

NEWS
BONS PLANS
GUIDE



ADOPTEZ LE STYLE
DEMPSEY

VSD

H O R S - S É R I E



18-19 JUIN 2016

24 HEURES DU MANS

L'AVENTURE HUMAINE



PORSCHE-AUDI
LA REVANCHE

TOYOTA
LA RAGE DE VAINCRE

PIERRE FILION
PAROLE DE PASSIONNÉ

FORD GT
LE RETOUR DE
LA LÉGENDE

**INÈS
TAITTINGER**
UNE PILOTE
DE CŒUR DANS
LA COURSE

MARC GENÉ
ET NIÇO HÜLKENGEBR
DÉCRYPTENT
LE CIRCUIT

GROUPE PRISMA MEDIA

M 06075 - 3H - F: 6,90 € - RD



NÉE SUR LA PISTE. FAITE POUR LA ROUTE.

Nouvelle Audi R8.

Rejoignez la #LeagueofPerformance*



Volkswagen Group France S.A. – RCS SOISSONS B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional.
Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 11,4 - 12,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 272 - 287.



 Audi Sport

*Ligue de la performance.



P. 20
Porsche-Audi :
le duel



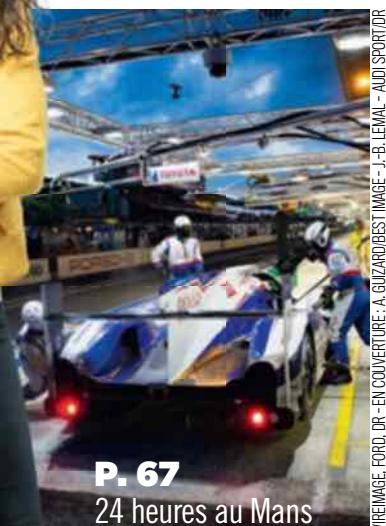
P. 60 Pierre Fillon, président de l'ACO

SOMMAIRE



P. 30
Inès Taittinger

P. 46
La Ford GT



P. 67
24 heures au Mans



PHOTOS : PORSCHE, AUDI, J.-B. LEMAL, GOTZ GOEPERT, WIREIMAGE, FORD, DR - EN COUVERTURE : A. GUZARD/BEST IMAGE - J.-B. LEMAL - AUDI SPORT/TOR

P. 52 Paul Newman

- 5 LE MANS, ÇA SE MÉRITE**
L'édition
- 6 NEWS**
Dix-huit jours de fête autour du circuit
- 20 LE CHOC DES TITANS**
Porsche-Audi : surchauffe à craindre
- 30 UNE JEUNE FEMME AU MANS**
Inès Taittinger : le cœur dans la course
- 36 TOYOTA REVIENT TOUJOURS**
Les Japonais sont les outsiders de ces 24 Heures du Mans. Plus présents que jamais
- 42 PRÉPARATION DES PILOTES**
Chez Toyota, l'homme est une mécanique
- 46 UNE AUTO, UNE LÉGENDE**
La Ford GT vient célébrer le cinquantenaire du triplé historique de 1966
- 52 PAUL NEWMAN EN COURSE**
Il y a 37 ans, un géant du cinéma prenait le départ. Pas pour faire de la figuration
- 58 LE TOUR DU CIRCUIT À FOND**
Avec Marc Gené et Nico Hülkenberg pour un run aux 24 Heures du Mans
- 60 PIERRE FILION À MICRO OUVERT**
Le président de l'ACO confie sa passion pour l'automobile

67 LE MANS HEURE PAR HEURE
Notre photographe Götz Göppert refait le film des 24 Heures du Mans 2015

82 BIENVENUE CHEZ JEANNINE
Le restaurant *Aux Portes du Circuit* est incontournable. Surtout pour les pilotes

88 L'INCONNUE DANS LA LIGNE DROITE
Une nouvelle de Serge Joncour

92 GÉO HAM
L'homme qui peignait la vitesse plus vite que son ombre

102 JEAN-FRANCK LENFANT, CHEF SARTHOIS
Balade gourmande aussi authentique que savoureuse



P. 114
24 heures chrono

112 LE CUIR BELSTAFF
Né pour courir, comme Patrick Dempsey

116 À LA MODE DU CIRCUIT
La course à l'élégance

118 POP CULTURE
Quand le «24» se chante, se joue, s'écrit...
Lorsque l'art rugit en 3D

122 LES YEUX DANS LES YEUX
Philippe Graton : l'héritage de Michel Vaillant

LE MANS, ÇA SE MÉRITE



PHOTO : DANIEL DAUM

Mercredi 24 février, circuit Bugatti, Le Mans. Il fait un temps à ne pas sortir son chien. De la grille de départ, on a une vision fantomatique de la courbe Dunlop, gommée par la pluie gris bitume. Ça va être coton de se farcir les 4,143 km de la boucle. Le challenge : aux commandes d'un prototype Pescarolo, par équipage de deux apprentis pilotes issus du monde des médias, enchaîner en une heure le maximum de tours. Dans des conditions réelles de course, sinon ce ne serait pas drôle, avec commissaires de piste armés d'un drapeau de couleur : bleu pour vous ordonner de laisser le passage à une voiture plus rapide que la vôtre ; le jaune, c'est pour vous signaler un incident et vous interdire tout dépassement ; vert pour vous indiquer que vous sortez de la zone de danger relative au précédent drapeau. Tout peut vous apporter – ou vous soustraire – des points, notamment l'arrêt au stand sans caler au moment de céder le volant à votre binôme, au terme de chaque quart d'heure. Quinze minutes à se manger des trombes d'eau en pleine face, au ras des pâquerettes, la bête ne possédant pas de pare-brise, c'est la visière de votre casque intégral qui fait le boulot.

Avisez-vous de tenter de l'essuyer avec vos doigts gonflés par le froid dans les gants humides, et vous vous plongez dans une luminosité floue de fin du monde peu propice à la négociation, par exemple, de la chicane dite de Raccordement.

Saucissonné au départ sur votre siège baquet par votre team manager, votre tête posée comme une enclume sur vos épaules, seuls vos pieds et vos bras restent mobiles durant toute la course. Désagréable impression à chaque virage de jouer de la harpe avec des gants de boxe.

C'est un quatrième drapeau, à damiers celui-là, qui met fin à mon épreuve et permet mon extraction du proto numéro 5. De retour sur la terre ferme, ça tangue un peu. Les résultats nous placent en troisième position, nous repartons avec un trophée. Pas peu fiers.

Et avec la certitude que, débutant ou pilote aguerri, Le Mans, ça se mérite.

MARC DOLISI



Magazine hebdomadaire
édité par VSD snc
13, rue Henri-Barbusse,
92624 Gennevilliers Cedex 17
Tél. : 01 73 05 47 00

RÉDACTION 13, rue Henri-Barbusse, 92624
Gennevilliers Cedex 17. Standard : 01 73 05 45 45
Fax : 01 47 92 67 70 Pour joindre votre correspondant,
composez le 01 73 05 suivie de son numéro de poste.

Rédacteur en chef Marc Dolisi (54 01)

Directeur artistique Fabrice Trillat (47 40)

Chef de service Photo Marc Simon (50 94)

Rédacteurs en chef adjoints Carlos Gomez,

Patrick Talhouarn (50 72)

Chef de studio Mario Lopes

Photo Albert Zugmeyer, Patrice Couturier (50 85)

Édition Jean-Marc Denis

Ont collaboré à ce numéro Ingrid Astier, Cyril Bitton, Aliette de Crozet, Paul Deroo, Lionel Froissart, Götz Göppert, Serge Joncour, François Jullien, Jean-Brice Lemal, Cécile Nocq, Pierre-Emmanuel Rastoin

Fabrication James Barbet (51 02), Stéphane Redon (51 01)

PUBLICITÉ

Prisma Media Solutions, 13, rue Henri-Barbusse, 92624 Gennevilliers Cedex. 01 73 05 45 44 et adresse mail (exemple : dgosse@prismamedia.com)

Directeur exécutif : Philipp Schmidt (51 88)

Directeur commercial : Thierry Flamand (64 26)

Directrice déléguée : Martine El Koubi-Bordes (64 10)

Directrice de la publicité : Delphine Boudes-Gosse (64 52)

Responsable back office : Edith Pottier (65 09)

Responsable exécution : Typhaine Dumond (64 72)

Assistante commerciale : Lisa Barnier (46 94)

Opérations spéciales et PCM : Géraldine Pangrazzi (47 49)

Digital : Karine Rielland (49 64)
Régions et internation : Thierry Dauré (64 49)

MARKETING

Directeur marketing et business development :

Julian Marco (56 21)

Responsable marketing : Lamya El Arabi (57 74)

Chef de marque : Alice Leclercq (45 61)

VSD sur Internet www.vsd.fr

Boutique Internet www.prismashop.vsd.fr

Comptabilité : Carole Clément (45 14)

DIFFUSION

Directrice marketing client Laurent Grolée (60 25)

Directeur commercialisation réseau Serge Hayek (56 77)

Directrice Marketing opérationnel et Etudes diffusion

Béatrice Vannière (53 42)

Directeur des ventes Bruno Recurt (56 76)

VSD SNC, société en nom collectif au capital de 15 240 000 euros d'une durée de 99 ans.
Principaux associés : Media Communication SAS et G+J Communication GmbH.

Cogérants : Rolf Heinz, Daniel Daum

Directeur de la publication Daniel Daum

Abonnements et ventes des anciens numéros

Tél. : 0811 23 22 21 (prix d'une communication locale).

Depuis l'étranger : 0033 3 2114 75 67

VSD Service abonnements, 62066 Arras.

France, 126,36 € pour un an. DOM-TOM et étranger : tarif sur demande.

Photogravure Quart de Pouce.

Brochage Imprimerie Maury imprimeur.

M 1713988 ISSN 1278-916X.

N° commission partitaire : 0516 C 86867.

Création septembre 1977. Dépôt légal : mai 2016.

CRÉATEUR MAURICE SIÉGEL. PRÉSIDENT D'HONNEUR GENEVIÈVE SIÉGEL © VSD 2001 Imprimé en France. Distribution : Presstalis.



EN PISTE

Essais qualificatifs, séances d'autographes, parade en ville, concerts... Les festivités autour des 24 Heures du Mans commencent deux semaines avant le départ de la course. Revue de détail.

QUE LA FÊTE COMMENCE!



Début des festivités le jeudi 2 juin avec un programme technique intense.

les commissaires techniques de la FIA et de l'ACO se déroulent dans l'enceinte du circuit, suivant un rituel bien rodé : les bolides se déplaceront un par un vers les appareils de mesure. **10h-17h Pitwalk** L'occasion de déambuler dans la voie des stands, parmi les mécaniciens. Les pilotes ne seront pas loin. Et souvent disponibles! **Dimanche 5 juin 9h-13h et 14h-18h** **Journée test** Aujourd'hui, les concurrents peuvent prendre part à une journée d'essais libres officiels – gratuite pour les spectateurs qui détiennent un billet pour la course – afin de commencer à prendre leurs repères. La journée test se déroule en deux séances d'essais de quatre heures chacune. Les sessions seront chronométrées, mais les résultats sans influence sur la participation à la course. Les pilotes n'ayant jamais couru au Mans doivent impérativement participer à la journée test, après avoir suivi au préalable une formation sur simulateur ; le cas d'Inès Taittinger (lire p. 30). Tous les « bleus » devront effectuer un minimum de dix tours. Une journée idéale pour se faire une idée sur les forces en présence, même s'il est de notoriété que certains cacheront leur jeu.



Jeudi 2 juin 9h-18h Premières vérifications Compte tenu du nombre élevé de concurrents au 24 Heures du Mans, puisqu'il y a cette année pour la première fois 60 voitures engagées, les séances de vérifications administratives et techniques se déroulent sur deux jours.

10h-17h Pitwalk Fascinant! Venez déambuler dans la voie des stands pour découv-

rir les installations, regarder les mécaniciens s'affairer sur les voitures, mais aussi tenter d'apercevoir votre pilote favori pour immortaliser le moment à jamais, avant de le partager, pourquoi pas, sur les réseaux sociaux.

Samedi 4 juin 8h30-15h Suite des vérifications administratives et techniques. Approchez-vous. Les contrôles, effectués par

L'EMPREINTE DES GÉANTS

Depuis 1991, à la fin de la course, les vainqueurs des 24 Heures du Mans fixent leur empreinte dans le plâtre et la signent. Lundi 13 juin, la

plaqué en bronze de leur moulage sera scellée dans le sol à 18h, place Saint-Nicolas, au Mans. Une cérémonie en mode *Hollywood Walk Of Fame*.



Les vainqueurs 2015, Bamber, Hülkenberg et Tandy, posent pour la postérité.





ACCEDEZ AUX PORTES DE LA LEGENDE !

Remontez le temps et venez admirer près de 500 voitures en course sur le grand circuit du Mans, emmenées par des pilotes venus du monde entier...24 heures durant.

Passionnés de belles mécaniques ou novices enthousiastes, partagez un grand moment d'histoire et revivez les grandes heures des 24 Heures du Mans dans une ambiance familiale et élégante. Cette année encore, le Package Privilège vous permet de vous évader dans une autre époque du sport automobile de manière on ne peut plus exclusive !

Contacts:

vip@lemansclassic.com / +33 (0)1 42 59 73 40

LE MANS CLASSIC



© Laurent Nivalle



RICHARD MILLE

EFG



Sarthe
Le Département

J.D Classics'

MOTUL

Clear Channel

ALAIN FIGARET

Le Point

ARTCURIAL
//Motorcars

JAGUAR

Ford

PORSCHE

NOSTALGIE

**Dimanche 12 juin 14h30-19h**

Les bolides sont en ville Effervescence prévue place de la République, dans le centre ville du Mans. Pendant deux jours, les 60 concurrents invités aux 24 Heures du Mans sont une nouvelle fois soumis aux vérifications, lesquelles incluent le pesage des véhicules. Il est toujours distrayant de voir les fans et les curieux se masser en nombre le long du défilé des équipages.

Lundi 13 juin 10h-18h Un public du monde entier Suite et fin des vérifications administratives et techniques. La place de la République reste bondée, quelles que soient les conditions météorologiques. Les spectateurs commencent à affluer du monde entier.

Mardi 14 juin 10h30-10h45 Souriez

Photo officielle des pilotes. Tous les engagés aux 24 Heures du Mans prendront place sur l'estraade située sur la ligne de départ pour la photo officielle.

17h-18h30 Un autographe! En fin d'après-midi, la voie des stands ouvre exceptionnellement ses portes au public qui fait tranquillement la queue devant le garage de leur équipe ou pilote préféré.



Un petit selfie avec Patrick Dempsey ?

PHOTO : TOSHIMAKI VEDA



Les essais libres débutent mercredi 15 juin. Premiers sprints.



semaine. Pendant ce temps, les mécaniciens continuent de s'affairer autour des bolides afin qu'ils soient fins prêts pour les essais libres et la première séance d'essais qualificatifs. **16h Essais libres** Afin de définir les réglages des voitures, les équipes profitent de cette séance, au cours de laquelle le chronomètre n'aura aucune influence sur la composition de la grille de départ. Selon leur stratégie, les équipages choisissent de se concentrer sur la course, multipliant soit les longs relais, soit le chronomètre. Gare au trafic en piste ! **20h-22h30 Concert** Les 24 Heures du Mans sont l'occasion de vivre des concerts

C'est le deuxième grand bain de foule pour les pilotes. Ambiance chaleureuse assurée.

mercredi 15 juin 8h-15h Découvrez les installations Les détenteurs d'un billet «pitwalk» peuvent une nouvelle fois arpenter librement la voie des stands tout au long de la journée et découvrir les installations que chaque équipe utilisera durant toute la

uniques dans un lieu mythique et atypique. La scène est en effet installée au pied de la passerelle Dunlop, à seulement deux pas des voitures de course. Au programme Shake Shake Go : quatre garçons et une fille. Un groupe franco-britannique à la pop folk «mélodieuse et pétillante», assure *Le Monde*. **22h-Minuit Essais qualificatifs**

La priorité absolue pour les équipages est de s'acquitter des cinq tours d'essais de nuit, obligatoires pour chaque pilote, y compris chevronnés, au cours de l'une des deux séances organisées de 22 h à minuit. Deuxième priorité : établir un temps de qualification au cas où la pluie viendrait perturber les débats le lendemain. Cent vingt minutes d'une rare intensité !

Jeudi 16 juin 19h-21h Essais qualificatifs (suite)

On peut penser que la pole position n'a aucune importance pour une course d'endurance de vingt-quatre heures. On se trompe. Pour les constructeurs comme Audi, Toyota ou Porsche, réaliser la pole au Mans, c'est déjà l'assurance d'un buzz médiatique planétaire. Les qualifications sont toujours le théâtre des premiers exploits, mais aussi parfois des premiers effrois, chacun essayant d'affoler le chrono aux limites de la voiture. **22h-minuit**

Essais encore! C'est maintenant que tout se joue. La nuit ayant envahi le circuit pourrait laisser penser que la chasse à la pole position est terminée...

LE GRAND CIRQUE

Attraction incontournable des 24 Heures du Mans, la traditionnelle fête foraine attend chaque année les amateurs de sensations fortes. Dominée par l'immense grande roue, elle accueille tous types d'attractions, notamment pour les coeurs bien accrochés. Et ce, sans même quitter le circuit, car l'espace forain est situé à quelques encablures du célèbre

virage du Tertre Rouge, celui-là où les coureurs s'élancent vers la ligne droite des Hunaudières. Autant dire que dans cette zone, les hurlements des moteurs y rivalisent avec le tintamarre des manèges et la clamour de la foule. À partir d'une certaine heure de la nuit, les bouchons antibruit - les précieux petits BAB - seront peut-être les bienvenus. En attendant, que la fête batte son plein.

La fête foraine, du Tertre Rouge.



PHOTO : THIERRY DESVIGNES



PASO

Traiteur

LA SOLUTION APÉRO !

**PASO SPONSOR OFFICIEL
DU TEAM YVAN MULLER RACING**



**PASSEZ À LA VITESSE SUPÉRIEURE
POUR L'APÉRO**



 Faux ! Chaque année, les dernières minutes prennent une tournure dramatique quand les sprinters des équipes de pointe jettent leurs dernières forces dans la bataille pour « claqueter » un temps. Frissons garantis !

Vendredi 17 juin 10h-20h Découvrez les stands

En cette veillée d'armes, les voitures ne roulent pas... Les spectateurs peuvent emprunter l'interminable allée des stands, ouverte au public toute la journée. Tous les détenteurs d'un billet d'enceinte générale pourront toucher – ou presque – les soixante voitures et approcher les pilotes.

La parade des pilotes Rendez-vous incontournable entre les pilotes et le public la

Samedi 18 juin Warm up Le grand jour. Avant que le départ ne soit donné, les pilotes et les machines bénéficient d'une ultime séance d'essais pour peaufiner leur préparation. Les soixante concurrents invités au départ disposent de 45 minutes d'essais libres. Le warm up est idéal pour parfaire les derniers réglages, et adapter de la manière la plus fine possible la voiture aux conditions météorologiques du jour. **14h22 Attention au départ !** Les minutes qui précèdent le départ restent gravées dans les mémoires. Après les animations matinales et les courses support, la pression montera d'un cran lorsque les voitures seront placées en épi sur le côté droit de la ligne droite des stands. Elle augmentera encore quand seront diffusés les hymnes nationaux de tous les pilotes présents sur la grille. L'adrénaline montera et pour atteindre son paroxysme à pile 15 heures, lorsque les voitures seront libérées par le directeur de course pour entamer le grand

cirque et ses vingt-quatre heures d'émotion, de frisson, de passion...

Dès 20h Concert L'occasion de découvrir *The Shoes* : un duo de rock électro français, originaire de Reims, créé en 2007 et com-



Concert de *The Avener*,
alias *Tristan Casara*, le DJ niçois,
samedi 18 juin à 22h.

PHOTO : JIM ROSENBERG

posé de Guillaume Brière et Benjamin Lebeau. En seconde partie ne ratez pas *The Avener* alias *Tristan Casara*, le DJ niçois spécialisé électro house. Il se fait connaître en Europe avec son titre *Fade Out Lines*. L'avenir de la *French Touch*.

Dimanche 19 juin À l'heure de la messe

Le traditionnel office religieux a lieu à la chapelle du virage éponyme. Bâtie en 1932 au pied de la butte du Panorama, elle fut détruite pendant la Guerre. Une nouvelle chapelle fut érigée en 1965. Pour des questions de sécurité, on entreprit de la déplacer en l'an 2000, mais elle n'y résista pas. Une troisième chapelle existe depuis 2011.

15h La délivrance Le drapeau à damiers virevolte. C'est l'arrivée. La voiture qui remporte les 24 Heures du Mans s'immobilise sous le podium. Le trophée sera remis aux pilotes vainqueurs devant le public qui est invité à envahir la piste. Après cet ultime liesse, rendez-vous pour la 85^e édition de la plus grande course du monde.

PHOTO : MICHEL JAMIN



veille du départ : la parade des pilotes fêtera cette année sa 22^e édition. En fin d'après-midi, tous les pilotes engagés aux 24 Heures du Mans défileront dans le centre-ville du Mans à bord de véhicules historiques.

cirque et ses vingt-quatre heures d'émotion, de frisson, de passion...

Dès 20h Concert L'occasion de découvrir *The Shoes* : un duo de rock électro français, originaire de Reims, créé en 2007 et com-

JULIAN PERRETTA TIENT LA CORDE

Le chanteur pop originaire de Londres, excellent showman, entame jusqu'à l'automne une tournée française, dont Le Mans est une des principales étapes. Sur la lancée de l'accueil réservé au hit *Miracle*, qui connaît toujours un immense succès dans les clubs,

Julian Perretta vient de publier *Karma*, son tout nouvel album. Il lui offre un retour gagnant dans un registre *deep house*, pour lequel il a collaboré avec des pointures comme Lost Frequencies, FEDER, ou encore Felix Jaehn, rencontré au festival Electroshock de Marseille.



La voix qui monte. Julian Perretta sera sur scène jeudi 16 à de 20h à minuit.

PHOTO : CHRIS ET NELSON / DALE





YAMALUBE

YAMAHA
EFFICACIE
Parts & AccessoriesYAMAHA
ASSURANCEYAMAHA
FINANCEMENT

* Tarif public conseillé au 15 avril 2016



VMAX... UNE LÉGENDE

La VMAX sort du marché. 50 exemplaires encore disponibles pour entrer dans la légende !

Son moteur quatre temps V4 à refroidissement liquide de 1 679 cm³ à la sonorité grave caractéristique, est désormais disponible en version libre de 200 chevaux. Dotée d'un look ravageur, cette machine compacte offre des accélérations terrifiantes tout en assurant une maniabilité rigoureuse.

Son couple immense offre à tous pilotes des sensations inimaginables.

Toute cette puissance est contenue dans un cadre noir impressionnant, en aluminium et au profil bas, avec une fourche surdimensionnée et d'imposantes admissions d'air au style agressif, également en aluminium.

La « muscle bike » du 21^e siècle entre dans la légende.

VMAX : à partir de 20 999 €*

Coloris Matt Grey

www.yamaha-motor.fr

Suivez-nous sur     



YAMAHA
Rev's Your Heart

*Et votre cœur bat plus fort

Après deux participations figuratives, Ford débarquait en 1966 au Mans avec la grosse armada. Pas moins de treize voitures au départ, dont huit impressionnantes MK II à moteur 7-litres - le Big Block de 475 ch - et cinq GT40 (4,7 l.). Et ce sera l'exploit.

VICTOIRE DE 1966 TRIPLE FORD MK II

Ford peut-il imaginer mettre un terme à trente-trois années de domination européenne ? Bugatti, Talbot, Jaguar, et surtout Ferrari, six fois vainqueur. Cette année-là, c'est Henry Ford 2 « soi-même » qui donne le départ. Présage d'une course historique pour sa marque ?

En France, les sorciers en mécanique s'appelaient Amédée Gordini, Jean Rédélé. Les Américains, eux, ont dépeché Carroll Shelby. Le vainqueur de 1959. La domination écrasante de l'écurie Ford va pousser le célèbre directeur sportif à organiser le suspense : il tente d'obtenir un « dead



PHOTO : WEICK / FORD MOTOR COMPANY

heat », qui mettrait ses deux équipages de tête ex-aequo : une double victoire au Mans ! Les pilotes respectent le pacte et franchissent la ligne de concert, parcourant à égalité 4 843 km. Mais l'ACO va trancher et déclarer l'équipage de Bruce McLaren et Chris Amon vainqueur. Pourquoi ? Leur MK II n°2 noire était en retrait de ses co-équipières sur la grille de départ, et avait parcouru quelque 20 m de plus... Au finish, seules trois Ford par-

viennent à l'arrivée, mais aux trois premières places ! (ci-dessus) C'est l'exploit. Une victoire qui annonce celles de 1967 et des GT 40 en 1968 et 1969, dont la cote de popularité atteindra des sommets. Aujourd'hui, c'est avec la descendance, la Ford GT, que Détroit vient célébrer le cinquantenaire de son triplé de 1966. Quatre prétendantes gonflées à bloc (lire en p. 46), outsiders magnifiques au départ. Le suspense reste entier. **JEAN-MARC DENIS**

L'ATTRACTION DU VINTAGE



PHOTO : P. PAYANI / FORTISSIMA

Étourdissant ! Voilà qui décrit parfaitement l'événement de l'auto sportive qu'est devenu Le Mans Classic. Une compétition réservée aux voitures de course et de collection, dont le point commun est d'avoir disputé une fois le Mans depuis 1923 ou à défaut d'être identiques à l'un des modèles engagés. Organisée par Peter Auto et l'ACO depuis 2002, le nombre d'engagés à ce rendez-vous biennal ne fait que croître. Répartis en six plateaux, de 1923 à 1979, plus de 400 bijoux de la route seront sur la grille de départ du 8 au

10 juillet. Nouveauté de cette 8^e édition du Mans Classic : les « Groupe C », qui ont couru de 1982 à 1993. À l'instar de certaines réunions portées par la nostalgie, tels le Goodwood Revival, il est suggéré au public de jouer le jeu sur le plan vestimentaire : une tenue « sport-chic » sera appréciée, si possible avec une touche rétro. Une manière de rendre hommage aux propriétaires de ces engins précieux, bichonnés toute l'année, qu'ils exposent dans les meilleures conditions. **L. F. lemansclassic.com**



NOUVEAUTE 2016

ROOF®



Desmo

NEW GENERATION

SEUL CASQUE INTEGRAL 100% MODULABLE

FRENCH
PROTECTION



UNI
Métal



UNI
Blanc



RAM
Titane / Noir Mat

• SPACIEUX

• INGENIEUX

• SILENCIEUX

• PRATIQUE

www.roof.fr

LES 24 HEURES EN 24 QUESTIONS

1 Quel pilote décida en 1969 de prendre le départ sans courir jusqu'à son véhicule, et d'attacher soigneusement son harnais avant de s'élanter dans la course ?
 a François Cevert
 b Henri Pescarolo
 c Jacky Ickx

2 Quelle voiture, transformée en véritable œuvre d'art mobile par le peintre Calder, a pris le départ en 1975, selon le projet original d'un de ses trois pilotes, Hervé Poulain, commissaire piseur de son état ?
 a Ford GT40
 b BMW 3.0 CSL
 c Porsche 911 RSR

3 Quel sponsor de la presse écrite décorait généreusement la carrosserie de la Rondeau N°5 de l'équipage Darniche - Ragnotti en 1979 ?
 a VSD
 b le Canard Enchaîné
 c Paris-Match

4 Vainqueur des 24 Heures du Mans en 1937 et 1939 sur Bugatti, quel est le pilote français, considéré comme le meilleur de son époque, que le grand Juan-Manuel Fangio lui-même avait pris pour modèle ?
 a Pierre Veyron
 b Robert Benoist
 c Jean-Pierre Wimille

5 Matra participa neuf fois de suite aux 24 Heures du Mans, de 1966 à 1974 : quelle fut l'appellation exacte de l'écurie à partir de 1970 ?
 a Matra-Simca
 b Matra-Talbot
 c Matra-Bagheera

6 Quel grand patron français a invité le président Pompidou, grand amateur de voitures de sport et possesseur d'une Porsche 356, à venir assister aux 24 Heures du Mans, lui annonçant qu'il assisterait au triomphe de ses autos ?
 a Roland Peugeot
 b J.-Luc Lagardère
 c Jean Daninos

7 Soixante voitures peuvent prendre le départ au Mans, grâce aux quatre stands supplémentaires construits cette année, mais pour combien de voitures le circuit est-il homologué au maximum ?
 a 66
 b 72
 c 78

8 En quelle année la firme de pneumatiques Dunlop fit-elle ériger son emblématique passerelle afin de permettre aux spectateurs de passer des stands aux baraquas à frites pendant l'épreuve ?
 a 1923
 b 1929
 c 1936

9 Quelle marque française, qui avait gagné les 24 Heures du Mans en 1978 avec Didier Pironi, est revenue à la compétition en 2012 ?
 a Alpine
 b Panhard
 c Peugeot

10 À quand remonte le meilleur classement d'une femme pilote au Mans, en l'occurrence Odette Siko, qui se classa 4^e de l'épreuve ?
 a 1972
 b 1952
 c 1932

11 En 1959, l'ACO crée le classement « à l'indice de rendement énergétique », qui favorisait les petites cylindrées. En 1966, l'année du triplé Ford et des MK II 7.0 litres consommant 40 l/100, trois Alpine A 210 remportent ce classement, affichant une consommation moyenne de l'ordre de :
 a 15 litres/100
 b 25 litres/100
 c 35 litres/100

12 Par temps clair, au bout de quatre heures de course, quel phénomène naturel vient fortement perturber les pilotes au passage du virage de Mulsanne ?
 a l'humidité de la forêt sur la piste
 b le soleil à l'horizon
 c un besoin pressant naturel

13 En 1967, quel nouveau palier de distance totale parcourue en course fut-il franchi ?
 a 3 000 km
 b 4 000 km
 c 5 000 km

14 Quel pilote, vainqueur au Mans pour une écurie française en 1972, reste à ce jour le seul à avoir remporté les trois plus prestigieuses courses automobiles dans sa carrière : le Grand-Prix de Monaco, les 24 Heures du Mans et les 500 Miles d'Indianapolis, soit la *Triple couronne* ?
 a Graham Hill
 b Mario Bros
 c Jacques Villeneuve

15 En 1968, pour quelle raison la course des 24 Heures du Mans fut reportée de 3 mois, aux 28 et 29 septembre ?
 a le voyage du Général de Gaulle à Baden-Baden
 b l'invasion russe lors du Printemps de Prague
 c les événements du quartier Latin à Paris

16 Quelle marque française, connue pour ses exceptionnels moteurs V12, remporta son second titre en 1973, pour le cinquantenaire des 24 Heures du Mans ?
 a WM
 b Panhard
 c Matra-Simca

17 Quel record fut battu par les Ford MK II l'année de leur triplé, en 1966 ?
 a plus de 20 ravitaillements au stand par auto
 b plus de 200 km/h de vitesse moyenne
 c plus de 2000 litres d'essence consommés

18 Quelle écurie française indépendante remporta en 1980 les 24 Heures du Mans, avec deux tours d'avance sur la Porsche de Jacky Ickx ?
 a Ligier
 b Batmobile
 c Rondeau

19 Depuis 1988, Roger Dorchy détient le record de vitesse au Mans, réalisé avec la WM à moteur Peugeot avant l'apparition des chicanes dans les Hunaudières. La vitesse du radar a été minimisée par convenance de manière à correspondre au monogramme de la voiture de série que lançait Peugeot, soit ?
 a 306 km/h
 b 405 km/h
 c 505 km/h

20 Quel surnom « de guerre » était donné aux Bugatti 57, victorieuses des 24 Heures du Mans en 1937 et 1939 ?
 a Bugatti Blindée
 b Bugatti Tank
 c Bugatti Grosse Berta

21 Sur quelle voiture engagée dans la course en 1970, étaient fixées deux caméras pour tourner les images du film *Le Mans*, dont Steve Mac Queen fut la vedette ?
 a Porsche 908/2
 b Matra-Simca 660
 c Fort Mustang GT Fastback

22 Pour quelle raison les trois Matra-Simca engagées en 1970 ont-elles commencé à « fumer bleu » et toutes abandonné dans la 7^e heure de course ?
 a carburant pauvre
 b huile trop fluide
 c segmentation défectueuse

23 Comment s'illustra Michael Schumacher lors de son unique participation au Mans sur Sauber-Mercedes en 1991 ?
 a il établit le meilleur temps du tour en course
 b il remporta l'épreuve
 c il abandonna dès le premier tour

24 Quel pilote détient le record de participations aux 24 Heures du Mans ?
 a Jacky Ickx
 b Claude Ballot-Lena
 c Henri Pescarolo





#Womenin24

Accès gratuit !
Espace réservé
aux femmes
Village des 24 Heures



Le Pavillon des Femmes

Exposition "Elles sont les 24 Heures du Mans"

Simulateur de course

Massage et Bien-être

Ateliers coiffure, maquillage et manucurie

Spa Hydrojet, Spa Aquazzi

Cryothérapie visage

PORSCHE EXPERIENCE CENTER COULISSES VIP



PHOTOS : ALEXIS GOURÉ



La marque Porsche offre au Mans un lieu d'apprentissage et de perfectionnement à la conduite à ses clients. Haut de gamme.



tre propriétaire d'une Porsche fait de vous un privilégié. Une voiture qui appartient à l'histoire du sport auto. Ce privilège vous en offre un autre : accéder à l'univers du Porsche Experience Center, entièrement dédié à la marque, inauguré au lendemain de sa 17^e victoire aux 24 Heures du Mans en juin 2015. Ce n'est pas un hasard si, en ouvrant ce véritable Luna Park de l'auto sportive, les responsables de Stuttgart ont voulu valoriser le lien qui, depuis plus de soixante ans, unit Porsche au Mans. Sur près de 3 000 m² et grâce à la mise à disposition du circuit de Maison Blanche (2,9 km), il est possible de découvrir, tester et apprendre à maîtriser une Porsche dans les meilleures conditions. Depuis le début de cette année, la livraison d'un véhicule neuf peut s'effectuer au Porsche Experience Center, avec une prise en main dans la fou-

lée (lire ci-dessous). Ou d'y faire entretenir son bolide. Les propriétaires «d'anciennes» ne seront pas non plus snobés car des experts sont capables de remettre en forme leur «grand-mère» de Stuttgart. Si vous souhaitez réunir quelques amis «Porschistes» pour échanger sur votre amour de la marque allemande, pas de problème : le Porsche Experience Center est doté de nombreuses salles de séminaires. Au vu de l'offre, si vous êtes un inconditionnel, une chambre d'hôtel s'imposera. Peut-être pour deux nuits !

