

DISCIPLINE PRÉSENTATION



PLATEAUX
La Série FFSA, ce sont de formidables plateaux comme ici au Mans.

Nouveau label

Sur le terrain, V de V Sport est l'organisateur de la Série FFSA depuis 2004. La structure créée par Eric Van de Vyver compte quatre collaborateurs en permanence, et dix personnes sur le terrain lors de chaque week-end de courses. Depuis cette année, l'appellation officielle de cet ensemble de compétitions est Série V de V FFSA. Un label de qualité.

SERIE V DE V FFSA

DU SPORT ET DE LA CONVIVIALITÉ

En réussissant l'alliance parfaite entre sportivité et convivialité, les meetings proposent **des courses de haut niveau** à des amateurs éclairés.

La Série FFSA va bien, on peut même dire de mieux en mieux. Confié à la structure d'Eric Van de Vyver, cet ensemble de meetings promène ses chapiteaux sur les plus beaux circuits français, et s'offre de plus en plus fréquemment des sorties à l'étranger.

Les courses sont regroupées en cinq plateaux : monoplaces, VHC, GT/Tourisme, Proto, Monoplace et Challenge Funyo. La particularité de la Série FFSA est que les pilotes roulent beaucoup durant les week-ends de course. Ce qui est fort apprécié par une population de concurrents essentiellement amateurs. Longueur des courses, convivialité entretenue par la mise sur pied de soirées d'après-courses, le plaisir de piloter, puis de se retrouver sont constamment présents dans une ambiance où la prise de tête n'a pas sa place. Le niveau sportif est tout de même élevé et les autos bien présentées. Mais il n'y a que l'apparence du professionnalisme.

Les courses d'endurance de 2, 3, 4 ou 6 heures suivant le meeting ou la catégorie, sont régulièrement programmées en VHC, protos et GT/Tourisme. De très belles autos sont alignées, mais pas d'usine et

“ Entre la base et le professionnalisme, la Série V de V FFSA représente un moyen terme idéal.

pas d'évolutions ultimes au menu. Les structures du paddock sont de bonne tenue, mais ne font pas dans la démesure. En fait, courir en Série V de V FFSA, c'est ce qu'il y a de mieux pour un amateur... qui veut rester dans le monde amateur sans se hasarder au milieu de professionnels.

Ce que recherche un amateur, son plaisir, c'est rouler longtemps. À la différence d'un pilote pro, il ne procède pas à des séances d'entraînement où sont passés en revue tous les réglages possibles de son auto. Pour la grande majorité des concurrents de la Série, c'est seulement lors des meetings de course qu'ils goûtent au pilotage. C'est dans leur cas un exutoire nécessaire à une vie professionnelle bien remplie. Une bouffée d'oxygène antistress. Le format, notamment, des épreuves d'endurance est séduisant pour qui veut se "vider la tête" et se dépenser physiquement.

Prenons l'exemple de l'Endurance VHC. Une séance d'essais privés d'une heure a lieu le jeudi. Le lendemain, deux nouvelles séances de 45' chacune sont programmées. Elles sont suivies, le même jour, de la séance d'essais qualifs d'une heure. La course, enfin, a lieu le samedi. Elle dure 2 ou 4 heures. Ce qui représente un total de 7 heures 30 de roulage possible pour l'auto, à se répartir entre deux pilotes. En GT/Tourisme, la course dure 3 heures, ce qui est également copieux. Un engagement à la saison pour huit week-ends de course et un kilométrage record revient à 20 000 euros. Les courses de 3 heures, en moyenne 2 100 euros.

Entre le GT Tour, fait pour l'élite, et la Coupe de France des circuits, destinée à la base, la série V de V FFSA représente un moyen terme idéal pour amateurs éclairés. La preuve par le succès.



VOUS AVEZ DIT ENDURANCE ?



CHAUD
Non seulement les autos sont belles, mais les pilotes ne font pas semblant.

Le calendrier 2011 de la série FFSA est riche de 8 meetings, dont 5 en France et 3 dans la péninsule ibérique. À la fin de la saison, les concurrents auront visité successivement :

- **Jarama** (25 - 27 mars)
- **Le Mans** (29 avril - 1^{er} mai)
- **Motorland Aragon** (27 - 29 mai)
- **Dijon** (1^{er} - 3 juillet)
- **Paul Ricard** (2 - 4 septembre)
- **Nogaro** (23 - 25 septembre)
- **Magny-Cours** (21 - 23 octobre)
- **Estoril** (18 - 20 novembre).

