

24 HEURES DU MANS Dans la peau des rookies

PARCOURS INITIATIQUES

Que ce soit pour un simple ou un double champion du monde, pour un jeune espoir ou pour un gentleman driver, disputer ses premières 24 Heures du Mans relève d'une expérience unique dans la vie d'un pilote.

Quatre rookies nous racontent leurs sensations...

Par Alain Pernet Photos Laurent Villaron



08

Fernando Alonso

Gazoo Racing
Toyota TS050 Hybrid LMP1

- Espagnol ■ 36 ans ■ Grade FIA : platinum
- Équipiers : Sébastien Buemi (platinum) et Kazuki Nakajima (platinum)
- Equipage 1^{er} en qualifications ■ 1^{er} en course

"Cette course est si iconique que gagner Le Mans, c'est un peu comme remporter un championnat du monde de F1."



11

Jenson Button

SMP Racing
BR Engineering BRI-AER LMP1

■ Anglais ■ 38 ans ■ Grade FIA : platinum
■ Équipiers : Vitaly Petrov (platinum)
et Mikhail Aleshin (platinum) ■ Équipage 7^e en qualifications
■ Abandon (moteur, après 23 heures de course)

“De nuit, les virages Porsche sont un véritable choc pour le système nerveux ! C’est comme si vous arriviez à 500 km/h !”

V

ivement le départ ! J’ai la sensation que je suis là depuis un mois déjà ! » On a beau être la veille de la course, Jenson Button s’impatiente. C’est vrai que, comme la plupart des concurrents, il est au Mans depuis le dimanche

précédent afin de procéder aux vérifications administratives. Simple formalité expédiée dans un bureau anonyme sur la plupart des courses, cette étape prend une autre dimension au Mans puisqu’elle a lieu en présence du public dans le centre-ville, en même temps que les vérifications techniques des voitures. Elle marque le départ d’une semaine de festivités et de communion avec les fans. « C’est très sympa. C’est un peu long mais c’est la tradition et j’aime les traditions ! », commente le pilote anglais.

Même Fernando Alonso, fraîchement débarqué de l’avion qui l’a ramené du grand prix du Canada en 6 h 30 chrono, est sous le charme : « L’ambiance me rappelle un peu Indy. Les vérifs en public sont une belle expérience. Quand on vit ces moments pour la première fois, ça permet d’apprécier pleinement à quel point cette course du Mans est spéciale. » Si le passage de Button se fait dans un relatif calme, la venue d’Alonso, place de la République, n’est pas loin de provoquer une émeute. De leur côté, Gabriel Aubry et Egidio Perfetti savourent chaque instant. Ils s’adonnent avec plaisir au jeu des autographes auquel ils ne sont pas habitués.

Le premier est un jeune talent français de 20 ans. Il dispute cette année un double programme en GP3 et en championnat du monde d’endurance (catégorie LMP2) au sein de l’équipe Jackie Chan DC Racing. Il accomplit son rêve d’enfant : « Le Mans, c’est la course par laquelle tout a commencé pour moi. La première fois que je suis venu, c’était avec Esteban Ocon avec qui je courais en kart. J’ai encore la photo. Je devais avoir neuf ans et lui onze. Nous avions réussi à entrer dans l’équipe Oreca à l’époque où Paris roulait. Depuis ça, je n’ai dû rater que deux éditions et j’ai toujours voulu disputer les 24 Heures. Il va falloir que je me force à aller me coucher pendant la course tellement j’ai l’habitude de la suivre avec passion. »



Dès les vérifications administratives du lundi, Fernando Alonso a pu sentir la ferveur populaire du public manceau. Quant à Jenson Button, il a reçu, avant le départ, les encouragements de son compatriote Derek Bell, cinq fois vainqueur au Mans.