L. F.

APPRENDRE À MAÎTRISER SON BOLIDE

Les concepteurs du Porsche Experience Center sont joueurs, ils ont complété la palette des activités possibles dans cet espace par des modules «à la fois ludiques et pédagogiques». Il s'agit d'une aire à faible adhérence, d'un simulateur hydraulique de dérapage et obstacles, dit kick plate, une sorte de planche coulissante qui provoque la perte d'adhérence des roues arrière ; sans oublier un parcours tout-terrain, car Porsche

s'est essayé à la production de modèles aussi baroudeurs que sportifs. L'école de conduite Porsche Sport Driving School est un incontournable pour tous les propriétaires d'un modèle de la marque, qu'ils soient néophytes ou expérimentés. Si ce n'est pas encore le cas, l'acheteur potentiel pourra découvrir les performances du modèle de son choix sur circuit, en tant que passager à côté d'un pilote professionnel.

L. F.



PHOTO : GOTZ GOPPERT



VIRTUAL ROOM

FEEL THE EXPERIENCE

GLISSEZ VOUS DANS LA PEAU D'UN PILOTE
DES 24 HEURES DU MANS GRÂCE AUX DERNIÈRES
TECHNOLOGIES DE RÉALITÉ VIRTUELLE ET DE SIMULATION.

GRATUIT
avec un billet enceinte générale

VILLAGE DES 24H

du 15 au 19 juin 2016

#VirtualRoom24



24
LE MANS



PATRICK DEMPSEY SUPPORTEUR STAR

Viendra, viendra pas? Monté sur la deuxième place du podium l'an dernier en catégorie GTam, l'acteur de *Grey's Anatomy*, 50 ans, est au moins attendu dans les tribunes en mode supporteur pour voir courir le Dempsey Proton Racing sur Porsche 911 RSR, cette fois en catégorie LM GTE Pro. L'Autrichien Richard Lietz en est le pilote désigné. Patrick Dempsey avait néanmoins annoncé très tôt que ses engagements professionnels l'empêcheraient d'être opérationnel cette saison. Il a notamment tourné *Bridget Jones' baby* avec Renée Zellweger. Inès Taittinger (ci-dessus), 26 ans, seule femme engagée cette année, avait eu l'occasion d'approcher la star dans le cadre de son parrainage du Mécénat Chirurgie Cardiaque, au profit duquel Patrick Dempsey avait offert un effet personnel destiné à une vente. «C'est un homme courtois, j'aurais eu plein de choses à lui dire, mais ça ne sortait pas!», s'amuse-t-elle rétrospectivement. «C'est dommage qu'il ne coure pas cette année.»

L.F.

PHOTOS : AGENCE PANIS-BARTHEZ COMPÉTITION PANORAMIC, PAUL LABORDE

L'AMBITIEUX PROJET DE PANIS ET BARTHEZ

L'ancien coureur de F1 et le gardien de but, champion du Monde en 1998, se sont liés lors d'un championnat de France de Grand Tourisme. Le tandem sera aux 24 Heures du Mans.

Monaco, 1996. Paris, 1998... Dans l'histoire de notre sport, ils sont, chacun à leur manière, une sorte de repère : Olivier Panis, le Grenoblois, qui a pris le départ de 158 Grand Prix, est le dernier Français à s'être imposé en Formule 1. Fabien Barthez, l'Ariégeois, fait partie, lui, des premiers Français à avoir soulevé la coupe Jules-Rimet, qui récompense l'équipe championne du monde de football.

Si les chances de voir Olivier Panis devenir un joueur de football sur le tard étaient inexistantes, celles que Barthez devienne un pilote automobile de haut niveau étaient au mieux improbables. Et pourtant, le divin chauve compte déjà à son palmarès un titre de champion de France de Grand Tourisme, obtenu au volant d'une Ferrari 458, après avoir fait ses classes au volant d'une Porsche. D'évidentes prédispositions qui l'ont encouragé à participer aux 24 Heures du Mans en 2014. C'est en disputant le championnat

de France que Fabien Barthez et Olivier Panis se sont liés d'amitié, l'ancien pilote se montrant bluffé par l'implication de l'ancien footballeur dans sa nouvelle passion, et surtout son niveau de pilotage.

Au départ à bord d'une Ligier JSP2

Ces deux winners, habitués à la haute compétition, n'ont pas tardé à imaginer un ambitieux projet : créer leur propre structure pour disputer le championnat du monde d'endurance et engager une voiture aux 24 Heures du Mans dans la catégorie LM P2. La «deuxième division» en quelque sorte. Ainsi, Fabien Barthez sera à nouveau au départ de la grande ronde, à bord d'une Ligier JSP2 à moteur Nissan, qu'il partagera avec le très jeune espoir Timothé Buret (20 ans) et Paul-Loup Chatin, à peine plus âgé (24 ans) mais qui a déjà remporté un titre de champion d'Europe en LM P2. Un équipage à suivre.

LIONEL FROISSART





RETOUR AU PAYS SEBASTIEN BOURDAIS

Le Français Sébastien Bourdais sera cette année au volant de l'une des quatre Ford engagées par le constructeur américain. Au volant de la n° 68, il fera équipe avec l'Américain Joey Hand et l'Allemand Dirk Müller. Le pilote manceau est né il y a trente-sept ans à quelques centaines de mètres d'un des virages les plus célèbres du circuit, le Tertre Rouge. Là où, chaque année, une immense fête foraine bat son plein pendant les deux tours d'horloge, et dont les flonflons sont à peine couverts par la mélodie des mécaniques qui fusent sur la piste. Voilà les musiques qui ont berçé l'enfance du jeune Sébastien, dont le père, Patrick, honnête pilote amateur, a couru au Mans à sept reprises. Sébastien, lui, compte 27 Grand Prix de Formule 1 à son actif et s'est aligné dix fois au départ des 24 Heures du Mans. Il s'y est classé trois fois deuxième au volant d'une Peugeot 908. Des podiums amers devant son public car, perfectionniste jusqu'à l'obsession, il garde à l'esprit sa mésaventure de l'édition 2009. Cette année-là, Sébastien Bourdais compose, avec ses compatriotes Frank Montagny et Stéphane Sarrazin, un équipage parfait en termes d'expérience et de pilotage. Bien que le prototype des tricolores mène une bonne partie de la course, une petite erreur de jugement pousse Sébastien Bourdais à la faute. Le temps de réparer la bête blessée et... la victoire s'envolait. Le Sarthois ne s'est jamais consolé de cette douloureuse désillusion. Après un abandon en 2010, sa deuxième place de 2011 n'y changera rien. Le Français ne pouvait laisser passer l'opportunité d'y revenir cette année, aux couleurs d'une marque aussi prestigieuse que Ford. **L. F.**

EN 1991, COURAIT UN DÉBUTANT MICHAEL SCHUMACHER

Au printemps 1991, Michael Schumacher n'était encore qu'un jeune pilote inconnu au milieu des espoirs du « junior team » de Mercedes. Le constructeur recherchait un pilote allemand susceptible de devenir le champion automobile que toute l'Allemagne attendait.

Parmi les candidats les plus sérieux, il y a donc Michael Schumacher qui n'a pas encore disputé son premier Grand Prix. Il faudra attendre la fin du mois d'août pour qu'il se révèle aux yeux du grand public au volant d'une Jordan. En attendant, Schumacher dispute les épreuves d'endurance du championnat des voitures de sport. Mercedes y engage ses prototypes par l'intermédiaire de l'équipe Sauber Mercedes. C'est au volant de ce puissant prototype, propulsé par un moteur V8 turbo, que



Schumacher découvre le circuit du Mans et les particularités d'une aussi longue course d'endurance. Malgré son manque d'expérience, l'Allemand n'est pas impressionné et se montre même un peu trop viril dans le pilotage, surtout d'un proto qui n'était pas vraiment conçu pour être cravaché à la limite durant vingt-quatre heures.

Léger accrochage de Wendlinger, soucis de boîte de vitesses... Le bolide gris métallisé, décoration symbolique des voitures de la marque à l'Étoile, bouclera quand même l'épreuve en se classant à une anonyme cinquième place. L'intense programme de Schumacher en Formule 1 ne lui permettra plus de venir au Mans. Mais le palmarès de cette édition 1991 a retenu que c'est bien Michael Schumacher qui avait signé le meilleur temps au tour en course! Le talent. **L. F.**

NICK MASON PLUS VITE QUE LA MUSIQUE

Nick Mason ne court plus. Il collectionne. À 72 ans, le batteur historique des Pink Floyd est cette année l'un des invités de marque de l'ACO. Son attachement aux 24 Heures du Mans remonte à 1979. Le groupe enregistrait *The Wall*, dans le sud de la France, mais il parvenait à fuir compagnie à Roger Waters, David Gilmour et Rick Wright pour courir sur une Lola T297. Et ce fut un vrai baptême, la pluie s'invitant généreusement. Mason terminera malgré tout dix-huitième, meilleur résultat en cinq participations. En 1982, il courait, toujours en GT, associé au manager des Floyd, Steve O'Rourke – disparu en 2003. Sa collection compte quarante bolides, entreposés près de Londres dans un ancien



hangar de la Royal Air Force. Tous sont en état de marche et la location de ce trésor vintage est possible si vous êtes plutôt... fortuné. La plus ancienne est une Panhard 1901; son premier achat fut une Ferrari 250 GTO, la reine des 24 Heures du Mans, symbole des grandes heures des sixties. Comme les Pink Floyd. **C. G.**



CHOPARD
OFFICIAL TIMEKEEPING PARTNER



**PORSCHE
DMG MORI**

HY

Mobil 1



**PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE**

PORSCHE LE CH

L'affaire de famille se réglera en public. Les deux bolides de l'allemand Volkswagen

BOSCH
ORIS
Swiss Watches

Audi Sport

HY

ORIS
Swiss Watches

MAHLE

AKRAPOVIC

Castrol

EDGE

DHL

itk
ENGINEERING

Mobil 1

Porsche engage
cette saison dans le championnat
du monde d'endurance
un prototype 919 retouché tout
en subtilité. Ambition
avouée : conserver sa place
de numéro 1!

VS AUDI OC DES TITANS

AG, réitèrent le duel de l'an dernier. Porsche remet son titre en jeu; Audi espère le lui ravir.

Tout est nouveau sur
l'Audi R18 : la carrosserie, le moteur
et le système de récupération
d'énergie. Seules les ambitions sont
inchangées : remporter
les 24 Heures du Mans et le
championnat du monde.



L

ongtemps, Audi a dominé les courses d'endurance et surtout les 24 Heures du Mans, sans réelle opposition. Hormis les tentatives de Peugeot et Toyota de troubler la sérénité de l'armada allemande, le constructeur d'Ingolstadt remporte treize fois entre 2000 et 2014

la plus grande course d'endurance du monde. Seule petite parenthèse, en 2009, la victoire de Peugeot. Mais il est juste d'attribuer aussi à l'équipe allemande le succès de Bentley, en 2003, puisqu'il s'agissait d'une simple Audi glissée sous une robe anglaise.

Puis, un nouvel ogre est sorti du bois. Même si Porsche, qui appartient également au groupe Volkswagen AG,

s'est contenté, lors de son retour en 2014, de mordiller Audi aux chevilles, la firme de Stuttgart l'a avalé tout cru l'année dernière. Porsche a ajouté en 2015 à son tableau de chasse un 17^e succès dans la Sarthe ! Un record qui n'est pas près de tomber, même si les arguments de la concurrence sont plus convaincants que jamais.

Du côté de chez Porsche, on surveille de près les moyens mis en œuvre par Toyota (lire page 36), mais c'est bien le rouleau compresseur Audi qui inquiète. Car les responsables de la marque

Après une saison 2015 décevante, le géant d'Ingolstadt s'est réveillé. Pour espérer renouer avec sa suprématie aux 24 Heures du Mans,

Audi met sur la piste un prototype entièrement remanié, doté d'un look ultra agressif qui devrait exalter les supporters de la marque.

aux anneaux n'ont pas du tout aimé la saison 2015 : après un début de championnat tonitruant, Audi a sombré... et, au Mans, Audi a perdu «sa» course ! La suite fut anecdotique et toute l'équipe technique a reporté ses efforts sur 2016 avec des ambitions très claires : reprendre le leadership du championnat du monde d'endurance de la FIA au rival Porsche et, surtout, remporter les 24 Heures du Mans alors que cette édition s'annonce plus disputée que jamais. Ainsi, le bureau d'études Audi a planché sur un prototype à la philosophie totalement nouvelle, avec une prise de risque et la preuve d'une ambition intacte. Bien sûr, les décideurs d'Ingols-



L'AN DERNIER, PORSCHE A AJOUTÉ UN 17^E SUCCÈS DANS LA SARTHE À SON TABLEAU DE CHASSE. AUDI N'EN COMPTÉ QUE 13, LE RECORD DE STUTTGART N'EST PAS PRÈS DE TOMBER





Fidèle à sa philosophie, Porsche fait dans la sobriété. Dominateur en 2015 au Mans comme ailleurs, le prototype 919 Hybrid a été optimisé pour le rendre un peu plus rapide et d'une fiabilité irréprochable. Verdict sur la piste les samedi 18 et dimanche 19 juin.

 Les ingénieurs de chez Porsche ont travaillé sur le train avant du prototype pour le rendre plus docile.

Un travail qui devrait améliorer l'efficacité et la longévité des pneumatiques.

L'autre performance vient du moteur hybride, qui génère 400 ch aux roues avant. Les motoristes de Stuttgart ont encore fait progresser le petit 2-litres 4 cylindres en V qui développe environ 500 ch (roues arrière).



risation de son prototype, un V6 TDI 4 litres retouché dans les détails, surtout pour l'adapter à une nouvelle philosophie dans la récupération, le stockage et l'utilisation de l'énergie électrique en ayant recours à une batterie Lithium-Ion. Il en résulte un gain de puissance via la récupération d'énergie générée au freinage – à l'avant uniquement sur l'Audi R18, par souci de gain de poids. Autant de détails qui font dire à Wolfgang Ullrich, en charge du programme sportif, que la compétition est un champ d'exploration sans fin, cher à la marque. « Pour nous, le lien entre nos voitures de série et les programmes de course est essentiel depuis 35 ans. » Des

tadt restent fidèles au turbodiesel, mais pour le reste tout change. Il s'agit tout d'abord d'un prototype dont l'aérodynamique a été revue de fond en comble, avec l'ambition de mieux maîtriser les flux d'air. Le look de l'Audi évoluera selon les circuits visités, puisque la FIA et l'ACO autorisent encore cette année trois packages aéro, avant de le réduire à deux en 2017. Lors des essais d'avant saison, Audi n'a donc pas dévoilé la carrosserie définitive que ses prototypes arborent sur le très rapide circuit du Mans. L'Audi présente une allure très agressive qui n'a fait aucune concession à l'esthétique : efficacité avant tout ! Profitant d'une relative liberté dans ce domaine, les maîtres du vent, ont cherché à dompter les écoulements d'air pour les diriger vers les parties basses et internes de la caisse, que la concurrence n'est jamais censée voir. L'idée étant de réduire la trainée, donc la résistance à l'air, tout en obtenant un appui aérodynamique – d'effet de succion vers le sol – le plus important possible dans les courbes. On pourrait penser qu'il s'agit là d'un travail et d'une innovation logique d'une année sur l'autre. Il faut donc lever le capot de l'Audi pour mesurer à quel point les techniciens d'Ingolstadt ont tout remis à plat. À l'instar de Toyota, Audi a radicalement repensé la moto-

LORS DES ESSAIS D'AVANT SAISON, AUDI, QUI A LARGEMENT REVU L'AÉRODYNAMIQUE DE SES PROTOTYPES, N'AVAIT PAS DÉVOILÉ LES CARROSSERIES DÉFINITIVES DESTINÉES AU TRÈS RAPIDE CIRCUIT SARTHOIS



Audi a franchi un cap cette année dans le domaine de l'aérodynamique. Les techniciens allemands ont étudié les heures de soufflerie qu'ils ont fait subir à leur bolide. L'idée étant de domestiquer les flux d'air pour les diriger vers la partie basse et interne de la caisse et ainsi profiter au mieux de l'effet de sol.



Roue contre roue, carrosseries au contact ! Le duel entre cousins germains de chez Porsche et Audi s'annonce grandiose. Impossible d'avancer un pronostic : la dynamique de la gagne qui anime le premier maîtrisera-t-il l'esprit de revanche qui motive le second ?





**LA PORSCHE 919 HYBRID
SAURA-T-ELLE CONSERVER
SES TROIS TROPHÉES,
EN REMPORTANT LE MANS, LE
CHAMPIONNAT DU MONDE
DES CONSTRUCTEURS ET LE TITRE
MONDIAL D'ENDURANCE?**

Avant la saison, les équipes engagées dans le championnat du monde ont répété leurs gammes sur le circuit Paul-Ricard du Castellet (83). Tests d'endurance, arrêts au stand, changements de pilote... Rien n'a été laissé au hasard en vue des 24 Heures du Mans.



➤ progrès soulignés par l'un des pilotes maison, Luca Di Grassi, par ailleurs l'un des meilleurs éléments du championnat de Formula E (ndl : E pour électrique) : « Depuis l'introduction des systèmes hybrides en endurance, nous avons presque réduit de moitié la consommation de carburant ! », s'émerveille Di Grassi. Et ce, pour des performances en constante augmentation !, pourrait ajouter le pilote brésilien. D'ailleurs, Audi n'hésite pas à avancer une puissance qui dépasse les 1000 chevaux (moteur thermique + énergie électrique) avec une consommation de carburant 7% inférieure à celle de 2015. Les puristes regretteront sans doute que

ledit carburant soit du... diesel. Mais la performance technique mérite d'être soulignée. Deux questions restent toutefois en suspens. Quid de la fiabilité pour une machine aussi novatrice ? La question est valable également pour Toyota. Et quelle sera la réplique de la concurrence directe ? Car pour contrer Audi, les ingénieurs de Porsche ne sont pas resté les mains dans les poches... Même si, contrairement à Audi et Toyota, le tenant du titre affrontera la grande ronde de 24 heures avec une machine éprouvée et optimisée plutôt qu'un nouveau modèle. Un choix prudent et pragmatique car, ne l'oublions pas, cette Porsche 919 Hybrid a remporté, outre les 24 Heures du Mans, le championnat du monde des constructeurs et offert à trois de ses pilotes le titre mondial (1). À l'évidence, ça ne sera pas facile de garder ces trois trophées. Mais si ce n'est pas dit clairement, la priorité reste de remporter les 24 Heures du Mans. Les victoires dans les autres épreuves du championnat et les titres mondiaux qui

misées plutôt qu'un nouveau modèle. Un choix prudent et pragmatique car, ne l'oublions pas, cette Porsche 919 Hybrid a remporté, outre les 24 Heures du Mans, le championnat du monde des constructeurs et offert à trois de ses pilotes le titre mondial (1). À l'évidence, ça ne sera pas facile de garder ces trois trophées. Mais si ce n'est pas dit clairement, la priorité reste de remporter les 24 Heures du Mans. Les victoires dans les autres épreuves du championnat et les titres mondiaux qui



peuvent en découler, ne sont contemplées que comme des gourmandises à déguster si elles tombaient dans le bec. Des succès qui ont sans doute une répercussion indirecte sur la bonne santé de la marque. Porsche a en effet enregistré une augmentation de ses ventes de 19%, avec une percée spectaculaire sur les marchés émergents, avec la Chine pour fer de lance. Ce succès commercial ne peut pas ignorer l'influence de la maîtrise en compétition.

Le Mans en point de mire, donc. À l'inverse de ses deux rivales, Porsche y alignera des bolides dont le look a profité de changements subtils ; seuls les aficionados les détecteront du premier coup d'œil. Certes, la décoration du modèle 2016 n'a plus rien à voir avec le précédent, mais c'est juste pour tromper l'ennemi. Le rendement du petit moteur 4-cylindres en V turbocompressé de deux-litres (env. 500 ch) a encore été amélioré. Du poids a été gagné dans les entrailles de la bête. Les nouvelles suspensions de la 919 offriront à ses pilotes un plus grand confort de pilotage et épargneront au maximum les pneumatiques. Porsche a consacré de nombreuses séances d'essais à leur développement en étroite collaboration avec Michelin. Le nombre de changements de pneumatiques s'avérant décisif lorsque la victoire se joue à moins d'un tour avec la concurrence.

Le patron de l'endurance chez Porsche, Fritz Enzinger, dont la notoriété n'est pas celle de son homologue d'Audi, le fameux *Herr Doktor Ullrich*, justifie le choix du développement plutôt que celui de l'innovation à tout crin : « Contrairement à nos adversaires, qui découvrent un nouveau système hybride, nous n'avons pas modifié le concept de notre voiture. » Sous entendu... la fiabilité pourrait ne pas être irréprochable chez Toyota et chez Audi. Avec seulement deux voitures au départ, le moindre souci mécanique revient à faire une croix sur la victoire. Porsche, tant pour son efficacité en course que pour l'image de la marque, fait de la fiabilité sa priorité. Le prototype Porsche 919 Hybrid s'est montré d'une redoutable rapidité, et l'équation « performance + fiabilité » pourrait bien être la solution pour rapporter, à Stuttgart, un 18^e trophée estampillé « 24 Heures du Mans ».

LIONEL FROISSART

(1) M. Webber (Aus.), T. Bernhard (All.) et B. Hartle (NZ)

CHEZ AUDI, ON N'HÉSITE PAS À AVANCER UNE PUISSANCE DE PLUS DE 1000 CHEVAUX ! CHEZ PORSCHE, LE PETIT 4-CYLINDRES EN V TURBO-COMPRESSÉ DE DEUX-LITRES A ENCORE ÉTÉ AMÉLIORÉ



L'équipe Audi n'a pas cherché à impressionner la concurrence lors des tests d'avant saison, qui se sont déroulés dans le sud de la France. Elle a laissé le team Porsche jouer le rôle du lièvre et s'octroyer les meilleurs temps.





Le regard déterminé,
le coup de volant vif, la trajectoire
mordante... La jeune pilote
d'endurance prend pour la première
fois le départ au Mans. Dans
la boucle depuis 2009, elle a tous les
atouts pour faire jeu égal
avec les hommes. Et a déjà
gagné leur respect.

INÈS TAITTINGER

LE CŒUR DANS LA COURSE

INTERVIEW : CARLOS GOMEZ
PHOTOS : JEAN-BRICE LEMAL POUR VSD

Longtemps, elle s'est couchée de bonne heure en rêvant de participer au Mans. À 26 ans, elle est la seule femme engagée cette année. Une première victoire pour celle qu'un problème cardiaque condamnait à la naissance.

Tour de chauffe avec une jeune pilote qui revient de loin.





Initiée très jeune
à la compétition automobile par
un père pilote amateur,
Inès Taittinger s'est déjà fait, à 26 ans,
un nom dans le monde
très masculin de l'endurance.
Son arrière-grand-père
est le fondateur de la maison
de champagne.

S

'appeler Taittinger et avoir le regard qui pétille... Ça va de soi, sans doute. L'arrière petite-fille du fondateur de la prestigieuse maison champenoise avait son destin tout tracé. Mais la fougueuse jeune femme a préféré s'engager sur des chemins de traverse. Et même sur des routes qui la conduisent à se faire un nom dans le circuit, Inès, jolie brune dans un monde de machos. À force de conviction, de travail et de foi dans la vie. Car il lui en a fallu plus qu'à personne. Inès Taittinger a connu un petit faux départ, elle est venue au monde avec une malformation cardiaque. Premier obstacle franchi au quatrième jour de sa vie, une opération à cœur ouvert. Aujourd'hui, elle le confie sans pathos, en minimisant son parcours de santé. « C'était il y a longtemps, et on m'a plutôt bien réparée. » Elle peut ainsi parler d'elle comme elle le ferait d'une belle mécanique. Au grand respect des machos...

Depuis quand courrez-vous ?

Je fais de la course automobile dans des championnats d'endurance, en Europe, depuis 2009.

Une femme au volant d'une voiture de course, pourquoi ça reste exceptionnel ?

Parce ce que c'est une discipline particulièrement physique ; parce ce que les préjugés restent forts et qu'il faut sans doute plus de volonté et de conviction encore à une fille qu'à un garçon pour dire « Papa, j'ai envie d'être pilote ! » Et pourtant, régulièrement, des femmes s'illustrent dans les sports mécaniques. J'ai beaucoup d'admiration pour Vanina Ickx, qui a pris sept fois le départ au Mans. L'an dernier, il n'y avait pas de femmes, hélas !, sur la grille de départ ; cette année, je suis la seule, mais dans un passé récent on a vu courir un équipage entièrement féminin.

Seriez-vous tentée d'en constituer un ?

J'ai une belle relation avec Sarah Bauvy, qui court sur Lamborghini. Notre but à court terme ce serait de former un nouvel équipage de femmes. Et de faire le buzz. **Vous allez courir Le Mans sur Pegasus. Parlez-nous de votre écurie.**

Elle est basée à Strasbourg et dirigée par Claude et Julien Schell. Elle fait parler d'elle depuis l'an 2000, avec une première participation aux 24 Heures du Mans en 2010. Je suis fière de les représenter en LM P2, car Pegasus, c'est déjà un palmarès : vainqueur de la Formula Le Mans

en 2011 et de la Speed Euro Series en 2012 et 2013...

Avec qui partagerez-vous le volant pour la course ?

À ce jour, je ne connais pas encore le nom des deux autres copilotes. J'espère que la deuxième voiture sera sélectionnée par l'ACO, ce qui me permettrait de rouler avec des pilotes plus rapides et expérimentés.

Il semble que cette passion vous la teniez donc de votre père ?

Oui, au milieu des années 70, mon père, alors étudiant, a couru le Volant Elf, avant de partir travailler aux États-Unis. Il demeure un passionné. Il me suit régulièrement en course.

Quels sont vos premiers souvenirs de sport auto ?

C'était abstrait

1



3



2



1 Avec l'appui de son père, Inès Taittinger a appris très vite le pilotage automobile.

2 Elle rêvait de courir le Mans... L'écurie Pegasus l'attend sur la grille de départ.

3 Vive et concentrée, Inès est parvenue à se faire un « prénom » dans l'endurance.

4 Une rencontre capitale : l'ex-pilote de F1 Philippe Alliot lui fera faire son baptême de la piste à Magny-Cours.

4



“J’AI DE L’ADMIRATION POUR VANINA ICKX, QUI A PRIS SEPT FOIS LE DÉPART AU MANS. NOTRE BUT, AVEC SARAH BAUVY, SERAIT DE FORMER UN NOUVEL ÉQUIPAGE DE FEMMES. ET DE FAIRE LE BUZZ”



 pour moi, au début. Gamine, ça se limitait à suivre les grand-prix de F1 à la télévision avec mon père. J'adorais vraiment ça.

Vous avez eu aussi votre période karting !

Oui, mais en mode loisir ! J'avais 15 ans et le dimanche après-midi, mon père, toujours lui, m'emmenait sur un circuit à Bruxelles. C'était pour s'amuser.

Et puis un jour, il vous permet de faire une rencontre déterminante, avec Philippe Alliot.

