

Dans les coulisses des 24 heures du Mans

C'est l'une des plus longues et des plus prestigieuses courses d'endurance automobile au monde. Après 90 ans d'existence, les 24 heures du Mans font toujours rêver les jeunes pilotes et mécaniciens.



Reportage
de Marion Vigreux

Photos Thierry Pasquet



Marie-Astrid, mécanicienne, aide à placer le véhicule en épi avant le départ de la course.

Samedi, 15 heures, sur le circuit du Mans. Après un premier tour de chauffe, le drapeau tricolore s'abaisse, libérant les voitures qui s'élancent pour 24 heures de course. À plus de 300km/h en lignes droites, les bolides passent dans un bruit assourdissant.

Depuis les tribunes, Antoine, 16ans, fixe la piste. Apprenti pilote au Pôle Espoir du Mans, il rêve de devenir professionnel: « Mes modèles? Loïc Duval, Fernando Alonso, Sébastien Loeb bien sûr! ». Des coureurs qu'Olivier, 22 ans, espère aussi égaler un jour. Lui, participe pour la

troisième fois aux 24 heures du Mans, dans la catégorie LMP2 (« Le Mans Prototype »).

D'ici quelques minutes, Olivier prendra le relais de sa coéquipière pour 2h15 de course. Dans le box, les mécaniciens se mettent en place. Il a le visage fermé. Concentré, il guette sur les écrans l'arrivée de sa voiture, une Morgan, ainsi que la position de ses concurrents: « J'ai hâte de prendre le volant et de me lancer sur la piste. Avec l'expérience et les deux derniers jours d'essais, je connais la moindre bosse du circuit. » Le box s'agite, Olivier ajuste son casque et la radio

qui le relie aux ingénieurs. Soudain, la voiture surgit. Les pilotes échangent d'un bond leurs places. Les mécaniciens font le plein, vérifient la pression des pneus. À peine 1 minute plus tard, Olivier démarre en trombe.

À quelques mètres de là, dans le paddock de l'écurie Oak Racing, Marie-Astrid enfile sa combinaison, son casque et ses gants. La voiture 24 dont elle s'occupe, la plus rapide de l'écurie, approche. Cette jeune mécanicienne de 23 ans qui sort de l'IEMS (l'Institut Européen de Formation à la Mécanique Sportive) a été embauchée au poste de

« cinquième mécano ». Sur les 24h, elle est chargée de l'essence. Une opération qui ne doit pas excéder 30 secondes

La passion Marie-Astrid a choisi un métier encore très masculin.



et demande énormément de rigueur et de concentration. « Il faut savoir écouter le moteur: une goutte d'essence sur la voiture encore chaude et c'est l'incendie garanti », prévient-elle. Les dangers du métier, Marie-Astrid les a déjà expérimentés lors de ses mises en situation dans différentes écuries pendant ses années d'école. Mais cette fois, elle n'est plus stagiaire.

La voiture repart dans un bruit de tonnerre. Marie-Astrid peut souffler. Aux 24h, le rythme est effréné: « En début de carrière, on fait énormément d'heures pour gagner

« Petite déjà, je bricolais les moteurs »

le Smic. Dans ce milieu, il faut commencer petit pour espérer gravir les échelons. Il faut être passionné! » Exactement son cas: « Petite déjà, dans la ferme de mes parents, je bricolais les moteurs et suivais les courses automobiles avec mon père! » À 10 ans, elle voulait devenir mécanicienne sur Formule 1. En se dirigeant vers des études de mécanique auto, elle suit sa passion de toujours, dans un milieu très masculin. Aujourd'hui, sur ce circuit mythique, Marie-Astrid veut faire ses preuves. Antoine, lui, compte bien y étoffer son réseau: « Un coureur a besoin de sponsors et c'est souvent



L'écurie Il n'y a plus que des chevaux... moteurs!



La combi La tenue ignifugée protège des brûlures en cas d'explosion.