De son côté Egidio Perfetti mesure la chance qu’il a. Ce Norvégien d’origine italienne, membre de la famille propriétaire des bonbons Mentos est le profil type du gentleman driver, bien représentée en catégorie GTE Am : « J’ai commencé à courir en Carrera Cup, qui est une excellente école. L’an dernier, j’ai fait de la Supercup avec l’équipe Project 1 et je les ai suivis dans ce projet de disputer le WEC et les 24 Heures du Mans. Je suis si excité ! L’avantage, c’est que je connais déjà le circuit pour y avoir couru dans une course de support, disputée en lever de rideau. C’était déjà avec Porsche. »

A l’image des 36 autres rookies engagés (dont des calibres tels que Juan Pablo Montoya, Pastor Maldonado, Paul Di Resta...), nos quatre néophytes ont dû, au préalable, effectuer un passage obligatoire dans le simulateur AOtech, situé en région parisienne. Il s’agit d’une étape désormais imposée à tout pilote n’ayant pas disputé l’une des cinq dernières éditions des 24 Heures (même Mike Rockenfeler, vainqueur en 2010, a dû s’y soumettre !). « Plus que d’apprendre la piste, il s’agit surtout de se familiariser avec toutes les procédures spécifiques de sécurité : slow zone, full course yellow, multiples safety cars, etc. », explique Jenson Button. Pour moi, ce n’est pas du luxe car je n’ai jamais disputé la moindre course d’endurance ! » Fernando Alonso, Gabriel Aubry et Egidio Perfetti ont effectivement déjà eu l’opportunité de courir les 6 Heures de Spa. Tel un étudiant désireux de se rassurer, Gabriel Aubry a appris par cœur toute la réglementation !

En plus de milliers de kilomètres accumulés sur divers circuits au volant de la Toyota TS050 hybride, Alonso a aussi pu enchaîner les séances dans le simulateur de Toyota. Néanmoins, rien ne vaut une découverte « en vrai » : « Le simulateur, c’est une évocation assez proche mais ce n’est pas pareil, confirme Fernando Alonso. Au Mans, les différences sont assez nombreuses, particulièrement au niveau des lignes droites et des sensations qu’elles procurent à de telles vitesses, avec les arbres en bord de piste. D’autant qu’il s’agit d’une route normale utilisée au quotidien. Il y a pas mal de bosses. Cela dit, je trouve la piste moins dangereuse qu’à Indy, par exemple. Le risque est moindre car le



niveau d'attaque et de recherche de la limite n'est pas le même. Et puis, je me sens bien protégé dans ce cockpit fermé. »

Dans le cas de Button, dont le programme s'est monté assez tardivement et donc avec très peu d'entraînement sur simulateur, il s'agit d'une véritable découverte : « Les lignes droites sont tellement longues que, parfois dans les premiers tours, je me demandais si c'était un virage à gauche ou un virage à droite qui allait arriver ! »

Pas de telles hésitations pour Gabriel Aubry ! Connaissant par cœur la piste en virtuel (« J'ai fait des millions de tours sur PlayStation ! »), le jeune Français réalise le défi que représente cette piste à 240 km/h de moyenne : « C'est vraiment plus impressionnant que j'imaginai ! Par exemple, le virage d'Indianapolis arrive beaucoup plus vite que prévu ! Il faut au moins dix tours pour s'habituer. C'est indispensable. Le trafic change aussi beaucoup la donne. On ne peut pas prendre le risque de doubler partout. J'attends encore de rouler la nuit... »

Comme le règlement l'impose, les nouveaux venus doivent se qualifier de nuit en effectuant au moins cinq tours dans ce contexte. Une grande première pour Jenson Button : « De nuit, les virages Porsche sont un véritable choc pour le système nerveux ! C'est déjà une section très rapide et difficile de jour mais, de nuit, c'est comme si vous arriviez à 500 km/h !!! Juste après, on tourne et on a d'un coup une lumière violente dans les yeux... De même, les signaux lumineux remplaçant les drapeaux bleus sont assez perturbants. Il faut un peu de temps pour que le cerveau s'acclimate à ce nouvel environnement. Je n'ai pas beaucoup roulé mais j'ai tout de même eu l'occasion de voir le soleil se coucher alors que j'étais au volant. C'est vraiment unique ! »

Les essais sont aussi l'occasion de se familiariser avec un facteur clé : le trafic. Avec 60 voitures au départ, pas question de tour clair, même en rêve ! « Même s'il y a plus de voitures, finalement, je trouve que le trafic est plus simple à gérer qu'à Spa car il y a plus de lignes droites. » Bien sûr, le concept de trafic n'est pas le même selon que l'on pilote une Toyota LMP1 ou une Porsche RSR GTE Am ! « C'est vrai que c'est délicat, confirme Egidio Perfetti. Je dois me concentrer sur mes trajectoires et, en même temps, avoir constamment un œil dans