Philippe a été un grand pilote de F1 pendant neuf saisons. Et après dix participations aux 24 Heures du Mans, il termine deux fois troisième. Le déclic a eu lieu après qu'il m'a emmenée deux jours à Magny-Cours pour mon baptême de la piste. J'avais 18 ans. Très vite après, je me suis retrouvée au volant d'une Ligier JS51 de l'équipe Blue One. Avec zéro expérience ! Sans préparation, ni coaching. C'était comme d'installer sa grand-mère dans un baquet et de lui dire : « Vas-y, roule ! »

Inès Taittinger a pris place dans le siège-baquet. Ella va courir les 18 et 19 juin pour l'écurie alsacienne Pegasus, de Claude et Julien Schell, en catégorie LMP2. Concentration, et préparation physique sont l'autre clé de la réussite lorsqu'il s'agit de rejoindre la grille de départ d'une course qui doit durer vingt-quatre heures.

Quel souvenir gardez-vous de votre toute première compétition ?

Magny Cours, en championnat « VdeV », fin 2009. Il pleuvait... La nuit est tombée... Je n'avais clairement pas le niveau, mais je n'en avais pas conscience. Je ne savais pas ce qu'était une « attaque de frein », une « trajectoire »... Bref, je ne savais rien, mais je n'avais pas peur pour autant. Et surtout, j'ai adoré ça !

Et si c'était à refaire ?

Ce serait différent. J'étais un danger pour moi et pour les autres. Je commencerais par apprendre sérieusement, ce que j'ai tout de même fait ensuite. Je me suis rodée en VdeV : j'ai fait trois saisons chez CD Sport, où j'étais entourée d'ingénieurs, et d'une équipe. Je serai éter-



nellement reconnaissante envers Claude Degremont et Laurent Cazenave. Ils m'ont énormément appris pendant ces trois années. Ils ont vu mon implication, ma détermination. J'ai appris. J'ai fini par gagner le respect des pilotes hommes. Et aujourd'hui, je vais aussi vite qu'eux.

Pensez-vous que vos débuts difficiles dans la vie ont forgé votre détermination ?

Sans aucun doute. Longtemps, ma scolarité a été interrompue par mes problèmes de santé. Pendant des années, le moindre rhume était pour moi et ça dégénérait en problèmes respiratoires. J'ai beaucoup manqué l'école, sans parvenir à m'intéresser à une matière en particulier. J'ai quand même fini par passer mon bac dans un lycée américain en Suisse. C'est vraiment ma passion pour la course automobile qui m'a donné envie de m'accrocher enfin à quelque chose.

“J'AI UN PROGRAMME CARDIO-MUSCU SPÉCIFIQUE. L'IDÉE EST QUE MON CORPS SOIT APTE À RÉAGIR À TOUTE SITUATION DE COURSE, MÊME D'ENCAISSEUR UN CHOC ÉVENTUEL”





Vous l'avez vue. Cette jeune femme est capable de prendre des trajectoires au point de corde au volant de bolides taillés plutôt pour des bras d'homme. Ceux de la catégorie LM P2 dépassent les 300 km/h. Sans complexe, Inès !

Les 24 Heures du Mans : le rêve devient réalité ?

Oui, depuis trois ans que je suis en endurance, je me répétais qu'il fallait que je sois un jour sur cette grille de départ. Le Mans !, c'est dingue... On s'y prépare pendant un an et jusqu'à la course proprement dite ça dure une semaine. Ceux qui en ont fait l'expérience m'ont déjà prévenue : « Tu ne vivras cette sensation inouïe qu'une fois dans ta vie ! »

Vous aviez déjà une vision de spectatrice ?

J'y ai assisté trois fois. La première, j'avais pris un pass paddock, toute seule. J'ai adoré tout de suite l'esprit de la course. Et cette ambiance ! Je ne connaissais personne. Venant du championnat VdeV, j'ai forcément été impressionnée par l'ampleur des structures. C'est gigantesque. Je m'y sens de plus en plus à l'aise.

Comment vous préparez-vous pour le Jour J ?

Je m'entraîne trois fois par semaine en suivant un programme cardio-muscu spécifique. L'idée est que mon corps soit apte à réagir à toute situation de course, et même capable d'encaisser un choc éventuel. Mais surtout pour tenir le temps que dureront les relais, soit deux heures, voire trois, et même parfois quatre heures, et ce jusqu'à la dernière minute de course, mais aussi dès la toute première minute.

Il semble que vous fassiez aussi un travail spécifique pour développer vos facultés de réaction ?

Je me rends plusieurs fois par an à Font-Romeu, au centre « 321 Perform », créé par un ex-champion de moto. On travaille la réactivité, mais aussi la double tâche : coordination et vitesse d'analyse. Ainsi que la mémorisation. Et on teste la réactivité après l'effort. Ils nous épousent ! Mais c'est pour la bonne cause. Le 5 avril j'ai suivi, chez « AOTech », la journée dans le simulateur, obligatoire lorsqu'on n'a encore jamais couru au Mans pour apprendre le circuit. J'ai déjà roulé sur le circuit Bugatti, mais il n'emprunte qu'une seule chicane commune avec le circuit du Mans.

Quel sera pour vous l'enjeu premier de cette course si particulière ?

La gestion du trafic de piste. Quatre catégories de voitures partent en même temps, avec des performances distinctes et des vitesses pouvant atteindre les 230 km/heure pour les LM GTE Pro & AM et les 260 ou même 280 km/h pour les LM P1 et LM P2 ; ce qui réclame une vigilance pendant vingt-quatre heures non stop et le respect absolu des règles de dépassement. Mais ce sont ces contraintes aussi qui rendent la course magique. Ce serait trop simple sinon. Et moins amusant ! Je n'ai que très peu couru pour l'instant avec des prototypes et des GT GTE mélangés.

Votre souhait pour cette première participation ?

Déjà de terminer la course !

Pour sabrer le champagne ?

Quel que soit le résultat, oui, j'adore ça !

PROPOS REÇUEILLIS PAR CARLOS GOMEZ



T
O
Y
O
T
A

L
A
R
A
G
E



Après une saison passablement ratée, l'équipe japonaise repart au combat sur des bases revues de fond en comble. Elle revient dans la Sarthe avec une machine de guerre qui peut prétendre remporter la course.

DE VAINCRE



C

omment se traduit «annus horribilis» en japonais? Car c'est bien ce qu'a vécu Toyota en 2015. Après le titre mondial des constructeurs obtenu en 2014, le constructeur japonais, qui espérait bien rivaliser avec Audi et, encore plus, avec le nouveau venu, Porsche, est tombé de haut. Car, comme chaque année depuis 1985, les 24 Heures du Mans était la priorité absolue chez Toyota... Et ce fut un désastre. Dépassée en vitesse, laminée en fiabilité et en stratégie, les Japonais n'ont pas existé en terre sarthoise l'an dernier. Rejetée derrière Porsche et Audi en qualification, Toyota n'a jamais pu s'approcher du podium. Et la punition fut douloureuse dans toutes les épreuves 2015.

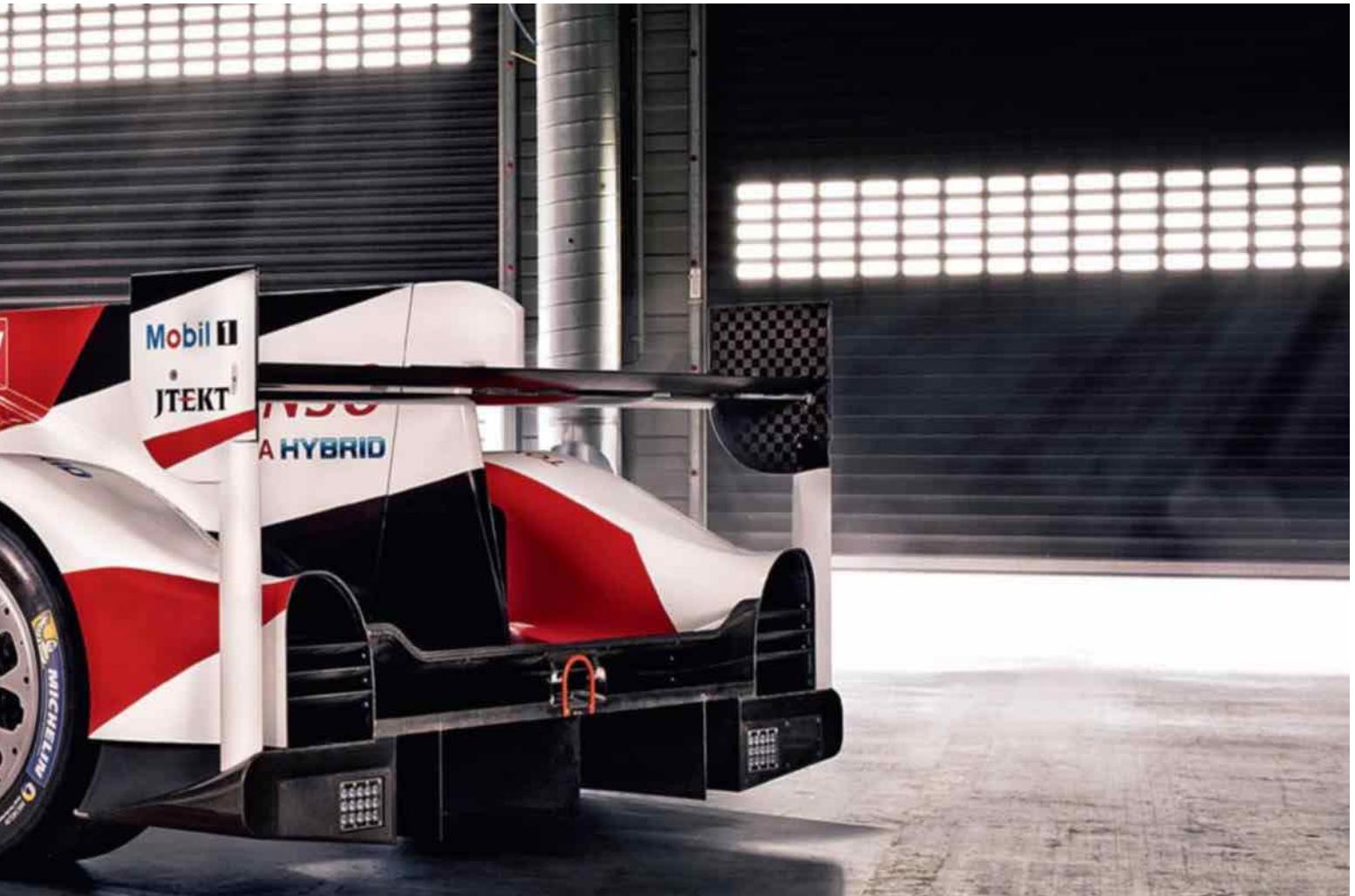
LES JAPONAIS ONT DÛ RECONSIDÉRER LEUR APPROCHE TECHNIQUE EN REPARTANT D'UN ÉCRAN D'ORDINATEUR VIERGE POUR CONCEVOIR LEUR NOUVELLE VOITURE

Au lendemain du championnat du monde d'endurance 2015, une cellule de crise s'est réunie dans les locaux du Toyota Motorsport Compétition, à Cologne. Si la maison-mère n'a jamais évoqué l'hypothèse de se retirer de la compétition, dont le Mans est le rendez-vous phare – ce qui n'aurait pas été du goût de la FIA alors que Toyota annonçait son retour dans le championnat du monde des rallyes pour 2017 –, elle a décidé de tout remettre à plat sur les plans technique et stratégique.

Bonne nouvelle, en début d'année, lorsque l'ACO dévoile la liste officielle des 60 engagés 2016 : Toyota se retrouve à égalité avec Audi et Porsche pour ce qui est... des forces en présence. Le constructeur japonais s'est toujours limité à deux voitures sur la grille, pour des raisons de budgets, alors que la norme pour prétendre à la victoire est plutôt de répartir ses œufs dans trois baquets. Les restrictions budgétaires ne sont pas étrangères au scandale des contrôles de pollution truqués dont le groupe Volkswagen AG fait les frais, et qui ont amené ses marques phares, Audi et Porsche en tête, à n'engager que deux autos en endurance, donc aux 24 Heures du Mans.

Quant aux dirigeants du département compétition de Toyota, ils étaient bien conscients en 2015 que trois autos aux 24 Heures du Mans, ça n'aurait rien changé. Leurs bolides n'étaient tout bonnement pas dans le coup. Ce sont des choses qui arrivent – parfois d'une année sur l'autre – à ce niveau de compétition.





L'écurie Toyota veut oublier la déroute de 2015 et aborde la nouvelle saison pour s'aligner au Mans. Tous les paramètres techniques et stratégiques ont été repensés. La répartition du poids sur le nouveau châssis tient compte d'une propulsion électrique qui doit faire jeu égal avec celle du moteur thermique ! Toyota parie d'ailleurs sur un nouveau V6 bi-turbo installé en lieu et place du plus encombrant groupe V8 atmosphérique.



Au stand Toyota, on est prêt. La nouvelle TS050 Hybrid peut rejoindre sans complexe la piste et prétendre aller tailler des croupières aux meilleurs concurrents, car aucun détail technique n'a été négligé. Tout dépendra de ses performances pures.

Les Japonais ont donc reconstruit leur approche technique pour 2016. Ils sont en quelque sorte repartis d'un écran d'ordinateur vierge pour concevoir leur nouvelle voiture. Et le qualificatif «nouvelle» n'est pas une figure de style, la TS050 Hybrid n'ayant plus grand-chose à voir avec celle de l'année dernière. À commencer par sa motorisation : Toyota a abandonné son gros V8 atmo pour un 6-cylindres bi-turbo de 2,4 l de cylindrée. Ce nouveau propulseur se retrouve accouplé à un système de récupération d'énergie cinétique qui alimente des batteries lithium-ion de nouvelle génération, comme en F1. Côté hybride, Toyota joue dans la cour des grands, en favorisant l'énergie électrique plutôt que thermique – d'ailleurs limitée par le règlement propre aux 24 Heures du Mans. L'ACO a en effet durci les règles pour ce qui est de la consommation de l'énergie fossile sur un tour. Un moyen d'entretenir le spectacle tout en favorisant les innovations techniques.

LA PERFORMANCE DÉPEND DE LA RÉPARTITION DU POIDS. LE SYSTÈME HYBRIDE Étant LOURD, LES INGÉNIEURS ONT GAGNÉ DES KILOS ET REVU LES SUSPENSIONS POUR OPTIMISER L'ÉQUILIBRE

Reste que de développer un moteur de A à Z n'est pas une mince affaire. Il faut croire que les Japonais s'étaient penchés sur la question depuis un moment. Sans doute un peu optimistes, les motoristes nippons annoncent une puissance de près de 1000 chevaux, dont la moitié proviendrait du système hybride! Ce sera peut-être le cas de manière ponctuelle, en qualification, mais sur deux tours d'horloge rien n'est moins sûr! En revanche, le rendement d'un moteur turbo est moins sensible aux différences de température – important au Mans entre le jour et la nuit – et à l'altitude : un prototype doit se montrer aussi efficace à Shanghai, au niveau de la mer, que sur les hauteurs de Mexico, à 2 200 mètres.

La performance dépend de la répartition du poids. Le système hybride étant plus lourd que le précédent, c'est dans les entrailles du bolide que les ingénieurs ont gagné des kilos, et revu les suspensions pour optimiser son équilibre sur la piste. Les essais d'avant-saison ont été satisfaisants, mais Toyota n'a pas oublié la déception de 2015. Les tests avaient démontré un gain de performance important, mais la concurrence avait progressé deux fois plus! Toyota a donc remisé ses TS040 dans les show-room – dont celui des Champs-Élysées – au profit d'un châssis entièrement repensé, surmonté d'une carrosserie à l'aérodynamique aussi inédite que spectaculaire. Si la nouvelle Toyota fait jeu égal en performance avec les Porsche et les Audi, alors tout sera possible; et l'espoir de remporter la plus grande course d'endurance du monde enfin réaliste.

LIONEL FROISSART





La TS050 Hybrid est le fruit
de trente années d'expérience au Mans.
C'est peut-être sous cet angle que
les Porsche, Audi et consorts apercevront
le plus souvent leur rivale.



Vincent Klingelschmitt aux petits soins pour un des pilotes Toyota. Dans les prototypes modernes, très exigeants pour le physique, c'est surtout la partie supérieure du corps, notamment les épaules et les trapèzes, auxquels les soigneurs accordent une grande attention.

LA DELICATE PRÉPARATION DES PILOTES

P

Pour la course, les grandes équipes mettent à la disposition de leurs athlètes et mécaniciens une assistance médicale et de remise en forme de pointe. Avec cinq personnes dédiées, c'est Toyota qui fait le plus gros effort dans ce domaine.

L'équipe Toyota accorde une attention toute particulière à la préparation et à «l'entretien» physique de ses pilotes. Son staff ne compte pas moins de trois personnes sur chacune des courses du championnat d'endurance.

Vincent Klingelschmitt, chiropracteur de son état, après des années passées dans le monde du sport automobile – et une longue collaboration avec Toyota en particulier – est présent sur toutes les courses du championnat. Sur les circuits, Klingelschmitt est accompagné de Bruno Franceschini, médecin anesthésiste et réanimateur, en cas de coup dur; et bien sûr de l'entraîneur physique Beppe Sebastiani souvent assisté de son compère Ricardo Salvini. Pour une endurance de 24 heures ou les éprouvants tests hivernaux, Toyota renforce ses effectifs et fait appel à Olivier Naviaux, également chiropracteur et kinésithérapeute.

Malgré ses treize années d'expérience dans le monde de la course automobile, Vincent Klingelschmitt s'étonne encore de constater à quel point les pilotes sont des athlètes affûtés. D'autant que Le Mans arrive après les interminables séances d'essais de l'hiver, dont plusieurs simulations sur deux tours d'horloge et plus, et dans la foulée des deux premières courses disputées à Silverstone et Spa Francorchamps.

DU REPOS ET UNE ALIMENTATION ÉQUILIBRÉE

«Dans la catégorie LM P1, on a affaire à des pilotes professionnels parfaitement préparés aux exigences de la compétition de haut niveau. En fait, ils n'arrêtent jamais



de s'entraîner. La plupart ont deux programmes parallèles. Ils courent en endurance et beaucoup sont engagés en Formula E. Ce qui implique de nombreux déplacements et le recours à un entraîneur personnel», constate Klingelschmitt.

Aussi lorsque l'équipe de soigneurs de l'équipe Toyota réunit ses pilotes pour la semaine mancelle, il est surtout question d'une petite mise en condition et d'un état des lieux. «Ils ont surtout besoin de repos et de calme. Certains, comme les Japonais, peuvent avoir un décalage horaire. On fait également très attention à ce que leur régime alimentaire soit équilibré. Pour cette période

Qu'ils soient sanglés à bord de leur prototype ou dans une salle de repos, les pilotes, ci-dessus le Suisse Sébastien Buemi, aiment savoir que leurs nounous-soigneurs ne sont jamais très loin.





Pour prétendre maintenir en forme leurs pilotes-athlètes, les soigneurs ont eux-mêmes une condition physique irréprochable. Chez Toyota, Vincent Klingelschmitt, le chiropracteur, et Ricardo Salvini (à dr.), l'un des entraîneurs physiques, sont adeptes du footing. Ici, à Silverstone.

qui précède une grande course comme les 24 Heures du Mans, je considère nos éventuelles interventions comme des soins de "confort" indispensables à l'optimisation de leur condition physique.»

LE HAUT DES ÉPAULES ET LES TRAPÈZES

Il suffit pourtant d'observer le travail des pilotes, grâce aux caméras embarquées, pour comprendre que de conduire un prototype à ses limites génère une grosse quantité de stress physique. Qui est d'ordre mécanique, précise le «docteur» Klingelschmitt. «Il faut rester très attentif à la charnière cervico-dorsale, très souvent sollicitée. Paradoxalement, depuis l'apparition du système Hans (Head and Neck Support), imposé par la FIA et qui protège du "coup du lapin", le haut des épaules et

les trapèzes souffrent également. En prévision, on procède à un bilan complet de leur colonne vertébrale pour prévenir les effets des compressions verticales que les pilotes vont inévitablement subir. On agit sur la tonicité et sur le système neuro-musculo-squelettique. On fait un gros travail au début de la semaine, afin de les laisser plus tranquilles ensuite. Sauf s'ils sont demandeurs.»

NE JAMAIS LES FORCER À SE FAIRE MANIPULER

Comme les pilotes sont des drôles d'animaux, ils se montrent parfois réticents aux manipulations comme l'ont remarqué le chiropracteur et le kiné. «C'est vrai que certains rechignent à se faire ajuster, surtout lorsqu'ils ont le sentiment d'être en pleine forme. On ne les force jamais, mais au début de notre rencontre nous expliquons le bien-fondé de notre intervention. Le geste reste précis et indolore, adapté à chacun et toujours très ciblé. Spécifique et unique à chaque fois. Les pilotes testent un peu nos compétences puis nous font confiance.» Si le haut du corps réclame la plus grande attention, la partie sous le bassin subit moins d'efforts et de traumatismes, même si le dos et le bassin fatiguent dans le siège. En fonction du gabarit du pilote et des endroits du circuit (vibreurs, grandes courbes), il peut arriver qu'un pilote se plaigne de petits chocs répétés aux mollets ou aux genoux, malgré les protections dans les cockpits et sous les combinaisons.»

“HORS DE QUESTION DE SUPPORTER UN DÉFICIT HYDRIQUE, LA GOURDE DU PILOTE EST REMPLACÉE À CHAQUE ARRÊT. LE PLUS DANGEREUX, C’EST LA DÉHYDRATATION”



UN MASSAGE PAR-CI, DES ÉTIREMENTS PAR-LÀ

Le travail du staff médical est de remédier au plus vite à ces petits soucis ponctuels, poursuit Vincent Klingschmitt. «Notre objectif est de faire en sorte que les pilotes soient au meilleur de leur forme pendant les trois heures que peut durer un relais. Mais aussi lorsqu'ils reprennent le volant. Ça veut dire qu'il faut viser juste pour remettre rapidement le pilote en condition. Souvent, ça passe par de petites attentions. Un massage par-ci, un ajustement par-là, des étirements, un peu de réconfort et du sommeil bien sûr.» L'alimentation est également surveillée de près. Les voitures exigent d'être ravitaillées, et les pilotes doivent recharger leurs batteries énergétiques. «Ce n'est jamais un problème de les faire manger car ils ont toujours faim en descendant de l'auto. Dans ce genre d'effort, les sucres lents sont rois. Et les pâtes les reines de l'alimentation du sportif en action.»

ÉVITER À TOUT PRIX LA DÉSHYDRATATION

Un pilote, en raison du stress ou de la concentration, pourrait se passer de manger pendant une bonne partie des 24 heures. Pour autant, hors de question qu'il supporte un déficit hydrique, confirme Vincent Klingschmitt : «À coup sûr, la déshydratation est le phénomène le plus dangereux. C'est bien connu, lorsque survient la notion de soif, il est souvent trop tard. Pour mieux connaître les besoins de nos pilotes, nous les pesons régulièrement, même pendant une épreuve. À chaque fois que la voiture s'arrête pour un changement de pneus ou pour faire le plein de carburant, la gourde d'environ 1,5 litre de chaque pilote est remplacée. Ils ont l'habitude de boire souvent et par petites quantités – grâce à une pipette – dans l'action.» Voilà pourquoi les téléspectateurs aperçoivent parfois les pilotes une gourde à la main en train de siroter. Si les pilotes apprécient de boire une boisson énergisante ou des liquides riches en oligoéléments, c'est encore l'eau plate qui a le plus de succès. Surtout pendant l'effort.

«LA NUIT, TOUT LE MONDE EST MYOPE»

Reste un élément physique propre aux 24 Heures du Mans et consécutif à la conduite de nuit : la vue. La plupart des pilotes possèdent une bonne acuité visuelle, mais ce n'est pas le plus important, contrairement à ce qui est exigé dans l'aviation militaire par exemple. Les lunettes et surtout les lentilles ayant fait de gros progrès, certains les utilisent régulièrement en course, à l'instar de Sébastien Bourdais. Comme le précise Pierre Fillon, président de l'ACO et ophtalmologue de profession, ce n'est pas tant l'acuité visuelle qui compte, mais la qualité du champ visuel. «De toute façon, la nuit, tout le monde est myope!», assène Pierre Fillon, en précisant que la vue des pilotes s'adapte très vite. Même ceux qui prennent un relais de nuit sans avoir

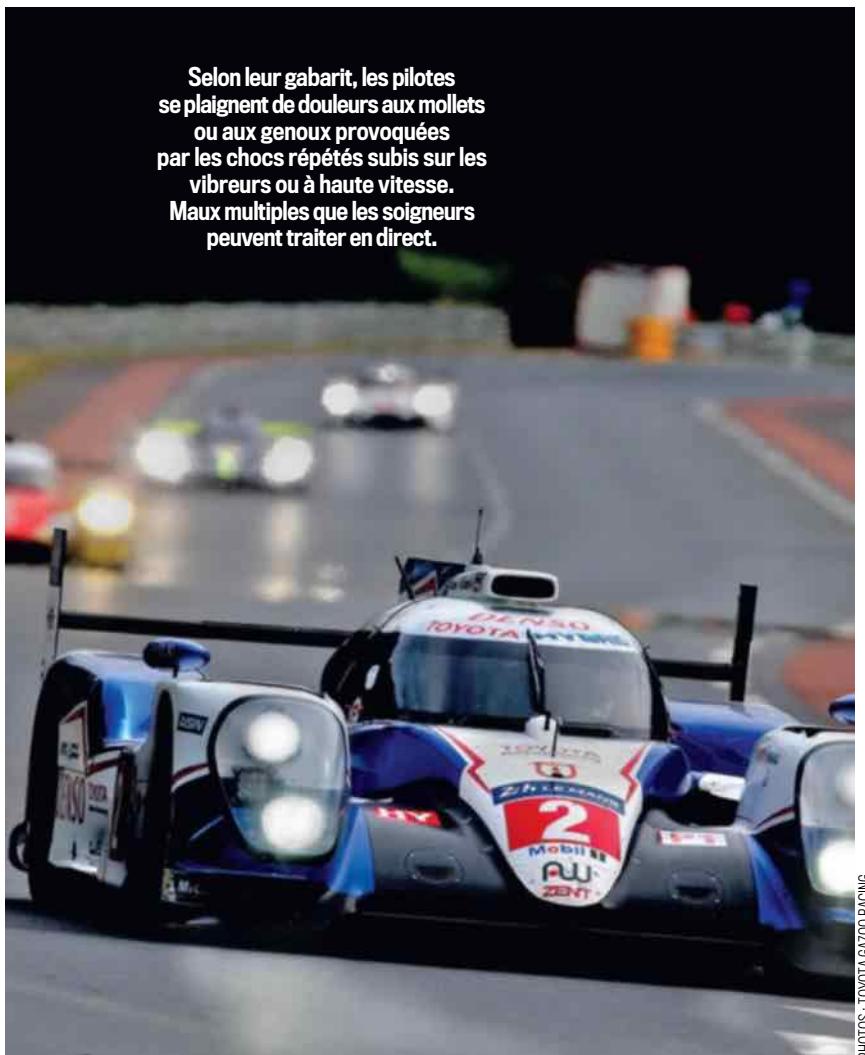
eu la possibilité de s'acclimater à la lumière déclinante. Tous «voient» leur champ de vision se rétrécir pour se concentrer sur la ligne de course : «La voiture va où le regard se porte.»

UNE BONNE CURE DE... MYRTILLE

Et puis le circuit du Mans est très bien éclairé sur une grande partie de son tracé, sauf entre les deux chicanes et dans la portion – rapide – reliant Mulsanne et Indianapolis. Les pilotes sont simplement obligés de changer de repères visuels, certains disparaissant dans l'obscurité. Pour ce qui est de booster la vue, il reste un remède de grand-mère que ne contredit pas le spécialiste : se gaver de myrtilles. Mais inutile de le faire à la veille des premiers essais. C'est le genre de cure qu'il faut envisager deux mois avant l'épreuve, avec toutefois des résultats marginaux. Mais pour une course aussi exigeante, chaque petit détail comptera à l'arrivée.

LIONEL FROISSART

Selon leur gabarit, les pilotes se plaignent de douleurs aux mollets ou aux genoux provoquées par les chocs répétés subis sur les vibreurs ou à haute vitesse. Maux multiples que les soigneurs peuvent traiter en direct.

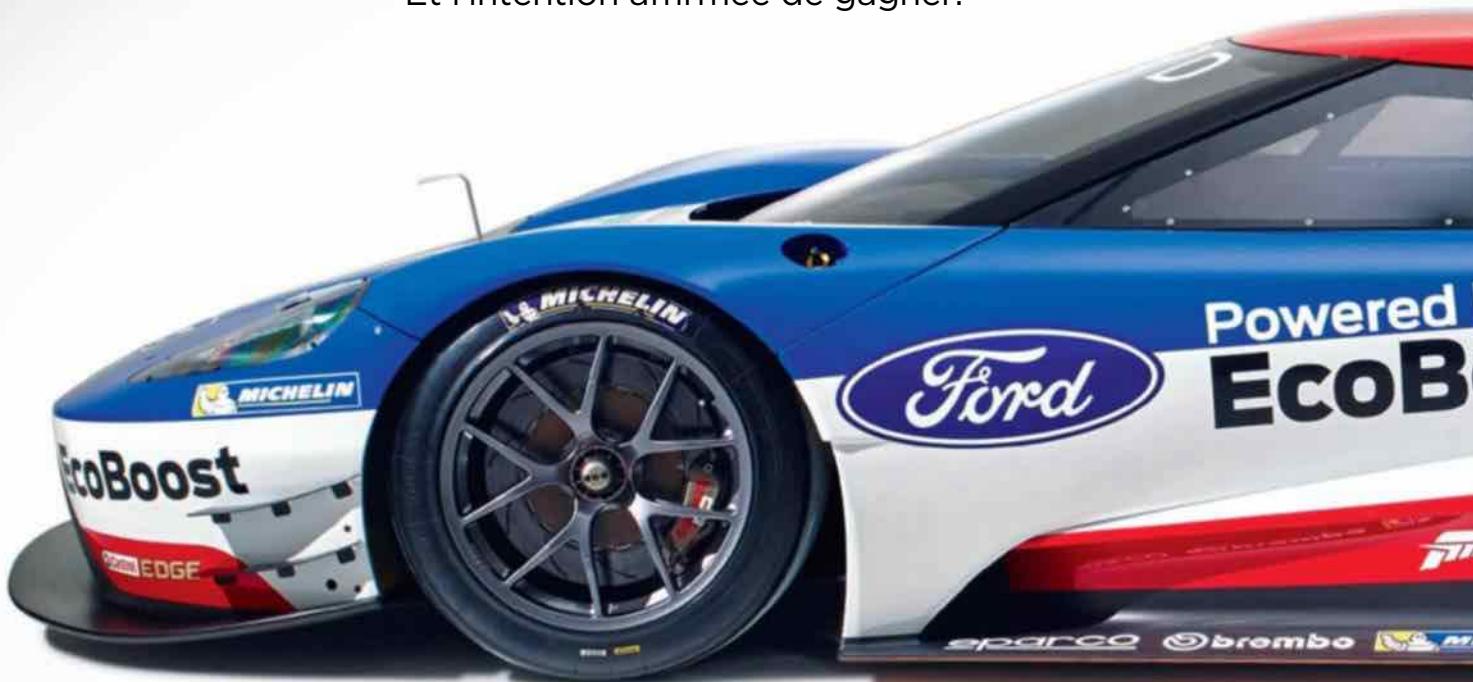


PHOTOS : TOYOTAGAZOO RACING

FORD

RETOUR AU

Pour marquer le cinquantième anniversaire de son triplé historique au Mans, le constructeur revient avec une voiture très impressionnante. Et l'intention affirmée de gagner.



