

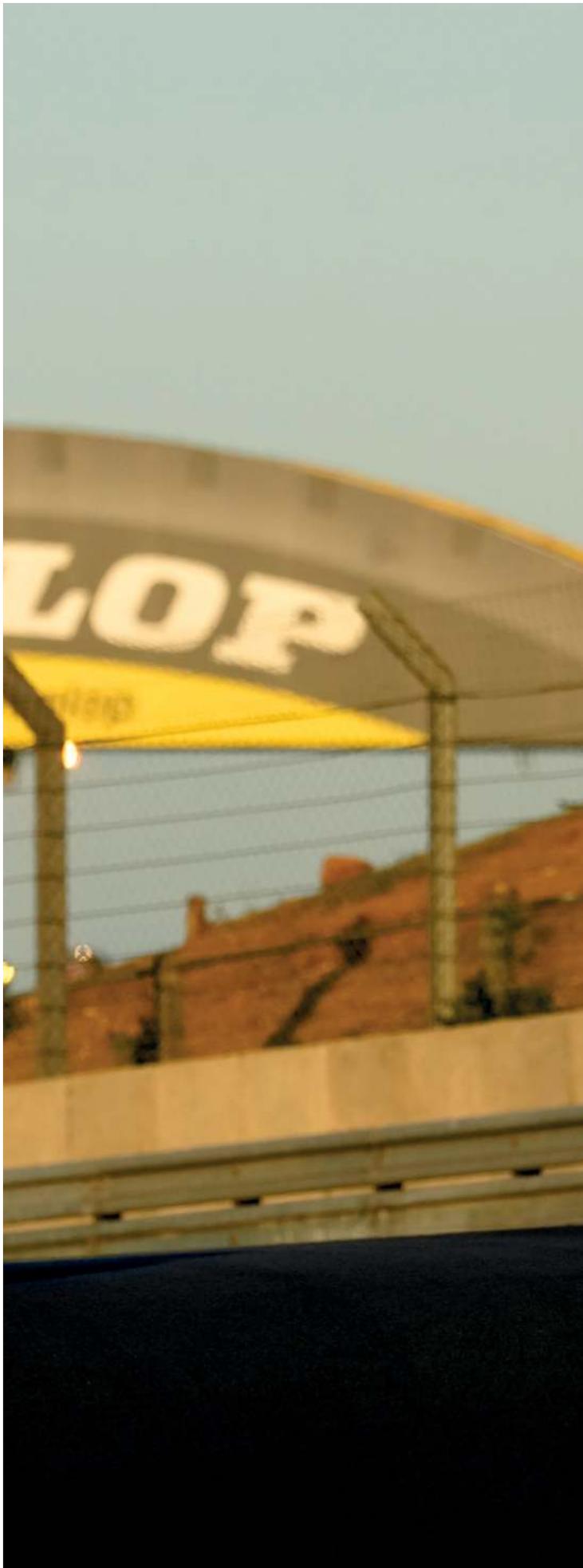
RÉCIT

# LE MANS CLASSIC

VU DE L'INTÉRIEUR

FLAT6  
CLASSIC

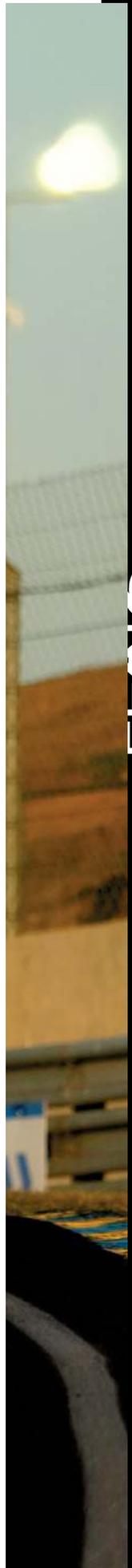




**Objectif Le Mans Classic, chapitre 15, nous y voici ! Cette fois, c'est la bonne, nous avons bel et bien participé à la course, et ce fut encore plus magique et merveilleux qu'imaginé. En route pour de nouvelles aventures, cette fois au cœur même de cette magnifique épreuve, en immersion totale !**

**TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : JEAN-MARIE BIADATTI ET FRÉDÉRIC VEILLARD**

**A** quand remonte la première fois où j'ai regardé les 24 heures du Mans à la télévision ? Sans en être bien certain, je dirais que mon premier souvenir pourrait bien remonter à la fameuse édition 1969, celle où Jacky Ickx refusa de courir pour rejoindre sa GT40 au départ, et celle du fameux finish où il réussit à remporter la course pour quelques mètres, privant Porsche de sa première victoire. J'avais 7 ans, les 24 heures du Mans n'étaient bien sûr pas retransmises en intégralité comme aujourd'hui (tout juste le départ, une petite séquence le dimanche matin, et l'arrivée), mais ces premières images m'ont imprégné à un point que je ne soupçonnais aucunement à l'époque. 1969, c'était donc il y a 53 ans, et depuis je n'ai pas dû en rater une, y compris en me rendant sur place de très nombreuses fois (je n'ai pas compté, mais cela doit tourner autour des 25 fois) depuis 1993 et le retour des Porsche en GT. Autant dire que la vision des voitures sous la passerelle Dunlop, dans le Tertre Rouge, dans les Hunaudières, à Mulsanne, Indianapolis, Arnage et les virages Porsche fait partie de ma vie. Mais jamais je n'aurais cru pouvoir, à mon tour, être au départ d'une vraie course sur le grand circuit, casqué, ganté et harnaché ! En réalité, j'en rêvais depuis les débuts du Mans Classic, en 2002. A chaque édition, je me disais : "Un jour, j'y serai, et pas juste en tant que journaliste !" Mais les années passaient, et aucune opportunité ne se présentait. Jusqu'à cette fameuse rencontre avec Éric Goertz, un beau soir de 2019, qui déclencha tout. Copropriétaire d'une 356 "Hard-top soudé" de 1961 avec son ami Marc, il me proposa de participer au Mans Classic avec lui. La suite, vous la connaissez, puisqu'elle vous a été racontée en 14 chapitres depuis 2019 : participation aux 10 000 Tours, annulation pour cause COVID, puis participation cette année à Spa Classic (il faut faire quelques courses pour être admissible au Mans Classic), et enfin, nous voici au Mans... →



## JEUDI 30 JUIN 11H39, LE PIRE MOMENT

Il vaut mieux commencer par ce qu'il y a de plus désagréable ! Et finir par le meilleur. Moi qui déteste faire la queue (au point de parfois faire demi-tour en arrivant devant un cinéma si je vois que la queue est trop longue), me voici condamné à subir celle des vérifications administratives et autres. C'est un passage obligé, mais au Mans Classic, tout est plus compliqué. Songez qu'en additionnant les six plateaux de 80 voitures, et toutes les courses annexes, cela représente 750 voitures de course en un week-end ! Dont une bonne partie avec deux pilotes, ce qui représente plus de 1000 pilotes à se présenter aux différents contrôles ! Ils ont beau être étalés sur deux jours, il y a forcément des heures de pointe. Il me faudra plus d'une heure trente pour accéder à la vérification de ma licence, aller au briefing, faire contrôler toute ma tenue de pilote, sous-vêtements inclus, et me faire enregistrer par reconnaissance digitale pour accéder au restaurant réservé aux concurrents. On en ressort déjà lessivés, mais soulagés que ce soit fait. Éric, lui, était passé la veille pour la licence et le transpondeur, sans oublier, bien sûr, le contrôle technique de la Porsche. Il lui restait encore à faire contrôler sa tenue. Mais cette fois, c'est bon, nous sommes bel et bien admis à participer au Mans Classic. Le reste de la journée se passera à flâner dans les nombreux villages avant qu'ils ne soient pris d'assaut par le public, et bien sûr à rendre visite à "Chouquette", notre fidèle 356. Cela fait 15 ans maintenant qu'Éric et Marc disputent des courses à son volant, mais cette fois ce sera la dernière : Éric tient à partir en beauté en disputant la plus belle épreuve au monde réservée aux voitures historiques, après avoir couru, en 2018, la course réservée aux Porsche. Il connaît donc déjà le grand circuit, pas moi, sauf dans des tours de parade ne permettant aucunement de vraiment comprendre les lieux.

## VENDREDI 1<sup>ER</sup> JUILLET 10H21, RENCONTRE AVEC BERTRAND BALAS

Le déroulement de la journée est très cool pour nous. Chouquette est inscrite en plateau 3 (voitures de 1957 à 1961), qui est prévu comme étant le dernier à rouler. A chaque édition, ça tourne, histoire de varier les plaisirs : cette fois, c'est le plateau 4 qui roulera en premier, puis le 5, le 6, le 1, le 2 et le 3. Nous avons donc toute la journée devant nous, ce qui me permet de faire le tour des paddocks, et d'aller tout au bout du bout, au-delà du PEC, où se trouve le paddock réservé à la course des Porsche. C'est une des courses annexes proposées au Mans Classic : on y retrouve un joyeux mélange de Porsche toutes générations jusqu'aux 935. Les courses annexes sont au nombre de quatre : en plus des Porsche, il y a une remarquable course de groupe C, une autre intitulée Endurance Racing Legends (ce sont les modèles les plus récents, avec des GT1 et même des LMP1) et un plateau rien que de Jaguar. Dans les Porsche (pour info c'est une 935 K3 qui gagnera cette course), je retrouve un