Le ravitaillement Marie-Astrid n'a que 30 secondes pour ravitailler en essence.



Le danger Le carburant en excès est récupéré... et il y a toujours un extincteur à proximité.



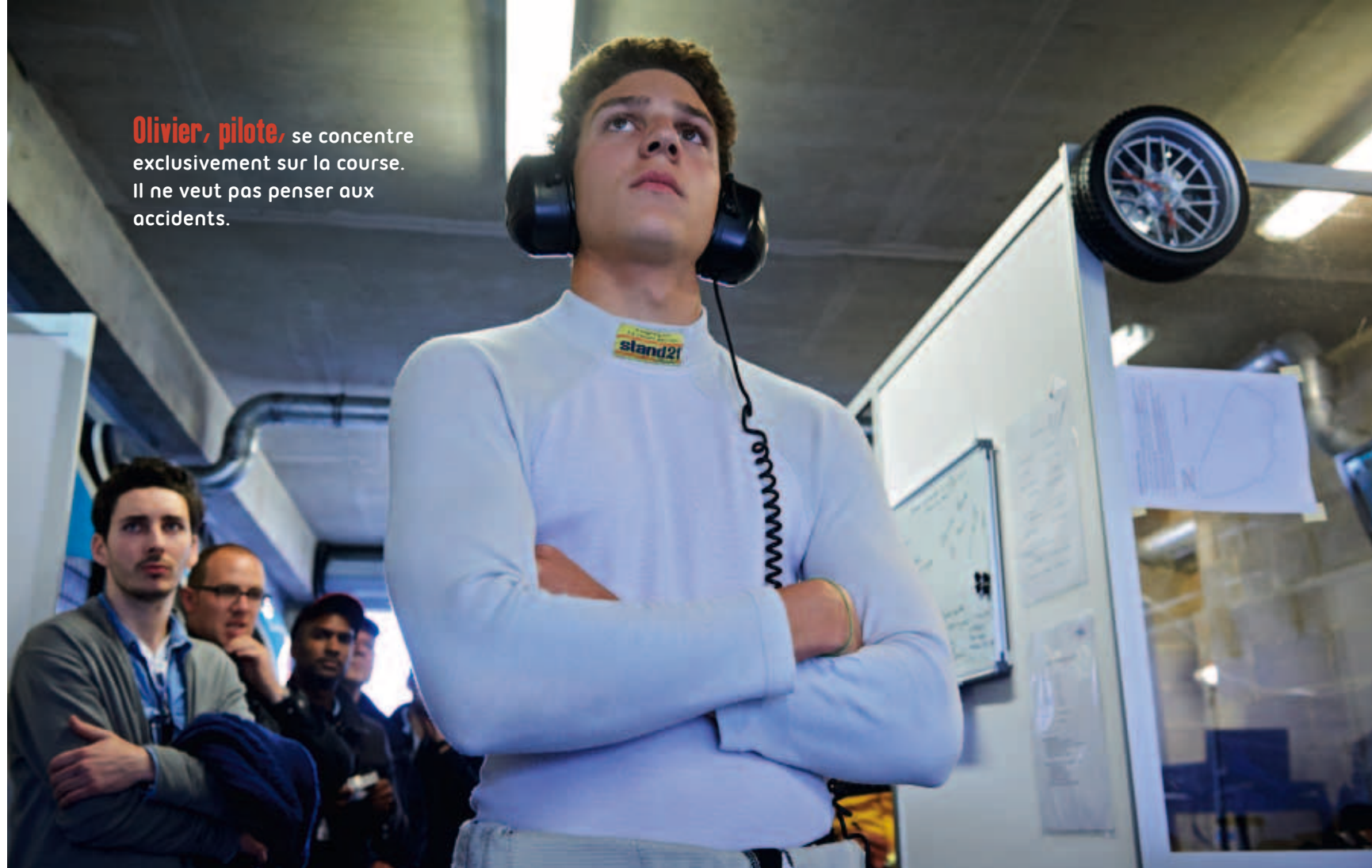
La préparation Entre deux relais, Olivier dort, sa fait masser, et mange des pâtes!