DIGIT X SOURCES

La nouvelle Ford GT reprend fièrement la talentueuse ligne de son aînée de quelque 50 ans, l'incomparable Ford GT 40 (ci-dessus). Elle peut lui envier son fantastique palmarès.



C'est une affaire sérieuse ! D'emblée, Bill Ford, président exécutif de Ford, le propre neveu d'Henry Ford II, ne cache pas que le retour de Ford aux 24 Heures du Mans «est un gros risque. C'est la réputation de la Ford Motor Company qui est en jeu». Lorsque les pontes de la firme de Dearborn (Michigan) ont révélé, en préambule de l'édition 2015, leur intention de revenir dans la Sarthe, il ne s'agissait en rien d'un effet d'annonce ; ni d'un coup marketing sans lendemain. La preuve. Ils sont là ! Et le choix d'un comeback sur la piste du Mans en cette année 2016 n'est pas un hasard. Ford tenait à marquer le cinquantième anniversaire de son triplé historique en terre sarthoise, en 1966 (lire p. 8).

Les techniciens et les ingénieurs américains du département compétition et véhicules haut de gamme travaillaient depuis plusieurs mois à la conception d'une SuperCar. Elle serait homologuée pour la route et produite à au moins 250 exemplaires, pour pouvoir l'engager en endurance dans la catégorie LM GTE. Bill Ford précise qu'il n'en fait pas une affaire commerciale, du point de vue du public américain, c'est beaucoup plus important : «Cette voiture représente l'honneur de notre patrimoine.» Une question de prestige, pour ne surtout pas ternir l'histoire de la fameuse Ford GT 40 des années 60. Lorsque, en janvier 2015, le constructeur américain avait dévoilé sa version 2 de la SuperCar au salon de Détroit, présentée aussi en mars à Genève, il était évident qu'un programme sportif était sa véritable motivation. Dans ce but, le département Ford Performance, placé sous la direction de Dave Pericak, a mis sur la piste un engin très élaboré, non plus propulsé par l'emblématique moteur V8, mais par un V6 bi-turbo Eco Boost de 3,5 litres de cylindrée. Le prototype embarque toute la technologie des moteurs de nouvelle génération et de complexes logiciels qu'il convient de fiabiliser... et qui ont causé quelques maux de tête aux techniciens lors des premiers roulages. Côté mécanique, il est toujours très difficile d'obtenir la puissance développée par les prototypes de compétition, mais l'objectif avoué des motoristes de

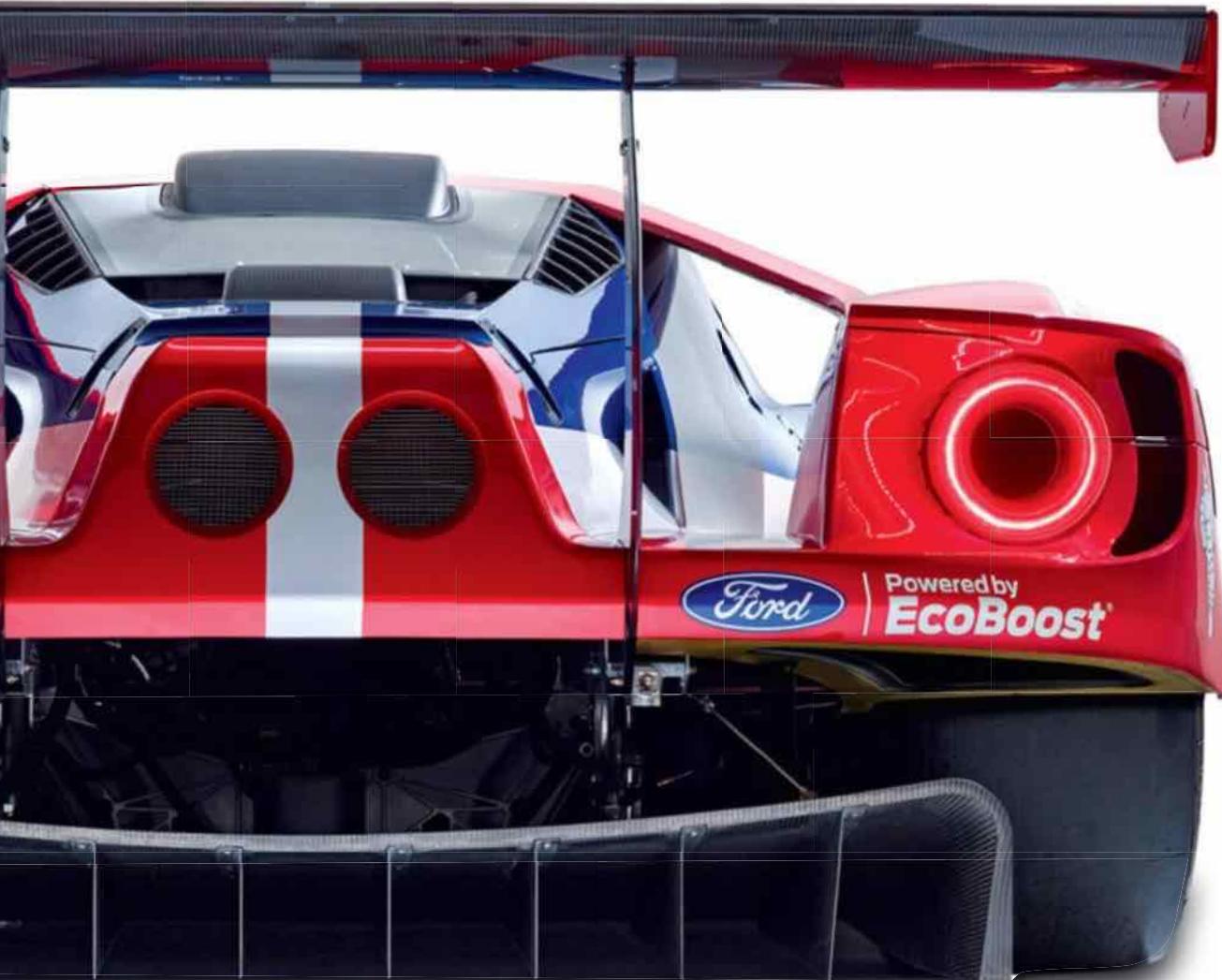


La Ford 2016 est une voiture au design ultra moderne tournée vers l'avenir. Le détail des feux stop arrière et des phares nous éclaire sur son élégance retrouvée.



LE DÉPARTEMENT FORD PERFORMANCE, SOUS LA DIRECTION DE DAVE PERICAK, A MIS SUR LA PISTE UN ENGIN TRÈS ÉLABORÉ, PROPULSÉ PAR UN V6 BI-TURBO ECO BOOST DE 3,5 LITRES DE CYLINDRÉE





Seuls cinq cents chanceux pourront d'ici à deux ans se faire livrer une Ford GT homologuée sur routes ouvertes (ci-dessous) ; une version civilisée, « Stradale » diraient les Italiens. Depuis le lancement officiel de la GT, le 13 avril, le constructeur a reçu plus de 7 000 commandes !

De la piste à la route, l'atmosphère n'est pas si éloignée.



Voici un angle sous lequel la Ford GT exhale toute la puissance d'un design moderne sachant s'inspirer de celui, inoubliable et si attachant, de son aînée des années 60.



 Ford est d'approcher les 700 chevaux. Toujours est-il qu'ils ne seront pas superflus pour « promener » sur le circuit un poids supérieur à 1300 kg, bien que la nouvelle Ford GT regorge de matériaux composites et d'aluminium. L'embonpoint est toujours un handicap en compétition. Ford affirme que sa GT sera la plus légère sur la piste. Reste que les arguments techniques – autant d'excuses potentielles en cas d'échec – sont rarement pris en considération par le grand public des 24 Heures du Mans qui n'a qu'une question en tête : est-ce que Ford peut offrir un remake de son historique duel contre Ferrari en 1966 dans la catégorie LM GTE ? Si les responsables du programme compétition affirment haut et fort leurs ambitions, en

LE MANS EST BIEN L'OBJECTIF PRIORITAIRE DE FORD. LE CONSTRUCTEUR A CONFIRMÉ À QUEL POINT CE RENDEZ-VOUS LUI TIENT À CŒUR EN ENGAGEANT AU TOTAL QUATRE AUTOS

déclarant « *Tu ne cours pas pour faire de ton mieux, tu cours pour gagner* », il est peu probable que l'une des quatre Ford GT qui seront engagées au Mans puisse, dès cette année, prétendre à la victoire dans cette catégorie très relevée. Face aux Ferrari bien sûr, aux Porsche, aux Corvette et autres Aston Martin, la lutte sera acharnée entre les différentes mécaniques.

Les véritables premiers essais de la saison d'endurance ont démontré que les Américains ne sont pas très loin du compte, malgré un programme de développement qui a été limité par les contraintes du calendrier. Ford ayant décidé de s'aligner aux 24 Heures de Daytona à la fin du mois de janvier. Une répétition grande nature, qui a donné une idée assez précise du chemin à parcourir pour prétendre rivaliser avec la concurrence au cours des neuf courses du championnat du monde. L'enthousiasme né de ce retour aux sources reste in-

Deux pilotes français sont impliqués dans cet ambitieux programme

tact. C'est bien le Mans qui est l'objectif prioritaire de la marque et elle démontre s'être donné les moyens de l'atteindre. Invité sur la liste des engagés par l'Automobile Club de l'Ouest, le constructeur américain a d'ailleurs confirmé à quel point ce rendez-vous lui tient à cœur, engageant quatre voitures par le Chip Ganassi Racing, dans deux équipes distinctes. L'une s'alignera sous la bannière étoilée, l'autre aux couleurs de l'Union Jack. La bonne nouvelle, c'est que deux pilotes français sont impliqués dans cet ambitieux programme. Le Toulousain Olivier Pla partagera le volant de la Ford GT n°66. Tandis que le héros local, le Manceau Sébastien Bourdais, défendra les chances de la n°68.

Ford n'ayant pas fait pas les choses à moitié, le département marketing a eu la bonne idée de retenir pour numéros de course les 66, 67, 68 et 69, histoire de rappeler les quatre années de victoires successives, notamment avec les Ford GT 40 dans les années 60.

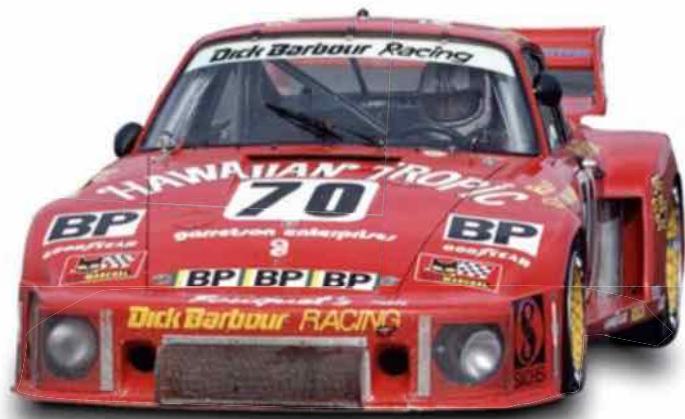
LIONEL FROISSART





Les quatre Ford GT engagées au Mans ne viennent pas faire de la figuration. Il en va de la réputation de la Ford Motor Company. «They're not smiling!» À bon entendeur...

1979 NEWMAN EN COURSE



En marge de sa carrière, l'acteur fétiche d'Hollywood a vécu pleinement sa passion pour la course automobile. Classé 2^e au Mans en 1979, sur une Porsche 935, l'acteur fédérait autant les fans de ses yeux bleus que les spécialistes de la compétition. Portrait d'un acteur au statut à part qui, sur les circuits, ne jouait pas la comédie.

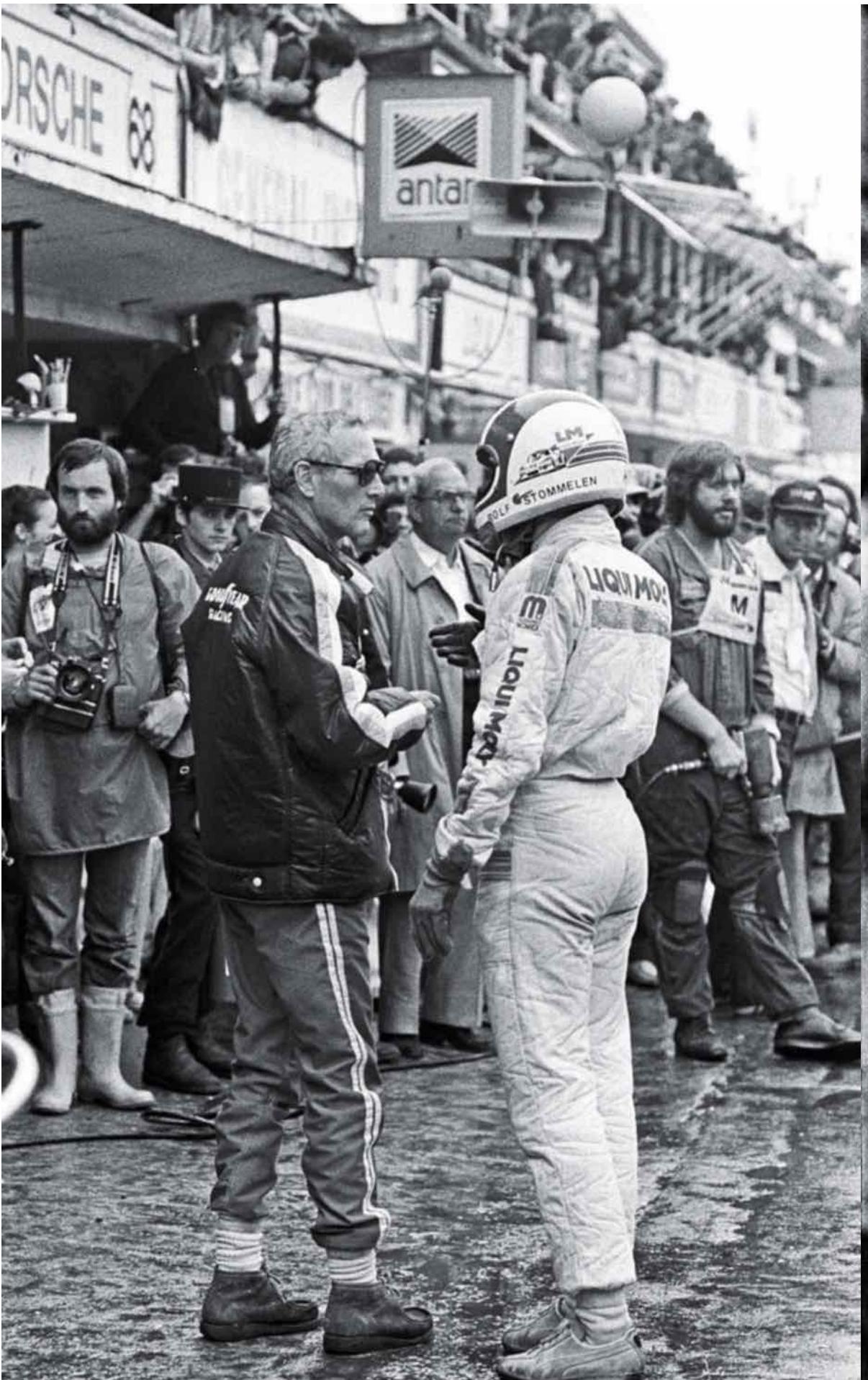
PAR INGRID ASTIER

PHOTOS : MICHELOUFOUR / WIRE IMAGE / GETTY



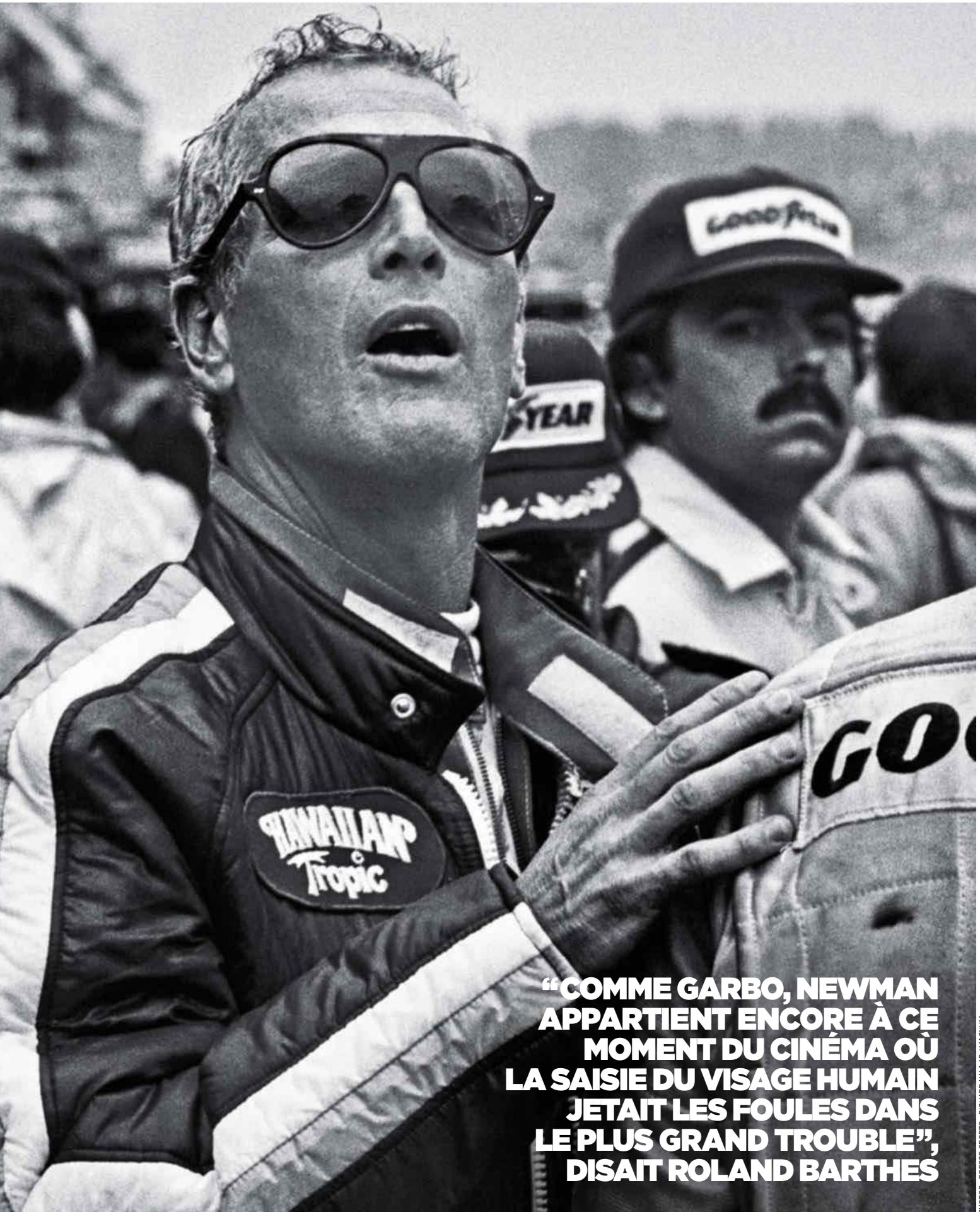


Paul Newman,
c'est un visage. D'une
pureté simple et
inaltérable. Sa passion
pour le pilotage et
les courses automobiles,
à l'instar d'un Steve
Mc Queen, ne fera que
développer son aura
planétaire.



Le Mans, 1979.
Sur la grille de départ,
un acteur d'Hollywood
va prendre le volant
d'une voiture de course,
et non des moindres,
une Porsche 935. Le pilote
scrute les chronos sous
les yeux du public.
Il y a les curieux. Et des
connaisseurs.





“COMME GARBO, NEWMAN APPARTIENT ENCORE À CE MOMENT DU CINÉMA OÙ LA SAISIE DU VISAGE HUMAIN JETAIT LES FOULES DANS LE PLUS GRAND TROUBLE”, DISAIT ROLAND BARTHES



L'écurie américaine de Dick Barbour connaîtra l'un de ses plus hauts faits d'arme en 1979, en décrochant une 2^e place au Mans, avec un pilote d'Hollywood, devenu une star du volant.

Paul Newman dans une Porsche 935 : deux monstres sacrés en un !

A

lui seul son regard est une publicité pour Bora Bora. Que de tels yeux aient été les plus fidèles d'Hollywood, voilà qui ruine la veine préférée d'un Woody Allen, auteur d'*Adultères*. Paul Newman resta 50 ans avec

Joanne Woodward, rencontrée sur le tournage des *Feux de l'été...* Le jour de leur union, il lui écrit : « Être heureux dans son mariage n'arrive pas par hasard », quand Woody Allen déclare, lui,

que « Les meilleurs couples doivent souvent leur entente au hasard. » Le jour et la nuit. Question élégance, Paul Newman donne le ton. Qu'il porte des lunettes de soleil, et un style naît. En 1969, une Rolex Daytona 6239 au poignet ? Et la publicité en est toujours là ! Indétrônable. Le mythe ne doit son succès ni au scandale ni à la provocation : recette honnête qui rallie rarement les foules. Newman n'a pas la fascination du pluriel, sa carrière ressemble à un jeu de construction qui s'ignore. Pourtant, il a la force des archétypes. N'incarne-t-il pas l'homme par essence ? Il « appartient encore à ce moment du cinéma où la saisie du visage humain jetait les foules dans le plus grand

trouble », comme l'écrivait Roland Barthes à propos de Garbo, « où l'on se perdait littéralement dans une image humaine comme dans un philtre, où le visage constituait une sorte d'état absolu de la chair, que l'on ne pouvait ni atteindre ni abandonner ». De quoi donner l'illusion du vrai à la scène où, dans *La Chatte sur un toit brûlant*, Liz Taylor lui dit : « Si je croyais que jamais plus tu ne partagerais mon lit, je me trouverais un couteau bien tranchant, et je me tuerais. »

Dix ans après s'être épris de Joanne Woodward, Newman tombe sous le charme du sport automobile sur le tournage de *Virages* (*Winning*). Il pilote alors la voiture



de Bobby Unser et refuse d'être doublé. Le film qui le révéla, en 1961, *L'Arnaqueur*, où il joue un as du billard, avait déjà semé l'esprit de la gagne. Le personnage s'y confiait sur cet instant de grâce où la passion rencontre l'action : « Quand je suis chaud, je me sens comme un jockey sur un cheval, grisé par la vitesse et la puissance. » Le cheval ? Il est devenu... une Porsche 935 ! Qui finit deuxième au Mans en 1979. Jusqu'à la fin de sa vie, l'acteur restera fidèle à ces deux amours. Barthes considérait l'auto comme « l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus ». Paul Newman est un monument. Un monument qui aura pris de vitesse sa Daytona.



I. A.

POÈME INÉDIT POUR UN IRRÉDUCTIBLE, par le cinéaste Damien Odoul

« Paul Newman, un des plus grands du cinéma ricain, bien au-delà des de Niro ou Sinatra, le nouvel homme, 'acteur total, incarné, sans encart, en deux mots : le summum. Sans oublier *L'Influence des rayons gamma sur le comportement des marguerites*, aussi *Le Clan des irréductibles*, pourtant pas *Arnaqueur*, homme engagé du verdict à la main froide, la chance lui a souri – malgré l'OD de son fils unique. Beauté. Aura. Indépendance. Et drôle avec ça. »

Acteur talentueux, pilote adroit. Les deux facettes naturelles de l'un des personnages qui symbolise le plus l'homme moderne d'après Guerre se conjuguent soudain sur le circuit. Mais ici, Newman le sait, on ne rejoue pas deux fois la même scène.

**AU MANS, IL EST
DEVENU UNE PORSCHE 935.
JUSQU'À LA FIN DE SA VIE,
L'ACTEUR RESTERA FIDÈLE
À CES DEUX AMOURS :
JOANNE WOODWARD ET LA
COMPÉTITION AUTOMOBILE**

LE TERTRE ROUGE Marc Gené



“C'est un virage super rapide. Aujourd'hui, en catégorie LM P1, il arrive souvent que l'on ne freine pas.

Et encore, on ne prend pas les vibreurs pour économiser la voiture. C'est là que l'on débouche sur la ligne droite des Hunaudières. On se rend vite compte qu'on se retrouve sur la partie de route nationale, car la piste est bombée et déformée par le passage des camions. La voiture touche par terre, elle se met aussi à louoyer.”

DÉPART

ARRIVÉE

COURBE DUNLOP

M. G. “Ce premier virage après le stands n'est pas vraiment difficile. En LM P1, ça passe à fond ! C'est plus compliqué lorsqu'il faut doubler. On ne sait jamais si les pilotes de GT, que l'on rattrape, nous ont vu dans leurs rétros. Même chose à l'approche des S de la forêt. Attention à la bosse au point de freinage. On a une belle sortie de courbe, dangereuse car les rails sont très proches.”

CHICANE FORD

M. G. “On arrive à la dernière chicane, avant d'entamer la ligne droite des stands. On sort très large. Et on la passera de plus en plus vite au fil de la course. Ici aussi le différentiel de vitesse est vraiment flagrant entre les différentes catégories. Et voilà, on a bouclé le circuit des 24 Heures. Un tracé super mais vraiment dangereux.”



MARC GENÉ
ET NICO HÜLKEMBERG
DÉCRYPTENT LE CIRCUIT
DES 24 HEURES

FAST & FURIOUS

Attachez votre harnais, deux pilotes parmi les plus performants nous prennent à bord d'une LM P1 pour un rapide tour du circuit. Forcément.

L'Espagnol Marc Gené, ex-pilote de Formule 1 et longtemps essayeur pour la Scuderia Ferrari, a disputé sept fois les 24 Heures du Mans. Deuxième en 2008, et ce, malgré un gros accident au volant de sa Peugeot 908 durant les essais privés, c'est avec l'écurie française qu'il s'est imposé en 2009 aux côtés de l'Australien David Brabham et de l'Autrichien Alexander Wurz. Marc Gené affirme que, d'un point de vue tant sportif qu'émotionnel, cette victoire dans la Sarthe restera à jamais «le moment fort de [ma] carrière». En 2013 et 2014, il est à nouveau monté sur le podium (3^e

et 2^e), sous les couleurs d'Audi cette fois. Après des milliers de kilomètres parcourus au Mans, le circuit des 24 Heures n'a plus de secret pour lui. Il reprend la piste du Mans pour VSD et décrypte les difficultés qui jalonnent les 13 629 mètres de ce tracé de légende.

Quant à l'Allemand Nico Hülkenberg, pilote Force India en Formule 1, qui est ni plus ni moins vainqueur de l'édition 2015 sur Porsche 919 Hybrid, il nous emmène sur ses deux passages préférés du circuit des 24 Heures : la courbe Indianapolis et le virage Porsche. Accrochez-vos ceintures.

LIONEL FROISSART



1^{RE} CHICANE - FORZA MOTORSPORT

Marc Gené "Sur la première chicane des Hunaudières, la référence visuelle au freinage change entre le jour et la nuit. Il y a bien une maison, là, mais la nuit on ne la voit plus ! Alors, il faut se fier aux panneaux de freinage. C'est une belle chicane droite-gauche, bien dessinée, que l'on passe sur le 3^e rapport. On arrive tellement vite qu'on doit être précis et ne pas aborder trop fort. Si on manque le freinage, on tape le mur de pneus de face !"

MULSANNE

M. G. "Virage très critique, avec un freinage en appui, où on passe sur le 2^e rapport. Freiner droit suppose d'être seul sur la piste. Mais il est possible de dépasser très tard. Il faut soigner ce gros freinage, car on risque d'aller tout droit dans les graviers et d'abîmer la voiture. Au bout de quelques heures, le dépôt de gomme offre une meilleure adhérence, on utilise plusles vibrées et on passe plus vite, en 3^e vitesse."

2^E CHICANE - MICHELIN

M. G. "Ouf ! Cette fois, on va vraiment manquer de repères visuels. Mais la 2^e chicane se négocie à l'inverse, de gauche à droite, et sa sortie est très rapide. Les deux chicanes sont vraiment bien dessinées. J'ose à peine imaginer la vitesse sur 7 km avant 1990, quand elles n'existaient pas !"



VIRAGE PORSCHE

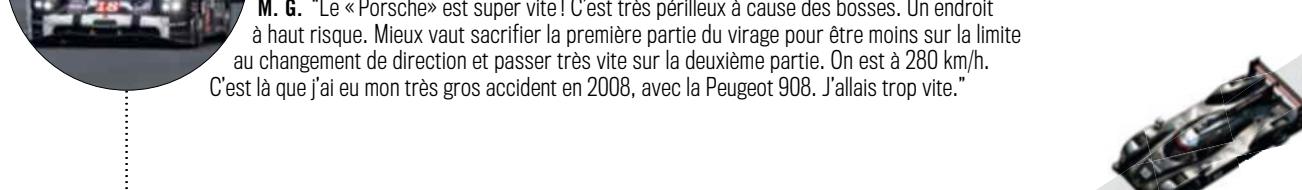
Nico Hülkenberg "Le virage Porsche est hyper rapide. Je ne dirais pas que c'est le plus difficile ou le plus technique... mais sûrement le plus fun ! Parfois on se retrouve avec une GT de chaque côté, qui deviennent des chicanes ambulantes. Avec nos LM P1, dans cette portion on « vole » littéralement. C'est un peu fou. Le passage est assez physique."

M. G. "Le « Porsche » est super vite ! C'est très périlleux à cause des bosses. Un endroit à haut risque. Mieux vaut sacrifier la première partie du virage pour être moins sur la limite au changement de direction et passer très vite sur la deuxième partie. On est à 280 km/h. C'est là que j'ai eu mon très gros accident en 2008, avec la Peugeot 908. J'allais trop vite."



ARNAGE

M. G. "C'est peut-être le virage le moins intéressant du circuit pour un pilote. Il ne faut pas hésiter à le sacrifier sans chercher à passer vite."



INDIANAPOLIS

N. H. "Indianapolis est très excitant ! Car il y a une partie de la piste qui est relevée : le banking vous colle à l'intérieur et il offre une très grosse adhérence. En LM P1, on l'aborde à plus de 330 km/h. Lorsqu'on y rencontre une GT, on ne peut plus le négocier si rapidement. On arrive tellement vite sur l'auto que ça provoque des instants assez chauds."