Vendredi 10h21



Vendredi 18h56

certain Bertrand Balas, ancien brillant pilote français, ayant entre autres disputé les 24 heures du Mans 1994 sur une Viper. Bertrand est très heureux de se retrouver ici dans une 904 qui n'est autre que la première avec laquelle son père Henri courut dans les années 60, et qui fut détruite dans un accident. Après de très longues années, elle a enfin été reconstruite. Dommage que ce come-back tournera court suite à un problème moteur, mais nous aurons l'occasion de revenir sur cette belle histoire.

## 11H40, LA 963 EST LÀ !

Petit passage incontournable au Porsche Experience Center, partie intégrante du circuit ! Cette année, Porsche France a permis à tout propriétaire de Porsche de rentrer dans ce bel endroit (du moins au rez-de-chaussée, les accès aux terrasses et restaurant étaient payants ou sur invitation spéciale), avec exposition, entre autres, d'une 992 Sport Classic, mais surtout d'une maquette échelle 1 de la toute nouvelle 963, une semaine après sa présentation à Goodwood ! Elle est encore plus belle qu'en photos, (ce sujet étant abordé par ailleurs dans ce numéro).

## 14H15, LES PRÉ-GRILLES

Sur les neuf éditions précédentes vécues en tant que journaliste, mon principal plaisir était d'arpenter les pré-grilles, qui se situent d'ailleurs pile devant la structure des clubs Porsche. D'abord on peut y admirer les voitures de près, mais surtout on y sent ces vibrations magiques. Quand l'ordre est donné de mettre les moteurs en route, une émotion énorme vous envahit : vous revivez le sport automobile tel que vous l'avez toujours aimé, avec le vrai son de vrais moteurs procurant une montée d'adrénaline inimitable, mais aussi des odeurs qui embaument la vision de ces carrosseries qui nous ont tant fait rêver depuis toujours. Je profite de mon temps libre du jour pour assister à la pré-grille du plateau 5, l'un des plus excitants, couvrant les voitures de 1966 à 1971, soit les plus grandes années de l'endurance. Énorme. Je constate qu'une seule 917 est présente et que, de manière générale, les plateaux semblent compter un peu moins de modèles très prestigieux que lors des éditions précédentes, mais impossible de bouder cet immense plaisir. Le Mans Classic offre vraiment un spectacle unique. A ce moment, je commence gentiment à me dire que bientôt, c'est moi qui serai au volant de la 356 pour une mise en pré-grille, et j'avoue qu'à ce stade j'ai encore bien du mal à le réaliser... Pour info, sachez qu'aucune Porsche n'a particulièrement brillé dans aucun plateau, puisqu'on n'en compte aucune sur chacun des cinq podiums où il aurait pu y en avoir (il n'y a bien sûr pas de Porsche dans le plateau 1, celui d'avant-guerre).

## 18H56, C'EST À NOUS !

Ou plutôt, c'est au tour d'Éric ! Le voici sur la première pré-grille de notre première séance d'essai. Nous avons décidé que c'est lui qui ouvrirait le bal, et vous allez voir que cette décision aura des conséquences totalement inattendues ! Cette séance d'essai est la seule comptant pour l'établissement de la grille, elle ne dure que 50 minutes, ce qui, divisé par deux pilotes, est plus que rapide ! Notre plateau compte donc 80 voitures, c'est un des plus fournis malgré la courte période 1957-1961 : les modèles les plus rapides sont une série de Jaguar Type D et de Ferrari 250 GT, mais il y a aussi la fameuse Ferrari "Breadvan", un exemplaire unique, plein de Lotus, et quelques raretés, comme des Lister-Jaguar, Cunningham et autres protos peu connus. Bien sûr, il y a des Austin-Healey, des Corvette et toutes sortes de modèles de cette époque. Dont quelques 356, mais pas si nombreuses, et même un Spyder 718 RSK et une Carrera Abarth.

