



PUP 66

TOW



fast emotion

La course à l'émotion

by Rouffignac.B

L'inspiration prend parfois des détours inattendus.

C'est un banal travail de commande d'une écurie qui a conduit Rouffignac à s'intéresser à la piste et aux voitures de course. Si le photographe a d'abord vu dans ce job un simple intermède l'éloignant un moment de ses sujets de prédilection, il a vite changé d'avis. Chez l'homme d'images, l'œil gouverne souvent la volonté. Et celui de Rouffignac a trouvé auprès de ces coureurs automobiles une matière propice à l'exercice de son art. Pilotes, voitures, écuries, vitesse, effort, danger et passion forment un casting de rêve qu'il aurait été impossible de ne pas inscrire dans un cadre. Un an et demi plus tard, le photographe arpente encore les pistes. L'auteur a accouché d'un livre. Il raconte que la course ne se résume pas forcément à une question de mécanique. Que l'émotion et le rêve y ont leur part, comme la nostalgie. Et qu'au fond, pour paraphraser un célèbre collectionneur, la seule différence entre les enfants et les adultes réside dans le prix de leurs jouets. Jaguar Type E Lightweight, Lola T70, Chevron B16, Ford GT 40, Porsche 911... Toutes les voitures de course anciennes n'ont pas déserté l'asphalte des pistes pour gagner un musée ou une collection privée. Certaines, loin d'être considérées comme de simples placements par leurs propriétaires, disputent encore des compétitions. Là, dans l'odeur de la gomme brûlée et des freins surchauffés, elles poursuivent une deuxième carrière. Dans le milieu, on appelle leurs pilotes des gentlemen drivers. Ce sont des amateurs au sens noble du terme. Ils cultivent de la course une approche affective associant l'envie d'en découdre au plaisir de piloter des autos prestigieuses. Et comme de Spa-Francorchamps à Jarama, les épreuves se déroulent sur certains des plus beaux circuits d'Europe, la machine à fantasmes tourne à plein régime. La plupart de ces pilotes ont dépassé la quarantaine et jouissent d'un confortable statut social. « Je vis un rêve de gosse, s'enflamme l'un d'eux, chef d'entreprise à la ville, qui, la tignasse ébouriffée par le casque, s'extraie d'un petit proto. Lutter au coude à coude avec une Lola T70 et faire l'intérieur à une GT40, c'est grandiose... » Ce grand type aux yeux pétillants n'est pas un débutant. De jolis résultats en monoplace il y a près de vingt ans, puis un beau parcours amateur en rallyes raids lui ont laissé d'excellents souvenirs. Il n'est pas le seul à retrouver ainsi la piste sur le tard, ni à « carburer à l'émotion ». De circuits-monuments en voitures emblématiques, rien ne manque pour stimuler la corde sensible qui, en chacun de ces hommes, vibre à l'évocation des grands mythes de la course. Combinaison blanche à bandes de couleur façon sixties, casque Bell ouvert... Le dress code de la pit lane sacrifie à plaisir au culte du pilote hollywoodien, tel que l'a immortalisé Mike Delaney/Steve McQueen, dans le film « Le Mans ». Au-delà d'une histoire de look, ces pilotes ne prennent pas leur loisir à la légère. « On est là pour gagner », confirme l'un d'eux. Disposant d'importants moyens financiers, ils ont bâti de véritables structures de compétition. Elles emploient généralement un mécanicien professionnel, souvent assisté de la rituelle bande de copains bénévoles. Les voitures, remises à neuf durant l'intersaison, sont impeccables. Bref, on fait les choses sérieusement, mais dans la décontraction. L'ambiance dans le paddock rappelle la F1 d'il y a trente ans, avec ses pilotes cassant la croûte à l'arrière du camion atelier, sans clans ni culture du secret. L'organisateur des courses, Eric Van de Vyver, tient à conserver cet esprit grâce auquel l'émulation n'occulte ni la camaraderie ni le respect mutuel. Lui-même

pilote et propriétaire d'une écurie, il est passé de l'autre côté de la barrière voici plus de vingt ans. A l'époque, les voitures anciennes étaient cantonnées par les autorités sportives à de courtes épreuves. Résultat: « Nous faisons des centaines de kilomètres de route jusqu'au circuit pour ne piloter qu'une heure et demi. » Frustrant. Pourquoi ne pas faire durer un peu le plaisir en créant une épreuve d'endurance ? Et tant qu'à faire, pourquoi ne pas lui donner un format de vingt-quatre heures, mythique entre tous ? Ce seront les Deux Tours d'Horloge, organisés sur le circuit du Castellet, dans le sud de la France, puis à Magny-Cours. Près de quinze ans plus tard, le concept a fait des petits. C'est désormais à une saison complète que peuvent participer les pilotes de la série V de V, avec des courses de quatre, six et douze heures. Eric, lui, court plus que jamais. « C'est tout ce qui me motive. J'ai juste créé le cadre qui me permet de le faire à ma manière. » Fort de son succès, Van de Vyver s'est lancé, à la fin des années quatre-vingt-dix, dans l'organisation d'épreuves d'endurance et de sprints pour voitures modernes. Articulées autour des mêmes principes, elles sont accessibles à une grande variété de machines. Plusieurs catégories de prototypes partagent la piste avec des berlines et des coupés grand tourisme de série et de compétition. Nombre de pilotes d'anciennes sont également présents en modernes. Certains participent même à toutes les courses et séances d'essais d'un week-end ! Difficile de faire plus de kilomètres... ni d'imaginer fin de semaine plus fatigante. D'autant qu'il n'est pas nécessaire d'en arriver là pour sortir lessivé d'une voiture. Ce n'est jamais aussi vrai qu'en endurance moderne où la forme physique conditionne la performance. Asphyxiés dans le cockpit surchauffé d'une GT de compétition, on voit des coureurs écourter leurs relais, à deux doigts du malaise. D'autres doivent être portés pour sortir de leur baquet. Un tel épuisement rend forcément la course plus dangereuse. Elle n'avait pas besoin de ça, car des pépins, il y en a. Biellettes cassées à force de franchir les vibreurs, ailerons volages, les défaillances mécaniques pouvant conduire à l'accident ne sont pas rares. Ce pilote de proto a par exemple perdu une roue dans l'un des virages les plus rapides du circuit de Dijon. Il raconte son crash comme une bonne blague. Après tout, il s'en est bien sorti et la voiture est désormais reconstruite. Mais cette confiance un peu surjouée n'abuse personne ; il s'agit de course. Le fait que les pilotes ne soient pas des pros ne réduit pas les risques. Un proto qui éventre son carter sur une bordure et répand son huile transforme la piste en patinoire. L'effet sur un peloton déboulant à pleine vitesse est saisissant... Comme le résume ce pilote, « si ça tape, ça peut faire très mal... » Raison de plus pour conserver toujours une petite marge, sans pour autant renoncer à aligner les tours rapides. Le fruit d'un compromis qui s'apprend avec l'expérience, tout comme le fait d'éviter les coups tordus. Ce n'est jamais aussi vrai que sous la pluie. Là, garder à l'œil les autres pilotes et jauger à tout instant leur maîtrise de la situation permet souvent d'échapper à un accident. Reste l'éternelle histoire de ces équipages qui, accablés par les soucis en début d'épreuve, reprennent la piste pour finir coûte que coûte. Le vrai courage est alors d'avalier sa frustration pour puiser en soi-même de quoi aller au bout de la course. Terminer, même attardé, est alors une vraie victoire.

“The racing legend goes on.”

Sometimes inspiration takes unexpected turns.

It was an ordinary commission from a racing team which led Rouffignac to become interested in track racing and competition.

If the photographer initially saw this job simply as an interlude, taking him away from his preferred subjects, he quickly changed his mind. With an image specialist, the eye often controls the will, and Rouffignac's eye found material conducive to the exercise of his art around these competitors. Drivers, cars, teams, speed, exertion, danger and passion form a dream cast which would be impossible not to include in the frame. A year and a half later, the photographer is still pacing the racetracks, and the author has produced a book. He tells us that racing does not necessarily come down to a matter of machinery, that emotion and dreams play their part, as does nostalgia. And that in fact, to paraphrase a famous collector, the only difference between children and adults lies in the price of their toys. Jaguar E-Type Lightweight, Lola T70, Chevron B16, Ford GT 40, Porsche 911 - not all classic racing cars have abandoned the tarmac of the racetracks to achieve a place in a museum or private collection. Some of them, far from being considered simply as investments by their owners, still take part in competitive events. There, amid the smell of burning rubber and overheating brakes, they pursue a second career. In these circles, these cars' racers are called «gentlemen drivers». They are amateurs in the noble sense of the word. In racing they cultivate an emotional approach, associating the desire for taking on a challenge with the pleasure of driving prestigious cars. And as the events unroll on some of the finest circuits in Europe, from Spa-Francorchamps to Jarama the dream machine works flat out. Most of these drivers are past forty and enjoy a comfortable social position. «I'm living a schoolboy's dream», enthuses one of them, a company manager during the week who, hair dishevelled by his helmet, climbs out of a little prototype. «Fighting shoulder to shoulder with a Lola T70 and taking the inside line past a GT40, it's incredible». This big chap with sparkling eyes is no beginner. Satisfying results in single-seaters almost twenty years ago, and then a fine amateur record in long distance rallying have left him with some excellent memories. He is not alone in rediscovering the racetrack late in life like this, nor in being fuelled by excitement and nostalgia. From historic circuits to iconic cars nothing is lacking to strike an emotional chord, which in all these men thrills to the evocation of the great legends of racing. A white race suit with bands of colour in sixties fashion, an open Bell helmet - the pit lane «dress code» conforms to the cult of the Hollywood racing driver as immortalised by Steve McQueen who plays Mike Delaney in the film «Le Mans». Apart from taking care of their appearances, these drivers do not take their activity lightly. «We are there to win», one of them says. With substantial financial resources available, they have built truly competitive organisations. They generally employ a professional mechanic, often assisted by the usual group of volunteer friends. The cars are rebuilt between seasons and are immaculate. They take things seriously, but in a relaxed way. The atmosphere in the paddock recalls that of Formula 1 racing thirty years ago, with the drivers eating their sandwiches at the back of the workshop trailer without factions or a culture of secrecy. The race organiser, Eric Van de Vyver, aims to maintain this spirit thanks to which camaraderie and mutual respect are not obscured by competitiveness. A driver himself and owner of a racing team, he crossed to the other side of the barrier more than twenty years ago. At the time

classic cars were limited by the sporting authorities to short events. As a result, «we did hundreds of miles on the road to the circuits to race for no more than an hour and a half ». Very frustrating. Why not make the pleasure last a little longer by creating an endurance event? And if we are going to do it, why not make it a 24 hour format, the most famous in this sport? This was to be the Deux tours d'Horloge, run at the Castellet circuit in southern France and then at Magny-Cours. Nearly fifteen years later the concept has grown up. Now drivers can participate in a complete season of the VdeV series, with races of four, six and twelve hours. Eric himself races more than ever. «It's what spurs me on. I have created exactly the situation which allows me to do it in my own way». Fortified by his success, at the end of the nineties Van de Vyver embarked on the organisation of endurance and sprint events for modern cars. Structured around the same principles, they are open to a wide variety of machines. Several classes of prototypes share the track with saloon cars and production and racing GT coupés. Many drivers of classic cars are also there in modern ones. Some even take part in all the races and test sessions in a weekend! It would be difficult to do more miles - or to imagine a more tiring end to the week, especially as it is not necessary to go that far to get out of a car exhausted. This is never more true than in modern endurance racing where physical fitness influences performance. Suffocated in the overheated cockpit of a racing GT, drivers can be seen cutting short their stint, within an inch of passing out. Others have to be lifted to get out of their bucket seat. Such exhaustion inevitably makes racing more dangerous. There is no need for it. Stub axles broken by jumping the rumble strips, loose wings : mechanical failures that can lead to an accident are not uncommon. For example a driver of a prototype lost a wheel on one of the fastest bends of the Dijon circuit. He talks about his crash as if it were a good joke. After all, he has come out of it alive and well and the car has since been rebuilt. But this somewhat overplayed confidence deceives no-one - that's what racing is about. The fact that the drivers are not professionals does not reduce the risks. The prototype that breaks its sump on a curb and spills its oil transforms the track into a skating rink. The effect on the pack hurtling round at full speed is dramatic. As this driver sums it up «If you hit something, it can do a lot of harm». All the more reason to maintain a slight margin, while not keeping from pushing hard enough. A compromise learned through experience, just like avoiding hazardous situations on track. This is never more true than in the rain, when keeping an eye on the other drivers and constantly assessing their mastery of the situation can often allow an accident to be avoided. Then there is the eternal story of teams which, overwhelmed with problems at the start of the event, come back on to the track to finish at all costs. True courage is then to overcome frustrations to find within oneself the resources to complete the race. To finish, even late, is thus a true victory.

“The racing legend goes on.”