M. G. "Après Mulsanne, on rejoint la partie la plus dangereuse. C'est une portion très rapide où l'on passe son temps à faire des appels de phares aux GT et aux LM P2, que l'on rattrape. L'angoisse ? On ne sait pas si on a été vu à l'approche de ce freinage très délicat de la courbe d'Indianapolis. L'angle du banking offre beaucoup d'adhérence."

PIERRE FILLON

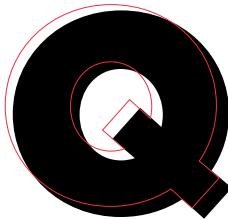
“ON N’ÉCHAPPE PAS À SON DESTIN”

PAR LIONEL FROISSART

À 58 ans, le frère de l'ex-Premier ministre est, depuis 2012, le 8^e président de l'Automobile Club de l'Ouest, célèbre club organisateur des 24 Heures du Mans depuis leur création, en 1923. Pour nous, il évoque sa passion et ses souvenirs.

Pierre Fillon, après quelques tours de circuit, échange avec un pilote de chasse auquel il vient de faire vivre son baptême de la piste.





Quel est votre premier souvenir de sport automobile?

Les 24 Heures du Mans, bien sûr ! En 1966, j'avais 8 ans. Plus que de la course elle-même, j'ai le souvenir de l'ambiance, de l'atmosphère, du bruit et de la foule.

J'ai surtout en mémoire d'y être allé en tant que scout. On travaillait trois heures et on enchaînait par trois heures de temps libre. On allait absolument partout : sur la piste, derrière les rails. C'est inimaginable aujourd'hui ! Je vivais la course à fond, en admirant les Porsche 917 des frères Rodriguez, la Ford de Jacky Ickx, la Matra de Pescarolo... Jusqu'à l'âge de 15 ans, le sport automobile s'est résumé pour moi aux 24 Heures du Mans.

Est-ce qu'on peut échapper à ce destin automobile quand on est natif du Mans ?

Certains y arrivent. Mon grand-père, qui était un grand fan de sport automobile, aurait dû courir les premières 24 Heures du Mans en 1923. Sa femme a mis son veto !

Vous n'avez pas été tenté de devenir pilote ?

En terminale, un bon ami voulait être pilote de course ; on venait voir les essais et il s'est inscrit à une école de pilotage : moi non. J'ai rêvé de piloter, mais pas d'en faire ma carrière. Depuis l'âge de 6 ou 7 ans, je voulais être médecin, ma ligne était tracée. D'ailleurs mes parents, qui eux n'étaient pas du tout passionnés et plutôt stricts, ne m'auraient pas laissé faire.

La disparition de l'un de vos frères dans un accident de la route n'a pas rendu la voiture très populaire auprès de vos parents...

Mon petit frère Arnaud, né en 1963, est décédé à l'âge de 18 ans, dans un banal accident de la route⁽¹⁾. Ce qui a bien sûr changé mes parents, et je sais que mon dernier frère, Dominique, né en 1968, n'a pas été éduqué comme nous. Il est devenu pianiste classique.

Vous êtes le père de trois enfants. Quel est leur rapport à la course automobile ?

Ma fille, qui a eu son permis du premier coup, n'aime pas les machines ni les voitures. Mon fils ingénieur apprécie la course sans être passionné. Le dernier, en école de commerce, est fan de Kimi Räikkönen. Il m'en veut de ne pas l'aider dans cette voie, mais je n'ai pas les moyens de l'accompagner dans sa passion.

En ce qui vous concerne, au niveau du pilotage, vous vous êtes rattrapé plus tard ?

J'ai toujours aimé conduire. Tout petit, je m'installais dans la voiture de mon père à l'arrêt et je passais les vitesses en négociant dans ma tête les virages du circuit.



1 François, l'aîné de la fratrie des Fillon, offre sa première voiture au petit Pierre. Prémonitoire.

2 Vers 1970, François, Pierre, Arnaud, Dominique, « et les autres... »

 Une fois les études terminées, j'ai fait l'école de pilotage de Pierre Petit, à bord d'une Formule Renault au Mas du Clos, et puis plus tard, en F3, sur le circuit de la Châtre.

Il y a eu une forme de compétition avec votre frère François dans ce domaine ?

C'est moi qui l'ai mis dans une voiture de course. Mais sur la piste, il n'y a jamais eu débat.

Et vous, n'avez-vous jamais été tenté par la politique ?

Pas du tout. C'est un métier qui ne m'a jamais attiré.

Retour au volant donc...

Oui, j'ai fait beaucoup de stages de pilotage ici; conseillé par Laurent Sénéchal, un bon instructeur de l'Autosport Academy, qui m'a incité à essayer «des voitures plus intéressantes», donc plus puissantes, jugeant que j'avais certaines qualités derrière un volant. Ainsi j'ai rencontré Jean-Paul Driot, dont l'usine est dans la technopole du circuit Bugatti. À l'époque, il avait le projet de monter en F1. J'ai essayé de l'aider dans ses recherches de sponsors.

Et vous vous êtes à nouveau retrouvé dans un cockpit ?

Oui, celui d'une Formule 3000. La Lola d'Allan McNish, avec moteur Mugen et effet de sol. Du sérieux. Dans la foulée, j'ai essayé une LM P2 et une LM P1.

Et jamais en compétition ?

J'ai participé à ma première course à l'occasion du Mans Classic, en 2004, sur une Chevron B8 de 1968, puis sur une Alpine A 210 (Ndlr : avec son frère François). J'ai aussi piloté une Bizzarrini 5200 GT de 1964, une Costin Nathan 1000 GT 1967. Cette année, ce sera sur une Lotus. Mais le must en termes de puissance, de tenue de route, a été de conduire



la BMW M1. C'était une voiture avant-gardiste. Je me suis également essayé au karting en créant, avec quelques amis médecins et cadres, le club Karting Quadra, pour disputer notre propre championnat. J'ai participé six fois aux 24 Heures Loisir, que j'ai fini par gagner. Ce qui m'a donné une idée des sensations de l'endurance, avec par exemple le réveil à 3 heures du matin pour reprendre le volant. **Entre votre activité d'ophtalmologue et de pilote amateur, comment devient-on président de l'ACO ?**

Je n'ai jamais aspiré à le devenir, mais en tant que passionné des 24 Heures du Mans, j'ai toujours suivi la vie de l'ACO. En 2003, Jean-Claude Plassart, alors président, m'a demandé de venir au comité directeur de l'ACO. Ayant la possibilité d'organiser mon temps, j'ai accepté. On a formé un parfait binôme. Il m'a demandé de développer les écoles de pilotage, le circuit de Maison Blanche. Il fallait relancer l'ACO qui a

failli disparaître vers 1996; remettre cette institution sur pied en développant la stratégie des courses d'endurance et revenir dans le cadre d'un championnat du monde. Au début, j'envisageais de venir ici un jeudi après midi par mois. J'ai fini par y être tous les jours.

Quels sont les autres grands chantiers de l'ACO pour l'avenir ?

Devoir consolider la pyramide du championnat. Nous travaillons beaucoup sur le règlement, dans l'optique d'utiliser des technologies qui soient applicables par les constructeurs aux voitures qu'ils commercialisent. On ne cherche pas la performance absolue. Les 24 Heures du Mans ont toujours été un laboratoire pour l'industrie automobile. Lorsque, entre 2013 et 2014, on a retiré 30% d'allocation d'énergie fossile, avec le défi d'aller toujours aussi vite, les ingénieurs l'ont fait tout en préservant le spectacle. Ils ont mis sur la piste des 

“EN 2003, ON M'A DEMANDÉ DE VENIR AU COMITÉ DIRECTEUR DE L'ACO. IL FALLAIT REMETTRE L'INSTITUTION SUR PIED EN DÉVELOPPIANT LA STRATÉGIE AUTOUR DE L'ENDURANCE ET DU CHAMPIONNAT DU MONDE”





Avec femme et enfants,
les frères Fillon passent régulièrement
leurs vacances ensemble. Ici,
François et Pierre en famille en août 2010
lors d'un séjour en Toscane.

 systèmes hybrides applicables dans l'industrie, avec trois techniques différentes. Notre philosophie pour demain, c'est plus d'hybride, moins de thermique et, dans l'avenir, le Zéro émission de CO2.

L'ACO a parfois été accusé de faire ses règlements en fonction de sa course et même des intérêts d'un constructeur?

La philosophie du Mans a toujours été de travailler sur le règlement technique avec



PHOTO: AFP

1 Le président de la République François Hollande honore de sa présence le président de l'ACO lors du Mans 2015, lui faisant des confidences, ici en compagnie de Jean Todt.

2 En 2010, Pierre et ses deux fils partagent avec François et son gendre, des moments de détente - parfois sportifs - dans les collines de Toscane.

3 Lors de l'édition 2014 Pierre Fillon reçoit dans les paddocks Sir Lindsay Owen-Jones, président honoraire de L'Oréal depuis 2011, et membre du directoire de Ferrari.

les constructeurs et non contre eux. Ce ne sont pas eux qui prennent les décisions, mais on écoute où ils veulent aller et on évalue ce qui est faisable. En 2018, il y aura une évolution du règlement tout en essayant de contenir les coûts. On va limiter le développement aéro qui n'est pas fondamental sur les voitures de route. On voudrait parvenir à un budget plafond de 80 millions d'euros pour une saison de LM P1. Il faut se souvenir que Toyota a été champion du monde en 2014, avec un budget de 70 millions euros.

Lorsque le diesel est arrivé, les puristes n'ont-ils pas été horrifiés?

Bien sûr que si. Surtout, personne ne pensait que le diesel pourrait parvenir à ce niveau de performance. Mais lorsque les ingénieurs d'un département course se penchent sur un sujet, ils savent le développer. Leur prochain défi énergétique, l'hydrogène.



PHOTO: COLLECTION PRIVEE



PHOTO: DPP

“DE GAULLE N’EST JAMAIS VENU. Giscard n’était pas fan. Chirac détestait la course auto et Sarkozy n’aime pas. En 2015, Hollande a été le troisième président français à assister au Mans”

Il y aura donc 60 voitures au départ, un record...

La capacité d'accueil des stands a longtemps été de 55 voitures. Ces dernières années, nous avions ajouté un 56^e stand pour une voiture dite «du futur», qui courrait hors règlement. Le développement des différentes séries d'endurance, fait que nous engageons d'office les 30 voitures inscrites au championnat du monde, puis nous invitons les vainqueurs des séries annexes.

Aujourd'hui, nous avons 75 demandes d'engagement et toutes sont crédibles. Le circuit est homologué pour 72 voitures, mais nous sommes limités par le nombre de stands. Nous venons donc d'en construire quatre supplémentaires pour autoriser 60 voitures à prendre le départ.

Cette année, les prétendants à la victoire que sont Porsche et Audi n'engagent que deux voitures?

Pour des questions de coûts, Porsche et Audi ont fait ce choix et c'est une bonne chose pour l'équité. Nous avions d'ailleurs pensé limiter à deux le nombre de voitures engagées par un même concurrent.

Si votre frère François était élu un jour président de la République, ça changerait quelque chose pour les 24 Heures du Mans?

Je ne pense pas, sauf qu'on aura peut-être un président qui donnera le départ. Il n'y en a pas eu beaucoup dans l'histoire de l'épreuve. Le général de Gaulle n'est jamais venu. Giscard n'était pas un fan. Chirac détestait la course auto. Sarkozy n'aime pas ça non plus. Après Vincent Auriol, en 1949, puis Georges Pompidou, en 1972, qui aimait la voitures François Hollande en 2015 a été le troisième président de la République à venir assister au départ.

Larigueur du plan Vigipirate complique votre tâche dans l'organisation de la course?

On a des réunions trois fois par semaine avec les autorités compétentes sur ce sujet. On met en place beaucoup de choses et des contrôles aléatoires auront lieu. Nous tenons à rassurer le public mais aussi le prévenir. À l'évidence, les spectateurs devront intégrer ces temps consacrés aux contrôles lors de leur visite sur le site des 24 Heures du Mans.

RECUELLIS PAR L.F.

(1) Dans la biographie que lui a consacrée Christine Kelly, son frère François Fillon explique les conditions du drame. (2) Neuf courses en 2016 (avec les 24 Heures du Mans) dont une nouvelle épreuve à Mexico.



En juillet 2008, Pierre Fillon et son frère François, alors Premier ministre, se préparent avec leur coéquipier suisse Stanislas de Sadeleer à une séance d'essais avant Le Mans Classic sur le circuit Bugatti au volant d'une BMW M1. «Un must!», de l'avis de Pierre Fillon.



ÉCOLE DE PILOTAGE BAPTÈMES & STAGES



VOTRE BAPTÈME DE PISTE

À partir de **161 €**



Information et réservation
au 02 43 40 24 30

PILOTEZ, VOUS AUSSI, AU CŒUR DE LA LÉGENDE

L'ÉDITION 2015 DANS L'OBJECTIF DE GÖTZ GÖPPERT **24 HEURES AU**



Tout n'est que vibrations, tension. La terre tremble. Il faut vivre une fois Le Mans pour comprendre ce qu'on éprouve lorsque le départ est donné. Premiers clichés. Quel fracas sonore. Quelle émotion surtout », témoigne notre collaborateur, le photographe Götz Göppert. « Vous pouvez être étranger au monde de l'automobile comme je l'étais l'an dernier et en saisir toute l'ampleur lorsque, sans l'avoir vu venir, vous sentez tout votre corps trembler. Les 24 Heures du Mans sont un univers unique. Un monde parallèle : des deux côtés des grilles qui protègent le circuit, les acteurs de cette course folle, spectateurs inclus, forment un tout indissociable vingt-quatre heures durant. Ce qu'on vient y célébrer relève du rite. Le cérémonial est rôdé. Chacun connaît sa place et sait qu'il devra s'y tenir. Moi le premier, bien qu'ayant un accès privilégié : quand vous êtes toléré dans les stands avec vos boîtiers, il vous faut tout de suite accepter qu'il serait mal venu de couper la tra-

jectoire d'un mécano. Vous vous feriez aussitôt engueuler, ou renverser s'il faut, d'un coup d'épaule, sec. Je vous garantis qu'on pige vite. Idem en bord de piste. Les règles sont strictes. Casque et combinaison anti-feu obligatoires. Et ne jamais quitter les voitures des yeux, au cas

où l'une d'elles viendrait à taper le rail. Interdit de téléphoner ! Ou de visualiser les photos « tapées » au passage de ces fusées. Ça attendra

la salle de presse. Le Mans, c'est du sport aussi pour les photographes. Il faut prévoir de bonnes chaussures, penser qu'il pourra pleuvoir, faire très chaud, puis très froid à la nuit tombée. Et le reste du temps, il faut boire beaucoup d'eau, et essayer de manger. Et dormir. Très peu. Mal !

Par terre souvent. C'est dans le contrat. On n'a personne pour nous relayer ! Le sport auto est d'une grande richesse graphique. Tout en lignes claires. Quel régal dans mon viseur ! Je suis extrêmement reconnaissant envers tous ceux qui se sont laissés shooter l'an passé. Leur passion est très photogénique et c'est un privilège de pouvoir vous la faire partager ici. ”

PROPOS RECUEILLIS PAR CARLOS GOMEZ



15h00





**“LE DÉPART EST DONNÉ.
EXPLOSION DE DÉCIBELS! L'AIR EST
VIBRANT ET LA FOULE EN
TRANSE. LES LARMES MONTENT AUX
YEUX DES SPECTATEURS”**

16h09

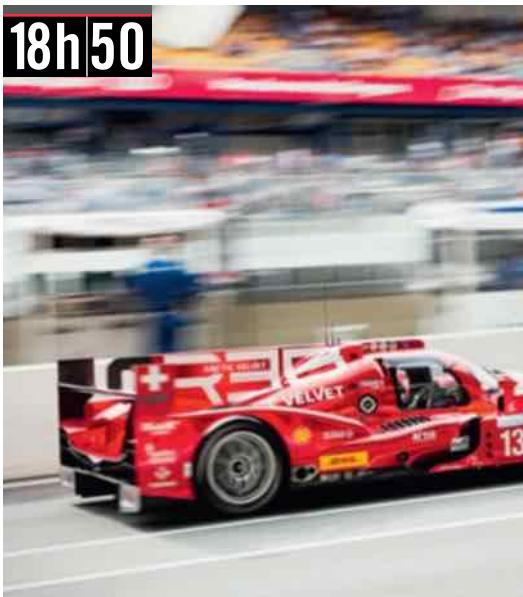
"LES COMMISSAIRES DE COURSE, EN GILET ORANGE, VEILLENT AU RESPECT DES RÈGLES. LE PILOTE ATTENDRA QUE SON MÉCANO LÈVE LE POUCE POUR REPARTIR"



17h47



18h50



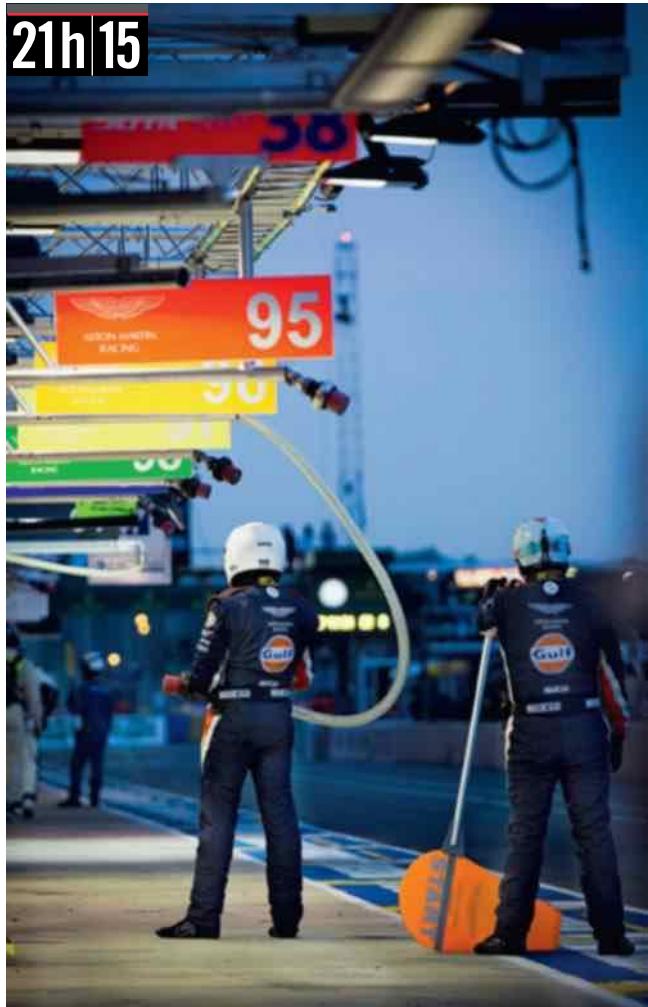


20h|10



“EN SORTIE DE CHICANE, UNE DODGE VIPER DEVANCE UNE FERRARI. L’ÉCURIE ASTON MARTIN, ELLE, S’APPRÊTE AU RAVITAILLEMENT D’UNE DE SES TROIS VOITURES”

21h|15



22h|08



23h|25



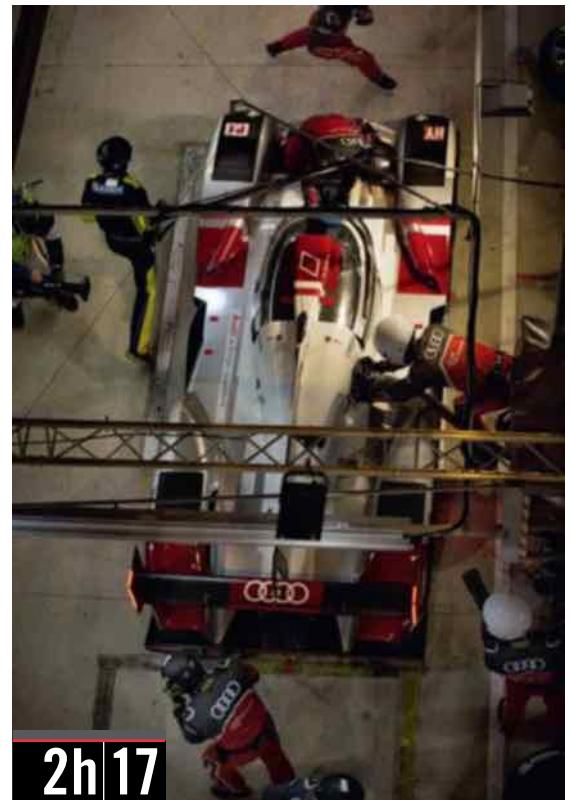
00h35



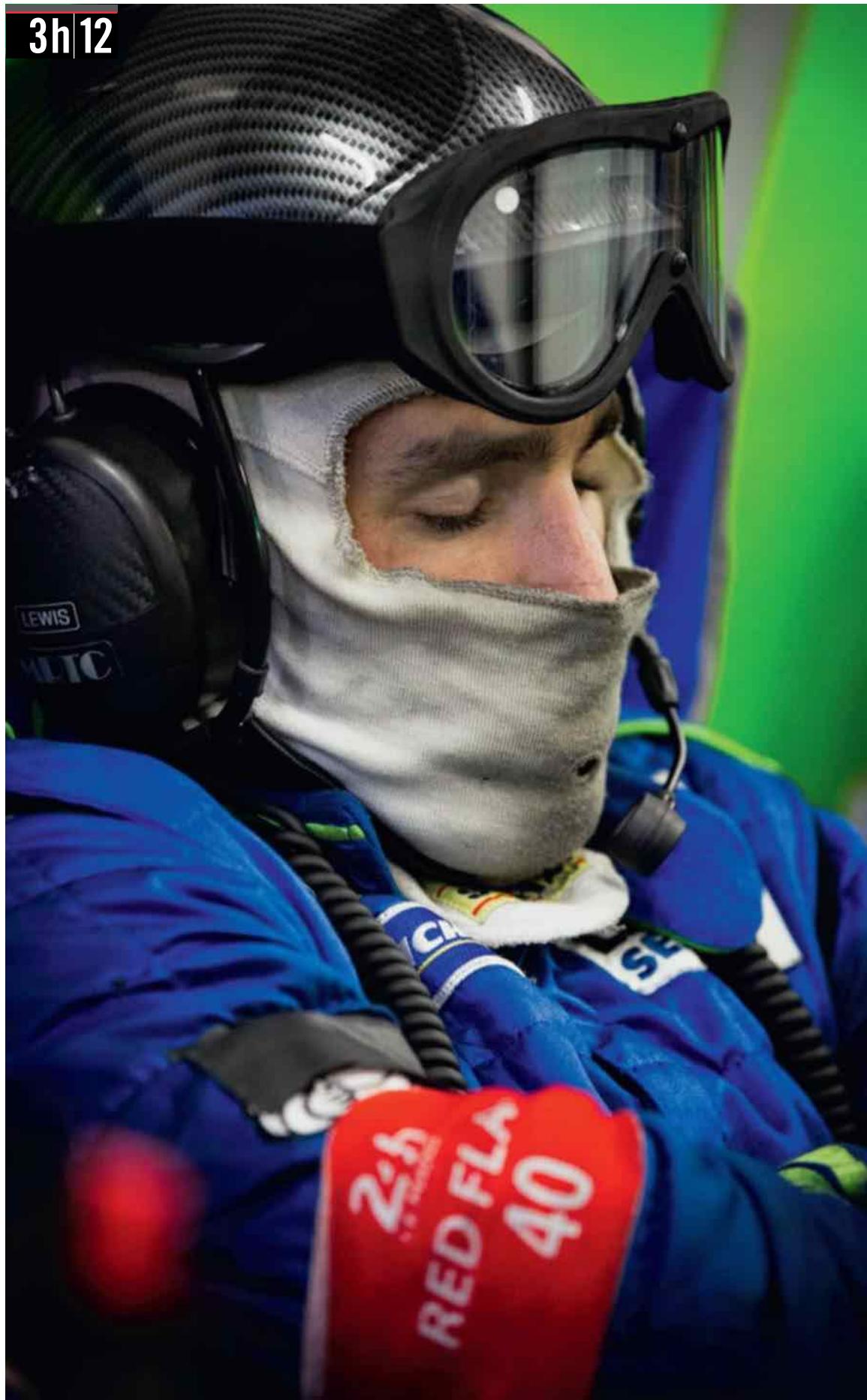
1h39



2h17

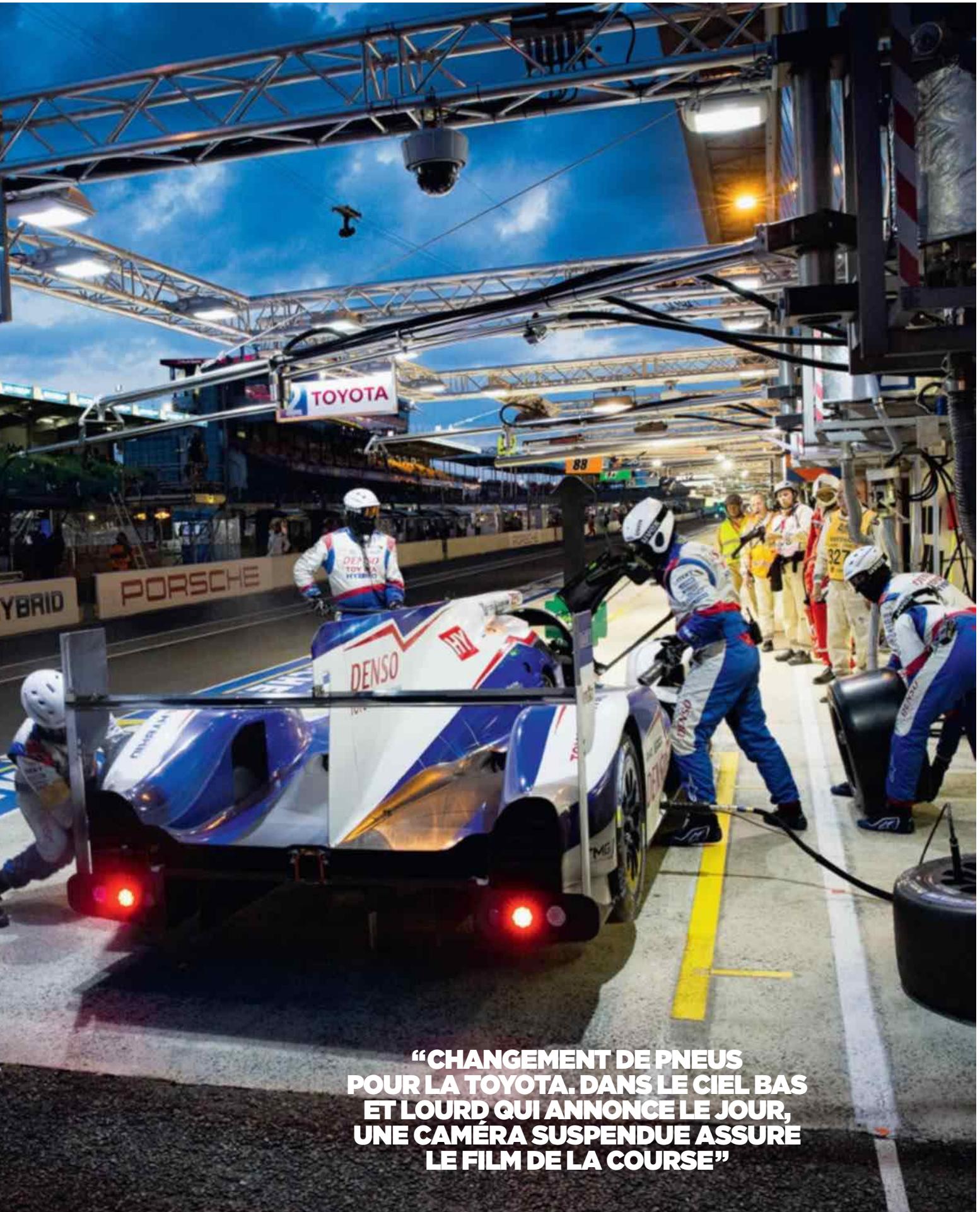


3h12

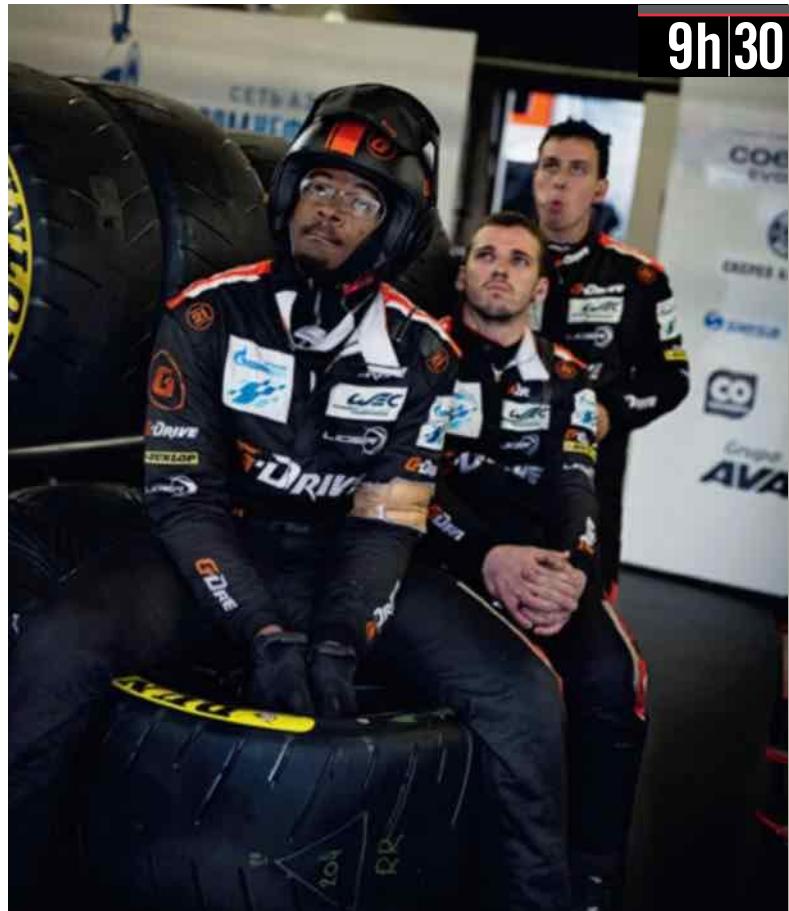
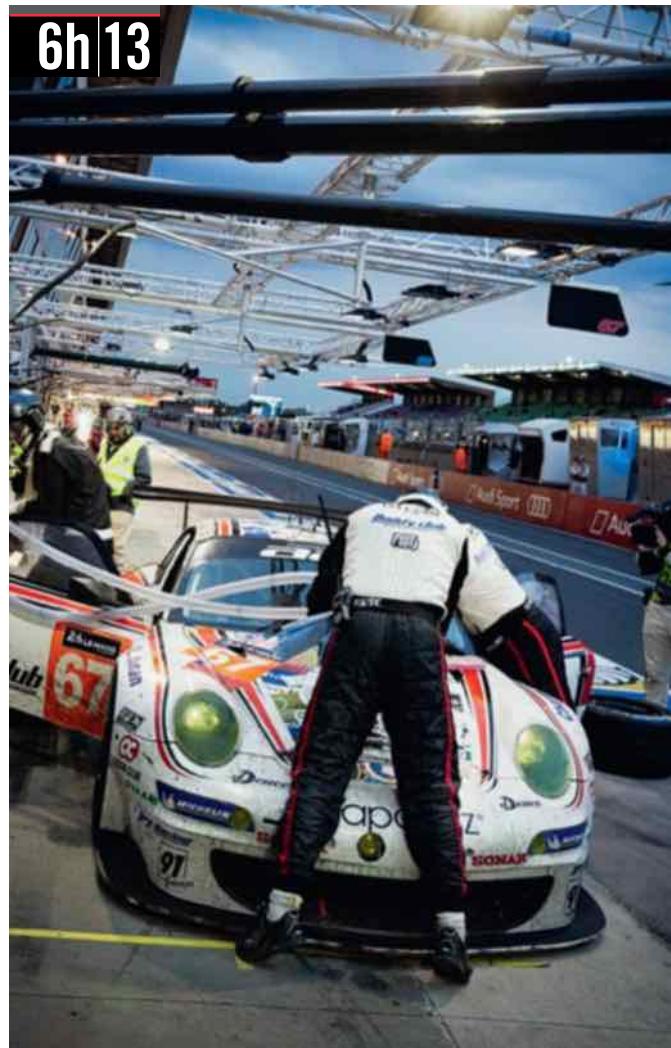
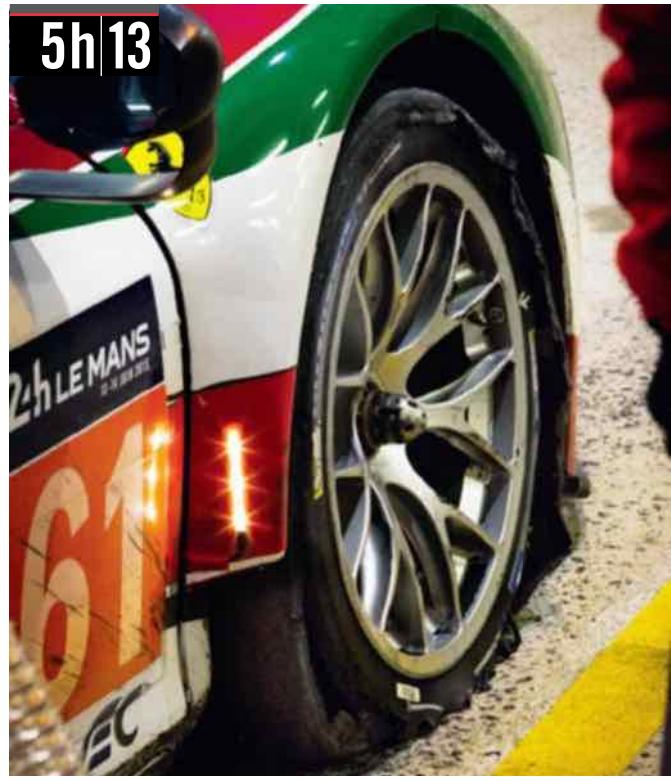


