de Stavelot. Au départ, ce dernier était un virage assez

serré quasiment aux portes de la ville de Stavelot, mais par la suite, on créa une nouvelle portion de piste plus courte comprenant un virage moins serré et légèrement relevé permettant une vitesse de passage nettement plus élevée. Cette modification fixera la longueur du tracé à son chiffre définitif de 14,120 km. Après Stavelot, la piste se dirigeait vers Blanchimont et la partie actuelle du circuit par une série de virages rapides bordés d'un côté de talus et de l'autre de ravines.

Au fil du temps, les vitesses atteintes par les voitures rendirent le circuit de plus en plus dangereux pour la sécurité des concurrents. Ainsi, Jackie Stewart était-il devenu un adversaire acharné du circuit depuis l'accident qu'il avait encouru à Burnenville en 1966.

En raison des problèmes de sécurité, le Grand Prix de Belgique ne fut pas disputé en 1969. Les F1 revinrent une dernière fois sur l'ancien Francorchamps en 1970 lorsque le Grand Prix de Belgique fut remporté par Pedro Rodriguez sur une BRM P153.

Spa - Francorchamps 24-25-26 août 2007

Durant les années qui suivirent, le circuit fut encore le théâtre de courses de Sport-Prototypes, les Mille kilomètres de Spa-Francorchamps. Au cours de l'édition de 1973, le Français Henri Pescarolo, sur une Matra 670B, allait établir ce qui reste encore le record de vitesse absolu sur le circuit dans sa configuration ancienne, à savoir un tour à la vitesse moyenne de 262,461 km/h.

Le circuit fut modifié à diverses reprises et est dorénavant limité à 7 004 m «de bonheur». En effet, il s'agit toujours d'un circuit très rapide et vallonné qui présente toutes les caractéristiques appréciées par les plus grands pilotes mondiaux des différentes catégories et où les vitesses peuvent toujours dépasser les 300 km/h. Les vainqueurs à Spa sont reconnus comme des pilotes talentueux au «gros cœur» tant il est remarquable d'y réaliser une pole position ou d'y franchir la ligne d'arrivée en premier.

Spa-Francorchamps est également célèbre pour ses caprices météorologiques. Régulièrement, le circuit se trouve différemment exposé selon les

secteurs, par endroits sec et stable tandis que d'autres parties sont humides et glissantes. En 2006, le départ des « 500 Miles de Spa-Francorchamps » était donné sous une averse de neige dans le raidillon de l'eau rouge alors que le soleil brillait dans les combes ! ■



Le Circuit de SPA- FRANCORCHAMPS

vu par... *Robin Longéchal*

Belgique - 6.968 km

J'ai un amour inconditionnel pour ce tracé de gros cœur. En effet au volant de la Norma M20, « le Raidillon » se passe à fond de 6 et les sensations physiques et visuelles sont au rendez-vous. La montée du « Kemmel » permet de bien travailler l'aspiration avant de plonger dans « Combes »; Droite/gauche/droite où la trajectoire est plus subtile qu'il n'y paraît pour garder une bonne vitesse jusqu'au « Rivage ». Un nom qui sent les vacances et c'est pourtant loin d'être le cas; un droite assez long, mi-lent, en dévers qui ne demande qu'à vous jeter à l'extérieur tandis que vous devez vite revenir à droite pour entrer dans un gauche court et rapide vous emmenant sur une descente infernale pour le double gauche hyper rapide de « Pouhon », l'un des morceaux de bravoure de Spa !

Voici le droite/gauche de « Fagne » puis le grand moment : « Stavelot ». Un droite rapide où il ne faut pas en faire de trop pour être bien pour « Blanchimont ». Le premier gauche à fond est « marrant », tandis que le deuxième plus prononcé serait plutôt « flippant ». Hyper rapide, trajectoire tendue, mieux vaut ne pas aller au delà du vibreur. La courbe à droite à fond qui suit est insignifiante et le freinage de « l'arrêt de bus » a tendance à vous sauter au visage.

Premier rapport pour cette chicane lente et recherche de motricité maximum pour rejoindre l'épingle de « la Source » et la descente vertigineuse de « L'Eau Rouge » le long du mur.

Ajouter à ce tracé mythique un public belge de nombreux passionnés et une météo pouvant offrir dans un même tour, soleil, neige ou pluie... c'est l'Aventure ! dominée par une tour de contrôle accessible à tous, et bien sur au fameux enchaînement au fond du circuit face au restaurant.

Circuit de Magny-Cours



Direction de la publication

Eric Van de Vyver
eric@vdev.fr

Rédacteur en chef

Christophe Profit
profit.christophe@wanadoo.fr

Rédacteur en chef adjoint

Carine Pigeau - Graph'it
info@graphit.fr

Direction artistique

Bernard Rouffignac
sitavoo@sitavoo.net

Conception et réalisation

Carine Pigeau - Graph'it
info@graphit.fr

Photographie

Hugues Laroche
Gilles Bouvier - Photosports
Christophe et Jules Profit

Chef de publicité

Ophélie Nédélec
vdevsg@9online.fr

*Ce magazine est le votre,
l'équipe de la Racing News V de V
reste à votre disposition pour
étudier vos propositions et
suggestions et répondre à
vos demandes d'insertion
publicitaire.*

24/24

Racing News
Vdev n°011
www.vdev.fr