“Retrouver des sensations”
“Stepping back into the feeling”

Nevers Magny-Cours



Chapitre 1

Mise en jambes. Matin d'hiver. Du camion émerge l'objet du désir, amélioré et patiemment reconstruit durant l'intersaison. Quelle splendeur... Un ordre bref du chef mécano dissipe l'émotion. Pilotes, copains, tout le monde est sollicité car le temps presse. Aujourd'hui, c'est la répétition générale ; l'ultime chance de découvrir l'auto avant

le début de saison. Déjà, plus bas dans les stands, un moteur démarre, s'éclaircit la gorge et part. La contagion gagne. Cinq, six voitures chauffent d'impatience. Si la plupart portent déjà leur costume de scène, d'autres, stars surprises sans maquillage, sont encore brut de plastique. Pas grave, le show est pour dans trois semaines. Au sein

des équipages, les pilotes, pas très à l'aise, passent leur tour : « Vas-y commence, j'ai tout le temps... » Le chef d'équipe a été clair : « Le moteur est neuf, donc pas plus de 7 000 tours. Attention, il fait froid : l'adhérence est nulle... » Enfin, les premiers pilotes prennent la piste... pour rentrer au bout d'une boucle. Contrôle, et ça repart. Pas

pour tout le monde car certains capots restent ouverts : « Une bricole. On pourra rouler cet après-midi. Mieux vaut que ça arrive ici. » Ceux qui n'ont pas de souci accumulent les tours. Les pilotes se remettent dans le rythme, retrouvent leurs sensations. La saison est lancée.



Warm up. A winter morning. The object of desire emerges from a truck, improved and patiently rebuilt between seasons. What splendour... A brief order from the head mechanic dissipates such emotion. Drivers, friends, everybody is urged on because time is pressing. Today it's the dress rehearsal, the final chance to find out about the car before

the start of the season. Already, further down in the pits, an engine starts up, clears its throat and sets off. The contagion spreads. Five or six cars are impatiently warming up. Although the majority are already dressed in their stage attire, the others, are still bare of their painjob like stars surprised without makeup. It's not too serious; the show

starts in three weeks' time. Within the teams the drivers are uneasy and let their initial turn pass-by. «Come on, get started, I can wait». The team manager is quite clear «It's a new engine, so no more than 7,000 revs. Be careful, it's cold - there's no grip». At last, the first drivers take to the track - to come back in after a single lap. Inspections

are made and they leave again. Not everyone, because some bonnets remain up. «A minor problem. We can be on the track this afternoon. It's better that it happens here». Those who are not having problems put in some laps. The drivers get back into the rhythm, get back in the groove. The season has begun.



La Chevron B16 est un proto 2 litres à la mécanique BMW de série. Avec environ 200 ch et très peu d'appui, c'est une auto vive et légère. / The Chevron B16 is a 2 litre prototype with a production BMW engine. With about 200 hp and very little weight, it is a quick, light car.







Jean-Pierre Tardif, associé à Jean-Pierre Mothe, pilote un proto moderne Norma M20 Evo. / Jean-Pierre Mothe, partnered by Jean-Pierre Tardif, drives a Norma M20 Evo modern prototype.





Certains pilotes extérieurs aux séries VdeV profitent de la séance d'essais pour « faire un run ». L'occasion de voir une improbable CanAm des années quatre-vingt à moteur Chevy égarée dans la Nièvre. / Some drivers from outside the VdeV series take advantage of the test session to « have a go ». A rare opportunity to look at a nineteen eighties Chevy engined CanAm car.





MOTUL

Cadences
www.cadences.info

Gant Blanc



Petit réglage du moteur sur la Porsche 911 d'Alex Meynard, engagée par l'écurie VdeV.
/ A little adjustment to the engine of the Porsche 911 of Alex Meynard, entered by the VdeV team.



La Lotus 23, pilotée par Louette et Veroux, est un petit proto du début des sixties à moteur quatre cylindres double arbre Lotus de 1600 cm³. / The Lotus 23, driven by Louette and Veroux, is a little prototype from the early Sixties with a four cylinder twin cam Lotus 1600 cc engine.



L'AC Cobra Coupé Daytona à moteur V8 Ford est un monstre légendaire qui ravive les souvenirs de duels fameux avec la Scuderia Ferrari entre 1963 et 1965. / The AC Cobra Daytona Coupé with Ford V8 engine is a legendary monster which revives memories of the famous duels with the Scuderia Ferrari between 1963 and 1965.



« Un joint spi moteur, ça peut parfois avoir une durée de vie de deux minutes. » Mieux vaut connaître ce genre de souci en essais que lors d'un week-end de course. / «An engine seal can sometimes have a useful life of two minutes...» It is better to have this kind of problem when testing than during a race weekend.





James Ruffier, pilote professionnel, se prépare à étreindre le proto Ligier JS 49 engagé par l'écurie de son père. / James Ruffier, a professional driver, gets ready for his first drive in the Ligier JS 49 prototype entered by his father's team.





Jean-Paul Pagny pilote une Porsche 996 GT3 RSR en endurance. Avec ses 500 ch et sa boîte séquentielle, elle se domine comme un pro : engagement maximum. Chaud, très chaud ! / Jean-Paul Pagny drives a Porsche 996 GT3 RSR in endurance events. With its 500 hp and a sequential gearbox, must be driven like a big prototype : maximum commitment. Hot, very hot!









La Chevron B16 de Michel Quiniou et Alain Filhol au freinage d'Adelaide. / The Chevron B16 of Michel Quiniou and Alain Filhol braking for the Adelaide corner.







CITROËN
C4

MONOPOSTE
91-841 55 05



Nuevo Ford**Focus** 

DAI

 **SEAT**

aprilia



MONOPOSTE
91-841 55 05

 **H**

“ Rester sur la piste “ / “ Staying on track “

Circuit de Jarama Espagne 3,850 km

Chapitre 2

Endurance VHC 12 h “+/-” 1 170 km. Endurance moderne 4 h “+/-” 431 km



**CITROËN
C2**

REPSOL

Herban Motor

HYUNDAI







Inattendu. Le cliché a la vie dure : l'Espagne est un théâtre d'ombres et de lumière, le vieux Circuito del Jarama une promesse de chaleur et de poussière. Personne ne regrettera la grisaille nivernaise. Cette première course de la saison, les équipes en rêvent depuis des mois. Hélas... Rendues sur place, difficile d'imaginer déception plus amère. Du zénith attendu, pas un rayon ne perce. Il pleut. Improvisation dans les garages inondés : les mécanos bricolent en vitesse des réglages adaptés au mouillé, voire pire car, par endroits, la piste ruisselle. Vu le froid, les freins n'ont plus besoin d'écofes surdimensionnées. Le problème serait même de les garder assez chauds. Les pneus posent un problème similaire : il va falloir « taper dedans » pour conserver leur température optimale... tout en restant sur la piste. Du coup, alors que le combat promettait d'être physique, contre la déshydratation et l'épuisement, le voilà devenu roulette russe. C'est que vallonnée et dangereuse avec ses enchaînements rapides, ses virages aveugles et ses bosses, la piste risque d'être piègeuse. De quoi avantager les petites cylindrées, moins difficiles à contrôler que les voitures puissantes dans ces conditions dégradées.

Unexpected. It is an overworked cliché: Spain is a theatre of light and shade, the old Circuito del Jarama a promise of heat and dust. No-one will miss the gloom of the Nivernais. The racing teams have been dreaming for months about this first race of the season. Unfortunately, having arrived there, it would be hard to imagine a more bitter disappointment. Not a single hoped-for ray of sunshine pierces the sky. It is raining and the competitors are having to improvise in the flooded garages. The mechanics are carrying out hurried adjustments to suit the weather, which is wet or even worse because in places the track is streaming. In view of the cold the brakes no longer need oversized air scoops. There will even be a problem in keeping them warm enough. The tyres present similar problems: the drivers will have to push hard to keep them at their optimal temperature - all while staying on the track. As a result, even though it promised to be a physical fight against dehydration and exhaustion, now it has turned into Russian roulette. The hilly, dangerous track with its fast sequences, blind bends and bumps is tricky. This gives the advantage to the smaller-engined cars, which are not so difficult to control in these poor conditions









58

Heritage Racing Cars

MOTUL

Jean-François FABRE
Guy LACROIX
Marc NICOLET

ALFA ROMEO
ALFA ROMEO



Sur une piste détrempée, la puissance n'est pas un avantage. Cette Type E le prouve, au profit d'une frêle Lotus Seven. / On a damp track, a powerful engine is not an advantage at all. This E-Type shows it at the benefit of a nimble Lotus Seven.



PRITE
OIL

5

 Pierre DUTOYA B+

 Serge SAULNIER C+

 Laurent DUTOYA B+

DUNLOP

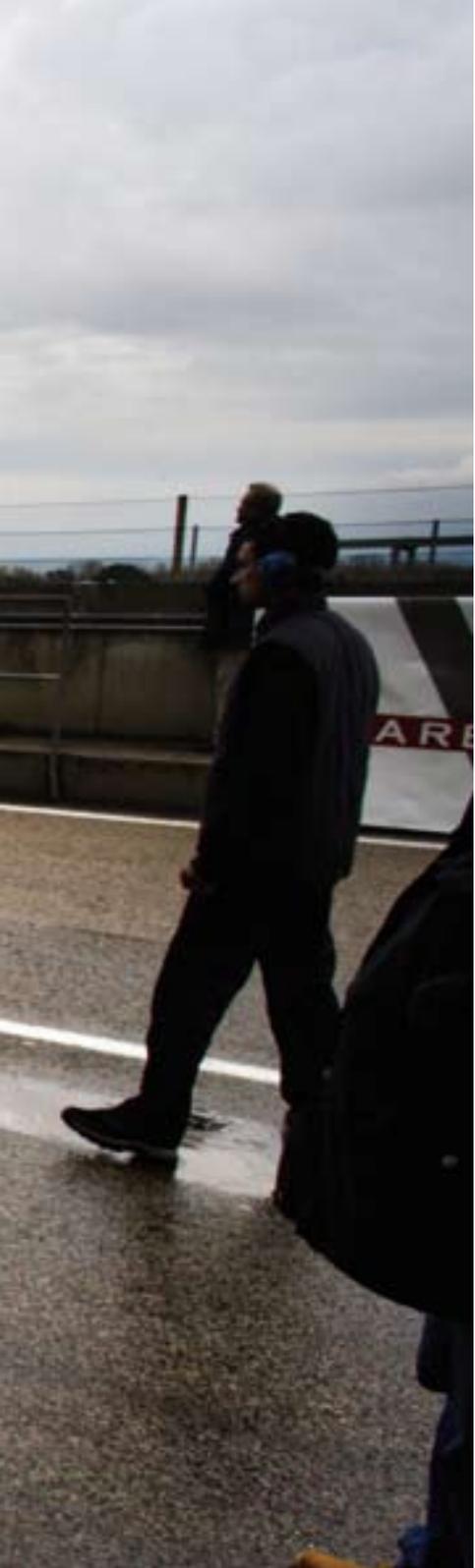
DUNLOP





Les frères Nicolet partagent le baquet d'une Chevron B16. Juste avant le départ de la course, la concentration est totale. Dehors, il pleut.
/ The Nicolet brothers share the bucket seat of a Chevron B16. Concentration mode is already on just a few minutes from the start of the race. It's raining outside.









ALTAREA

Jacques NICOLET
Frédéric NICOLET
Marc FAGGIONATO

22



Motor Movers
www.motormovers.co.uk

McDonald's
McDonald's
McDonald's

5

REPSOL

REPSOL

HYUNDAI







L'équipe de V de V réunit près des pompes à essence sans lesquelles les courses d'endurance ne pourraient être organisées. Les pilotes ne ravitaillent pas à leur stand mais doivent faire le plein dans une zone spécifique, pour le plus grand bénéfice de la sécurité. De gauche à droite (debout) : Guillaume VAN DE VYVER, Pierre GALL, Eric VAN DE VYVER, Matthieu ROCHE, Stéphane BELVAL, Christophe PROFIT, Philippe DECHARNE, Lionel DUTILLIEUX, Patrick BROSSARD, Antoine GIOVANNANGELI. De gauche à droite (assises) : Carine PIGEAU, Alexandra GRACIA-DELALANDRE, Laure VAN DE VYVER. / The V de V gang gathered by the gas rigs. These machines are indispensable for the endurance races to be held. The drivers don't refuel in their pit but in a specific area. A good way to keep a high level of security. Of left on the right (upright) : Guillaume VAN DE VYVER, Pierre GALL, Eric VAN DE VYVER, Matthieu ROCHE, Stéphane BELVAL, Christophe PROFIT, Philippe DECHARNE, Lionel DUTILLIEUX, Patrick BROSSARD, Antoine GIOVANNANGELI. Of left on the right (bases) : Carine PIGEAU, Alexandra GRACIA-DELALANDRE, Laure VAN DE VYVER.