4h16





**“CHANGEMENT DE PNEUS
POUR LA TOYOTA. DANS LE CIEL BAS
ET LOURD QUI ANNONCE LE JOUR,
UNE CAMÉRA SUSPENDUE ASSURE
LE FILM DE LA COURSE”**



10h|16



“EN DEUX HEURES DE COURSE, UN PILOTE PERD ENVIRON 3 KILOS! L’ENJEU : BOIRE SANS ÔTER SON CASQUE, À L’AIDE D’UNE PAILLE PEU COMMUNE”



11h|26



12h|25

13h 18

**“L’AN DERNIER, PORSCHE
REMPORTAIT LA COURSE GRÂCE
À L’ÉQUIPAGE HÜLKEMBERG-
BAMBER-TANDY ET TRIOMPHAIT
AU MANS POUR LA 17^E FOIS”**



15h06



2015. LE FILM DE LA COURSE SAISI ET RACONTÉ HEU

“Le départ est donné. L’air est vibrant. Des spectateurs ont les larmes aux yeux”, témoigne Götz Göppert

« Le starter d’honneur agite le drapeau, le départ est donné, photographié ici de la tribune qui surplombe les stands. Explosion de décibels. Les bolides vont passer une première fois devant la foule en transe. L’air est vibrant. Il y a des larmes dans les yeux de certains spectateurs, embarqués eux aussi à cet instant, dans une aventure humaine unique au monde. Elle va durer 24 heures et éprouver les organismes comme les machines, dans une débauche d’énergie contrôlée au 1000^e de seconde. »



“Ravitailleur et rien d’autre : les commissaires, veillent aux règles”

« Premier arrêt au stand pour une voiture engagée en LM P1, catégorie reine. Les commissaires de course, en gilet orange, veillent au respect des règles. Le pilote attendra que son mécano lève le pouce pour repartir. Sauf gros pépin, les changements mécaniques durent rarement plus d’une minute trente. S’il s’agit de ravitailler, aucune autre opération n’est autorisée pendant ce temps. Sortie et rentrée de stands se font à une vitesse réglementée à 50 km/h.

Après, c'est no limit ! »

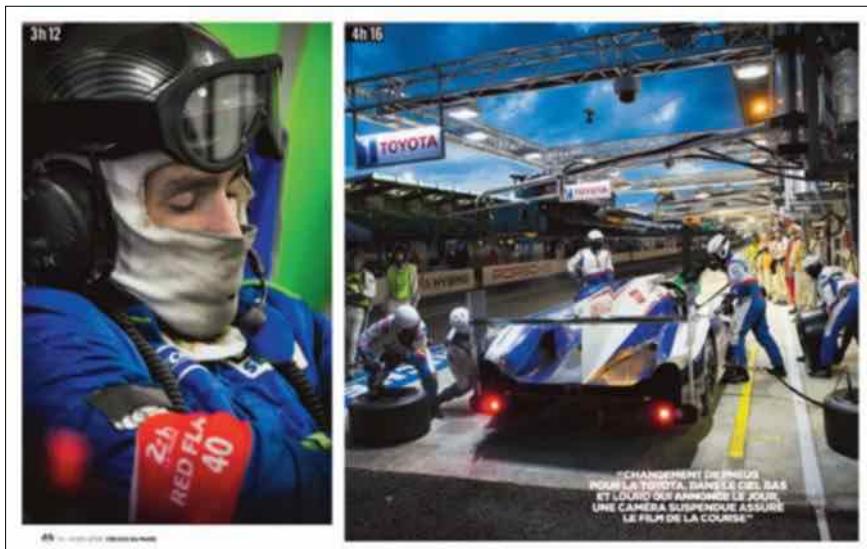


“Au cœur de la nuit, les esprits sont au zénith de leur concentration”

« La nuit tombe sur le circuit, les voitures ont déjà cinq heures et plus dans les jantes. En sortie de chicane, une Dodge Viper devance une Ferrari. Au Q.G. de Porsche, les techniciens analysent religieusement les données. La team Aston Martin guette l’arrivée d’une de ses cinq voitures. Ravitailler et encore ravitailler... Chez G Drive Racing, en LM P2, quatre mécanos affectés au réglages. Pour celui juché sur le capot, donner un simple petit coup sur le pare-brise relève de la voltige ! Ça semble plus sérieux chez la Nissan. Immobilisée. »

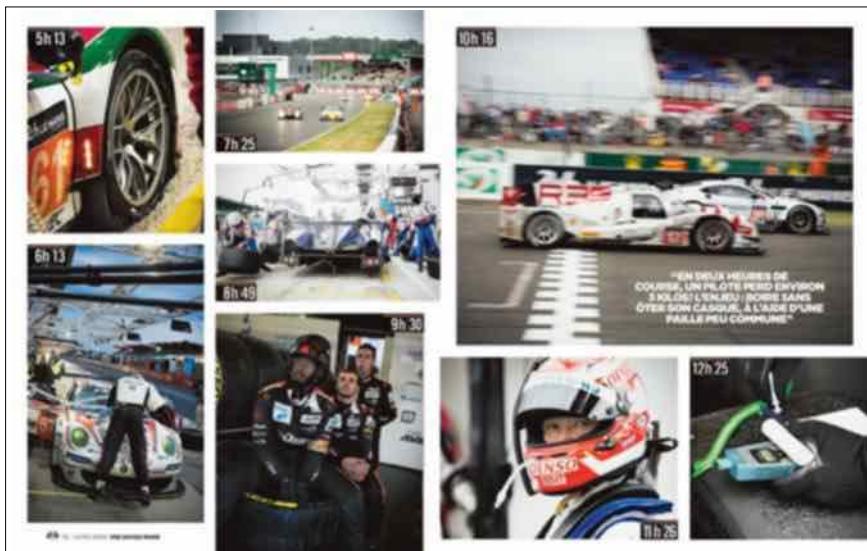


RE PAR HEURE PAR LE PHOTOGRAPHE GÖTZ GÖPPERT



“Tenter de dormir, même parterre, quelques minutes. Une caméra, elle, veille pour filmer la course”

«Après douze heures de compétition, indispensable de trouver ne serait-ce qu'un instant de répit. On ferme les yeux, les bras croisés pour se caler sur son siège de fortune, et on tente de dormir quelques minutes, parterre s'il faut. Des minutes providentielles pour ce mécano, chez Nissan, emmitouflé dans sa combi anti-feu, bientôt appelé à relayer les siens. Changement de pneus pour la Toyota. Dans le ciel bas et lourd qui annonce le jour, une caméra suspendue assure le film de la course.»



“Au petit matin, déjà une dizaine d'abandons. La fatigue se lit sur les visages”

«Pneu éventré pour une Ferrari qui se traîne jusqu'au stand. 7 h du mat': on compte une dizaine d'abandons. Le premier datait du 14^e tour. Au stand G Drive on suit les opérations à l'écran. Pour l'anecdote : l'un de leurs trois pilotes est le gérant du MacDo, le long du circuit ! En temps normal, la vitesse y est limitée à 50 km/h... Mais les radars font relâche pour les 24 Heures du Mans ! Nakajima (Toyota) a comme une petite soif. L'enjeu : boire sans ôter son casque à l'aide d'une paille, peu commune. Un pilote perd dans les 3 kilos en deux heures de course !»



“Plus qu'une heure à tenir : Pour Porsche, c'est la fin d'une série noire”

«Aïe ! La panne qui fait mal ; une heure et demie seulement avant l'arrivée. Cela constraint l'équipe à changer la pièce qui causera un retard sans doute irrattrapable. Pour d'autres, c'est la capacité à surfer sur les galères qui conduit à passer les premiers la ligne d'arrivée. L'an dernier, Porsche s'accaparait les deux premières marches du podium et remporte la course grâce à Hülkenberg-Bamber-Tandy, au terme de leurs 235 tours, à 247 km/h de moyenne. Mémorable. Porsche triomphe au Mans, depuis 1996, 1997 et 1998, et pour la 17^e fois.»







À LA TABLE DES PILOTES AVEC JEANNINE

PAR CARLOS GOMEZ
PHOTOS : PIERRE-EMMANUEL RASTOIN POUR VSD

De Bourdais à Pescarolo,
pas un qui ne soit allé
apprécier une fois son accueil
et sa cuisine maison, *Aux
Portes du circuit*. Savoureuse
rencontre.

Six cafés et l'addition ! Jeannine Belhou, 63 ans, est la patronne depuis quarante ans du bistro qui jouxte la piste des 24 Heures du Mans : *Aux Portes du circuit*. Elle est une figure populaire du Mans. Elle voulait devenir coiffeuse et puis la vie s'est chargée de la détourner de sa route, pour le plus grand bonheur de ses habitués.

Durant les 24 Heures du Mans, il est une autre course qui se joue aux abords de la piste. Une course sans relais et sans ravitaillement. Un fabuleux cavalier seul pour un petit bout de femme, qui prend sur ses nuits pour être la dernière à fermer ; et la première à ouvrir. Elle s'appelle Jeannine et elle mène son commerce avec une régularité de record d'endurance. L'établissement s'appelle *Aux Portes du circuit*. Posé sur la route à trois cents mètres de l'enceinte, c'est une bâtisse rectangulaire, aux angles réguliers comme une maison Playmobil, surmonté d'un petit toit rouge avec sa cheminée qui fume, pépère. Et puis sa façade surmontée d'une enseigne au néon. En s'approchant, on se croit téléporté dans un film des frères Coen. Mais il suffit de pousser la porte et c'est un parfum de France d'autrefois qui vous saute à la figure. Ça sent l'encaustique et le café chaud. Et sur le coup de midi, c'est plutôt le bœuf-carottes et la tarte aux pommes fondantes, deux des spécialités maison qu'il serait criminel de ne pas honorer quand l'appétit se fait sentir. On est au pays de Chabrol et de





1

Sur la carte de Jeannine il n'y a que des produits du marché.

1 Melon jambon, ça ne mange pas de pain.

2 L'expression «On ne va pas en faire un fromage» n'a pas cours ici. Et puis, optez pour ses rillettes maison, un classique!

3 Une de ses spécialités, son filet mignon de porc, sauce champignons.

Ne lui demandez pas la recette, «C'est secret!».

4 Tarte aux pommes fondantes, pour finir.

Avant d'y revenir !



3



2



4

«et en ouvrant un œil à 6, quoi qu'il arrive», réveillée par le son «rassurant» des moteurs au loin... «Il faut savoir être présent. Respecter le client. Lui donner envie de revenir. Et ça ne se fait pas tout seul, vous savez. Il faut donner de sa personne.» Et Jeannine dit avoir tant donné que sa vie de famille est passée après. Elle a «à peine vu grandir» ses enfants. «Ils ne veulent pas entendre parler du bar. Je l'ai négligée, cette vie, à vouloir donner du bonheur aux autres. Mais c'est très important de le faire. Et à fond ! Sinon, autant se consacrer à autre chose, vous ne pensez pas ?»

Jeannine vous fait cadeau de cette confidence avec une pointe de mélancolie dans la voix, mais sans qu'affleure la moindre lamentation. «Il y a tant de satisfactions aussi.» Elle connaît des étrangers qui accourent ici depuis des dizaines d'années. Des Australiens, des Anglais, des Italiens à qui elle avait proposé au début de planter la tente dans le jardin. «Avec le temps, ils sont devenus des

«Le samedi matin du départ, on n'avait pas école. C'était déjà une institution»

amis.» Depuis, pour leur confort, elle leur a fait installer des douches. En repartant, ils disent au revoir, et non pas adieu à leur hôte. «Mon petit bonheur, c'est que beaucoup d'entre eux reviennent avec leur femme ou leur compagne. Ça donne encore plus de sens à ce que j'ai entrepris il y a maintenant un bail !»

Les barons du sport automobile ont, eux aussi, adopté Jeannine. Jacky Ickx autrefois, Sébastien Bourdais aujourd'hui, le régional de l'étape. Et, bien sûr, «Monsieur Pescarolo ! Lorsqu'il a créé son écurie, il a immédiatement fait des portes sa cantine. Tout comme ses gars. Je les adore !» Ah... Henri Pescarolo, un pan de l'histoire des 24 Heures du Mans à lui seul. On ne comprend pas tout de suite ce que représente pour une femme du cru comme Jeannine de se mettre au service du champion emblématique, quatre fois vainqueur ici. Elle a grandi au Lude, à quarante kilomètres. Ses parents tenaient une ferme. «Eh bien, croyez-moi qu'on arrêtait le travail pour écouter le départ à la radio. Et je me souviens que Pescarolo courait déjà. Vous vous rendez-compte !»

Aussi loin qu'elle se souvienne, le samedi de juin où était donné le départ, il n'y avait pas école. «Les 24 Heures du Mans, c'était déjà une institution.» L'autre raison qui pouvait interrompre la journée de labeur, c'était quand «le Général» faisait une allocution.

Au départ, c'est son mari qui eut l'idée de trans-

VOUS NE SEREZ JAMAIS DÉÇU PAR LA CUISINE DE JEANNINE. ELLE NE FAIT QUE DES PLATS EN SAUCE QUI PRENNENT LE TEMPS DE MIJOTER TOUTE UNE MATINÉE. “ICI, IL FAUT RÉSERVER!”





Aux Portes du circuit, au départ,
une maison toute simple, héritage familial.
À l'arrivée, un bar qui annonce la couleur
avec ses lettres au néon. Jeannine, la « taulière »
derrière son bar, qui reçoit avec le sourire
dès 7 heures du mat'.



1



4

1 Dans le panthéon de Jeannine, des gens de télé, comme Jean-Pierre Pernaut (à g.), quelques têtes aristocratiques, ici avec Pierre Casiraghi (à d.).

2 Sa photo dédicacée par son Altesse le Prince Albert.

3 Avec Jacky Ickx, six fois vainqueur au Mans.

4 Avec un vieux client qu'elle idolâtre, «Monsieur» Pescarolo, pour ses 34 participations, le record.

Former la maison familiale en commerce. «Un bar? Pourquoi pas! Et me voici au même endroit quarante ans plus tard.» Si la vie n'avait pas eu de l'imagination pour elle, Jeannine aurait préféré être coiffeuse. Elle avait appris, jadis, à Paris, en même temps que Jean-Claude Gallopin, devenu une figure de la coiffure. «J'ai toujours adoré ça. J'ai encore mes ciseaux, au cas où devant la glace j'aperçois une mèche qui dépasse.» Elle dit avoir toujours porté le cheveu court. «J'ai besoin d'être impeccable. Je n'ouvre pas la boutique si je ne me sens pas présentable. Il y a juste les ongles, ça c'est un vrai problème!» Cette fois elle se plaint vraiment. Elle a dû renoncer au vernis. «Mais c'est la vie de bistro : on passe son temps les mains sous l'eau.» Chose importante : si vous prétendez déjeuner ici, sachez qu'il vous faudra réserver. «C'est obligatoire, sinon on ne mange pas!», lance-t-elle d'un ton ferme. «Je ne le fais pas pour embêter, ajoute Jeannine un ton plus bas, c'est impossible autrement ; j'ai besoin de prévoir pour combien de personnes je dois cuisiner. D'autant que je suis

**L'ANNÉE DERNIÈRE,
JEANNINE A ENFIN PU ASSISTER
AU DÉPART DE LA COURSE.
“ÇA VIBRAIT DE PARTOUT! ÇA
VOUS DONNE ENVIE DE
PLEURER. PERSONNELLEMENT,
ÇA M'A BOULEVERSÉE”**

seule à servir.» Cela dit, vous ne serez jamais déçus. Elle ne fait que des plats en sauce, qui prennent le temps de mijoter toute la matinée. «Mon filet mignon, sauce champignons, c'est ma recette secrète...»

Du people prêt à se lécher les babines, il en passe aussi chez Jeannine. Des gens de télé, «comme Jean-Pierre Foucault, qu'est-ce qu'il est sympa». Et Patrick Dempsey? «Lui, s'il est passé, alors je ne l'ai jamais su. Et comme je ne

regarde pas sa série (Grey's Anatomy, Ndlr), j'aurais été en peine de le reconnaître.» Et il y a les têtes couronnées. Lectrice assidue de Gala, cette femme aime la vie des princes et des princesses «depuis toute gamine». Elle a affiché avec fierté la photo dédicacée d'Albert de Monaco. Il n'est encore jamais venu. Ce sont les hommes de sa sécurité qui lui ont apporté lorsqu'ils faisaient un stage de conduite. «Sinon, j'ai eu son neveu, Pierre Casiraghi. Très mignon, très bien élevé.»

Le «stage», Jeannine l'a fait aussi. Plutôt un baptême, organisé par Porsche. Un cadeau de l'ACO. «Dieu sait que j'aime conduire, mais là, j'ai eu peur!», dit-elle en soufflant. «Trois séries de cinq tours, vous savez quoi? c'est plus dur qu'une journée de travail! J'avais hâte que ça se termine. J'ai fini sur les rotules. Mais c'est à vivre une fois.»

Sur l'échelle des émotions, Jeannine place cependant plus haut encore l'invitation de l'ACO au départ de la course, l'an dernier. «Directement sur la piste, avec la cérémonie des hymnes et tout. C'était beau! Tellement magique. Toute votre vie vous n'avez entendu ça que de loin, derrière votre bar. À ce moment précis vous êtes au cœur de l'arène.» Elle se souvient ensuite, qu'on l'avait conduite à la tribune pour assister au départ. «Et là, ça vibrait vraiment de partout. Ça vous donne envie de pleurer. Personnellement, ça m'a bouleversée.»

Cette année sera sans doute sa dernière aux commandes des Portes. Voilà deux ans qu'elle prévient qu'elle en a «fini». Mais deux ans aussi qu'elle recule l'échéance. Et ce sera quoi, Jeannine, la vie loin du bar? «J'aimerais voir grandir mes petits-enfants. Et prendre le temps de voyager. L'Afrique de l'Ouest me fascine. J'ai 63 ans et c'est un peu surhumain ce que je fais quand même. Quand il s'agit de dormir après une journée, conclut-elle en souriant, je n'ai pas besoin qu'on me chante une berceuse...»

C. G.



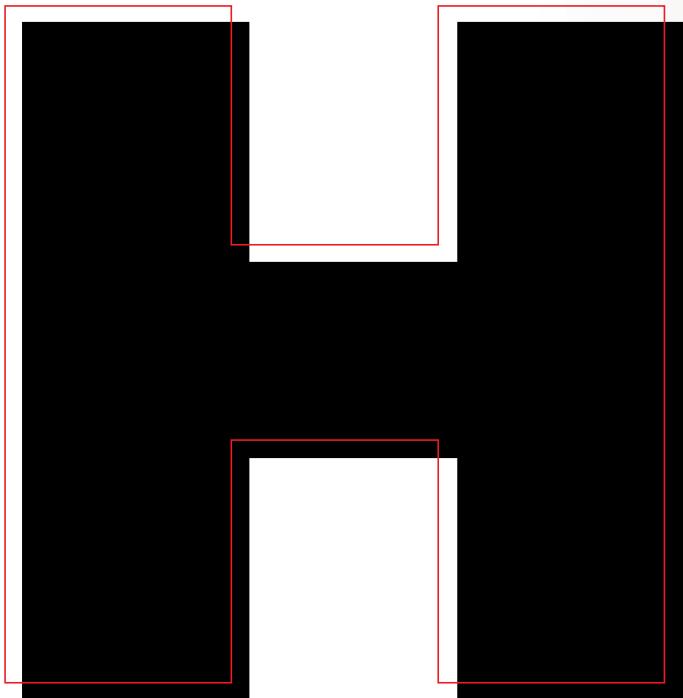


Les « Portes » ne se referment jamais vraiment chez Jeannine, même si, après quarante ans d'activité à proximité du circuit, elle pourrait avoir enfin l'envie de « raccrocher ».

L'INCONNUE DANS LA LIGNE DROITE

UNE NOUVELLE INÉDITE DE SERGE JONCOUR

En tête de la course, une anglaise disparaît au détour d'un virage... La direction de course n'annonce aucun incident. Les Hunaudières seraient-elles devenues un nouveau Triangle des Bermudes ?



uit heures passées en tête. La Lola Aston Martin menait la course depuis la toute première seconde du premier tour. Plus de huit heures à dominer le peloton d'une manière insolente avec au total plus de trois tours d'avance sur son premier poursuivant, autant dire que pour son retour aux 24 Heures du Mans la Lola Aston Martin survolait les débats, dépassant même les 250 km/h de moyenne et enchaînant les passages avec une régularité de métronome turbo-compressé...

Dès le premier tiers de la journée, à près de minuit, tous disaient déjà qu'elle avait course gagnée et que rien ne pourrait l'empêcher de voler vers la victoire quand tout à coup, là, devant les gradins remplis de spectateur enflammés, au moment où le leader aurait du déboucher en sortant du Virage de raccordement, à la surprise générale la Lola Aston Martin n'apparut plus. Pendant un tour, puis deux, puis trois, on ne la vit plus passer devant les stands. C'était d'autant plus étonnant que comme à chaque édition l'ambiance était hautement festive dans les tribunes, une atmosphère rendue encore plus folle cette année du fait de la chaleur et de l'exaltation qui régnait, au point que





Depuis le prix France-Télévisions décerné en 2003, pour *U.V.*, adapté au cinéma en 2007, Serge Joncour écrit des scénarios à succès (*Elle s'appelait Sarah*), et des livres, comme *L'Idole*, qui fut adapté à l'écran en 2012 sous le nom *Superstar*, avec Kad Merad et Cécile de France.



Depuis le début de l'épreuve, à chacun des passages de la Lola, le public se soulevait dans un mouvement unanime, une ola se formait depuis la ligne droite des stands jusqu'à la courbe Dunlop, une ola où les acclamations de la foule se mêlaient aux rugissements du V12 qui électrisaient l'atmosphère de ses 700 chevaux... On comprend dès lors qu'en ne voyant plus passer le héros, dans les premiers temps, les spectateurs crurent d'abord à une panne, rien de plus, même si, chose étrange, la direction de course n'annonçait pas le moindre incident, et qu'aucune information n'était communiquée pour expliquer cette soudaine absence du leader. Quant au team lui-

même de la Lola Aston, ayant eu des problèmes de liaison radio depuis le début de la course avec sa voiture, ils se doutèrent qu'en plus d'un nouveau souci de communication avec le pilote, Johnson en l'occurrence, cette fois il y avait probablement une panne mécanique, mais

à coup sûr pas de casse, de toute évidence rien de grave, puisque le long de la piste on ne rapportait pas le moindre incident pas plus qu'on n'évoquait un quelconque abandon.

Seulement, confiants ou pas, tous les membres de l'équipe et les co-pilotes eux-mêmes, en ne voyant plus réapparaître leur voiture, comprirent bien que quelque chose de pas banal avait dû se passer.

Les commissaires de course positionnés au bord du circuit n'avaient signalé aucun accident. La direction de l'épreuve eut beau leur envoyer dans les casques des ordres de vigilance accrue et la consigne de regarder bien au-delà de la zone qui leur était attribuée, aucun des officiels n'observa quoi que ce soit d'anormal. Quant aux pilotes des autres bolides, eux non plus n'avaient rien remarqué de particulier et n'avaient remonté aucune information à leur équipe.

Depuis 8 heures, la Lola Aston Martin de Johnson, Heady et Josselin survolait les débats avec une régularité de métronome, si bien que les autres concurrents ne se souciaient plus de ce leader qui surclassait l'épreuve, sans être résignés ils considéraient tous que la Lola filait vers la victoire et que le propos c'était maintenant de se battre pour la deuxième place et de savoir qui d'autre accéderait au podium... Seulement, suite à ces annonces d'abord interloquées, puis petit à

petit affolées que les autres pilotes se mirent à recevoir dans leur casque, tout en restant concentrés sur leurs trajectoires, ils s'appliquèrent à bien scruter les bords du circuit pour voir s'il n'y avait pas de trace de ce leader bizarrement envolé, que ce soit des traces de freinage ou d'un choc quelconque sur les glissières.

Comme il était près de minuit, dans un premier temps les chaînes d'info en continu ne relayèrent pas ce fait de course, d'autant qu'à vrai dire il n'y avait aucune information à livrer, sinon de faire le constat que depuis plus de six tours maintenant la Lola Aston Martin n'était pas repassée devant les stands et qu'elle s'était de toute évidence évanouie quelque part, hors du champ des caméras en tout cas... Il y aussi qu'à cette heure-là du samedi soir, les journalistes sportifs sont plus généralement concentrés sur les résultats de la Ligue 1 de football, d'autant que ce soir Paris Saint-Germain avait perdu face à l'OM, au Parc des princes qui plus est, ce qui en soit était déjà un véritable événement et accaparaît toutes les attentions.

Dans ce contexte de focalisation médiatique, le fait que la voiture leader des 24 Heures du Mans n'apparaisse plus en course et ne passe plus devant les stands, ce n'était jusque-là qu'une source d'étonnement, une curiosité que les plus optimistes attribuaient à une double crevaison ou un impensable abandon, et que les plus farfelus mettaient sur le compte d'un phénomène paranormal ou pseudo magique, dans l'esprit de ceux qui environnent le « Triangle des Bermudes », même s'il est peu pensable que les routes de la Sarthe soient perturbées par les soubresauts d'un monstre marin ou par de quelconques perturbations magnétiques ou extraterrestres...

Plus sérieusement les quatre directeurs supervisant la course se consultèrent en urgence et ils évoquèrent l'hypothèse d'une bourrasque de vent qui dans la ligne droite des Hunaudières aurait pu perturber la Lola au point qu'elle se soulève et se retrouve propulsée en vol plané jusque dans la forêt. Il faut dire que cette année la décision avait été prise de revenir au circuit d'origine, exceptionnellement on avait enlevé les chicanes droite-gauche et gauche-droite, si bien qu'on retrouvait cette folle ligne droite de plus de 6 kilomètres dont le prestige résonnait comme un mythe. Dans les années 80 on avait plusieurs fois observé des décollages de voitures, les changements de plan de la route sur les Hunaudières créaient des pertes d'appui aérodynamique, de véritables tremplins invisibles qui faisaient décoller les bolides, et pour peu qu'une rafale de vent prenne le relais de ce décrochage aérodynamique, à plus de 400 km/h il était

DANS CE CONTEXTE MÉDIATIQUE, LE FAIT QUE LE LEADER DU MANS N'APPARISSE PLUS EN COURSE NI AU STAND N'ÉTAIT QU'UNE CURIOSITÉ



envisageable qu'une voiture parte en vol plané et aille atterrir on ne sait où dans le décor...

- Mais non, il n'y a pas eu d'alerte, pas le moindre signe des autres coureurs ni des commissaires, et d'ailleurs le pilote a délibérément déconnecté la géolocalisation... De toute façon c'est techniquement impossible que cette voiture se soit envolée...!

Les ingénieurs de l'équipe étaient formels, même avec une rafale de vent de 150 km/h, les appuis aérodynamiques étaient tels qu'il était impensable que la voiture ait décollé d'une façon ou d'une autre.

Sans plus de chicanes de ralentissement, cette année la ligne droite des Hunaudières redevenait cette ligne droite légendaire de 5,8 kilomètres, cette folle piste où les voitures se lancent à fond et où tous les pilotes sont pied au plancher, une ligne droite tellement extravagante et périlleuse que les spectateurs ne sont pas autorisés et que les abords sont interdits au public, près de 6 kilomètres d'ivresse pure à foncer au milieu d'une saignée de glissières et de bitume filant entre les arbres de la forêt.