## 20H08, CELUI QUI RIT, CELUI QUI PLEURE

La photo résume d'elle-même notre état d'esprit à l'issue de cette séance d'essai qualifs : Éric n'a pas le sourire, moi oui. Explications : c'est donc lui qui a pris le départ. Mais à peine attaquait-il les Hunaudières dans son premier vrai tour qu'il s'est retrouvé avec la pédale d'accélérateur au fond, câble démis ! Le temps de se laisser glisser jusqu'à un poste de commissaires (où, dans un premier temps, on lui demande de reculer en marche arrière dans le poste, mais comment aurait-il pu le faire sans accélérateur ?), puis, après l'avoir poussé, on l'autorise à essayer de se dépanner tout seul. Éric ouvre le capot et découvre que c'est juste une bielle qui s'est détachée dans le mécanisme : il la remet tant bien que mal, parvient à repartir et à rentrer direct aux stands pour faire contrôler le tout par Franz Huwer, notre mécanicien depuis le début de l'aventure. C'est lui qui a la maintenance de l'auto dans son garage en Allemagne. Sauf que personne ne l'attend attentivement aux stands si tôt dans la séance. Du coup, Éric s'arrête où il peut, descend de l'auto, cherche et trouve Franz, puis me cherche là où il aurait dû normalement s'arrêter, et où j'attends tranquillement son arrivée. La faute à des numéros de stands bien trop petits (chaque plateau se voit attribuer un numéro). C'est donc un peu la panique, et le pauvre, trop énervé après ces



Vendredi 20h08

mésaventures, préfère ne pas reprendre la piste, me laissant le volant pour le reste de la séance ! Du coup, il n'aura pas fait un tour complet, alors que je vais pouvoir en faire 5 ! Je n'en demandais pas tant ! Ce seront bien sûr des tours de découverte. Les deux premiers, j'essaye de m'appliquer, de me concentrer sur cet incroyable circuit de 13 km, qui semble simple mais qui ne l'est pas du tout. Les S de la forêt sont faciles et grisants, mais le virage du Tertre rouge n'est pas si facile, car on sait qu'il commande la ligne droite des Hunaudières, et l'air de rien, il a un angle pas si évident. Les Hunaudières et les deux chicanes sont sans difficultés particulières, Mulsanne s'appréhende difficilement, car les repères de freinage sont difficiles à trouver avec le petit virage à droite qui le précède, Indianapolis et son banking est plutôt facile, du moins quand on y arrive à la vitesse d'une 356. Arnage surprend beaucoup au début, car l'angle est bien plus fermé que ce qu'on imagine quand on le voit à la télé. Quant aux virages Porsche, ils sont les plus difficiles à mémoriser : c'est un enchaînement de courbes rapides dont chaque rayon est différent, avec très peu de →



« Notre petite 356 sur un fil dans les virages Porsche : si amusante ! »



Samedi 2h00

repères visuels. Quant aux chicanes Ford, elles sont faciles, mais cassantes. Figurez-vous que ce n'est qu'à l'attaque de mon 3ème tour, lorsque je me suis fait doubler dans les Hunaudières par une Type D et une 250 GT, que j'ai d'un coup réalisé où j'étais, et que je ne rêvais pas ! "C'est toi, là, pour de bon, dans les Hunaudières, sur le grand circuit du Mans, au volant, dans une voiture de course !" J'en aurais volontiers versé une larme s'il n'y avait pas eu le freinage de la première chicane à attaquer. Pas le temps de chômer



**« Je me prépare pour un relais ! Ça va barder ! »**

ni de trop s'é mouvoir, finalement... Globalement, je vais passer ces cinq tours à tenter de progresser, mais à chaque tour, j'ai eu des drapeaux jaunes, voire des "slow zones" où, pendant à peu près 2 km, on ne peut pas rouler à plus de 80 km/h. A la fin de la séance, ravi que tout se soit bien passé pour moi, et super-heureux d'avoir pu rouler, j'ai pourtant conscience que le chrono de 6'17" que j'ai sorti doit être largement améliorable, car je ne maîtrise pas encore bien, loin s'en faut, les subtilités des virages Porsche, et j'ai encore à gagner dans un bon nombre de virages. Donc, si j'additionne le temps perdu avec les drapeaux jaunes et le temps que j'ai moi-même perdu dans cette phase découverte, je me dis qu'il y a facilement de quoi descendre entre 6' et 6'10". Nous verrons par la suite que je me trompais largement... Quoiqu'il en soit, ce qu'il faut retenir de cette séance d'essais, c'est le "coup de chance" que nous avons eu ! Si j'avais pris le départ de cette séance, et que je m'étais retrouvé avec l'accélérateur démis, je pense qu'à l'heure où je vous écris, et même à l'heure où vous lisez ces lignes, je serais encore en train d'essayer de réparer sur les Hunaudières ! Vous me connaissez, avec mes deux mains gauches et mes dix pouces... Le fait qu'Éric ait pu réparer et ramener l'auto nous a finalement permis de nous qualifier en 59ème position sur 80, ce qui est plus qu'honorable dans de telles circonstances. Merci à lui pour son sacrifice involontaire !