89M
F

CARROSSERIE
SERGE INCORVIAIA

NOVA



Jarama est la première course de la Ligier JS49. Onze exemplaires ont déjà été engagés. / Jarama is the Ligier JS49's first race. Eleven of them are already on the grid.





Pas encore sur la piste et déjà, l'humidité est telle que les lunettes de Jacques Nicolet sont embuées sous son casque. Et il part pour deux heures de relais... / Even in the pit lane, the humidity rate is so high that Alain Filhol's glasses are fogged up under his helmet. He gets ready to take the track for a two hour stint...

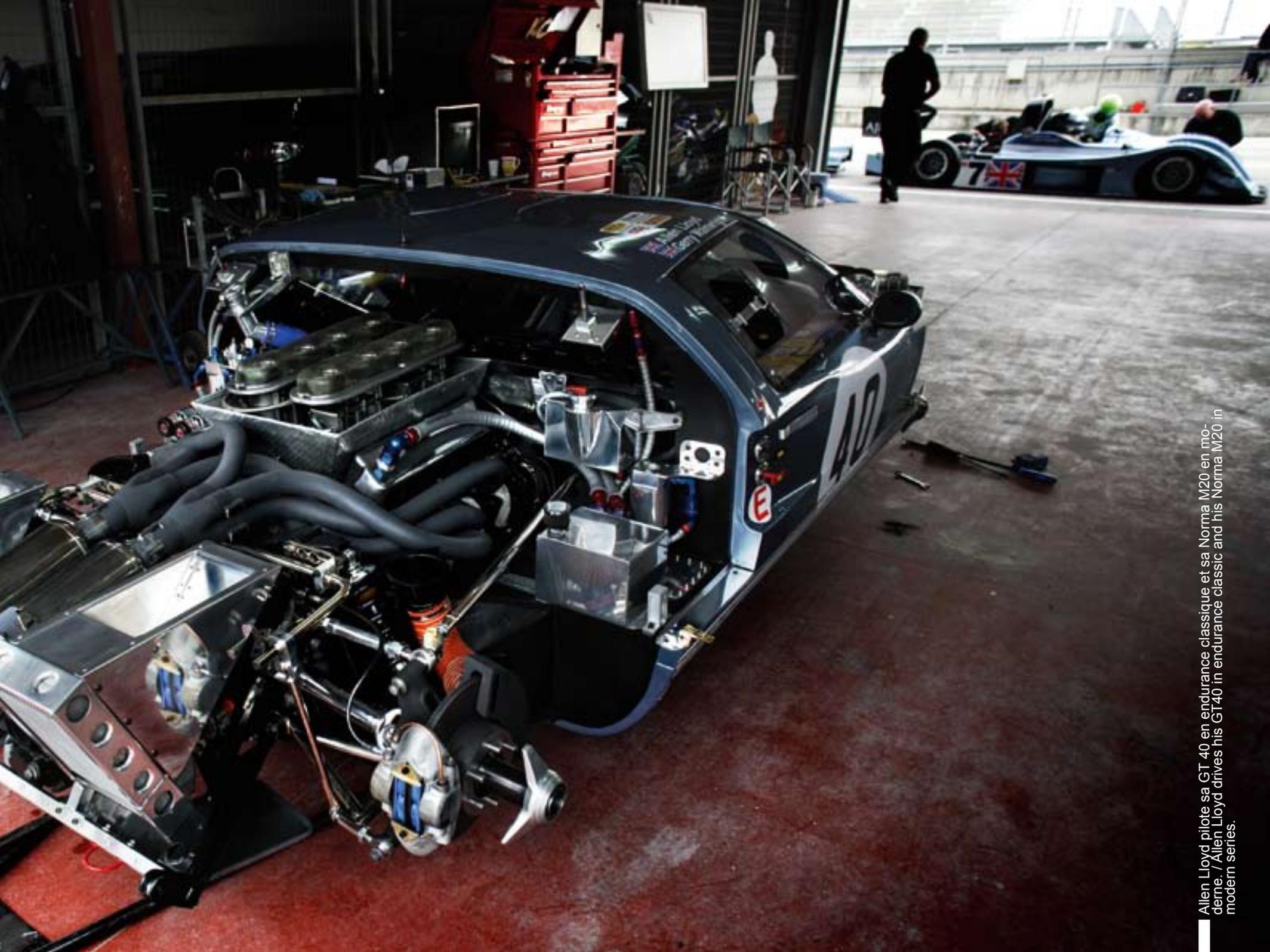








« Tu l'as trouvée trop légère et tu as voulu l'alourdir un peu ? » / « Is it because you find it too light that you tried to put a little bit more weight on it ? »



Allen Lloyd pilote sa GT 40 en endurance classique et sa Norma M20 en moderne. / Allen Lloyd drives his GT40 in endurance classic and his Norma M20 in modern series.





GARAGE DIZIER

V.V. AVON
www.vdes.fr

domec-racing.be



Oh, oh... / Oops...







Chapitre 2 “ Ici, c’est le pied intégral “

“ Getting a thrill at every curve “

Circuit de Spa-Francorchamps 6,968 km.

Endurance VHC 3 h “+/-” 432 km. Endurance moderne 6 h “+/-” 892 km

Sprint moderne, Saloon car Maxi 1000, Radical, F3 Classic





Historique. « Spa, c'est énorme, un monument. » Résonnant des titanesques duels Porsche-Ferrari du début des seventies, il est le dernier juge de paix des temps héroïques de la course. « Même s'il a beaucoup évolué, ce circuit reste le plus beau. » Un des plus difficiles aussi car il y a ici des virages techniques très rapides. De quoi se sentir un petit garçon, voire se faire très peur, notamment si les éléments s'en mêlent. Il est fréquent que le temps soit sec sur le secteur des stands tandis qu'il pleut sur une portion des 7 km du circuit. Choisir ses gommes n'en est que plus hasardeux : elles seront forcément inadaptées à une partie du tour. Reste à décider laquelle. « Lors d'un départ dans ces conditions, il faut être très prudent et surtout surveiller les autres. C'est de là que vient le danger. » Pas si facile lorsqu'en pleine ligne droite, le nuage d'eau soulevé par les pneus réduit la visibilité à quelques mètres. S'il en faut du courage pour rester à fond, il n'y a pas de meilleur endroit pour révéler un maître de la pluie : l'un de ces acrobates capables d'exploiter le peu de grip disponible. A l'issue de la course, son avance sur le commun des mortels ne se compte plus alors en secondes, mais en tours.

Historic. « Spa is enormous, it's monumental ». Resonating with the titanic duels between Porsche and Ferrari at the beginning of the seventies, it is the last remaining judge of those heroic days of racing. « Even though it has changed a lot throughout the years, it's still the finest ». It is one of the most difficult too because there are very fast technical bends here, which makes a driver feel very small, or even be very afraid, especially if the weather becomes involved. The track can be dry in the area of the pits while it is raining on another section of the 7 km circuit. Because of this, the choice of tyres is all the more uncertain; they are bound to be unsuitable for part of the lap and which one remains to be decided. « On setting off in these conditions you have to be very careful and above all keep an eye on the others. That's where the danger lies ». Not so easy in the middle of a straight when spray from the tyres reduces visibility to a few metres. If it requires courage to stay at full throttle there is no better place to reveal a master of the rain, one of those drivers able to exploit what little grip is available. At the end of the race his lead over the ordinary mortals will no longer be counted in seconds but in laps









La Merlin MP23 de l'écurie Team 4 à l'épingle de la Source. / The Team 4 Merlin MP23 at the La Source hairpin.





864 kg, 430 ch, 310 km/h : la TVR Griffith de 1965 mérite bien son surnom de « tueuse d'AC Cobra ». Si sa très efficace suspension est à double triangulation, ses freins arrière sont... à tambours. Tout une époque. / 864 kg, 430 hp, 190 mph - the 1965 TVR Griffith fully deserves to be known as the «AC Cobra killer». Although its highly effective suspension is by double wishbone, its rear brakes are drum type. Quite a technological mix...

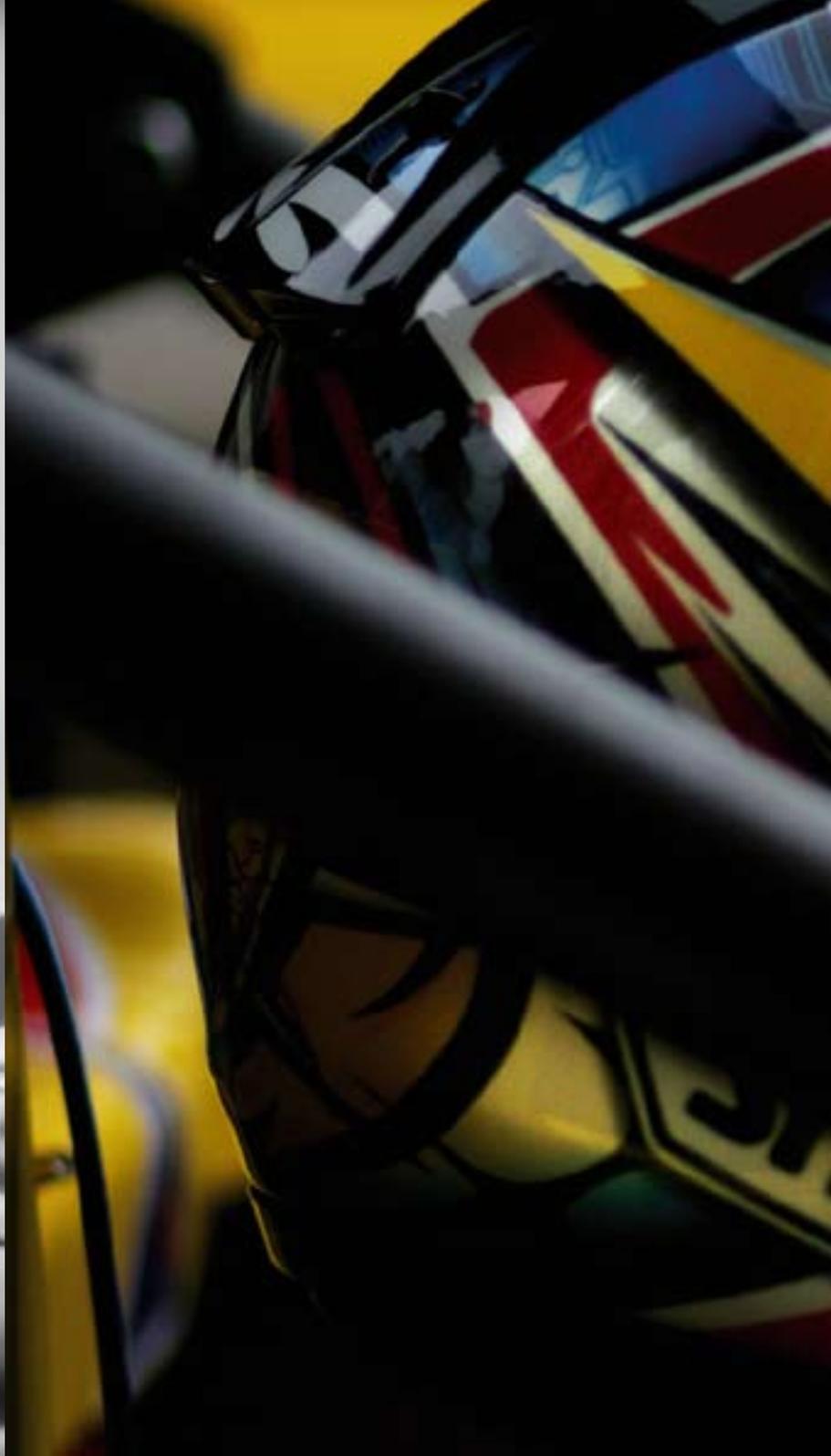




La 917 de Steve McQueen dans le film « Le Mans » ? Non, la Chevron B16 de Jon Minshaw, millésime 1970, lors des 3 Heures de Spa-Francorchamps. / Steve McQueen's 917 from the film «Le Mans»? No, it's Jon Minshaw's Chevron B16, born in 1970, during the Spa-Francorchamps 3 hours.



Pierre-Louis Ponomareff, le directeur d'équipe de Team 4 Racing, qui engage des protos en sprints et courses d'endurance. / Pierre-Louis Ponomareff, the team manager of Team 4 Racing which enters prototypes in sprints and endurance races.









6

PHILIPPE

6

Pélican
Investissements









Pour être plus près de l'action que le chronométrateur panneateur, il faut faire pilote... / To get closer to the action than a timekeeper
signaller you have to be a driver...





« L'arbre qui tue », situé tout en bas des stands et sous lequel une buvette sert sans mollir de la bière durant les trois jours que dure l'épreuve. / «The tree that kills», situated right below the pits and under which a refreshment bar serves beer without let-up during the three days the event lasts.







TOP LOC

50

Mobil 1

V.P. V.V. FFSA



Pascal Jalais, l'un des pilotes de l'EMA à moteur et transmission de moto. / Pascal Jalais, one of the EMA drivers. A car equipped with a motorbike engine and transmission.