Pour tout pilote, et ce quelle que soit sa voiture, entre le Tertre rouge et Mulsanne il n'y a plus aucune question à se poser, les Hunaudières ça se prend à fond, pas d'autre tactique que d'appuyer sur l'accélérateur pendant 6 kilomètres... Oui, pour tout coureur les Hunaudières se vivent comme une transe, dès les premiers cent mètres ça vire à l'hypnotique, le bruit du moteur devient soudainement linéaire et constant, une fois lancé dans la ligne droite le chant du V12 n'est plus heurté par les changements de rapports et les décélérations, les bras tendus ne bougent plus, les mains fixées sur le volant, pied droit enfoncé, à partir de là toute voiture se transforme en une fusée pointée dans un axe rectiligne, un vertige pur...

Vu de la voiture, les Hunaudières ça commence par quelques maisons au bord de la route, l'auberge à gauche, puis très vite, il n'y a plus de maison, plus de civilisation, et le circuit s'enfonce comme une lame dans la forêt, le bitume file entre ces arbres immenses de part et d'autre de la route, ces grands arbres juste là au bord, tout près, ce qui décuple la sensation de vitesse. La concentration est telle que tout pilote se voit propulsé dans un état second, sur près de 6 kilomètres il n'y a plus de mouvement à faire, le corps est figé, l'esprit envoûté par cette accélération linéaire...

- Bon dieu mais c'est pas possible, il ne s'est tout de même pas volatilisé ! Neutralisez la course que les commissaires inspectent tous leur zone...

- Il n'y a aucune raison d'interrompre la course. Tant qu'il n'y pas d'accident on n'arrête pas une course !

Par radio le team manager de l'écurie engueulait le directeur de l'épreuve, il le suppliait de sortir les drapeaux jaunes et même de stopper tout pour qu'on y voie clair.

Les autorités de course se réunirent à nouveau avec les cadres de l'équipe Lola Aston Martin et les deux co-pilotes de Johnson, Heady et Josselin. Ils se lancèrent tous dans un genre de brainstorming pour balayer les hypothèses. Cette disparition était incompréhensible, on évoqua tout de même le forfait d'un collectionneur fou ayant monté un stratagème pour kidnapper la voiture, on parla aussi d'espions coréens, chinois ou qatariens qui voulaient à tout prix percer le mystère de cette carburation frénétique, mais aucune de ces suppositions ne tenait la route. Josselin, le troisième pilote, lui qui depuis le début de la réunion ne disait rien, lâcha soudain.

- Il a pétré un câble...
- Un câble...? Mais un câble de quoi, lui rétorqua Heady qui n'était pas parfaitement bilingue...

Et là Josselin, prenant l'air grave et pénétré de celui qui sait, leur lança à tous,

- À votre avis ; qu'est-ce qui peut distraire un pilote de sa course, hein, à votre avis ?

Ils lui dirent d'arrêter de faire le malin, ils ne voyaient pas à quoi il voulait faire allusion.

Et là Josselin se mit à raconter que Johnson pendant les essais n'arrêtait pas de parler d'une cavalière, une jeune femme à cheval qu'il voyait dans la forêt sur la gauche de la route, oui, une longue femme rousse qui randonnait dans les allées forestières, chevauchant sur un cheval blanc.

- Quoi ? Mais, Joss, qu'est-ce que tu racontes comme conneries...?

- Il disait qu'il voulait aller la voir, il disait qu'il voulait lui parler, c'est ce qu'il m'a dit, qu'il voulait s'arrêter pour lui parler à cette femme parce qu'il avait la conviction qu'elle était là pour lui, que cette inconnue c'était la femme de sa vie... Je pensais qu'il déconnait.

- Mais Joss, on arrête pas une course pour...
- À votre avis, qu'est-ce qui peut distraire un homme de sa trajectoire...? Qu'est-ce qui peut distraire un homme de son ambition de conquête et de son appétit de victoire ? Hein...? À part l'amour, rien !

"NEUTRALISEZ LA COURSE ET QUE LES COMMISSAIRES INSPECTENT TOUS LEUR ZONE. IL NE S'EST TOUT DE MÊME PAS VOLATILISÉ!"

S. J.



PHARES MARCHEAL
ROUDIES

24 Heures du MANS 1954

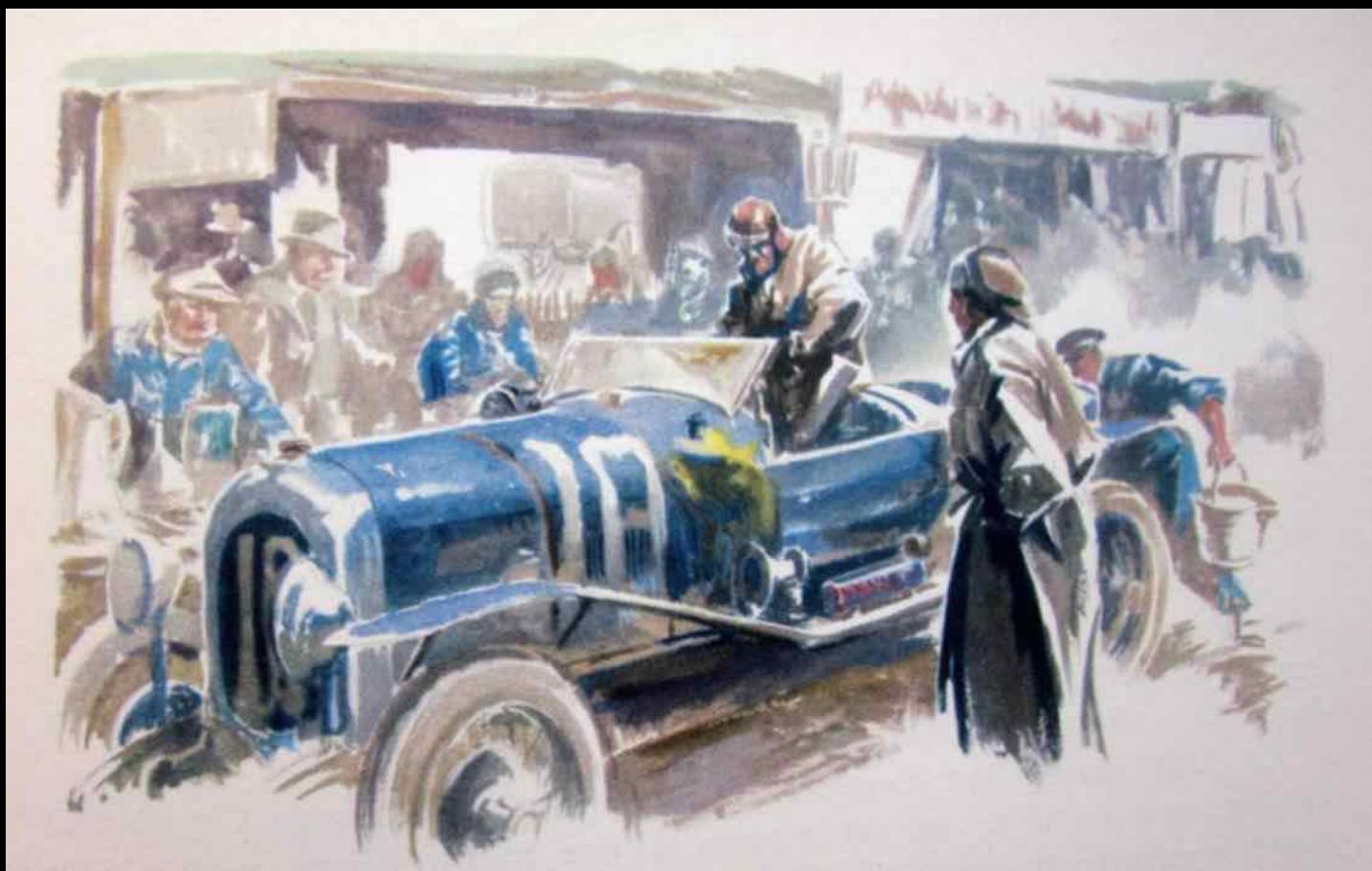
Geo Ham



GÉO HAM L'HOMME QUI PEIGNAIT LA VITESSE

Avant que la photographie ne s'impose aux abords des circuits, Georges Hamel a dessiné la légende du Mans comme personne. Un coup d'œil dans le rétro.

En juin 1954, Géo Ham immortalise le dépassement nocturne de la Deutsch-Bonnet, de Bonnet et Bayol, par la Ferrari, de José-F. Gonzalez et Maurice Trintignant, qui remportèrent l'épreuve.





LES TRÈS RICHES HEURES DES 24 HEURES DU MANS

Avant d'en être l'illustrateur officiel, de 1951 à 1956, Géo Ham croqua des centaines de scènes aux 24 Heures du Mans.

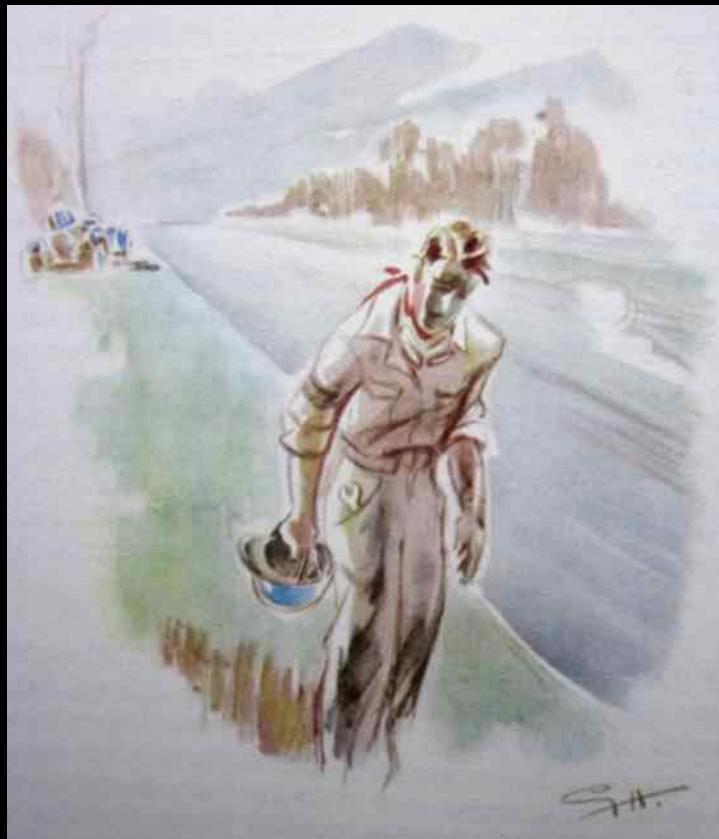
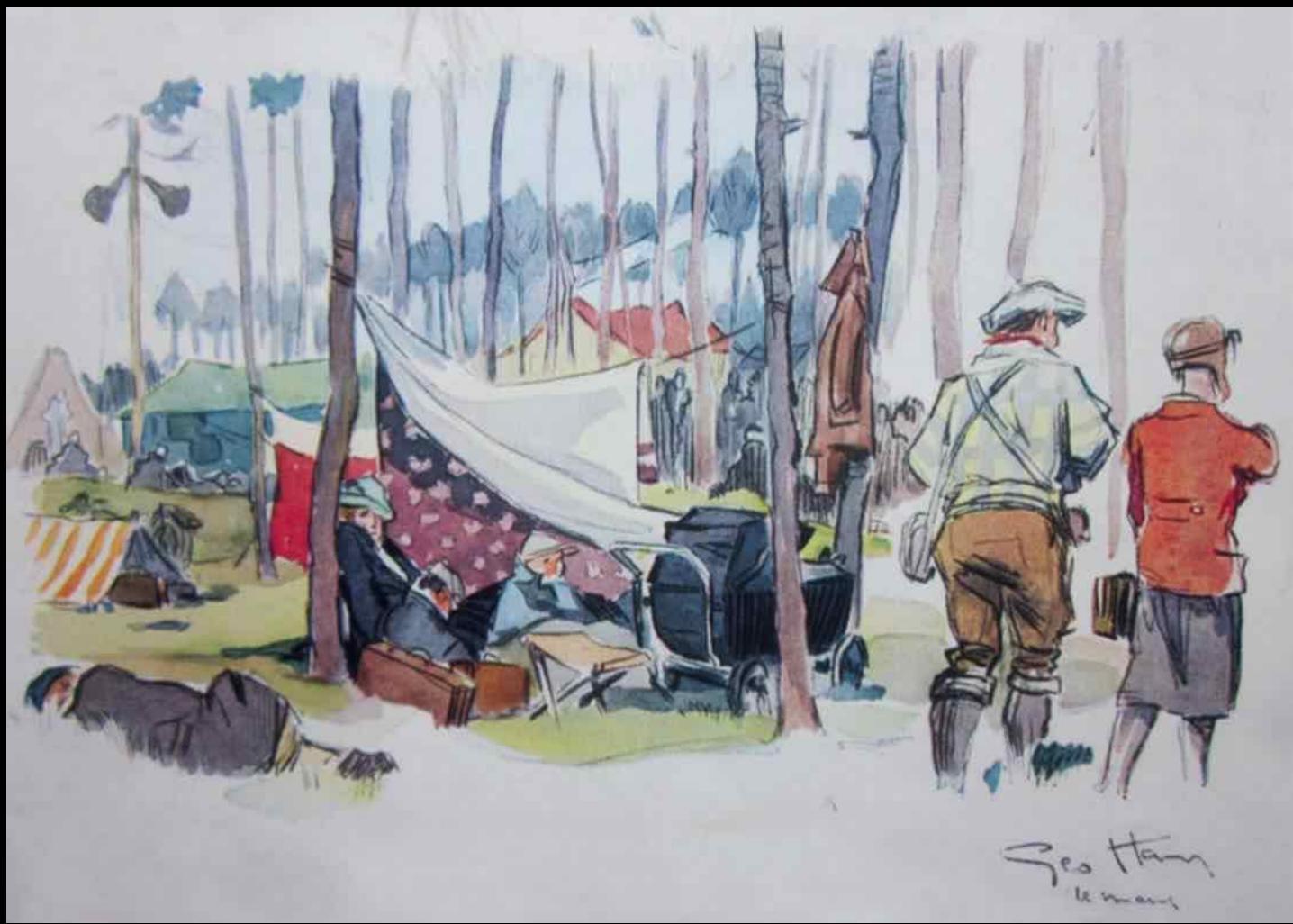
Aussi bien de l'intérieur des stands qu'au bord de la piste. Page de gauche, en haut : un arrêt au stand de la Sunbeam Sport Modell, de l'équipage Segrave-Duller (1925), où l'on refait le niveau d'eau.

En bas : changement de pilote au stand Chenard & Walcker, lors de la première édition en 1923. Ci-dessus : fait de course, avec le duel Mercedes-Bentley durant l'édition 1930.

Ci-contre : une sublime vue des Hunaudières, en 1929, où la Chrysler 75 (n°14) de Benoist et Stoffel est dépassée dans un nuage d'eau par la Stutz DV de Bouriat et Philippe.







AUTRE TEMPS, AUTRES MŒURS

Si de nos jours les arrêts au stand se décomptent en secondes, dans les années 30, il fallait d'interminables minutes aux mécaniciens pour assurer le ravitaillement des autos ou pour simplement nettoyer les projecteurs. Page de gauche : en 1932, le team de l'équipage Bertelli-Driscoll ajuste les pleins de carburant et d'eau sur l'Aston-Martin qui terminera 7^e au classement général. Tandis que déboule dans leur dos la rutilante Bentley de Frank Clement et Jean Chassagne. Ci-dessus : sous les pins du Tertre Rouge, on campait à la bonne franquette, comme en témoigne ce bel « instantané » de 1932, truffé de détails croustillants. Ci-contre : un pilote abandonne son véhicule, tombé en panne, et regagne les stands, comme la plupart du temps à l'époque, par ses propres moyens. Clé à molette impuissante. Et tête basse.







En médaillon.
Louis Villeneuve, pilote
qui participa cinq fois au
24 Heures du Mans dans
les années 30, fut croqué
en 1934 par Géo Ham,
année où ils participèrent
ensemble au Mans.

Ci-contre. Le départ
de la course 1952 est donné.
Les bolides sont encore
groupés dans la ligne droite
des stands, d'où ils
aperçoivent pour la dernière
fois la passerelle Dunlop,
déplacée au Tertre Rouge
en 1953. Au premier plan,
la Cunningham C-4R (n°17)
de B. Cunningham et
W. Spear finira à la 4^e place.
À droite, la Jaguar C (n°17)
de S. Moss et P. Walter
coulera une bielle à la 3^e
heure. Au loin, une des deux
Mercedes 300 SL grises, qui
réussiront le doublé.



Il n'a pas 12 ans lorsque ses parents lui font assister à sa toute première course. Déjà au Mans

Petit, sec, il me reçut sans chaleur dans un studio à sa taille, qu'envahissait un immense panneau représentant une automobile de course aux roues véloées démesurées. Sortant du cadre, elle bondissait dans la pièce, survolée d'un étrange avion. » Ainsi Hervé Poulin se souvenait-il de son unique rencontre avec Géo Hamel dans l'avant propos de l'unique monographie consacrée au dessinateur*. Et le commissaire-priseur de préciser : « Mon enthousiasme sincère pour son travail semblait lui être indifférent. Je devinais la cause de ce comportement : la maladie qui devait l'emporter peu de temps après. Je lui proposai d'acheter une œuvre sur le grand nombre qu'il conservait jalousement. Il refusa. » Et Hervé Poulin de conclure, amer : « La fable est cruelle : il avait institué légataire universel une fondation, qui, une fois entrée en possession, appela un brocanteur et brada le tout sans état "d'Ham" ! »

C'est que, en 1972, date de ce rendez-vous raté, Géo Hamel était depuis longtemps passé de mode et son règne sans partage sur l'illustration de la vitesse et de la compétition automobiles bien oublié. Et pourtant...

Georges Hamel est né avec le siècle, aux tous derniers jours de l'été 1900, alors que deux événements viennent de donner le ton de ce que va être ce XX siècle : une quête perpétuelle de la vitesse. Quelques mois auparavant une automobile a dépassé pour la première fois les 100 km/h et la toute première course d'automobiles vient de se dérouler, la Coupe Gordon-Bennett, un Paris-Lyon remporté en neuf heures et neuf minutes par le Français Fernand Charron, sur Panhard.

À peine a-t-il 12 ans que ses parents l'emmènent assister à sa toute première course : une course de motos, qui se déroule au Mans. Il en ramène quelques dessins, certes encore maladroits mais plein de vitalité, d'audace. Le petit Georges a ainsi compris que pour signifier la vitesse, il fallait pencher les machines, les déformer, les décoller du sol. Six mois plus tard, à la Pentecôte, il se perfectionne en croquant assidûment les participants à une

course de côte dans sa ville de Laval. Le style est là. La technique viendra aux Arts Déco quelques années plus tard. À peine sorti du prestigieux établissement de la rue d'Ulm, Georges Hamel se rebaptise Géo – la mode était au pseudo – et commence à placer aquarelles et dessins dans des revues spécialisées, sur l'automobile et, autre dada, sur l'aviation.

Dans les années 30, sa cote explose et il réalise d'innombrables affiches de courses, ou pour des constructeurs. Il signe alors de grandes sagas de librairie, notamment sur L'Aéropostale, au

point d'être nommé peintre officiel du ministère de l'Air. En 1932, il accompagne Guillaumet lors de sa traversée de la cordillère des Andes et participe dans la foulée au rallye de Monte-Carlo. Deux ans plus tard, Géo Ham fait équipe avec Louis Villeneuve pour tenter la reine des épreuves d'endurance : les 24 Heures du Mans.

C'est dans les années 30 qu'il accouche de ses chefs d'œuvre, ses fameux duels train auto, auto avion, etc. Dynamique, cadrage, perspective, on n'avait jamais peint la vitesse de la sorte, pas même les futuristes Italiens. La décennie suivante est une période sombre pour l'Europe et pour Géo Ham en particulier qui, reporter pour *L'Illustration*, témoigne du mauvais côté de l'Histoire – avec les fascistes italiens puis les nationalistes espagnols – et ne cache pas ses sentiments pour le Maréchal. Il retrouve son statut de maître de la vitesse au début des années 50, quand son nom devient associé aux 24 Heures du Mans. Six

années durant, Géo Ham est chargé d'illustrer le programme officiel du célèbre marathon automobile sarthois. Tout y est : le soleil – ou la pluie ! – de juin, la poussière, la nuit, l'exaltation et, bien sûr, cette vitesse sous le sceau de laquelle le siècle et Géo Ham ont été marqués. La photo – puis la maladie – auront raison de lui. René Follezou se souvient de ce 30 juin 1972 où eurent lieu les obsèques de son ami. « Nous n'étions en tout que dix-neuf à avoir tenu à l'accompagner. »

FRANÇOIS JULIEN

*Co-édition Somogy-Musées de Laval-Siloé, 2007 (épuisé). Remerciements : Marc-Alexis Baranes; Association des Amis de Géo Ham, pour leur aide dans la réalisation de ce portfolio.



Géo Ham, debout, pose avec Louis Villeneuve, lors de son unique participation aux 24 Heures du Mans, en 1934.





1937. Les Bugatti 57 Tank, ici la n°1 de Labric et Veyron précédée de celle de Wimille et Benoist, passent en formation devant les stands sous une pluie battante. L'eau est plaquée par la vitesse sur les flancs des bolides. La n°1 abandonnera, tandis que Wimille et Benoist offriront sa première victoire à la marque alsacienne.



24 HEURES GOURMANDES DANS LA

SARTHE

PAR ALIETTE DE CROZET PHOTOS : CYRIL BITTON POUR VSD

Balade épicurienne avec un chef atypique, Jean-Franck Lenfant, recettes à l'appui de l'entrée au dessert, dans un département truffé de producteurs passionnés. À l'instar de cet éleveur de poules pour qui consommer local c'est l'idéal!





ÉLEVEUR DE HAUT VOL

Chez les Cosnet, on s'y connaît en poulardes. On en élève depuis six générations. Issues de croisements de races anciennes, elles arrivent poussins à la Ferme du Pâtis, qui écoule trente mille volailles par an.



Pascal Cosnet n'a pas de site internet. Et il en est fier, presque autant que de la cuisse ferme de ses poulettes. «Des jeunes filles à la veille de la ponte, qui stockent du gras intramusculaire pour chauffer leur couvée, vingt-et-un jours sans bouger», roucoule ce grand gaillard aux yeux bleus. Ces demoiselles n'auront pourtant jamais d'oeuf. À cinq mois, la dernière semaine de leur brève existence se conclura avec une orgie de lait cru – pour l'affinage. Mais avant, elles coulent de bien douces heures dans les 56 hectares de prés, traversés par la Gée, de leur Ferme du Pâtis. Avec leurs colocataires d'enclos, les pintades – des jeunes mâles – elles picorent des vers de terre et se régalent du blé, de l'orge et du maïs provenant des champs voisins – plus «locavores», tu ne peux pas. Elles ont même droit à leurs tisanes : des décoctions de prêle, de radis noir, de racine de pissenlit qui apportent à leur chair un je-ne-sais-quoi de parfumé. Hugo

Desnoyer, le boucher star parisien, les chefs Arnaud Lallement ou Alain Passard, dont le potager est tout proche, ne jurent que par ces «volailles du Pâtis», ou encore «La Cour d'Armoise»... Le dimanche matin, elles dorent dans la rotisserie du Marché des Jacobins, dans le vieux Mans, au pied de la cathédrale. Un des plus beaux marchés de France, certainement.

Pour exalter la finesse et la saveur unique de la chair, la poulette Cosnet ne doit pas être trop cuite. La difficulté consiste donc à bien rôtir les blancs et les pilons, comme ici à la plancha.

Nous sillonnons le département avec Jean-Franck Lenfant, à la taille d'asperge et au sourire de Buster Keaton, un chef atypique qui a quitté Manhattan pour Le Mans – *Small is beautiful*. Ce marathonien, fou de tennis, explore la Champagne crayeuse, les Alpes mancelles – un rien exagérée ! –, les coteaux de la Vallée du Loir ou le Perche sarthois à la recherche de produits rares, la charcutaille goûteuse, le radis de compétition ou le flaçon à émotions. Après ces

AU PAYS DE L'OR ROSE QUE SONT LES RILLETTES, DES MARAÎCHERS VOUS PROPOSENT DE REDÉCOUVRIR LES LÉGUMES, DES ESCALE COLORÉES ET RAFRAÎCHISSANTES



LA POULARDE COUR D'ARMOISE EN TROIS TEMPS

POUR 6 PERSONNES

- Une poulette Cour d'Armoise d'environ 2,3 kg.
- Une botte d'aillets.
- Trois bouquets d'herbes (cerfeuil et coriandre).
- Et une terre cuite, genre romertopf, pour la cuisson.

Fourrez la poulette d'aillets, bridez-la, badigeonnez-la d'huile d'olive et des herbes fraîches mixées en purée. Déposez-la dans la terre cuite pour une cuisson au four en trois temps.

Démarrez à froid

et cuire d'abord à 200°C pendant 20 mn puis à 145°C pendant 1 h 20 mn.

Sortez la terre cuite et ouvrez, laissez deux heures en placant la volaille à la verticale, la tête vers le bas. Elle doit reposer pour redevenir tendre et fondante.

Levez les cuisses

et posez-les sur un plat. Finisez de les cuire au four à 145°C pendant 1 h.

Levez les blancs de poulet et colorez la peau à la poêle à feu moyen avec un peu de beurre, 6 mn sur la peau d'un côté, 5 mn de l'autre côté.

Ajoutez le jus de cuisson et vous pouvez servir.



Notre guide,
le chef
Jean-Franck
Lenfant.





CARPACCIO DE LÉGUMES

Achetez des légumes de saison bio : choux-raves, courgettes, betteraves chioggia, carottes anciennes. **Coupez-les finement** à la mandoline. **Assaisonnez** d'huile d'olive et d'une sauce cédrat ou, à défaut, de citron bio.

ADRESSES

À table chez Jean-Franck Lenfant

Ce n'est pas un restaurant, ni une table d'hôtes ! Chez *Déjeunette et Popotte*, les convives mettent la table, coupent le pain et servent le vin - qu'ils ont apporté. Ils s'attablent devant des produits bio-paysans, juste collectés et préparés par l'hôte des lieux. Deux entrées, deux plats, deux desserts ; et huit tables organisées chaque mois pour huit convives maxi. Les tables d'honneur permettent de rencontrer des chefs comme William Ledeuil (Ze Kitchen Galerie, Paris) en juin, ou le jardinier de l'Arpège Sylvain Picard en juillet. 28 € par personne. dejeunetteetpopotte.com



Radis vert, chou-rave violet, navet mauve, navet boule d'or, carotte orange, radis rouge, se mangent aussi en carpaccio.



L'as de la pouarde

Sur place, vente de pouardes et de pintades (env. 12 €/kg). Verrines de pouarde à la truffe, ou aux morilles et au vin jaune. Et rillettes de pouarde, bien sûr ! Pouarde Cosnet et Fils, Marie-Agnès et Pascal Cosnet, 72550 Coulans-sur-Gée Tél. : 02 43 88 84 27



UN PRINCE DU CÉNOMANS

Ils sont beaux, les cochons
Cénomans de Jean-Noël Vovard.

Et ils sont bons ! « On est fier de nos animaux. Mais si on ne faisait ni vente directe, ni chambres d'hôtes, on arrêterait.

Aucun des quatre enfants ne veut reprendre l'exploitation... »





LE TRIO DE L'OR ROSE

Toutes les rillettes sont différentes. Pour les reconnaître, une seule solution, il faut les goûter !

Mitonnées plus de 18 heures

- par Patrick Lehoux, qui propose aussi des rillettes de bœuf à base de bœuf du Maine. Les rillettes de Bercé, 72150 St-Vincent-du-Lorouër Tél. : 02 43 44 84 06

Cuites au feu de bois

- par Laurent Berthier, qui a remporté quatre médailles d'or au grand prix des rillettes sarthoises de Mamers. À Chantenay-Villedieu, 72430 Tél. : 02 43 95 74 45

Avec de gros morceaux

- par Mickael Doire qui, dans son magasin, propose aussi des plats cuisinés de qualité. Tradition Sarthoise, 35 place de l'église 72560 Changé. Tél. : 02 43 40 02 13 et traditionsarthose.fr

ADRESSE

Chambre d'hôtes à la ferme

Sur place, vente de rillettes, de conserve, de viande de porc fermier Cénomans sur commande. Marylise et Jean-Noël Vovard proposent aussi cinq charmantes chambres d'hôtes et deux roulettes : 60 € pour deux avec petit-déjeuner, 20 € par pers.suppl. Table d'hôtes avec la spécialité : rillettes chaudes ! La ferme Chauvet, 72430 Chantenay-Villedieu. Tél. : 02 43 95 77 57 / fermechauvet.fr

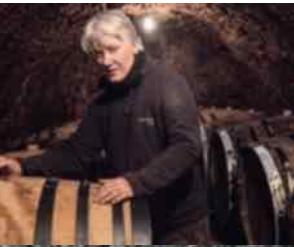
À virées bio-culinaires, on les goûte lors de repas qu'il organise et concocte ponctuellement dans sa maison du Mans, en bonne et gourmande compagnie. Une autre de ses plus belles prises – et surprises : le maître-fromager Éric Cailhau. Surnommé Pierre Perret pour sa bouille encadrée de cheveux frisés, Éric a été l'un des premiers du département, en 1995, à passer au bio comme on change de vitesse. Avec son troupeau de 35 chèvres, il produit de délicieux petits fromages dans sa ferme de Saint-Corneille : «On peut vivre sur des petites structures avec des systèmes différents.» Nous sommes tout près de Conneré, berceau historique des rillettes. C'est là en effet qu'un charcutier astucieux eut l'idée de les présenter dans des pots en carton paraffinés aux voyageurs prenant le train de Paris pour la Bretagne. Là, donc, que s'amplifia la saga de l'or rose ! Car la terre de naissance de Stéphane Le Foll, le ministre de l'Agriculture, est aussi le terroir aux 350 bouchers-charcutiers. Les Sarthois produisent 50 000 tonnes de rillettes par an (80 % de la production française) et en mangent cinq fois plus que la moyenne nationale. Rissolage, confisage, battage et trempage sont les mamelles du département. Pas un village qui n'ait son château, son clocher, sa charcuterie à la vitrine bien garnie de trophées, sa recette authentique et son élevage de cochons d'exception. Comme les porcs fermiers dits Cénomans. À quelques kilomètres de Chantenay-Villedieu, où Laurent Berthier mitonne ses viandes au feu de bois, deux roulettes et une bâtisse abritant trois chambres d'hôtes précèdent la ferme Chauvet. Le poulailler accueillant les poulets de Loué et les quatre stalles où vivent 240 porcs fermiers Cénomans se trouvent à cent mètres. Si 98 % des cochons marchent, ou plutôt stabulent à l'ombre, ceux-là font partie des 2 % qui peuvent gambader en plein air. «Avec leurs yeux vairons, leurs



Cuisiné par Mikhaël Doire (en haut), ou par Patrick Lehoux (en bas), ce confit de viande salée a un goût différent. La base est la même : du maigre, du gras de porc, du sel et du poivre.