**SAMEDI 2 JUILLET  
2H00 DU MATIN !**

Me voici au départ de la séance de nuit, libre et non qualificative. Elle ne dure que 30 minutes, mais chaque pilote est censé rouler au moins une fois de nuit. Ce qui veut dire que je vais m'élancer pour un tour, et rentrer à la fin du deuxième, il n'y aura pas de tour complet chronométré comme si nous étions en course. Dans un tel contexte, notre 47ème temps officieux sera plutôt bienvenu. Alors, c'est comment, Le Mans, la nuit ? Magique ! On m'avait alerté sur le faible éclairage, à la fois de la 356, et de la piste. Était-ce parce que je suis parti inquiet ? Au final, j'ai trouvé cela plutôt facile, avec des repères finalement pas si



compliqués et des éclairages suffisants. Disons que je ne me suis jamais retrouvé en panique en me demandant où j'étais. En revanche, les virages Porsche sont encore plus compliqués à appréhender. Mais quel bonheur, quel plaisir, quelle émotion d'être là, au cœur de la nuit, sur ce circuit qui a tant vu d'exploits, d'histoires fantastiques et de drames ! Au volant de notre petite Porsche 356, je me régale d'autant plus que son freinage est enfin bon, du moins pour des freins à tambours. Aux 10 000 Tours, elle était incertaine sur ce point, jusqu'à ce Franz réalise qu'un tambour était fendu. Du coup, elle était mieux à Spa, mais pas encore au top. Cette fois, avec des garnitures compétition mieux adaptées, elle met enfin en confiance, et permet de rouler vite sans se poser de questions. Cependant, Éric, qui a repris l'auto après moi, s'est plaint en arrivant qu'elle semblait ne plus avoir beaucoup de freins. Aurais-je trop tapé dedans ? Non, je suis resté très cool, juste appliqué à ne pas faire de bêtises, d'autant qu'il n'y avait aucun enjeu. Une première alerte qui aura cependant des suites...

Un mot à propos du fait que nous avons une des autos les moins performantes, cela nous amène bien sûr à nous faire doubler par les plus rapides : le système de drapeaux bleus étant doublé de feux bleus clignotants, difficile de ne pas être au courant qu'on va se faire doubler ! De plus, vu la longueur du circuit, on n'est pas constamment rattrapé par des plus rapides, cela rend donc l'ensemble plutôt facile à appréhender. Les drapeaux bleus ont cependant des failles : à deux reprises, j'ai eu droit aux feux alors que je n'avais personne derrière moi (à moins que ce ne fut le fantôme de la 917 de Mc Queen), et à deux reprises, je n'ai eu aucune alerte alors que j'étais rattrapé et doublé. Le système a donc ses failles, mais elles sont rares, heureusement. Cela implique de quand même constamment garder l'œil sur tout ce qui se passe dans le rétro.

### 11H57 : LE PARKING PORSCHE

Je suis allé dormir trois heures, chez des amis habitant non loin du circuit. En cette journée de samedi, je vais en profiter pour aller voir un peu le parking Porsche, installé sur le Bugatti. Porsche est toujours la marque la mieux représentée parmi les 8000 voitures de collection présentes sur le site ! Même si le parking dédié à notre marque préférée a été un peu réduit cette année, il y avait quand même près de 600 Porsche en ce samedi, un très beau score, et une grosse organisation de la part de la fédération des clubs. Avec, comme d'habitude, concours d'état et remise des prix. Bravo à tous les bénévoles qui se sont impliqués ! Au fait, je ne vous ai pas dit : parmi les privilèges des pilotes, outre le fait d'avoir un restaurant privé ouvert 24 heures sur

24, nous avons aussi droit de circuler dans des combis VW (49 au total), pour aller des parkings vers les paddocks. A la fois très appréciable et très amusant ! Merci à tous ces passionnés de combis, nous avons bien ri !