Avant que les voitures ne prennent le départ (ci-dessus la BR de Button, ci-dessous la Porsche 56), Egidio Perfetti a pris un bain de foule lors de la parade. Il en a profité pour distribuer des Mentos, produits par sa famille.



le rétroviseur ou sur l'écran de rétrovision pour voir si une LMP1 ou une LMP2 n'est pas en train de me doubler. Heureusement, l'équipe m'informe constamment par radio à propos du trafic. Ça m'aide beaucoup. »

Compte tenu de la longueur de la course, le résultat des essais n'est clairement une priorité pour personne. « C'est la qualification la moins importante de ma carrière », sourit Alonso. Après deux journées d'essais tardifs (de 16 heures à minuit le mercredi et de 19 heures à minuit, le jeudi soir), la journée de vendredi est plutôt calme. Seule figure imposée : la parade au centre-ville, le vendredi après-midi. Un véritable moment de communion avec le public. Interminable, certes mais éminemment sympathique : « Ça fait partie des moments que l'on garde en mémoire à jamais », commente Alonso, finalement peu habitué à être en prise directe avec ses fans. Ravi de ce bain de foule, Egidio Perfetti, juché sur un cabriolet Citroën C4 des années 30, remercie le public de ses encouragements en distribuant des paquets de Mentos ! « C'est fun mais un peu effrayant parfois. Les fans du Mans sont vraiment très enthousiastes ! »

De nos quatre rookies, le Norvégien est le seul qui a la lourde mission de prendre le départ de la course, volant en mains. Alors, tendu ? A quelques minutes du départ, notre gentleman driver fait bonne figure : « Pour l'instant, je suis relax. Je ne sais pas ce qu'il en sera à 15 heures pile mais, là, ça va. Je suis impatient que ça parte ! Mon but est simple : faire une course la plus propre possible ! » Jenson Button (auteur du meilleur chrono de son équipage en qualifications) aurait bien aimé prendre le départ aussi mais l'écurie russe SMP a privilégié le pilote russe Vitaly Petrov. Quant à Fernando Alonso, c'est aussi en tant que spectateur qu'il va assister au départ de la course, mais l'Espagnol semble moins frustré : « La Toyota est une voiture vraiment très complexe, particulièrement au moment du départ qui fait appel à des procédures particulières. Toyota fait toujours appel au même pilote pour prendre le départ : Sébastien Buemi pour la n° 8 et Mike Conway pour la n° 7. Je n'ai aucun problème avec ça. »

Alors que, en tant que Grand Marshal pilotant la leading car, Jacky Ickx libère le peloton à 15 heures pile (« Je pourrai dire que j'aurai fait un tour de course devant Alonso et ses équipiers », plaisante Mr Le



56

Egidio Perfetti

Team Project 1
Porsche 911 RSR GTE Am

- Norvégien ■ 43 ans ■ Grade FIA : bronze
- Équipiers : Jorg Bergmeister (platinum) et Patrick Lindsey (silver)
- Équipage 51° en qualifications (5° en GTE Am)
- 35° en course (7° en GTE Am)

“Rouler en essais est une chose. Se retrouver dans la meute au départ en est une autre ! C'est une expérience vraiment très intense !”

38

Gabriel Aubry

Jackie Chan DC Racing
Oreca 07-Gibson LMP2

- Français ■ 20 ans ■ Grade FIA : Silver
- Équipiers : Ho-Pin Tung (gold) et Stéphane Richelmi (gold)
- Équipage 19^e en qualifications (9^e en LMP2)
- 10^e en course (6^e en LMP2)

“Ça a commencé à vibrer. Le temps que j’active la radio pour prévenir l’équipe, le pneu avait déjà explosé dans la ligne droite des Hunaudières à 280 km/h ! Ça a arraché tout l’avant de la voiture.”