Certains ont fait le déplacement des USA comme Richard Bryan et sa Mustang GTP Probe de 1985, ex-Klaus Ludwig/Sobby Rahal.
/ Some drivers have made the trip from the US, like Richard Bryan with his ex-Klaus Ludwig/Bobby Rahal '1985 Mustang GTP Probe





L'Argo JM19D de Benton Bryan est un proto lmsa de 1989, équipé d'un V8 Chevrolet. / Benton Bryan's Argo JM19D is an IMSA prototype from 1989, fitted with a Chevrolet V8.





KÄRCHER

KÄRCHER
Hunter
Lords

PHIL STOTT
MOTORSPORT LTD.

KÄRCHER

58

KÄRCHER
Hunter
Lords

Ever-Plast®

gallo

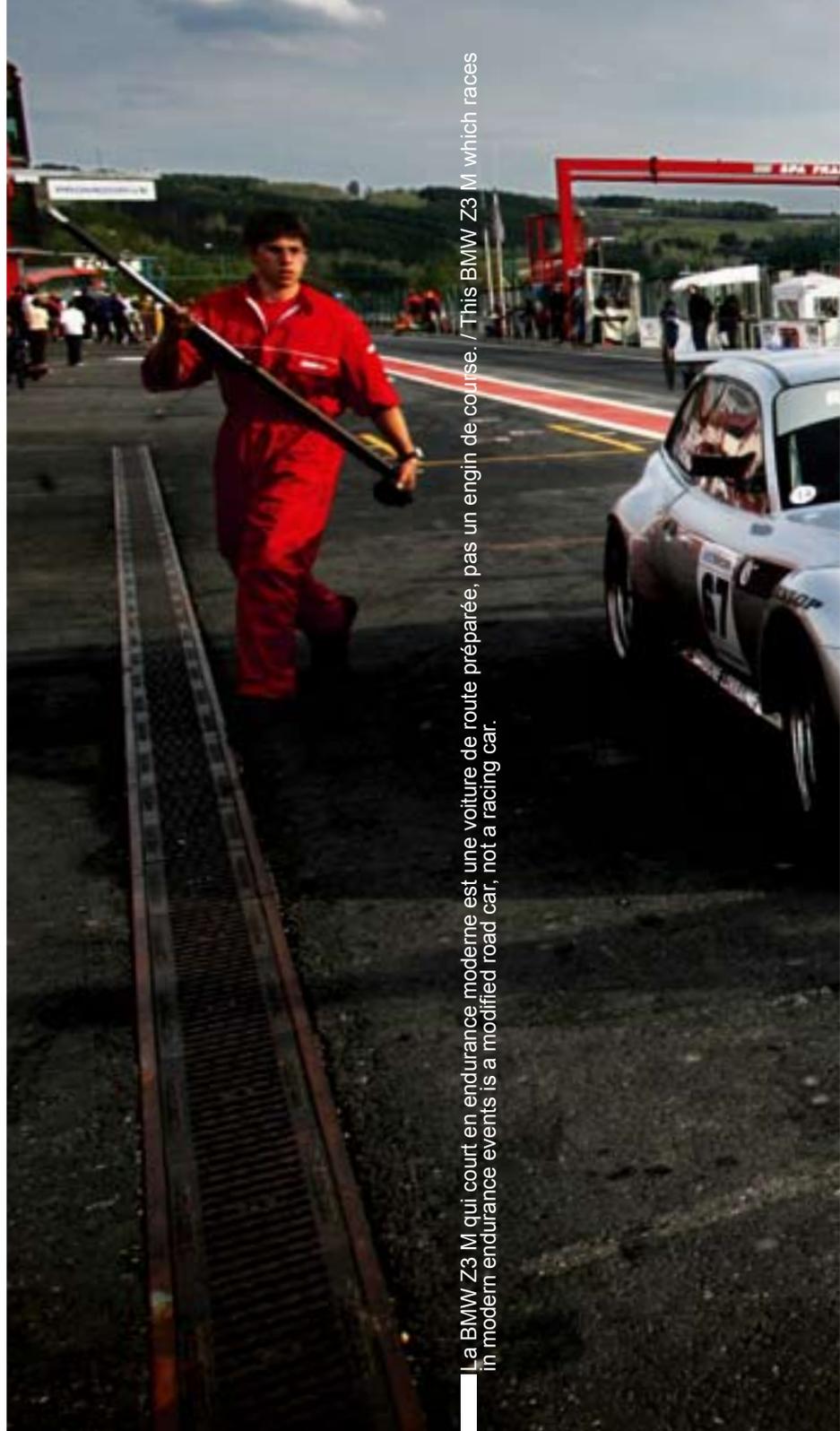
gallo

FORD
PROBE
TURBO



Fuel





La BMW Z3 M qui court en endurance moderne est une voiture de route préparée, pas un engin de course. / This BMW Z3 M which races in modern endurance events is a modified road car, not a racing car.



MOTUL

ROSSI AUTO

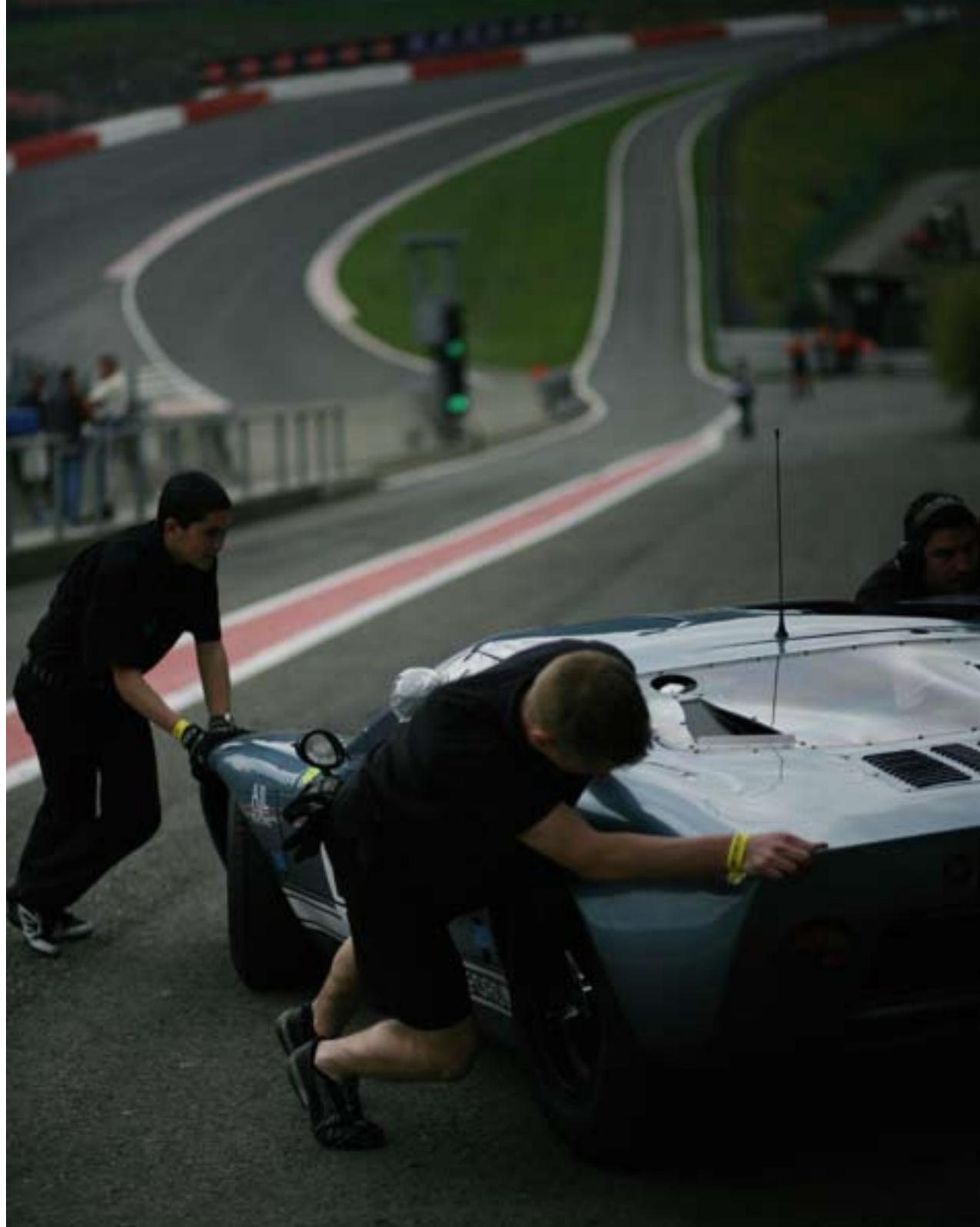
FIL
MICHEL

ALFA ROMEO

Y40



23
Pierre LEMAIRE B+
Pascal JALAI A+
Marc LOUAIL A+



La Ford GT40 des Britanniques Allen Lloyd et Gerry Wainwright. Un modèle datant de 1965. / The Ford GT40 of Britons Allen Lloyd and Gerry Wainwright, a model dating from 1965.





Le week-end de Spa ne concerne pas que les séries VdeV. De nombreuses autres catégories ont accès à la piste, comme ici, lors d'une course réservée à des Alfa-Romeo. / The Spa weekend is not only about the VdeV series. Many other classes have access to the track, such as here, during a race restricted to Alfa-Romeos.









“ Highly technical ”

“ Plutôt technique ”

Chapitre 3

Endurance moderne 3 h “+/-” 342 km / Sprint Moderne - Catheram 1600, F.Ford, Legends Car



Circuit du Vigean 3,757 Km



Moderne. Ce tracé récent a un côté atypique. Parfait contre-pied de Spa-Francorchamps, c'est un véritable tourniquet. De plus, au contraire de la plupart des autres circuits, son profil est assez plat. Cela ne le rend pas plus simple à maîtriser. Sa section finale, notamment, comprend une série de virages serrés dans lesquels il est très facile de perdre beaucoup de temps. Si les concurrents s'accordent pour souligner l'accueil exceptionnel que leur réservent les gens du cru, les avis des pilotes sont partagés sur l'intérêt technique du circuit. Le Val-de-Vienne est le royaume des très agiles petits protos modernes. « Avec nos voitures vives et légères, on peut exploiter parfaitement les enchaînements rapides et techniques, sans perdre trop de temps face aux plus grosses cylindrées dans les courtes lignes droites. » A contrario, les voitures les plus rapides s'y trouvent logiquement à l'étroit. On ne pilote pas tout à fait comme ailleurs ici. Alors que, généralement, passer sur les vibreurs permet de « faire péter un temps », les voitures les évitent scrupuleusement. Hauts et agressifs, ils ont tôt fait de catapulter le pilote trop téméraire. La vue d'un proto en vrac, suspension brisée ou simplement incapable de repartir, le fond plat reposant sur l'une de ces bordures, est un grand classique.

Modern. This recently-constructed layout has unusual aspects. The exact opposite of Spa-Francorchamps, it is a real merry-go-round. Furthermore, unlike most other circuits it has quite a flat profile. This does not make it any easier to master. Especially its final section that includes a series of tight bends in which it is very easy to lose a lot of time. If the competitors are in agreement about the warm welcome from the locals, drivers' opinions are divided on the technical interest of the circuit. The Val-de-Vienne is the realm of the very agile little modern prototypes. «With our quick, light cars we can take full advantage of the fast, technical sequences, without losing too much time compared with bigger-engined cars on the short straights». Conversely the faster cars clearly find themselves short of space. Driving here is not exactly the same as elsewhere. Whereas generally running on the rumble strips allows some time to be gained, the cars avoid them scrupulously. High and aggressive, they will soon tip out the over-reckless driver. The sight of a prototype in a mess, with its suspension broken or just unable to get going again with its flat bottom resting on one of these edgings, is a real classic.









Le proto britannique Bicknell à mécanique Honda 2 litres de l'équipage Pashley-Ward. / The Pashley-Ward team's Bicknell is a prototype with a Honda 2 litre engine.













