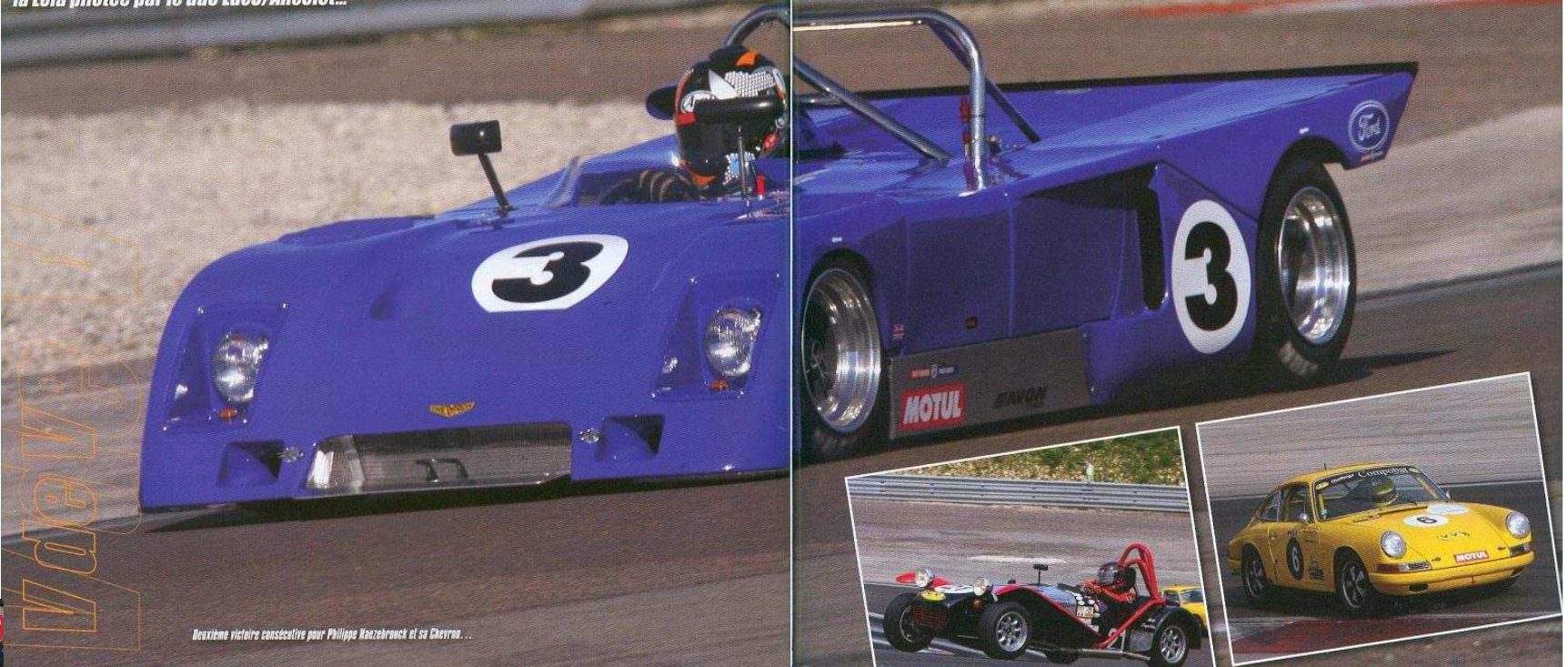


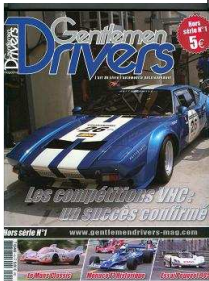
Série FFSA V de V \_ Texte : Patrick BOIRON - Photos : V de V

# 6 Heures de Dijon VHC Et de deux pour Chevron!

Endurance de 6 heures, la course disputée sur le rapide circuit de Dijon a permis aux protos de dominer l'épreuve avec tout d'abord une pole pour la Lola pilotée par le duo Luco/Ancelet...



Deuxième victoire consécutive pour Philippe Haebrouck et sa Chevron...



**Gentlemen Drivers - Septembre 2008**

# 6 Heures de Dijon VHC



PUBB / VdoV

Elva en plein dépassement dans la cuvette de Dijon

Dans des conditions de piste sèche les protos sont imbattables et ce fut le cas à Prenois dès le départ : profitant de leur première place sur la grille les polemen faisaient parler la poudre et la puissante Lola T286 orange menait les débats durant la 1<sup>re</sup> heure.

