

## BERNARD DE DRYVER

**I**mpressionnant come-back que celui de Bernard De Dryver: 1985 est une grande année pour lui, celle de la confirmation de sa seconde carrière internationale. Après avoir bourlingué sur les circuits du monde entier de 1974 à 1980 en F2 et même en F1 (Aurora), l'ex-fils à papa est devenu — avec le succès que l'on sait — team-manager chez AGS. Mais le démon de la course était plus fort et De Dryver est revenu au volant, par la petite porte d'abord, avec une Rondeau en Groupe C et la Capri Semoulin en Groupe A.

Désigné pilote-essayeur dans l'écurie suisse Cheetah au Championnat du Monde d'Endurance dès 1984, Bernard a été choisi par Boule d'Or pour défendre les chances du Luigi Racing dans le Championnat d'Europe Tourisme. Avec plus de vingt courses internationales à son programme, sa saison 1985 a été plutôt chargée!

**Comment s'est décidée ton intégration chez Luigi?**

«Pendant l'hiver, les responsables de Boule d'Or ont pris contact avec moi. Ils cherchaient



passé sur celle des Portugais mais elle a été déclassée quand Melville a dépassé sous les drapeaux jaunes. A Nogaro, je me suis régalé: meilleur temps aux essais (finalement non accordé par le chronométrage: 2<sup>e</sup> derrière Drovandi) et une super-remontée en course. Un



un leader belge pour leur saison européenne avec Luigi et, comme Didier Theys s'était désisté, j'étais leur second candidat. J'avais déjà couru pour Luigi sur l'Alfa au Nürburgring il y a deux ans. L'équipe de Comblain est très soudée, très passionnée aussi: avec ma bonne humeur, je m'y suis intégré rapidement!

**Beaucoup de malchance cette saison, non?**

«C'est vrai, les résultats ne sont pas aussi bons que prévus. Au début, je courais avec Giorgio Francia. Il est la vedette incontestée de l'équipe et je me contentais d'un minimum d'essais alors que j'avais besoin d'un entraînement intensif pour prendre le rythme. En course, ça allait de mieux en mieux mais nous avons eu des casses mécaniques, moteur et transmission surtout. Après 4 courses, Luigi a voulu changer les équipages. J'ai pris ça du bon côté: avec Boucher, je m'entendais bien et j'allais pouvoir régler l'auto comme je le désirais».

**Dès les 24 heures, on constate une amélioration sensible...**

«Luigi s'occupait de la voiture de Francia, et je collaborais à partir de Francorchamps avec Claude Rouelle, l'ingénieur qui avait conçu l'Hirondelle de Formule Ford. J'avais carte blanche et j'ai modifié réglages en multipliant les essais. Le comportement de la GTV6, peut-être plus pointu qu'auparavant, est devenu plus efficace. J'ai fait le meilleur temps aux essais à Spa et le record de la catégorie en course. Abandon moteur cassé mais victoire dans la division pour l'autre voiture: pour Boule d'Or, c'était positif».

**Depuis la rentrée de septembre, il paraît que tu marches fort...**

«Il fallait une période d'adaptation et l'entraînement du Groupe C m'a bien aidé aussi: j'ai fait 8 courses d'affilée en 8 semaines! Au Tourist Trophy, à Silverstone — une piste que je connais bien —, j'étais 2<sup>e</sup> plus vite que Francia aux essais. Différentiel cassé sur notre auto, je suis

problème d'accélérateur au 3<sup>e</sup> tour m'avait relégué à une boucle des leaders; je suis reparti le couteau entre les dents et j'ai refait mon retard, en passant toutes les Alfa! Malheureusement, François-Xavier Boucher était moins vite et nous avons fini 4<sup>e</sup>. Et à Zolder, après mon meilleur chrono aux essais, je n'ai pas pris le volant... J'ai dû mener quatre fois dans la catégorie cette année et mon meilleur résultat est 2<sup>e</sup> à Salzbourg et Brno. Mais j'espère en gagner une d'ici la fin de saison, à Estoril ou Jarama!»

**Et en Groupe C, des hauts et des bas?**

«La Cheetah est une voiture artisanale. Pendant les deux ou trois premières courses, nous avons fait de la mise au point. A Spa, 16<sup>e</sup> temps aux essais devant l'Emka de Needell — l'autre auto qui utilise le V8 Aston Martin — et 10<sup>e</sup> en course, 2<sup>e</sup> atmosphérique derrière la Jaguar. A Brands Hatch, 12<sup>e</sup> chrono aux essais mais abandon en course (porte-moyeu AV) alors que nous pouvions finir 6<sup>e</sup>. Le moteur Aston Martin ne dépasse pas 530 cv. L'an prochain, nous projetons d'installer un V12 Lamborghini dans la Cheetah, avec au moins 600 cv, pour faire du Groupe C et peut-être de l'IMSA aux Etats-Unis».

**Aussi du Groupe A au programme '86?**

«Volontiers. Je suis lié avec Boule d'Or, très heureux du succès d'Alain Semoulin au Championnat Groupe N. Il n'est pas exclu de me voir en Groupe N avec eux l'an prochain mais je veux aussi courir en Groupe A. Mon rêve serait de retrouver mon ami Brancatelli dans un top-team comme Volvo...».

Groupe C, Groupe A, Groupe N: la seconde carrière de Bernard De Dryver est bien lancée. Redevenu pilote professionnel, son enthousiasme à 32 ans fait plaisir à voir quand on sait qu'il court depuis 1972. A l'issue de cette petite interview, Bernard s'est envolé pour le Japon afin de retrouver la Cheetah aux 1.000 km du Mont-Fuji. Bon vent!

P.V.V.