Les courses d'Endurance sont longues de 4 heures pour la majorité, mais vont jusqu'à 6 heures à Motorland Aragon, Magny-Cours et Estoril. En prenant l'exemple de la catégorie GT, cela représente un temps total annuel de 38 heures de compétition ! En y ajoutant les séances d'essais privés et qualificatifs, en moyenne de 3 heures 30 par course, on peut dire que chaque équipage a la possibilité théorique de se partager 3 960 minutes de roulage, soit 66 heures, soit 33 heures par pilote. Copieux, n'est-ce pas ?

YVES GUILLOU

LE DOMAINE DES GENTLEMEN-DRIVERS

Président de la Commission de la Série FFSA, Yves Guillou évoque une catégorie de courses à laquelle il trouve bien des qualités :

« La Série FFSA réunit de beaux plateaux pour des courses où l'on roule beaucoup. De quoi séduire les pilotes amateurs qui tiennent à rester entre eux. Par exemple, on a dénombré à Dijon 38 GT sur la grille, qui ont fourni un très beau spectacle. L'organisation, confiée depuis plusieurs années à V de V Sport, est un gage de qualité. Il y a huit meetings. Les concurrents viennent de tous horizons et la formule des courses longues est, à mon sens, une bonne préparation pour ceux qui auraient l'ambition de s'aligner ensuite dans de l'Endurance de haut niveau, 24 Heures du Mans ou autre. Si l'on ne croise pas de Champions du monde, le niveau de pilotage n'en est pas moins élevé. Et surtout, l'ambiance y est particulièrement soignée. À la tête de la Commission de la Série FFSA depuis quatre ans, je suis franchement enthousiaste. La discipline est différente du GT Tour, plus élitiste. C'est le domaine des gentlemen-drivers. On recense à chaque fois autour de 135 voitures et pas loin de 200 pilotes puisque plusieurs courses sont de l'endurance ».

FAMILLE
Eric et Laure
Van de
Vyver.



ÉRIC VAN DE VYVER LE PILOTE-ORGANISATEUR

Ce solide nordiste originaire de la région de Saint-Omer mène une double vie, au volant comme aux commandes de V de V Sport. Et la réussite est à chaque fois au rendez-vous.

La première organisation signée V de V a été les 2 Tours d'Harloge en 1992 sur le circuit Paul Ricard. L'épreuve était novatrice et annonçait ce que l'on connaît aujourd'hui, des courses bien structurées où l'on ne laisse jamais de côté la passion et la convivialité :

« Qu'est-ce que c'est que le pilotage ? C'est bien se marrer sur la piste et se retrouver ensemble pour des moments de partage. Dans chacun de mes meetings, il y a une voire deux soirées mises sur pied avec l'un ou l'autre de nos partenaires. Elles sont le prolongement de journées de compétition où chaque pilote a pu s'exprimer dans des courses grand format ».

Depuis 2004, la FFSA a confié à Éric Van de Vyver l'organisation de la Série FFSA avec le succès que l'on connaît.

Pilote, Éric Van de Vyver a débuté en 1977 en rallyes régionaux cartographiques sur une Toyota Celica. Durant plusieurs années, il se partagera entre rallyes et circuits, et penchera définitivement vers le VH. Deux fois champion de France VEC, en 1989 en 1990, il utilisait une Porsche 911 sur la route et une Lotus Elan en circuit. Amateur de courses de longue haleine, il compte de multiples participations dans les épreuves de 24 Heures, que ce soit au Mans, à Daytona, à Spa ou au Nurburgring.

Une carrière qui foisonne de formidables souvenirs : « J'ai été très proche de mes amis créateurs du BPR. En 1993, entre autres, je me suis retrouvé pilote d'une auto confiée par Patrick Peter, avec Stéphane Ratei comme copilote et Jurgen Barth comme team manager. En 1999, je me suis engagé à Daytona avec un proto. Jurgen Barth est venu me dire qu'il restait un baquet libre chez lui, et me voilà parti dans une Porsche GT2 d'usine ! »

Ex-ingénieur mécanicien dans l'aéronautique, Éric Van de Vyver est père de trois enfants, dont sa fille Laure qui le seconde dans la formidable aventure de la Série.