À la faveur des ravitaillements l'équipage Hahn / Haezebrouck associé pour l'occasion à Da Rocha récupérait brièvement la place de tête. C'est ensuite au tour des Britanniques Catherwood / Mc Conville, aidés par Philippe Scemama, de s'installer en leader alors que Ancelet se bat pour revenir sur le devant de la course.

C'est malheureusement la mécanique qui aura raison de sa hargne, la belle Lola devra abandonner avant la 6<sup>me</sup> heure victime de l'arrachement d'un triangle avant.

Haezebrouck reprend donc le leadership et ne le lâchera plus jusqu'à l'arrivée et pourtant il s'en est fallu de peu car lui aussi a connu quelques soucis avec une pression d'huile défectueuse en fin d'épreuve.

Se contentant d'une 2<sup>me</sup> place Catherwood / McConville / Da Rocha font une bonne opération puisque ce podium leur permet de se maintenir à la 2<sup>me</sup> place du Challenge à la mi-saison.

Dernière les Protos intouchables, Biehler et De Sibenthal, toujours très performants, hissent leur Porsche 3.0L RSR sur la troisième marche de ce podium pendant que leur principal rival l'équipage Moreau / Langin, trop souvent accablé par la malchance, doit abandonner.

De fait les Suisses sont en bonne posture pour remporter la victoire au Challenge.

Au pied du podium on retrouve une Chevron B16, celle de Shipman/Hales/Wolfe qui devance l'Elva MK8 de LeCavez/Guanzini souvent aux avant-postes cette saison.

Suivant ces cinq autos, on retrouve Claray / Bozetti / Brigand qui se placent devant la petite Lotus Seven de Munier / Petgas / Tirronneau. Avec cette belle place, ces derniers réalisent une bonne affaire au classement du Challenge.



## Gentlemen Drivers - Septembre 2008

# 6 Heures de Dijon VHC



**Kotler toujours leader en 2 litres**

Du côté du Championnat de France, c'est toujours la bagarre entre Porscheistes et cette fois c'est Krinkoff qui engrange les points de la victoire, partageant le volant de sa 2 litres avec De Ville De Goyet et le Suisse Guianche qui sont tous deux hors championnat.

Et derrière, ce sont les excellents Kotler / Depagneux qui continuent leur marche vers le Titre en se classant 2<sup>ème</sup> à Dijon. La 3<sup>ème</sup> place revient à l'équipage le plus régulier du plateau, la paire Burel / Brossard à laquelle le Boss Eric Van de Vyver est venu prêter main forte.

Les très rapides Cayeux et Bacheiler apportant leur grosse expérience, étaient venus faire un coup d'éclat avec la 911 de Andreas Kunert mais ils ne seront pas récompensés car leur mécanique, sans doute trop sollicitée, rendra l'âme peu

PHOTO / VdEV

avant l'arrivée alors que le trio pouvait espérer la victoire.

Comme à chaque course du V de V, les Hector père et fils placent leur belle Austin Healey à une bonne place, 12<sup>ème</sup> juste derrière le charmant équipage Quiniou / Moreau-Langin / Lamenna qui manqua de peu un podium en GTS.

Le meilleur tour en course est réalisé par Lucio en 1'23"847 soit une moyenne de 163,19 km/heure.

La prochaine course aura lieu en Allemagne sur la belle piste de Lausitz, un nouveau tracé pour les participants des séries FFSA. Même si la date en plein mois d'août risque de réfréner quelques concurrents, c'est une occasion de marquer des gros points pour ceux qui feront le déplacement.



# Eric Van de Vyver, un organisateur comblé !

**Organisateur et pilote, Eric Van de Vyver a fait de son nom un label synonyme de compétitions mais aussi d'une ambiance rare dans le sport automobile. Rencontre à domicile...**

Eric n'ayant pas profité de la courte trêve estivale pour partir sur un voilier (sa seconde passion) c'était l'occasion de le retrouver chez lui à Brétigny avant qu'il ne parte pour l'Allemagne découvrir le Lausitzring...

Pour commencer par le commencement, l'attrait d'Eric pour le sport automobile remonte à... trente ans quand il pratiquait les rallyes cartographiques comme copilote en Renault 5 et qu'en même temps il conduisait son karting Squale TG14 en Bleu S.