MALTI

LEMAIRE

FEDERATION FRANCAISE
FISA
DU SPORT AUTOMOBILE

DR. SCOTT VILLOVICI
FISA

de l'organisation

AUTOCHIM

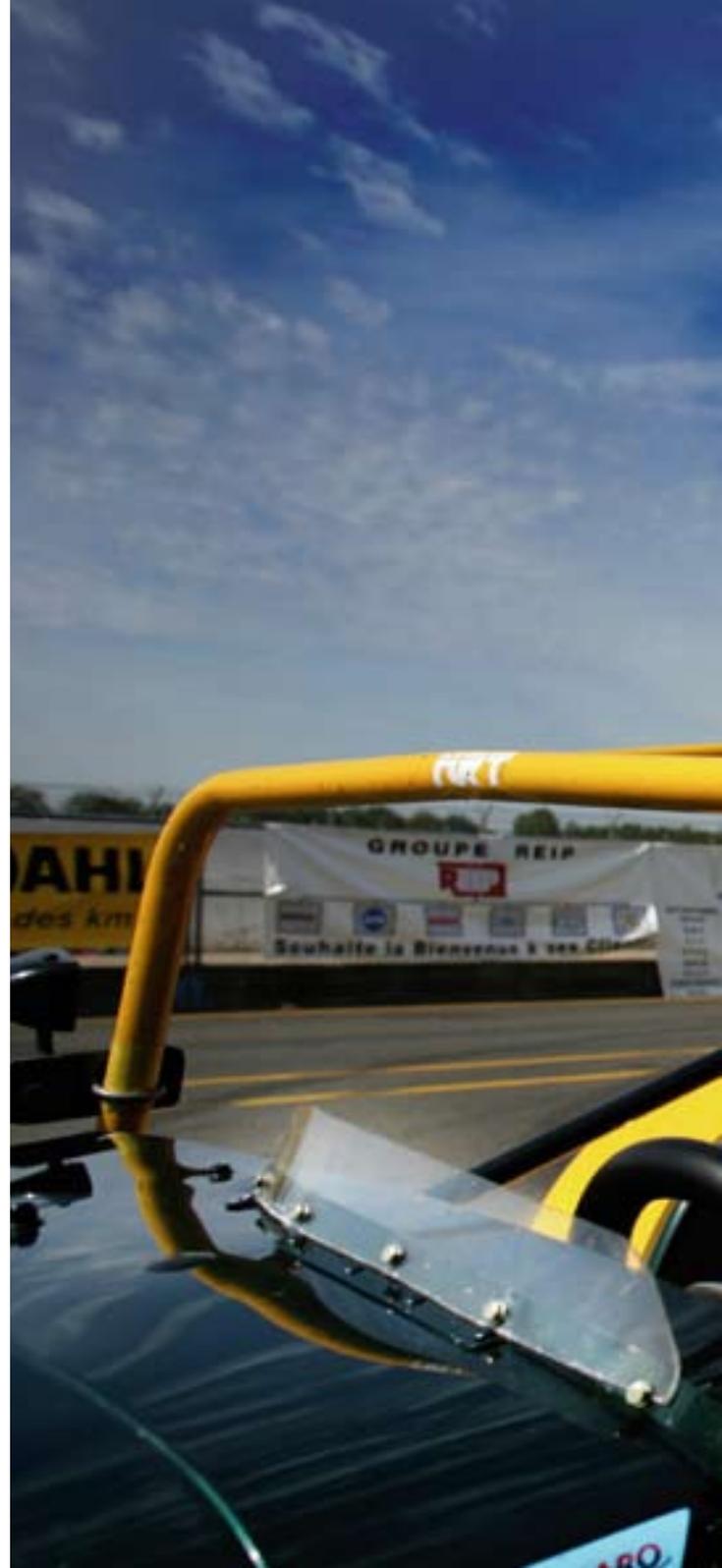
AUTUA



Pierre LEHAGE B+
Pascal SALAS A+
Marc LOUAIL A+



Olivier Biotteau est devenu champion de France Caterham 2005 malgré un budget serré. La recette : du talent, de la débrouille et de bons copains. / Olivier Biotteau became the 2005 French Caterham champion despite a tight budget. A real talent, good friends and a savvy way to run his outfit can create wonders.









La mise en prégrille. D'ici quelques instants, le pilote va se retrouver seul avec sa voiture. Ce sera à lui de jouer. / Getting ready for the warm-up lap. In a few moments the drivers will find themselves alone with their cars. Their performance will be in their own hands.





AMParis

11

BANKING

49

MOTUL

KNAUF

TS

MOTUL

MOTUL

GTJ

Tony Georget va prendre le départ au volant de la Merlin du Team 4. Il pleut, le circuit est étroit, la pression monte. Concentration / Tony Georget about to start at the wheel of the Team 4 Merlin. It is raining, the circuit is narrow, the pressure builds. Concentration is essential.







La plupart des équipes disposent d'une liaison radio entre la voiture et le stand. Elle permet à Thierry Perrier de s'entretenir avec son coéquipier au volant de leur Porsche 996 RSR. / Most of the teams have a car-pit radio link. It allows Thierry Perrier to speak to his team mate at the wheel of their Porsche 996 RSR.





Avec leur moteur de moto, et leur châssis de gros kart habillé de carrosseries évoquant les hot rods américains des années quarante, les Legends offrent un spectacle haut en couleurs. / With their motorbike engines and big kart-like chassis equipped with bodywork evoking the American hot-rods of the Forties, the Legends present a highly colourful spectacle.



05
RACING



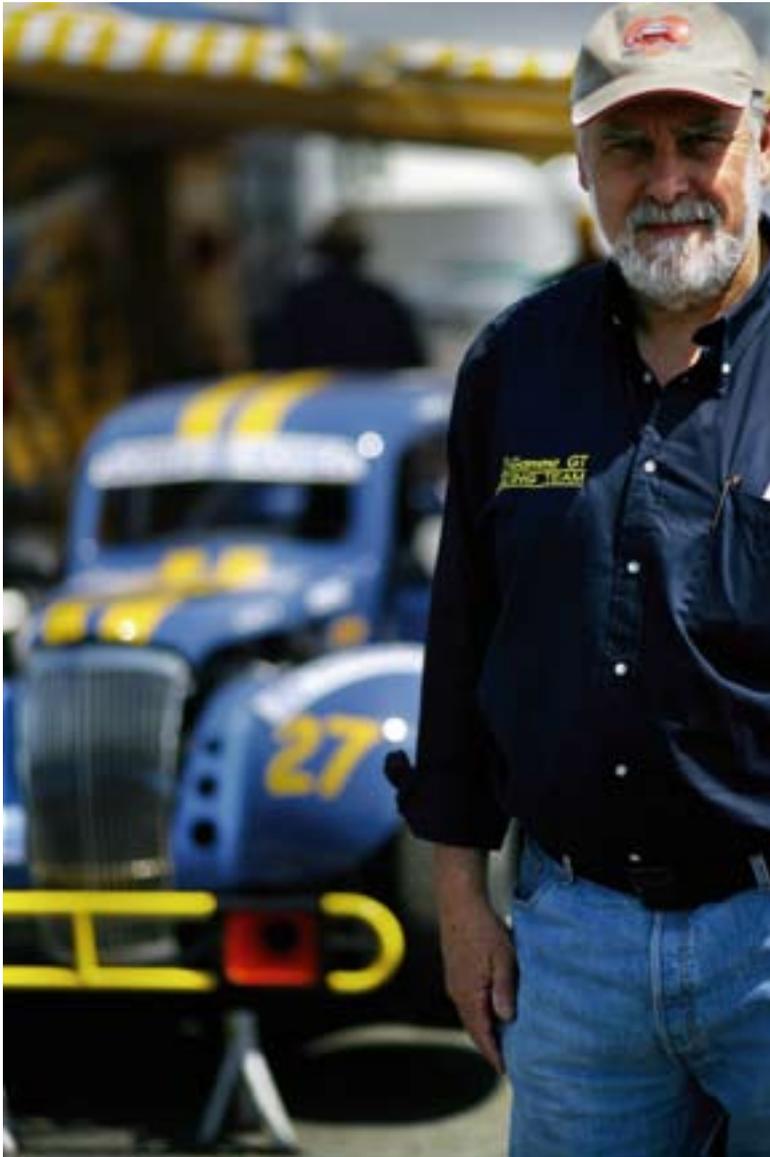


MOTUL

LE MOTEUR FRANÇAIS

CRECA

GETECH
Etanchéité





GEOL

J. COLLADO

22

TIRE

FFSA

Rip Rip

21







Un beau circuit. Avec ses dégagements taille XXL, le tracé de la Nièvre est un must sur le plan de la sécurité. Du coup, le spectacle est au rendez-vous car les pilotes font fumer la gomme sans états d'âme. Tout comme les protos et les GT modernes, les sculpturales anciennes trouvent un terrain à leur mesure. Elles y sont physiquement plus faciles à mener du fait de l'absence d'appui et de pneus plus proches de la série. Puissance supérieure et couple généreux limitent les changements de vitesses, ce qui allège la charge du pilote. Des atouts précieux dans une course de six heures où la règle est de conserver son rythme sans faire de faute. Bien sûr, leur tenue de route est d'une autre époque, mais avec la bonne technique, ça passe très fort. « Il n'y a rien de plus excitant que de caler le nez à la corde pour franchir le grand droite d'Estoril à fond dans une dérive que tu contrôles du bout des doigts en léger contre-braquage. » Un pilotage ludique tout en glisse qui sent bon les sixties. C'est au freinage que les Jaguar Type E, Ford GT40 et Lola T70 montrent leur âge. Alors qu'en proto on sautera sur les freins à 80 m de l'épingle, il faudra à une ancienne plus du double de la distance. Il est vrai qu'en quarante ans, la technologie des freins a changé de visage.

“Avant de te faire mal, il faut vraiment y aller...”
“To get hurt, one must really insist...”

Chapitre 5

Circuit Nevers Magny-Cours 4,411 km

Endurance moderne - 4 h “+/-” 463 km / Endurance VHC 6 h “+/-” 648 km
Sprint Moderne - Caterham 1600, F.Ford, Radical



A fine circuit. With its extra-large gravel traps, this course is a must from the safety point of view. Straight away, the show is on because the drivers can make the tyres smoke with no worries. Just like the prototypes and the modern GTs, the classics with their sculpted lines find here a terrain worthy of them. They are physically easier to drive because of their lack of downforce and their less grippy tyres. Superior power and ample torque limit the amount of gear changing, which lightens the driver's load. These are invaluable assets in a six hour race where the rule is to maintain your rhythm without making a mistake. Certainly, their roadholding is from another era but with good technique things go really well. «There is nothing more exciting than keeping the nose to the inside to get round the big Estoril right-hander, basically in a drift controlled with the finger tips and a little opposite lock». This playful, sliding style of driving feels very «sixties». It is in braking that the E-Type Jaguar, Ford GT40 and Lola T70 show their age. Whereas in a prototype you would stamp on the brakes 80 metres from the hairpin, a classic would need more than twice the distance. It is true that in forty years braking technology has changed beyond recognition.



Les constructeurs Norbert Santos et Guy Ligier. Le premier fournit, avec sa Norma M20, l'essentiel du plateau de protos modernes. Le second entend bien lui contester son trône avec sa JS 49. / Carmakers Norbert Santos and Guy Ligier. The first provides the essential part of the modern prototype line-up with his Norma M20. The second aims to challenge him for his throne with his JS 49.





La Ford GT40 d'Allen Lloyd n'est pas seulement une œuvre d'art. Elle a été pilotée, à son époque, par de grands noms du sport automobile : les Britanniques Richard Attwood, Roy Salvadori et Innes Ireland et le Néo-Zélandais Chris Amon. / The Allen Lloyd' Ford GT40 is not just a work of art. In its time it was driven by some great names of motor sport - Britons Richard Attwood, Roy Salvadori and Innes Ireland and New Zealander Chris Amon.



Mise en place sur la grille de la Ferrari Daytona 365 GTB 4 de la famille Scemama pour le départ des Six Heures de Magny-Cours. / The Scemama family's Ferrari Daytona 365 GTB 4 is positioned on the grid for the start of the Magny-Cours Six Hours.





La Jaguar Type E (1963), pilotée par Peter Lloyd et Eric Van de Vyver, est l'un des très rares exemplaires de Lightweight ayant été construits. / The 1963 E-Type Jaguar, driven by Peter Lloyd and Eric Van de Vyver, is one of the very rare examples of the Lightweight to have been constructed.















L'ancien pilote d'endurance et de rallyes Jean-Claude Andruet est associé à la famille Stepak sur cette Elva Mk8 de 1965. / The veteran endurance and rally driver Jean-Claude Andruet is partnered with the Stepak family in this 1965 Elva Mk8.







Un départ « type Le Mans » est donné pour le show. A l'issue du tour, les pilotes viendront se ranger sur la grille afin de s'élaner « pour de vrai » de manière moins dangereuse. / A Le Mans type start is put on as a demonstration. At the end of the lap the drivers will line up on the grid ready to set off «for real» in a less dangerous manner.















En piste, il ne faut jamais oublier de regarder dans les rétros. A plus forte raison lors des essais libres, quand anciennes et modernes partagent le tarmac comme ici, dans l'épingle d'Adelaide, où la Chevron de Nicolet prend sa trajectoire sous le nez d'un proto. / On track, one must never forget to look in the rearview mirror especially during the free practice sessions when classic and modern race cars share the circuit. Here, in the Adelaide hairpin, Nicolet checks to make sure that he has room to turn in without cutting off a prototype.





POLYBAIE

POLYBAIE

POLYBAIE



278 AAW 35







Sur un circuit largement pourvu d'éclairage de piste comme Magny-Cours, les phares des voitures servent moins à voir qu'à être vu par les autres concurrents. / On a circuit largely provided with track lighting such as Magny-Cours, the cars' headlights are used less to see than to be seen by other competitors.