### 19H25 : MERCI SONAUTO !

Alors que les autres plateaux ont entamé leurs courses, nous passons beaucoup de temps autour de notre auto, dans le paddock du plateau 3. Seule petite déception, ce paddock est le plus isolé des six, et nous ne voyons finalement que peu de monde, alors que les autres paddocks sont souvent saturés de visiteurs. A propos, bonne nouvelle, cette 10ème édition a battu son record de spectateurs, en dépassant la barre des 200 000 ! Moralité, arrêtez d'écouter les infos à la radio et à la télé, qui voudraient nous faire croire que la passion des voitures est morte. Dans la vraie vie, c'est très différent : cette passion est à son zénith ! Et il y avait beaucoup de jeunes dans ces spectateurs, sans même parler de la centaine d'enfants qui ont participé à "Little Big Mans" ! Bref, nous avons le plaisir de voir arriver notre sponsor principal, celui sans qui toute cette aventure n'aurait jamais pu avoir lieu : Julien Hervy, le grand patron de Sonauto. Il est accompagné de Vincent Teutsch, directeur de la partie Porsche chez Sonauto. L'occasion de vivement les remercier et de s'offrir une photo de famille où l'on trouve, de gauche à droite : Julien Hervy, mézigue, Franz Huwer, Éric Goertz et Vincent Teutsch. Pour être complet, soulignons également le soutien, dans toute cette aventure, de *Flat 6 Magazine*, de PZRO et de Stand 21 ! Et tant que j'y suis, un grand merci aussi à l'ami Robert, qui nous a bien aidé durant ce long week-end. Toto Wolff n'a qu'à bien se tenir ! →



Samedi 19h25



Samedi 11h57

Photo : Shervin Fonooni

### DIMANCHE 3 JUILLET

#### 1H34 : PREMIÈRE COURSE, ET GROSSE FRAYEUR !

L'organisation a pris un gros retard, de quasiment une heure, peut-être à force de trop de tout, mais comment leur en vouloir ? Conséquence hélas plutôt triste : les courses qui devaient faire 50 minutes sont toutes réduites à 45 minutes, quand ce n'est pas moins. Un peu frustrant, mais ils n'ont pas d'autre choix pour rattraper le retard. Éric prend le départ de cette première course de nuit, cette fois tout se passe bien pour lui. Au moment où il me passe le volant, il a le temps de me glisser dans l'oreille : *"fais attention, elle est très instable au freinage !"* Je pars donc prudemment, mais au moment où je sors des stands, je tombe pile sur un Speedster 356, et nous faisons un tour ensemble : je le double une première fois, mais il me piège dans les virages Porsche, en se mettant dans l'aspi de voitures plus rapides que je laisse passer, sans réaliser que je laisse aussi passer la 356 ! C'est le métier qui rentre. Nous attaquons donc un second tour durant lequel je compte bien prendre ma revanche, ravi d'avoir droit à une petite baston ! Les freins semblent bien aller, je ne me méfie pas. Au freinage de la première chicane, une Type D et une Lotus nous doublent, je reste derrière le Speedster, mais au moment où je tape les freins, la 356 se dérobe brutalement, et se met en travers le nez vers le rail de droite ! Panique à bord, je parviens miraculeusement à la rétablir, mais elle continue de zigzaguer dangereusement sans se ralentir. Après avoir cru me prendre le rail à 190 (vitesse maxi de la 356, mais le plus souvent nous serons entre 170 et 180), je me suis vu transpercer l'une des trois autos me précédant, et qui étaient en train de prendre la chicane. Finalement, je parviens à poser l'auto juste avant la chicane que je prends complètement en vrac. Ouh la grosse frayeur, comme il y a bien longtemps que je n'en avais vécue au volant ! J'ai vraiment cru que tout allait se terminer là. Le temps de retrouver mes esprits, de brûler trois cierges de remerciements à Saint-Ferdinand dans les Hunaudières, et à me souvenir dans quel sens allait la piste, le Speedster s'est éloigné. Et toute ma confiance aussi. Désormais, je freinerai en deux fois et au panneau "infiniment trop tôt", ce qui est frustrant, mais bien plus raisonnable. Voilà pourquoi, à ma grande surprise, nous n'avons jamais réussi à faire



Dimanche 6h31

mieux que les 6'17" des essais ! Au fil de cette course, je vais quand même retrouver du plaisir, en me contentant de suivre le Speedster sans jamais l'attaquer, mais j'avoue que le drapeau à damiers a été accueilli avec soulagement : je ramène Choupette entière, alors qu'elle a failli finir façon sculpture de César. On ne fait pas des métiers faciles... Allez, on n'est pas si mauvais quand même, on est classés 43ème de cette course sur 62 voitures à l'arrivée (déjà beaucoup de casse, donc !).