Mans), Egidio Perfetti tente de ne pas se laisser submerger par le stress : « Rouler en essais est une chose. Se retrouver dans la meute au départ en est une autre ! C’est une expérience vraiment très intense !, commente le Norvégien après son premier double relais. D’autant que j’étais l’un des rares gentlemen drivers à prendre le départ. Il faut bien un tour et demi pour trouver le bon rythme. J’avais décidé de ne pas rouler le matin au warm-up, afin de me reposer un peu plus, mais je pense que ça aurait été mieux que je roule pour retrouver le feeling de la voiture avant le départ. Cela dit, j’ai bien conduit. Le plus dur est de gérer le trafic. Si vous avez de la chance, les protos vous passent dans les lignes droites. Parfois, vous vous demandez s’ils vont passer juste avant un virage, et là, c’est un peu plus délicat. C’est pour ça que j’ai tiré droit une fois à Mulsanne. »

Si tout se passe pour le mieux pour Alonso, qui prend le relais de Sébastien Buemi sur la Toyota 8 après deux heures et demie de course, il n’en va pas de même pour Jenson Button et Gabriel Aubry. Comme son équipier Ho-Pin Tung avant lui, le jeune Français découvre vers 18 h 44 une nouvelle sensation à laquelle ses heures de simulateur ne l’avaient pas vraiment préparé : « Ça a commencé à vibrer, explique-t-il après-coup. Le temps que j’active la radio pour prévenir l’équipe, le pneu avait déjà explosé dans la ligne droite des Hunaudières à 280 km/h ! Ça a arraché tout l’avant de la voiture. » Dès lors, l’espoir de reproduire l’exploit réalisé par Thomas Laurent, l’année précédente au volant de la même voiture s’est envolé. Les dégâts nécessitent une intervention de cinquante minutes. C’est encore pire pour Jenson Button. Déjà clouée à son stand lors des essais du jeudi, la BR du SMP Racing est immobilisée au box par un problème de capteur moteur pendant les premières heures de course. Le pilote anglais prend le volant vers 19 h 15 avec... 47 tours de retard ! Alors que le soleil disparaît progressivement, les pilotes doivent affronter de longs relais de nuit. Alonso effectue un quadruple relais très impressionnant, réduisant le retard pris par la Toyota n° 8 de 2 min 10 à 44 secondes. Il est à peine marqué lorsqu’il descend de



Avant de prendre le volant, Gabriel Aubry se livre à des séances d’activation aiguisant ses réflexes. Fernando Alonso s’est, lui aussi livré à une préparation physique très pointue. Ci-dessous, il enlace Sébastien Buemi pour fêter leur victoire commune.



sa voiture à 4 heures du matin : « C’est quelque chose de très spécial. Vous disputez l’équivalent de deux grands prix, ensuite vous avez environ quatre heures pour récupérer et vous enfilez à nouveaux pour deux grands prix. Et ainsi de suite ! Il n’y a pas une course au monde aussi dure que celle-ci. » Pour Gabriel Aubry, cette nuit n’aura pas été un long fleuve tranquille : « Ça a été un peu folklo. Quand je suis sorti de mon relais de nuit, j’étais vraiment très courbaturé au niveau du dos. Je suis rentré au bungalow et je me suis littéralement évanoui. On m’a réveillé une heure plus tard. J’étais un peu en panique car on m’a dit que je prenais le volant 40 minutes plus tard. J’ai eu des remontées acides pas très cool. Bienvenue au Mans ! »

Alors qu’Alonso et ses équipiers foncent vers l’indicible délice de la victoire (« Cette course est si iconique que gagner Le Mans est un peu comme remporter un championnat du monde de F1 », déclarera l’Espagnol après l’arrivée), nos autres rookies connaissent une fin de course frustrante. Alors qu’il devait terminer la course au volant de la BR n° 11, Jenson Button est stoppé en piste à moins d’une heure de l’arrivée, moteur cassé ! Quant à Egidio Perfetti, il assiste impuissant à la dégringolade de sa Porsche : « Nous étions 4^e de notre catégorie, ce qui aurait été un résultat formidable, mais nous venons de tomber à la septième place. Il y a eu un problème sur un disque de frein arrière. C’est une course vraiment très éprouvante et lorsque vous arrivez si près du but avec un si beau résultat en vue, perdre trois positions fait vraiment mal... » Un gentleman driver n’en reste pas moins un compétiteur avant tout !

A défaut d’avoir fait une « Thomas Laurent bis » (il n’est classé que 10^e au général), Gabriel Aubry fait contre mauvaise fortune bon cœur : « Entre le stress des crevaisons et les problèmes de radio en pleine nuit, j’ai un peu l’impression qu’on m’a jeté la course en pleine tronche, du genre : “Tu voulais y être, et bien tiens, prends ça !” C’était vraiment dur. C’est pour ça que je suis content que l’on soit à l’arrivée même si on termine loin. On n’a rien lâché ! » Fernando Alonso non plus. ●