Combinaison lookée sixties, casque Bell ouvert, googles : Steve McQueen n'est pas loin... / Sixties style overalls, open Bell helmet, goggles - Steve McQueen can't be far away...





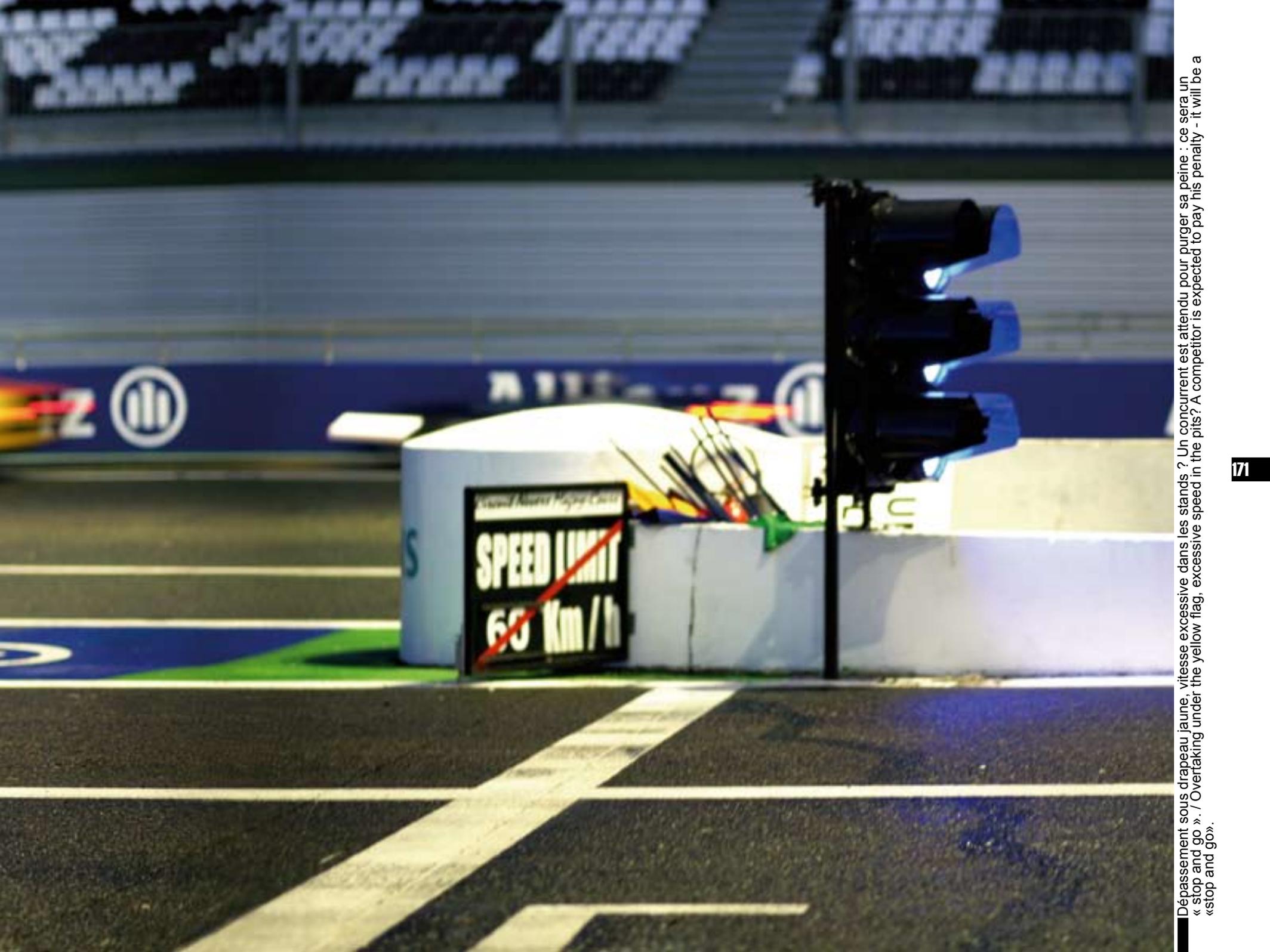
La Royale est un petit proto datant de 1970. Il est piloté par la famille Dallois. / The Royale is a little prototype dating from 1970. It is driven by the Dallois family.



Les stands sont une ruche dont la vie ne s'arrête jamais... pas même la nuit. / The pits are a hive of activity which never stops - even at night.







Dépassement sous drapeau jaune, vitesse excessive dans les stands ? Un concurrent est attendu pour purger sa peine : ce sera un « stop and go ». / Overtaking under the yellow flag, excessive speed in the pits? A competitor is expected to pay his penalty - it will be a «stop and go».



On a beau être une icône de la piste, la compétition reste ce qu'elle est. Phare cassé, portière enfoncée, aile abîmée : au bout de 650 km de course, même un petit bijou de GT40 ne s'en tire pas sans outrages.... / Competition stays what it has always been, even for track icons. Broken headlight, hammered door, damaged side panel : after 650 km of racing this little gem of a race car clearly shows evidence of how tough the fight has been....









Chapitre 6

Circuit de Lédénon 3,150 km

Endurance VHC 3 h “+/-” 431 km

Endurance moderne 3 h “+/-” 352 km

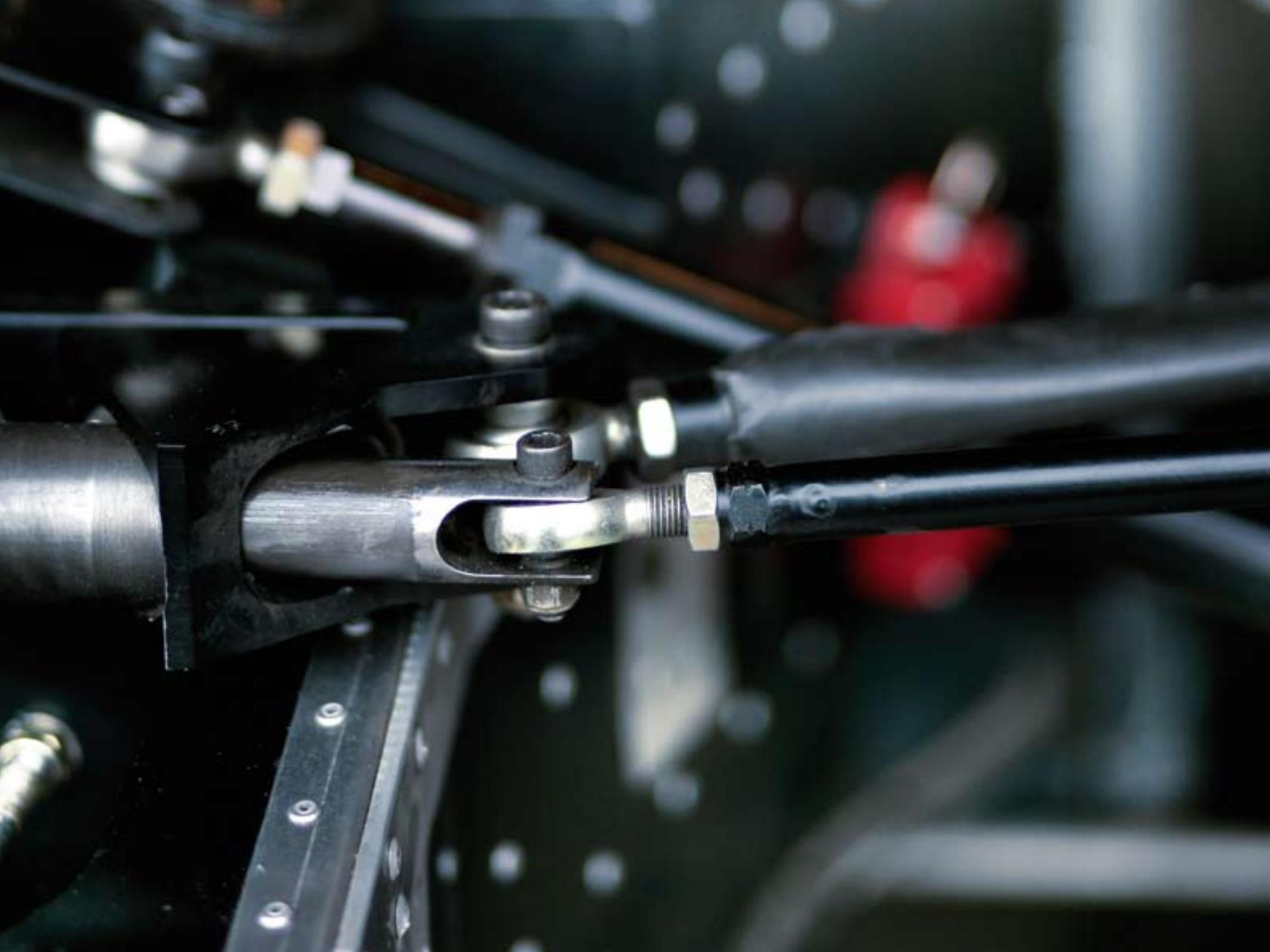
Sprint Moderne, Legends Car



Physique. Planté dans la garrigue nîmoise brûlée de soleil, ce tracé ne laisse personne indifférent. Redouté pour ses pièges parfois mortels, il est taillé pour les pilotes courageux et résistants. Cette piste très technique comprend des portions extrêmement impressionnantes. « Dans le double gauche après la ligne droite des stands, je dois vraiment me forcer pour garder le pied dedans... » En outre, à cause du vallonement, certains virages sont abordés à l'aveugle. « Faute de repère sur la piste, je prends un point sur la colline juste en face pour savoir quand freiner. Très dur moralement... » Les courses ici sont toujours fatigantes, en partie parce que, contrairement à la plupart des autres pistes, on tourne dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Il y fait aussi très chaud, ce qui rend les fins de relais épuisantes. Pas étonnant lorsque la température à bord d'une GT peut atteindre 80°C et que les pilotes, harnachés tels des gladiateurs dans l'arène, portent un casque et plusieurs couches de tissu ignifugé. Courte et en côte, la ligne droite n'est pas assez longue pour leur laisser le temps de souffler. Bref, rouler vite à Lédénon demande de puiser profondément en soi-même.

Physical. This course in the garrigue outside of Nîmes, scorched by the sun, leaves no-one indifferent. Dreaded for its sometimes lethal traps, it is built for tough, courageous drivers. This highly technical track includes some extremely impressive sections. «In the double left after the pit straight, I really have to force myself to keep my foot down» Furthermore because it is hilly some bends are approached blind. «Without a reference point on the track, I take one on the hill just opposite to know when to brake. It's very hard mentally». The races here are always tiring, partly because unlike most of the other tracks, they are run in a counter-clockwise direction. It is also very hot here which makes the end of the stints exhausting. Not surprising when the temperature on board a GT can reach 80°C and the drivers are dressed like gladiators in the arena, wearing a helmet and several layers of fireproof clothing. The short sloping straight is not long enough to allow time to breathe. In brief, to drive fast at Lédénon you have to draw deeply from within yourself.