En 1984 il découvre un peu par hasard le VHC avec une Triumph TR4 lors des Coupes de l'Age d'Or à Monthény. Emballe il recherche une monture plus performante et achète deux Porsche 356, surtout un coupé Ala puis une Lotus Elan avant d'aboutir à la 911.

4 ans plus tard avec cette 911, le même Eric Van de Vyver est Champion de France VHC et cela trois fois de suite, en 88, 89 et 90, à une époque où il faut rouler en circuit, en rallye et en côte pour être classé. C'est aussi la période Schwepiss et ses voitures jaunes... d'ailleurs la couleur est toujours d'actualité au sein du team V de V.

Après ces bons résultats et quelques années passées au bureau de l'ASAVE pour organiser l'Age d'Or, Eric franchit le pas et monte sa société.

Il lance en 1992, une course de voitures historiques : les Deux Tours d'Horloge au Castellet. C'est le début de l'histoire car depuis, Eric n'a cessé d'organiser des compétitions automobiles.

Contacté par l'équipe du circuit de la Nèvre, Eric élabore un autre projet avec les 12 Heures de Magny-Cours. Première édition en 1994 et un début officiel, il nous raconte : « J'avais peu de concurrents pour cette première édition et en plus il fallait tout faire soi-même. Avec le trio Moureau, Ducharme, Guzman on a tout monté, j'ai même mis en place l'éclairage de la piste avec Guzman au volant de sa Safrane B-Turbo, un grand moment de souffrance car je n'étais pas rassuré du tout... »

En 1997 viennent les 12 Heures de Jarama, puis Dijon et Le Mans en 1999, beaucoup de travail et ça paie. Eric décide alors d'appliquer le principe de l'endurance aux voitures modernes et il crée ainsi les 4000 kms de Magny-Cours.

Malgré tout, Eric n'a pas sacrifié sa carrière de pilote pendant cette période, engagé en EPR et en courses de GT FFSA, il sera même trois fois au départ des célèbres 24 Heures du Mans : 95 en Porsche GT2, 96 en Ferrari avec Ferté et 97 avec le Vertigo (qui cassera aux qualifications). L'endurance et les 24 Heures, c'est même pour Eric un challenge ! Il les a toutes



courtes ces 24 Heures, Le Mans trois fois donc, Nürburgring une bonne dizaine de participations dont celle année avec Pierre de Thoisy sur une BMW M3, Spa ou en 2001 il enlève la pole et finit 2<sup>ème</sup> au général et premier du Groupe 3 et enfin les USA avec Daylora, par quatre fois sur Porsche, Ferrari et Proto et la clér en 2003 avec la belle 911 GT2. De quoi en raconter !

Par ailleurs, le succès d'Eric avec ses compétitions attire l'œil de la Fédération et en 2002 un accord est pris pour faire de ces courses un Championnat de France VHC, c'est une belle reconnaissance et un gage de crédibilité pour les séries V de V. Cette même année ont lieu les 24 Heures de Magny-Cours, c'est la seule expérience qui ne fonctionne pas, le circuit de la Nèvre n'est plus le Castellet et les concurrents ne retrouvent pas leur bonheur. Alors à quand une nouvelle édition au soleil ? Beaucoup de pilotes l'attendent.

Aujourd'hui Eric évoque ses projets avec beaucoup de discrétion et pour l'instant son équipe prépare les 6 Heures qui vont se courir en Allemagne pour la première fois. Nouveau terrain de jeu, nouveaux concurrents venant de l'Est, c'est une autre perspective qui se dessine pour l'équipe V de V. Face aux compétitions européennes du C.E.P. chères à Patrick Peter (avec qui Eric entretient de bonnes relations et a déjà collaboré) les Series V de V doivent proposer une alternative susceptible de conquérir de nouveaux participants et particulièrement vers l'Europe de l'Est ou l'ouverture récente de certains pays offrent aux passionnés la possibilité de pratiquer le Sport automobile.

Eric réfléchit actuellement sur ces points et l'arrivée de Christophe Profit en permanent dans sa structure va lui permettre de se consacrer à d'autres tâches. Fort d'une dizaine de personnes dont une bonne partie de la famille Van de Vyver plus quelques « Hobbits » (comme on les appelle...) l'organisation V de V se doit de créer de nouveaux challenges et Eric peut aussi compter sur l'appui de ses partenaires à la Fédé : Messieurs Gosselin, Guillou et Bernard, pour y aider.

Bon courage Eric et vive le V de V !