#### 6H31 : SECONDE COURSE, LE LEVER DE SOLEIL !

Je prends le départ de cette seconde manche, un peu rassuré. Pendant que je dormais (façon de parler, deux heures dans la voiture), Franz n'a pas fermé l'œil, et a démonté les freins, constatant la présence de beaucoup de poussière dans les

#### Dimanche 1h34





tambours pouvant expliquer leur côté très instable. Le pauvre n'a pas chômé pendant tout le week-end : après l'accélérateur, il a dû travailler sur l'échappement qui avait une fuite et pétaradait à chaque lever de pied. Et là, il a eu droit aux freins, en plus de toute la maintenance habituelle. Chapeau ! Une fois le départ lancé pris (je redoutais un peu, mais il n'y a pas eu de problème pour passer la chicane Dunlop), cette seconde manche sera encore plus magique : après la nuit, voici l'heure merveilleuse du lever de soleil, qui fait tant partie de la légende du Mans ! Là, je suis en plein dedans : le soleil rasant donne pile au ras de la bosse sous la passerelle Dunlop, continue d'aveugler dans le Tertre rouge, ce qui me vaudra d'en sortir quatre roues sur le vibreur, et on le retrouve en plein dans une partie des virages Porsche, comme s'ils n'étaient pas déjà si compliqués ! Mais je suis tellement heureux de vivre ce moment que je ne vois pas les tours passer. La 356 reste instable dans les freinages, mais moins que cette nuit, je sécurise énormément, et tout se déroule bien. Tout le reste fonctionne parfaitement sur cette bien belle et si attachante auto, notamment avec une boîte excellente : on peut passer les vitesses presque aussi vite que dans une moderne, et les rétrogradages se passent merveilleusement avec un bon talon-pointe. Les 130 ch ne scotchent pas au siège, le moteur manque de souplesse, mais il a de l'allonge. Dans les virages rapides, elle se pilote sur un fil, à la limite de la glisse, dans les serrés, elle est très précise, on ne croirait jamais qu'elle a 61 ans ! Juste dommage que ma frayeur de cette nuit m'interdise d'utiliser toute la piste pour des trajectoires parfaites : j'ai vu le rail de trop près ! A ce propos, Eric s'est aussi fait une frayeur à Indianapolis, nous voici donc à égalité. Nous terminons cette course en 41ème position, constatant que nous avons du mal avec les changements de pilote, où nous mettons systématiquement plus de la minute impartie par le règlement. Mais quelle importance au final ?

#### 14H46 : TROISIÈME COURSE, LE DÉPART TYPE LE MANS

Eric préférant faire l'arrivée, je suis donc désigné pour faire un départ Type Le Mans, la plupart des plateaux y ayant droit une fois, sauf les plus récents. Sur la pré-grille, l'ambiance était très chaleureuse : plein de monde, plein d'amis venus me saluer et m'encourager, cela fait bien plaisir. Eric y a également eu droit, entre autres avec le club Lorraine dont il est un membre actif. On dira ce qu'on

veut, mais même en tant qu'amateur de chez amateur, il est très agréable d'avoir des fans ! Je plaisante... Et je rigole beaucoup moins en attendant le moment de courir jusque l'auto pour faire ce départ, qui est en fait un faux départ : c'est-à-dire qu'on court jusqu'à la voiture, on monte dedans sans s'attacher, on part et on roule doucement jusqu'à un regroupement au début des Hunaudières permettant de se remettre en place pour un futur départ lancé. L'attente est longue, je réalise au bout de cinq minutes que mes phares sont allumés, je retourne donc les éteindre. Et je gamberge, car je ne suis pas sûr d'avoir fait le bon choix : pour monter dans la 356 plus facilement, elle est équipée d'un volant démontable : j'avais donc le choix, soit de retirer le volant et de le réinstaller en montant, soit de le laisser en reculant le siège pour mieux monter à bord, puis en l'avançant. Eric me conseille le volant, car il craint qu'en jouant avec le siège, je fasse tomber les harnais. Pas faux. Au bout d'un bon moment durant lequel le speaker fait des interviews, un décompte apparaît au loin sur des cartons, que je n'arrive même pas à lire vu l'éloignement et mon grand âge. Je sens petit à petit mon cœur se mettre à battre de plus en plus fort, comme dans le film "Le Mans". Convaincu que nous allons finalement avoir un décompte oral pour les 10 dernières secondes, je ne fais même pas attention et vois d'un coup tout le monde courir ! Je réagis donc avec une seconde de retard, je cours, je monte dans l'auto, et bien évidemment, →



Dimanche 14h46



Notre dernière course, dimanche après-midi, nous a permis de vivre un changement de pilote avec une vraie ambiance et du monde dans les stands

dans le stress, je dois m'y reprendre à trois fois pour mettre le volant, alors que plein d'autres voitures partent. Même pour du faux, je me mets la honte quand même. Maman, si tu voyais ton fils ! Toujours aussi peu dégourdi avec ses mains ! Finalement, j'arrive à partir, et je constate, rassuré, qu'un tiers du plateau n'a pas encore démarré. Je ne suis donc pas le plus nul, il y a pire !