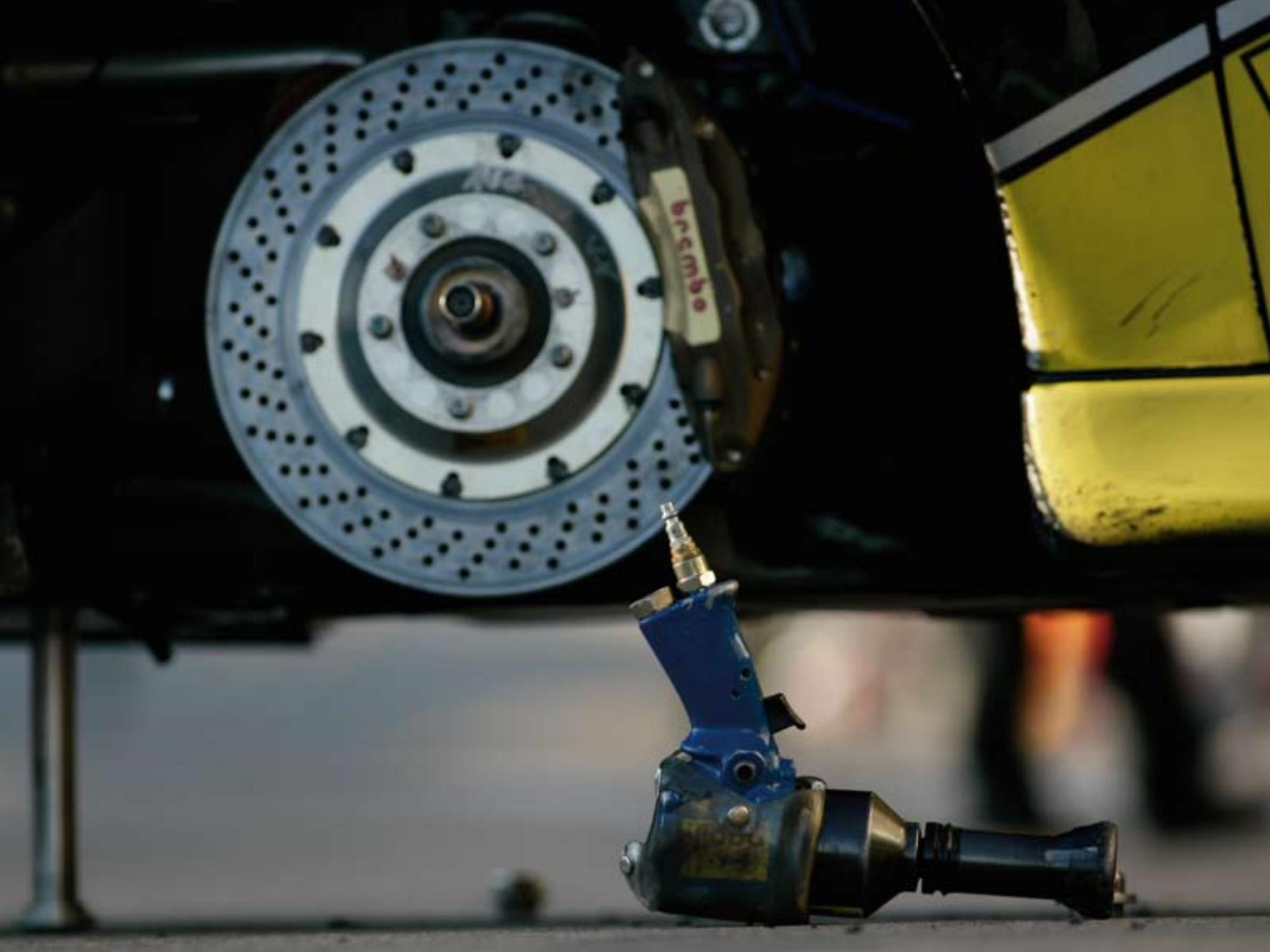
“ Un circuit pour gros cœur ”
“ A track for those with no fear ”







Les pilotes sont attendus sur la grille à la fin de leur tour de formation. On leur brandit des panneaux indiquant la ligne sur laquelle ils doivent s'arrêter. / The drivers are expected on the grid at the end of their warm up lap. Signs are held up indicating the line on which they have to stop.









www.allrac.com

Allen Lloyd





Lédenon est un circuit vallonné où les spectateurs peuvent distinguer d'un coup d'œil une très grande partie du tracé . / Lédenon is a hilly circuit where spectators can see a large part of the layout at a glance.















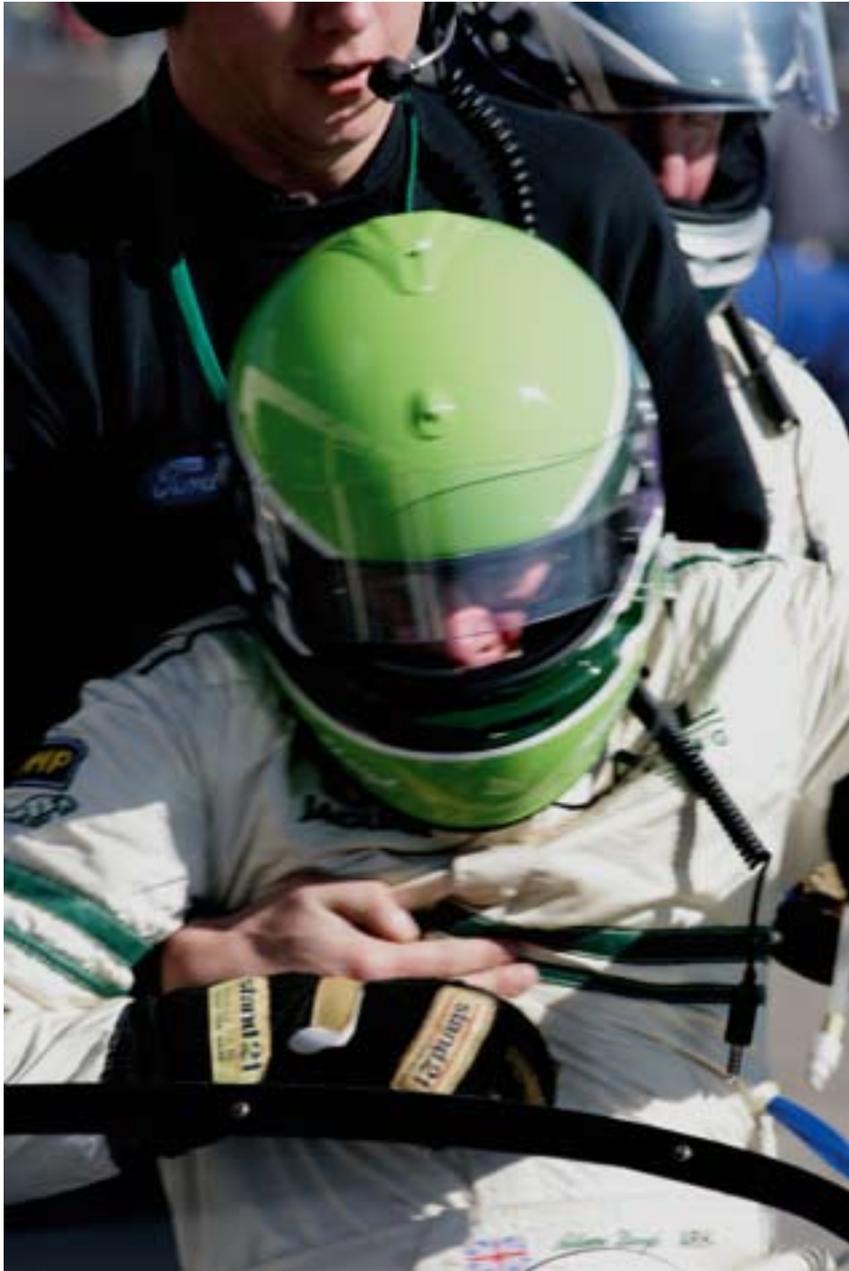
La Jaguar Mk1 des Britanniques Cussons et Hayward. / The Jaguar Mk1 of British drivers Cussons and Hayward.











Il fait vraiment très chaud sur les collines nîmoises, qui plus est dans le cockpit fermé d'une GT. Epuisé à l'issue de son relais, Allen Lloyd est extrait de son baquet par un mécano. / It is really very hot on the hills of Nîmes and even more so in the enclosed cockpit of a GT. Exhausted at the end of his stint, Allen Lloyd is lifted from his bucket seat by a mechanic.









Au freinage, les petits protos doivent se méfier des GT, très rapides mais dont les freins ont à stopper une masse deux fois plus importante. / On braking, the little prototypes have to beware of the GTs which are very fast but whose brakes have to stop twice as much weight, so their braking distances are much greater.





5

70

NOSTALGIE

EVARA Q

V de V
MOTUL













“ Tout est dans le rythme “

“ Rhythm is paramount “

Chapitre 7



Endurance VHC 6 h “+/-” 733 km. Endurance moderne 12 h “+/-” 1572 km / Sprint Moderne

Circuit de Nevers Magny-Cours 4,441 km



www.ajlracing.co.uk

CORBEAU

7

Mental. La saison d'endurance moderne se termine en apothéose avec la plus longue épreuve du calendrier : les 12 Heures de Magny-Cours. Ouverte à de nombreuses catégories, elle voit se côtoyer en piste David et Goliath : minuscules protos et grosses berlines, sportives de série et GT de course pures et dures. On passe donc son temps à doubler ou à se faire prendre un tour, tout en essayant d'aligner des temps réguliers. « La difficulté, c'est de reprendre ton rythme après un dépassement. Le pilote expérimenté va retrouver le sien tout de suite. Le débutant mettra plusieurs boucles à le faire ; parfois même, il n'y parviendra plus de toute la course... » Combat mental contre soi-même, l'endurance apprend aussi aux équipages à s'adapter à un environnement changeant. La nuit qui survient apporte une fraîcheur bienvenue. Elle brouille aussi les perspectives et les points de repère, même si le circuit est éclairé par de puissants projecteurs. La voiture se dégrade, ses pneus s'usent : on va la ménager et toujours garder une marge de sécurité. L'important est évidemment d'aller au bout. Et même si, attardé au stand, on a accumulé les tours de retard, il faut continuer. En endurance, on ne sait jamais : un podium est peut-être au bout de l'effort.

Psychological. The modern endurance season ends in grand style with the longest event of the calendar - the Magny-Cours 12 hours. Open to many categories, this race sees David shoulder to shoulder with Goliath on the track - tiny prototypes and big saloons, production sports cars and no-compromise racing GTs. So the time is spent overlapping concurrents or being passed, all while trying to reel off some regular times. «The problem is to get your rhythm back after overtaking. The experienced driver will get it back straight away. The beginner will take several more laps to do it, or sometimes he won't even manage it again for the whole race». A psychological struggle against oneself, endurance racing also teaches the teams to adapt to a changing environment. When the night arrives it brings a welcome coolness. It also blurs perspectives and reference points, even if the circuit is lit up by powerful floodlights. The car deteriorates, its tyres wear out - it will be kept going whilst always maintaining a margin of safety. And even if you are held up in the pits and get some laps behind, you must keep going. In endurance racing you never know - perhaps there will be a podium place after all the effort.





Bodywork
(Solihull)



GUARD INDUSTRIE

JOGI

MORE-DUROTIC.COM

Kabatt
Metal Industry

INDUSTRIE

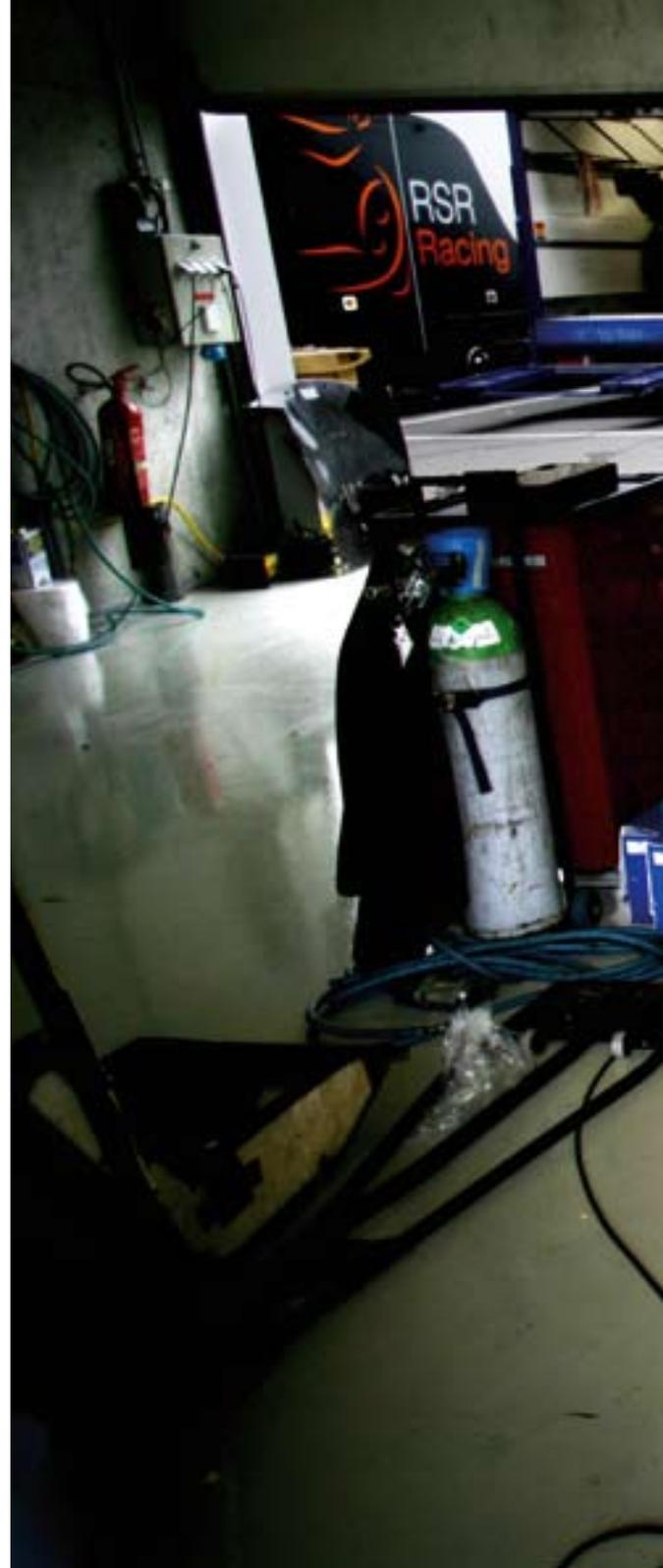


Jean-Pierre Tardif (au volant) et Jean-Pierre Mothe partagent une Norma M20 Evo. / Jean-Pierre Tardif (at the wheel) and Jean-Pierre Mothe share a Norma M20 Evo.