“TOUCHEZ COMME C'EST DOUX, UN COCHON, DERrière LES OREILLES ! ET LEUR GROIN HUMIDE COMME LE MUSEAU D'UN CHIEN”, S'EXTASIE ALAIN CABANNES, DIRECTEUR DE LA FILIÈRE DU PORC CÉNOMANS





 «larges oreilles pointues, leur culotte bien formée et leurs soies douces, ils sont tout à fait appétissants», lance Alain Cabannes, vigoureux défenseur du Cénomans. Malgré leur Label rouge et leur alimentation végétale (25 % d'orge), les Vovard recevront à peine 1,70 € du kilo. «Le porc nous tue, dit Maryline. Heureusement, nos touristes nous apportent de la joie. Ils viennent chez nous parce qu'on est agriculteurs, ils veulent connaître notre vie.» Et ils sont bien reçus! Avec des rillettes chaudes à l'apéro (à essayer, c'est délicieux) des rillettes au petit-déjeuner (rel) et en prime une visite commentée de l'exploitation. Ensuite, ils vont admirer les tigres de Sibérie au zoo voisin de La Flèche.

«Pour de bonnes rillettes, il faut du bon cochon», répète Patrick Lehoux. Sa boucherie-charcuterie se trouve à 33 km au sud du Mans, près des grands chênes de la forêt de Bercé, lieu druidique s'il en est

– le Gaulois s'y connaissait en sanglier. À St-Vincent-du-Loirouër, sa vitrine, modeste, fait face à une église romane du XIII^e s., mêlant tuffeau et sombres pierres de roussard. La recette du célèbre fondant Lehoux? Une cuisson *tout doux tout doux*, dix-huit heures durant; des morceaux nobles, épaulé, longe et jambon, d'abord ris-solés dans le gras de la bardière (le dos) et de la panne (le ventre). Puis un savant mélange de maigre et de gras, de viande et de jus.

Ici, en Vallée du Loir, le tuffeau tendre des maisons, les châteaux à la sobre élégance et les falaises piquées de maisons troglodytiques annoncent la proximité de l'Anjou. Les vins aussi. Il faut pourtant être observateur pour apercevoir, sur les coteaux, les ceps des jasnières et des coteaux du Loir. Ces deux appellations discrètes regroupent une petite vingtaine de producteurs sur 120 hectares. Trois villages sont concernés pour



Les vins blancs du Val de Loire, comme le jasnières d'Éric Nicolas (en haut) accompagnent très bien les chèvres d'Éric Caillau, surnommé «le Pierre Perret du plateau» (ci-dessus).

À servir avec du pain du paysan boulanger Olivier Cordeau

Olivier Cordeau



– le Gaulois s'y connaissait en sanglier. À St-Vincent-du-Loirouër, sa vitrine, modeste, fait face à une église romane du XIII^e s., mêlant tuffeau et sombres pierres de roussard. La recette du célèbre fondant Lehoux? Une cuisson *tout doux tout doux*, dix-huit heures durant; des morceaux nobles, épaulé, longe et jambon, d'abord ris-solés dans le gras de la bardière (le dos) et de la panne (le ventre). Puis un savant mélange de maigre et de gras, de viande et de jus.

Ici, en Vallée du Loir, le tuffeau tendre des maisons, les châteaux à la sobre élégance et les falaises piquées de maisons troglodytiques annoncent la proximité de l'Anjou. Les vins aussi. Il faut pourtant être observateur pour apercevoir, sur les coteaux, les ceps des jasnières et des coteaux du Loir. Ces deux appellations discrètes regroupent une petite vingtaine de producteurs sur 120 hectares. Trois villages sont concernés pour



FORÊTS ÉPAISSES ET COTEAUX DE LA VALLÉE DU LOIR CONSERVENT LE SOUVENIR DES SAVOIR- FAIRE SÉCULAIRES : CEUX DES VIGNERONS ET DES ARBORICULTEURS



ROUGE-GORGE À BEAU PLUMAGE

On connaît les jasnières aromatiques, fins, élancés, à base de chenin blanc, d'Éric Nicolas (Les Rosiers, 23 €). Moins ses coteaux-du-Loir rouges, à base de pineau d'aunis, délicats et poivrés, comme ce Rouge-Gorge obtenu à partir de vignes de 25 à 45 ans (20,50 €). Domaine de Bellivière, 72340 Lhomme. Tél. : 02 43 44 59 97 et belliviere.com

UN P'TIT VERRE DE MOELLEUX?

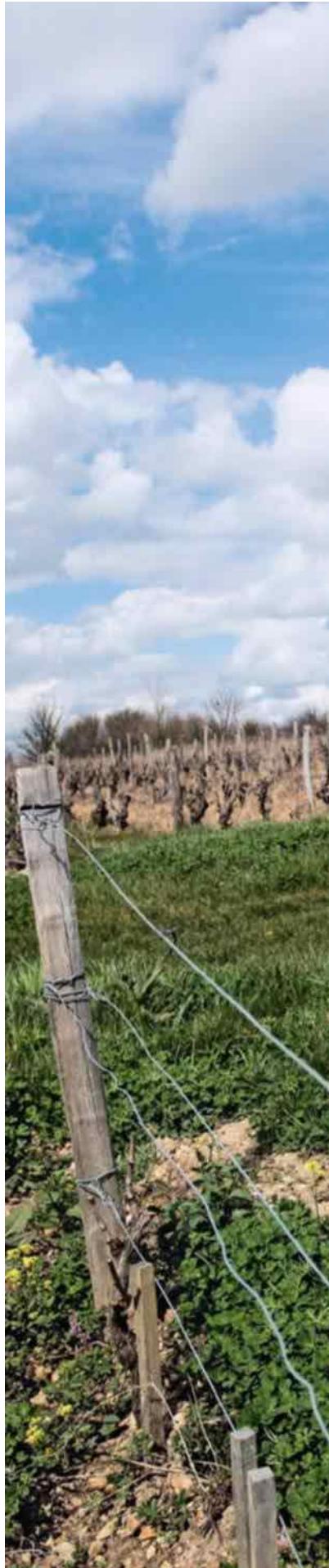
Quelques moelleux rares en coteaux-du-Loir et des jasnières accessibles autour de 8 €. Jean-Marie Renvoisé, 72340 Chahaignes Tél. : 02 43 44 89 37

À LA BONNE CROÛTE

Fournil à bois chez ce paysan boulanger bio, qui propose pain, farine et jus de pomme. Olivier Cordeau, Ferme du Bas-Palluau, 72650 La Chapelle-St-Aubin Tél. : 02 43 20 42 73

DES FROMAGES À DEVENIR CHÈVRE

Béatrice et Éric Caillau, La pointe 72460 Saint-Corneille. Tél. : 02 43 27 50 87



VITICULTEUR - BIO - DYNAMIQUE
Jean-Franck Lenfant (à dr.)
et Éric Nicolas observent l'argile
à silex du terroir des jasnières.
Vendanges manuelles, biodynamie,
labours à cheval, bien des
soins sont prodigues au vignoble.
Sans forcer la nature.





PRODUCTRICE «MORDUE»
Passionnée de recherches historiques
et agricultrice, Sylvie Chevalier a
vu sa joie de vivre et sa forme décupler
depuis qu'elle est passée en bio.
«On peut croquer les pommes à belles
dents sans devoir les éplucher.»



LA TARTE AUX POMMES

POUR 4 PERSONNES

- 1 œuf extra frais bio
- 5 g de crème fraîche épaisse crue bio
- 100 g de beurre frais bio
- 40 g de sucre glace maison
- 120 g de farine bio
- 50 g d'amandes bio

Poudre d'amandes

Décortiquez, ébouillantez puis (facultatif), ôtez la peau de 40 g d'amandes entières et réduisez les en poudre.

Pâte à tarte

aux éclats d'amandes

Mélangez le beurre et la farine pour leur donner l'aspect du sable. Concassez grossièrement 10 g d'amandes entières et ajoutez-les à la dernière minute à la pâte. Pressez-la pour la concentrer. Réservez au frais une heure.

Garniture

Coupez 4 ou 5 pommes en tranches épaisses. Mélangez l'œuf, la crème fraîche, la poudre d'amandes, et nappez votre fond de tarte. Faites cuire 45 mn à 180 °C (préch.). Saupoudrez de 40 g de sucre glace maison - sucre en poudre pulvérisé au robot.

ADRESSE

Un verger à croquer

25 variétés de pommes, mais aussi des poires, du jus de pomme, des soupes bio, et du pineau d'aunis côteaux-du-Loir. Sylvie Chevalier, Le Bout de la rue, 72500 Montabon Tél. : 02 43 44 39 15

les coteaux du Loir, jasnières, AOC depuis 1937, n'en regroupent que deux : Ruillé-sur-Loir et Lhomme. Éric et Marie Nicolas se sont installés il y a vingt ans dans cette étroite vallée de Lhomme taillée dans la craie. Leur nouveau chai borde la falaise. Si tout le vignoble de jasnières couvre seulement six kilomètres de coteaux, leur domaine de seize hectares est éclaté en 65 parcelles. Du chenin, ce blanc caractéristique de la Vallée de la Loire, et du pineau d'aunis, poivré, qui exprime toute l'originalité d'un gris. Assemblés par parcelles, en fonction de l'âge des vignes, les cuvées vieillissent de 12 à 19 mois en foudre dans les caves creusées dans la falaise. Le succès de Bellivière poussera-t-il d'autres viticulteurs à s'installer ? Après la Seconde Guerre mondiale, l'arboriculture a peu à peu remplacé les vignobles dans la région. À Montabon, Sylvie et Michel Chevalier cultivent quinze hectares de vergers, dont des pommiers de 25 variétés, reinette clochard, delbard, royal gala, belchard... Leur vie a changé il y a cinq ans, lorsqu'ils sont passés en bio. Celle de leurs arbres, aussi : les troncs sont entourés

d'herbe drue. Sylvie s'y fraie un passage avec délice, chassant à chaque pas des coccinelles. «*Dans un verger il faut de l'herbe, plein ! Notre terre n'est plus feuilletée, elle respire, la vie revient. Passer en bio nous a redonné le goût de notre métier. On n'est plus des exploitants agricoles, on n'exploite plus la terre. On la respecte, et elle nous rend l'amour qu'on lui porte. On est redevenus des paysans.*» C'est au marché des Jacobins que Sylvie a eu le délicat : «*Des mamans cherchaient pour leurs enfants des fruits que l'on pouvaient manger sans les peler, en toute sûreté.*» Elle le reconnaît : sa clientèle a un peu changé. Elle est plus jeune, moins focalisée sur les prix que sur la qualité. Bobo ? Pas vraiment. Juste gourmande ! Mieux vaut Sarthe que jamais.

A. DE C.

“DEPUIS QU'ON EST PASSÉS EN BIO, DE PETITES BÊTES SAUTENT DANS L'HERBE. ON N'EST PLUS DES EXPLOITANTS, ON EST REDEVENUS DES PAYSANS”, LANCE SYLVIE CHEVALIER



Notre guide de choix, Jean-Franck Lenfant (en haut), également nommé « Chef Graffiti » pour sa chronique sur francesoir.fr et blogueur sur dejunette etpopotte.com. Il a à cœur de rassembler les bons produits et les fins gourmets.



Il est connu pour ses onze saisons dans *Grey's Anatomy* et pour toutes celles en compétition automobile.

Patrick Dempsey a mis sa carrière de pilote entre parenthèses, notamment depuis sa deuxième place au Mans en 2015, avec la Porsche 911 GT3 RSR. Côté cuir, pas de changement de style prévu.



AU POINT DE CORDE
Fermeture éclair inclinée, comme pour les militaires, pour faciliter l'accès de la main droite. Elle est en bronze nickelé, signature de la marque.

DANS LES COURBES

Détails en matelassé sur les épaules, pour supporter le serrage des harnais de sécurité ou l'éventuelle chute en moto sur le chemin de l'hôtel.

TANNÉ POUR COURIR

À la manière de Patrick Dempsey, le cuir se porte aussi bien à la ville que le long des circuits.



elstaff revient dans le circuit. Fondé en Angleterre en 1924, dans le comté du Staffordshire par Eli Belovitch et Harry Grosberg, ce label est à l'origine de vestes et blousons en coton ciré. Son but est d'offrir un rempart contre le froid et la pluie aux conducteurs de cabriolet et aux motards. Le blouson de pilote naît. Coquet en ville, chic dans les paddocks. Dans les années 90, la marque est contrainte de fermer sa fabrique historique. La société nomme à la tête de ses collections l'Italien Franco Malenotti, ancien champion de Superbike, qui va en changer le destin, au point de racheter la marque en 2004. Fils d'un producteur de cinéma, Malenotti redore la légende du Belstaff en collaborant à soixante-dix films d'action et d'aventure. Du blouson de Leonardo Di Caprio, dans *Aviator*, à celui de Tom Cruise, dans *La Guerre des mondes*, en passant par ceux de George Clooney, Mark Wahlberg, Scarlett Johansson et autres têtes d'affiche, le Belstaff est reparti pour un tour.

PAUL DEROO



REVÊTEMENT

Pour ne pas avoir l'air d'un rookie, ou novice, cuir d'agneau souple travaillé. Aspect vintage garanti.



PHOTO: BELSTAFF





Élégante

Modèle de Rudolph Caracciola, boîtier en acier et cadran ardoise, bracelet en veau, mouvement automatique. Édition limitée à 750 pièces, IWC, 7 900 €. Tél. : 01 58 18 14 98.



Racée

Boîtier et lunette en céramique, mouvement mécanique à remontage automatique, glace saphir antirayure. Étanche jusqu'à 150 m, Tudor, 4 640 €. Tél. : 01 44 29 09 39.



Intraitable

Mouvement à quartz, boîtier en acier inoxydable, lunette en céramique et glace saphir inrayable avec traitement antiréflets, Tissot, 750 €. Tél. : 01 42 56 18 53.



Sobre

Montre chronographe analogique, en acier inoxydable, verre minéral, étanche à 100 mètres, Festina, 139 €. festina.com.



Économique

Chronographe «Black Coat», boîtier et bracelet en aluminium noir, mouvement quartz, diamètre 40 mm, Swatch, 165 €. Tél. : 01 56 69 17 00.



Vintage

Chronomaster Open édition spécial Tour auto, limité à 500 exemplaires, fond saphir gravé aux couleurs du Tour Auto et numéroté, Zenith, 9 700 €. zenith-watches.com.



Technique

Chronorally à mouvement quartz, boîtier en acier, chrono activé par bouton poussoir rouge utilisable avec des gants, Edox, 1 350 €. edox.ch/fr.



Sportive

Chronographe Sportura, boîtier inoxydable, tachymètre, double guichet date, couronne et fond de boîte vissés, Seiko, 489 €. Tél. : 03 81 54 24 00.



24H CHRONO

Intemporelle

Montre Capeland Shelby Cobra, édition limitée à 1936 ex., boîtier en acier poli satiné, bracelet caoutchouc vulcanisé, Baume et Mercier, 4 400 €.
Tél. : 01 58 18 14 38.

Les montres chronos et la course automobile ont une histoire commune. Depuis que la vitesse existe, les hommes, puis les pilotes, ont cherché à mesurer les performances de leurs engins.

Les créateurs ont en partage avec les concepteurs de F1 la passion pour les belles mécaniques, la fiabilité du mouvement et toutes les «complications», que sont les engrenages et tous les mécanismes de précision. Les marques de l'horlogerie ont toujours eu des liens étroits avec les prestigieux constructeurs automobiles, s'affichant ostentatoirement au départ des célèbres compétitions, qui plus est avec des pilotes de renom, des stars du pilotage. L'image du gentleman driver, chic et sport à la fois, élégant et casqué leur va toujours bien.

Parfois inspirées des sports mécaniques, notamment de tableaux de bord des luxueuses GT italiennes, ces montres riches, complètes et démonstratives, se caractérisent par la présence de généreuses fonctions, dont le chronographe, et de multiples cadran additionnels. Elles mettent un point d'honneur à préserver une parfaite lisibilité en toutes circonstances à leur propriétaire, et proposent sans complexe d'imposants boutons poussoirs. Contact.

PAUL DEROO

PHOTOS : SERVICE DE PRESSE (TOUS NOS TARIFS SONT DONNÉS À TITRE INDICATIF)



Légendaire

Oyster perpetual cosmograph Daytona, mouvement chronographe mécanique à remontage automatique, glace saphir et couronne de remontoir vissée, Rolex, 34 300 €. rolex.com.



1



2



3



4



8



9

À TOUTE



5



6



7

1 Lunettes soleil en acétate, Etnia Barcelona, 170 €. etniabarcelona.com

2 Mitaine en cuir et crochets de coton, Agnelle, 95 €. Tél. : 01 42 33 31 45.

3 Foulard en coton, Épice, 40 €. Tél. : 01 44 54 01 50.

4 Ceinture en cuir, Maison Boinet, 95 €. maisonboinet.com.

5 Sac bowling en cuir grainé, Sérapian, 1490 €. serapian.com.

6 Ballerines tressées en cuir, Melvin & Hamilton, 149,90 €. melvinhamilton.fr.

7 Sandales en veau velours, Minelli, 109 €. minelli.fr.

8 Veste en veau velours, Mango, 89,99 €. mango.com.

9 Jean en coton, Levi's, 89 €. levis.com.



ALLURE



1 Lunettes solaire en acétate et métal, Persol, 220 €, persol.com.

2 Foulard en soie, Le Comptoir de Simba, 49 €, menlook.com.

3 Gants de conduite en cuir d'agneau, agnelle, 110 €.
Tél. : 01 42 33 31 45.

4 Ceinture en cuir et coton tressé, Hackett, 90 €, hackett.com.

5 Sac en coton et cuir, Barbour, 599 €. Tél. : 05 56 11 35 60.

6 Bottines Chelsea en suede, Paul Smith, 260 €.
Tél. : 01 53 63 13 19.

7 Mocassin en cuir tressé, Tod's, 435 €. Tél. : 01 55 35 20 55.

8 Veste daim, Oliver Spencer, 767 €, oliverspencer.co.uk

9 Pantalon en coton taupe, PS by Paul Smith, 175 €.
Tél. : 01 53 63 13 19.

PHOTOS : SERVICE DE PRESSE (TOUS NOS TARIFS SONT DONNÉS À TITRE INDICATIF)



24

LE NOMBRE D'OR

Au cinéma ou en replay à la maison, en chansons, en mots ou en bulles, ce nombre magique a inspiré une multitude de belles œuvres. Notre sélection sur les chapeaux de roue.



PHOTOS: DR

LANA DEL REY
DANS «24»,
ELLE CHANTE
LA PERTE
DE L'AMOUR

La fille cachée d'Elvis, héroïne fatale à la David Lynch, traîne sa mélancolie sexy sur ce titre extrait de son cinquième album, *Honeymoon*. Voix embaumée d'écho sur lointain fond de batterie et d'orchestre vibrant, elle chante : «*Il y a seulement 24 heures dans un jour et à peu près autant d'occasions pour toi de mentir, mon*

amour...» Révélée en 2011 par les clips troublants de *Video Games* et *Born To Die*, la belle New-yorkaise au timbre profond continue de tracer son sillon à part dans le paysage musical. En ajoutant du désenchantement au rêve américain des années 60, elle échappe au temps. *Honeymoon*, qu'elle produit avec Rick Nowels et Kieron Menzies, est son meilleur album.





HALETANT **24 HEURES CHRONO**

L'intégrale des 9 saisons en Blu-Ray.

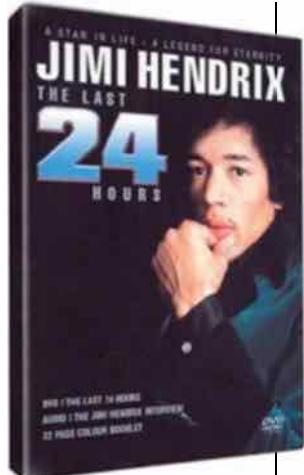
AMORAL **24 HEURES AVANT LA NUIT**

En DVD, un chef d'œuvre de Spike Lee.



CULTE **XIII TOME 24**

En BD, *L'héritage de Jason MacLane*, suite et fin du cycle Mayflower.



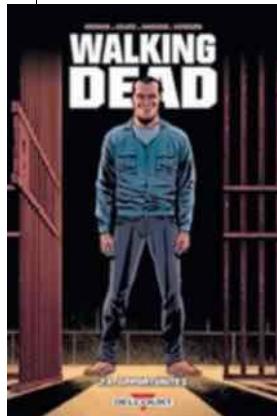
ULTIME **THE LAST 24 HOURS**

De JFK à Hendrix, une superbe série de documentaires en DVD.



CHOC **24 JOURS**

En DVD, le film d'Alexandre Arcady sur l'affaire Ilan Halimi.



SAIGNANT **LE TOME 24 DE WALKING DEAD**

La bande dessinée qui a inspiré la série télé.

VIRTUOSE **24 CAPRICES DE PAGANINI**

Le violon d'Itzhak Perlman en CD.

PASSIONNANT **24 HEURES DE LA VIE D'UNE FEMME**

En librairie, la confusion des sentiments par Stefan Zweig.

24 SELON LA NUMÉROLOGIE

Le 24 est rattaché aux symboles de famille, d'amour, et d'harmonie. Ce nombre exprime des valeurs de responsabilité, de respect, d'honnêteté, de fidélité, et d'amabilité. Ce nombre peut amener une réussite de la vie professionnelle et sentimentale. Cependant, si les qualités évoquées ci-dessus devaient se transformer en sacrifice pour les autres, en oubli de soi, ou en manque d'affirmation, il en découlerait des conséquences négatives pour l'individu. Malgré la recherche d'harmonie en amour des porteurs de ce nombres, il n'est pas rare que ceux-ci connaissent des instabilités affectives, des souffrances sentimentales ou bien encore une perte de l'individu aimé. Par ailleurs, le nombre 24 fait aussi référence à un ou plusieurs appuis féminins importants qui permettront au porteur de ce nombre d'avancer professionnellement ou d'évoluer mentalement dans une direction favorable.

M. D.



PUBLIC **24 NIGHTS**

Eric Clapton en live au Royal Albert Hall de Londres en 1990 et 1991, en CD.



PRÉCIEUX **24 PRÉLUDES DE CHOPIN**

En téléchargement ou CD, la *french touch* de Jean-Philippe Collard.

HISTORIQUE **24 HOURS PARTY PEOPLE**

De la *cold wave* à la *house* à Manchester, le film de Michael Winterbottom en DVD.





Aux cotés du Tchèque Jan Rambousek (à droite), une équipe de créateurs geeks fait le pari de l'art néo-vintage.



PHOTOS : UNIQUE&LIMITED

À grand renfort d'informatique 3D, le studio Unique&Limited obtient un rendu proche d'une toile à partir d'un document d'époque.

L'ART RUGISSANT

Une bande de passionnés d'histoire et de course automobiles réalisent à Prague de fascinantes toiles hyperréalistes avec des moyens de cinéma.

Ce n'est pas exactement de la peinture. Pas non plus de la photographie. Ici, les tableaux, inspirés de l'Âge d'or de la course auto, combinent deux disciplines. Un art mutant, qui, avec l'aide de l'ordinateur, fait travailler en amont une flopée de figurants utilisés comme modèles. Les toiles distillent une touche moderniste : bienvenue à Prague chez Unique&Limited, l'étonnant studio créé par le Tchèque Jan Rambousek. Jan est un ancien « pubard » qui, las de travailler pour des clients aussi incultes que pingres, décidait il y a deux ans de mettre sa créativité au service de son amour pour l'histoire et les vieilles bagnoles. Résultat des courses : avec l'aide de huit collaborateurs(trices), naît la collection Silver Arrows. Des tableaux qui font revivre la suprématie des Mercedes dans les années 30, avec un sens obsessionnel du détail. Un voyage fascinant dans le temps. « Beaucoup de documents de cette époque sont en noir et blanc, souvent de piètre qualité, quand ils n'ont pas tout simplement été détruits pendant la Guerre. Notre travail de reconstitution hyperréaliste cherche à

combler en partie ce vide. » D'autres collections ont suivi. Des odes à Porsche, à Ferrari, dans des décors d'époque là encore, comme Montlhéry et bien sûr Le Mans. Le processus créatif se décompose en douze étapes et consiste notamment à placer des figurants sur un fond vert – on en a compté jusqu'à 73 ! – à les habiller en combinaison et casque d'époque, puis à les placer dans des voitures modélisées par ordinateur en 3D. Une seule de leurs créations représente 1750 heures de travail par personne. Et ils sont souvent six,

voire sept à plancher dessus. Si vous allez faire un tour sur leur site*, vous serez bluffé par les moyens mis en œuvre pour réussir ces reconstitutions qui empruntent leurs moyens au cinéma. Leur art, bien sûr, a un prix : de 45 € à 5 500 €. **CARLOS GOMEZ**

(* <http://www.unique-limited.com>)



Le processus de création s'effectue en douze étapes. Ici, trois d'entre elles.

1 Des figurants placés sur fond vert « jouent » la scène à représenter.

2 Les tout premiers coups de crayon en mode « storyboard ».

3 Avant et après l'application des ombres et des nuances de texture.



Vivez l'Euro 2016 avec **Télé-Loisirs!**

Télé Loisirs

EXCLUSIF POSTER GÉANT
LE CALENDRIER DES MATCHS
+ LES 10 STADES

HORS-SÉRIE
MAI JUIN 2016

LE GUIDE
EURO 2016



→ STARS, ÉQUIPES TYPES,
TOUT SUR LES 24 PAYS QUALIFIÉS

→ LES BLEUS PEUVENT-ILS GAGNER?

→ DANS LES COULISSES
DE CLAIREFONTAINE

→ TOUS VOS RENDEZ-VOUS TÉLÉ
POUR NE RATER AUCUN MATCH

A GAGNER
1 TABLETTE ET
2 SMARTPHONES

EN VENTE ACTUELLEMENT !



PHILIPPE GRATON LA PHOTO A MODIFIÉ MA VISION DU MANS

Le fils du créateur de Michel Vaillant – six fois vainqueurs au Mans, une fois deuxième – a repris les rênes des scénarios. Rencontre.

Depuis que son fameux papa, Jean Graton, 93 ans, a lâché les crayons, son fils Philippe, 54 ans, veille à la permanence de l'univers dans lequel évolue le personnage de Michel Vaillant, créé en 1957 pour le journal *Tintin*. Photographe inspiré, il est aussi scénariste de la série depuis 1994.

VSD. Premier souvenir du Mans ?

Philippe Graton : J'avais 14 ans. Soit l'âge de mon père lorsque le sien l'avait emmené en 1937 découvrir la course. En me montrant un point précis de la tribune, il m'avait dit, ému, "Regarde, on était assis là". Malgré ça, pour le même que j'étais, Le Mans m'était apparu comme un univers chaotique, abstrait. On n'avait accès qu'au dos des stands. Impossible d'avoir une vision globale. C'est ma passion pour la photo qui a modifié mon regard sur Le Mans, car je me suis mis à fixer tous les détails; et à m'attacher à cet univers. Mon père, qui utilisait déjà des photographies pour rendre son dessin le plus réaliste possible, a vu ce qu'il pourrait tirer de mon travail d'observation.

Vous assisterez à la prochaine édition ?

Oui, je vais y réaliser des repérages pour le prochain album dont j'écrirai le scénario avec Denis Lapière, un dessinateur primé à Angoulême, qui connaît bien la course auto, puisqu'il a hésité un moment entre la compétition et la BD.

Vous avez déjà une idée de l'histoire ?

Elle intégrera sur l'utilisation qu'on fait désormais des nouvelles technologies dans le monde de la compétition. L'ACO ambitionne que Le Mans devienne le laboratoire du futur en matière de nouvelles énergies. Ce n'est pas une posture. Pierre Fillon a conscience qu'il s'agit d'un véritable enjeu dont toute l'industrie devrait

tirer profit dans un avenir proche, au bénéfice des voitures de ville. Pour la véracité du contexte, nous aurons accès aux débriefings des teams managers, aux mécanos, aux pilotes...

Le nouvel album sort le 17 juin. Le pitch ?

J'ai réalisé que les Vaillant avaient tout gagné, forts d'usines chaque fois plus grandes. On s'est dit qu'il fallait confronter de nouveau ce père et ses deux fils au danger de l'échec. Dans *Renaissance*, ils repartent de zéro : Vaillant fait son retour à la compétition en monoplace dans une Formule électrique, pour le premier e-Prix de Paris.

... qui vient d'avoir lieu aux Invalides !

Je suis heureux que cet événement ait enfin vu le jour. On ne s'en souvient pas forcément, mais il y a trente ans paraissait l'album *300 km/h* qui se déroulait pendant le Grand Prix de F1 de Paris. À l'époque, Jacques

Chirac, maire de la capitale, avait œuvré pour que cette course existe. Nous avions eu accès aux plans du projet pour l'album. Mais l'événement fut court-circuité par François Mitterrand qui poussait alors la création du circuit de Magny-Cours.

Avec les moteurs hybrides, les bolides ne produisent plus les mêmes bruits...

Oui et c'est un problème ! (rires). Hervé Poulain, de la Galerie Artcurial, a écrit un jour que Jean Graton a "inventé la notion de bande-son dans un art muet". Mon père avait effectivement conçu pour Vaillant la grammaire graphique qui permettait jusqu'ici aux lecteurs de visualiser le mouvement des voitures dotées d'un moteur mécanique. Pour ceux de la nouvelle génération, tout restait à faire. Vous me direz si c'est réussi...

PROPOS RECUEILLIS PAR CARLOS GOMEZ



Sur une idée de sa femme directrice artistique, Dominique Graton, des cases de la BD, remarquables de par leur graphisme, sont devenues des tableaux à tirage limité. *Les Michel Vaillant Art Strips*. De 1500 à 3800 €.

CHASSAY

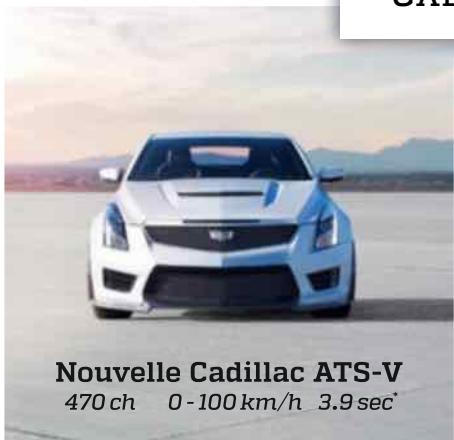
TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT®
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



DISTRIBUTEUR OFFICIEL EXCLUSIF

CADILLAC CORVETTE CAMARO



Nouvelle Cadillac ATS-V
470 ch 0-100 km/h 3.9 sec*



Nouvelle Corvette Z06
659 ch 0-100 km/h 3.7 sec**



Nouvelle Camaro V8
453 ch 0-100 km/h 4.4 sec**

18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



Go Further

FORD GT



UNE AUTRE FAÇON DE VOIR LA VIE

Consommations et rejets de CO₂ en cours d'homologation.

Ford France, 34, rue de la Croix de Fer - 78122 St-Germain-en-Laye Cedex. SIREN 425 127 362 RCS Versailles.

ford.fr