En revanche, au moment de m'attacher sur la mise en place dans les Hunaudières (c'est heureusement contrôlé par les commissaires), je réalise que la dite mise en place est purement fictive. Alors que j'attendais qu'on nous replace dans l'ordre de la grille, je vois que le départ du tour de formation est lancé alors que je ne suis pas sur ma ligne, comme d'ailleurs bien d'autres concurrents. Là, c'est le foutoir. Mais peu importe, les choses se rétabliront et le départ lancé aura lieu normalement. Je vais profiter de ces derniers tours pour goûter pleinement l'instant présent. J'ai tellement envie de ramener l'auto entière sans prendre de risques, vu qu'il n'y a aucun enjeu, que je vais faire ces tours façon "chauffeur de taxi", en roulant propre, vite, mais sans aucune attaque, soit des temps en 6'20", bien loin de ce que nous aurions pu faire sans ces problèmes de freins. Je me sens bien, serein, je vis pleinement ces instants, je suis heureux d'être là, sur ce circuit qui me fait tant et tant rêver depuis 1969. Et lorsque je rends l'auto à Éric pour qu'il finisse la course, je respire un grand coup : je l'ai fait, je peux ajouter la case Le Mans Classic à celle du Tour Auto historique et du rallye de Monte-Carlo historique. HEUREUX ! Un peu plus tard, Éric ramènera l'auto au paddock sans encombre. Le trop-plein de bonheur, et le fait de savoir que c'est sa dernière course avec Chouquette après 15 ans d'émotions fortes le fait craquer. On se fait l'accolade, il a les larmes aux yeux, raconte la bourre qu'il vient de se tirer avec le même Speedster que moi cette nuit, mais qu'il a laissé raisonnablement filer. L'aventure se termine, elle fut encore plus belle que prévue. Au final, sur l'ensemble des trois manches, nous sommes classés 40ème, et même 12ème à l'indice de performance, un classement tenant compte de plein d'éléments, dont le niveau des performances de chaque voiture, bref, nous pouvons être fiers de nous !

J'ai l'impression de ne vous avoir raconté que la moitié de tout ce que j'ai vécu durant ces deux jours, mais c'est si riche ! Tous ces souvenirs sont maintenant dans ma tête, et personne ne pourra jamais me les voler. Je ne regarderai

plus jamais les 24 heures du Mans avec les mêmes yeux ! Merci Éric et Marc pour ce magnifique cadeau ! Prochain objectif : refaire Le Mans Classic en 3.0 RSR ou en 935. Ou un vrai rallye en SC groupe 4... Ou le Tour Auto en compétition sur une 2.5 ST... Non, je plaisante, mais il faut toujours avoir des rêves...

**PS : Chouquette est à vendre, si cette fantastique petite auto vous intéresse, n'hésitez pas à contacter Éric Goertz via son site PZRO ! →**



C'est fini, je viens de rendre le volant pour la dernière fois : visage marqué, mais heureux !

# CH'TI CLASSIC

10<sup>ème</sup> édition

# 110

*By Porsche Club Tourcoing*



10 - 11 SEPT 2022

AIRE-SUR-LA-LYS & BERGUES / HARDELOT

400 PORSCHE

@ S. DUJARDIN - PORSCHE CLUB TOURCOING - 2022



FLAT6



Porsche Club

Tourcoing



# Vu au Mans Classic

En Endurance Racing Legend, on a retrouvé avec plaisir l'ancienne 996 RSR de l'équipe Imsa, toujours avec ses stickers Flat 6



Photo : Shervin Fonooni

Quand un plateau se met en route pour aller vers la pré-grille, il règne une grosse effervescence. Ici le plateau 6



Beau tir groupé de 904 dans le plateau 4 !



La fameuse 3.0 RSR Toblerone est toujours autant à croquer ! Et c'est une fidèle de du Mans Classic ! L'équipage Denat-Kolb terminera 25ème du plateau 6



Dans les courses annexes, celle du groupe C a été très appréciée ! Cette 956 ne verra pas l'arrivée



La pré-grille du plateau 6, toujours un très grand moment, et une vraie proximité avec le public



Dans notre plateau 3 se trouvait un Spyder 718 RSK. L'équipage Scalise-Elicab terminera 66ème



Dans notre plateau 3 se trouvait aussi une Carrera Abarth. Elle terminera 51ème, avec Vögele au volant (oui, le même que celui qui pilotait la 917 !)



Il n'y avait finalement qu'une seule 917 au départ, dans le plateau 5. Vögele l'emmènera à la 11ème place