Alain Giavedoni est venu à Magny-Cours par la route au volant de sa Caterham, lui a changé le museau pour monter un élément en polyester, s'est aligné en course... et a fait un podium. / Alain Giavedoni came to Magny-Cours by road at the wheel of his Caterham, replaced its front end with a plastic one, lined up for the race - and made the podium.







AJL
RACING

www.ajlracing.co.uk

JAGUAR
XK8 GTD

M 7 JAGU

fig

fig







AJL
RACING
NATIONAL MOTOR SPORT

AJL
RACING

DUNLOP

AJL
RACING

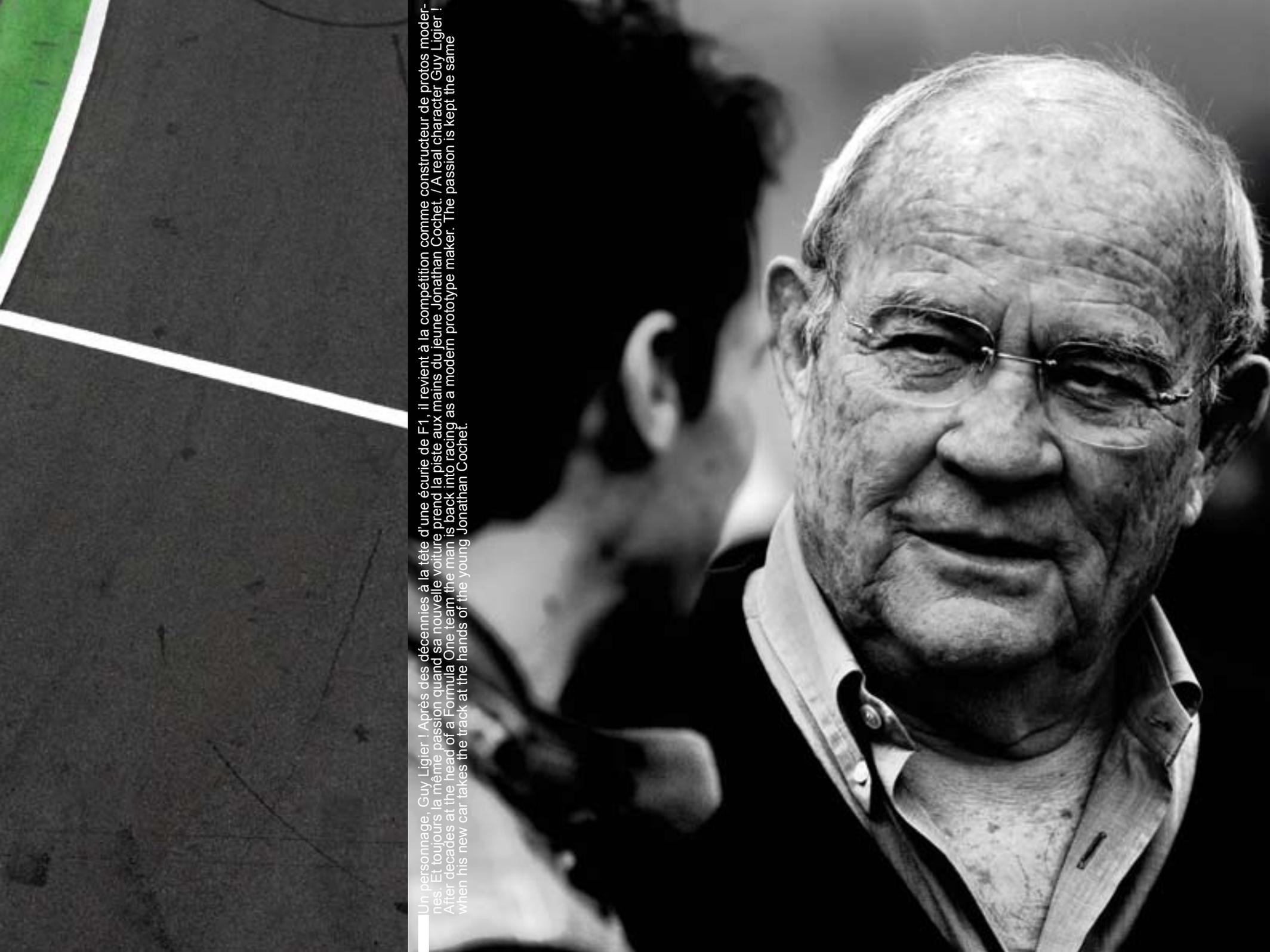
www.ajlracing.co.uk





CONSEIL GÉNÉRAL
DE LA NIÈVRE





Un personnage, Guy Ligier ! Après des décennies à la tête d'une écurie de F1, il revient à la compétition comme constructeur de protos modernes. Et toujours la même passion quand sa nouvelle voiture prend la piste aux mains du jeune Jonathan Cochet. / A real character, Guy Ligier ! After decades at the head of a Formula One team, the man is back into racing as a modern prototype maker. The passion is kept the same when his new car takes the track at the hands of the young Jonathan Cochet.



Le cockpit d'une Porsche 996 RSR est une cage dans laquelle le pilote, gladiateur moderne, est harnaché. La chaleur régnant à bord, aggravée par le port du casque et de la combinaison, et l'engagement physique nécessaire pour exploiter l'auto imposent d'être en grande forme. / The cockpit of a Porsche 996 RSR is a cage in which the driver, a modern gladiator, is harnessed. The heat prevailing on board aggravated by wearing the helmet and overalls, and the physical commitment necessary to make the most of the car, mean the driver has to be very fit.





PIT - L











Allianz



BARDAH



















02

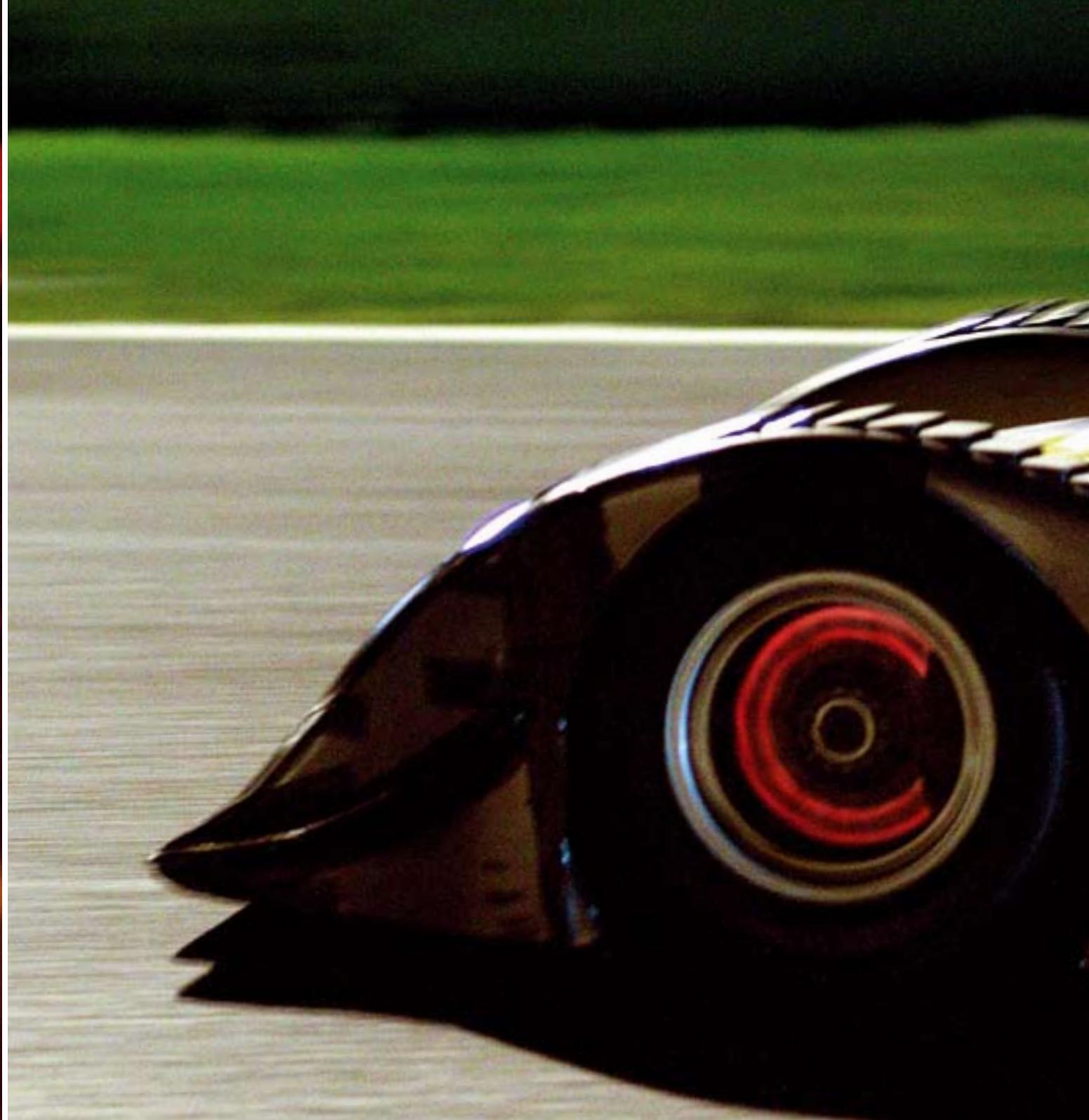
03

DUNLOP

V-V
AVON
www.vvdev.ir







 **vodafone**







Remerciements Special Thanks: ma famille, Alain, Team4, toute l'équipe de VdeV pour son accueil, Laurence, Laurent, Virginie R., Virginie S., Sophie, Daniel, Patrick M., Patrick D., William, Canon France et toutes les personnes, pilotes, mécanos, spectateurs qui ont accepté ma présence.

Pour commander cet ouvrage ou pour nous contacter, connectez-vous au site / To order this book or to contact us please connect to our website :

www.feeling-book.com

+ 377 97 77 57 13

Edition Editing: Productions de Monte-Carlo, 7av Saint Laurent, 98000 Monaco, tel + 377 97 77 57 13 **Réalisation Production Conception et Photography Production Conception and Photography bay:** Rouffignac.B "www.photographe-paris.net" **avec and** Sitavoo, tel + 33 (0) 1 69 210 210 **Textes et légendes par Texts and photo captions by:** Laurent Rabier, journalist **Imprimé Printed:** le 04/2006 **par by:** Saint Paul Imprimeur, 38 bl Raymond-Poincaré, BP 46, 55001 Bar le Duc Cedex **Dépôt légal** 04/2005 ISBN 2-9526521-0-4 **Pour commander cet ouvrage To order this book:** www.feeling-book.com

« Cette œuvre est protégée par les dispositions du Code de la Propriété Intellectuelle, notamment par celles de ses dispositions relatives à la propriété intellectuelle et aux droits d'auteur. Toute reproduction intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, non autorisée par l'auteur ou ses ayants droit, est strictement interdite. Toute représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, sans autorisation préalable de l'auteur ou ses ayants droit est constitutive du délit pénal de contrefaçon sanctionné par les articles L 335-2 et suivants du Code de la Propriété Intellectuelle. »



Jaguar Type E, Lola T70, Ford GT40, Ferrari Daytona, Porsche 911... : les gloires de la course automobile n'ont pas toutes quitté la scène. C'est plus que jamais dans le parfum de la gomme brûlée et des freins surchauffés que certaines laissent fugitivement admirer leurs formes sculpturales. Au volant de ces inaccessibles stars de la vitesse, des gentlemen drivers font chaque saison fondre l'asphalte des plus beaux circuits européens. Une superproduction pleine de bruit et de fureur dont ils partagent l'affiche avec les prototypes modernes, petits bijoux de technologie. Courses de sprint ou d'endurance, ici on ne rend les armes qu'à l'extrême limite. Rouffignac, photographe-auteur, s'est glissé dans les coulisses de cet univers où renaît sans fin l'aventure mécanique des hommes et de la compétition. Graphiques, subjectives, ses images racontent des histoires de pilotes au service de leur passion. On y sent le souffle du mythe automobile, la légende de la course.

E-Type Jaguar, Lola T70, Ford GT40, Ferrari Daytona, Porsche 911 - not all the legends of motor racing have retired from the stage. It is more than ever amid a smell of burning rubber and overheating brakes that some of them allow admiring glimpses of their sculpted lines. Every season, «gentlemen drivers» at the wheel of these inaccessible stars of speed burn the tarmac at the finest circuits in Europe. It is a colourful show in which they share the limelight with modern prototypes, little marvels of technology. In sprint and endurance races, they keep fighting to the very limit. Rouffignac, an artistic photographer, slipped behind the scenes of this world where the mechanical adventure of men in competition is endlessly renewed. His graphic, subjective pictures tell stories of drivers in pursuit of their passion. In these images, you can sense the spirit of the myth of motoring, the legend of racing.