Le relais Le changement de pilote est un moment-clé.



Le retour Après 2h30 de relais environ, Olivier revient au stand épuisé.



Olivier, pilote, se concentre exclusivement sur la course. Il ne veut pas penser aux accidents.

●●● par leur intermédiaire que l'on rencontre des patrons d'équipe à la recherche de pilotes. » Sur ce point, il en a moins appris à l'école qu'en équipe de France de Kart où les coachs lui ont donné des clés pour dénicher les entreprises susceptibles de l'aider. À défaut d'être sur la piste, Anthoine arpente le circuit pour saluer ses partenaires: entreprises de travaux publics, groupes automobiles, commerçants qui financent (ou financeront peut-être) sa saison... à hauteur d'environ 100000 euros. Le sport automobile est un sport très coûteux.

2 heures du matin: 11 heures que les voitures enchaînent les tours de piste. Le premier relais d'Olivier s'est bien passé. Après un massage, une petite sieste et un plat de pâtes, le voilà reparti. Sa Morgan, il l'a désormais bien en main. Il a même gagné deux places au classement général:

« Il faut rester ultra concentré car la nuit, les repères changent. On a plus de difficultés à distinguer les obstacles. » Les accidents, la mort, il ne veut pas y penser.

« L'adrénaline nous fait tenir » Dans son stand, Marie-Astrid est assise devant les écrans pour suivre sa voiture: « C'est sûr, on dormirait bien, mais

l'adrénaline nous fait tenir et il y a toujours des rebondissements dans une course. Des accrochages, des sorties de piste, des crevaisons. On ne peut pas baisser la garde. » La preuve. La pluie vient de tomber et la piste se transforme en patinoire. Les voitures rentrent aux stands pour changer de pneus.

En se glissant pour son dernier relais dans son cockpit, Olivier croise les doigts. Il a des chances de monter sur le podium dans sa catégorie: « Ce serait la meilleure façon de se faire repérer par de plus grosses



La victoire L'équipe a toujours en tête le podium et exécute des gestes calés au millimètre.

écuries... comme Porsche par exemple! Ensuite, si tout se passe bien, j'aimerais me lancer en Formule 1. » La Formule 1, Marie-Astrid ne veut pas en entendre parler: trop bling bling à ses yeux. Les 24h du Mans, c'était son Everest, alors elle en profite à

fond: « Je ne peux pas m'empêcher de pleurer au Mans. Je pleure au moment des hymnes et je pleurerai sûrement quand notre voiture franchira la ligne d'arrivée et aura bouclé ses 24h sans trop de dégâts. Ce sera une belle victoire. » ■

24 h du Mans une vitrine mondiale

1- L'épreuve



Troisième manche du championnat du monde d'endurance, les 24h du Mans ont lieu chaque année à la fin du mois de juin. Traditionnellement, le départ a lieu le samedi à 15h et plusieurs catégories de véhicules sont en lice: les prototypes (LMP 1 et 2) et les grands tourisme (GT). Il n'y a donc pas de formule 1 au Mans! Les coureurs peuvent être professionnels ou amateurs. Le circuit, long de 13,629 kilomètres, a la particularité d'emprunter à la fois une piste permanente (le circuit Bugatti) et de la route nationale.

2-Un événement populaire



Si la course dure deux jours, la manifestation s'étend, elle, sur deux semaines avec les essais, les qualifications et en centre-ville du Mans, les vérifications techniques et la parade des pilotes. Cet événement attire près de 250 000 spectateurs et permet à la ville du Mans de doubler sa population durant cette période. La course, retransmise dans 130 pays, est le 2ème événement le plus médiatique au monde, derrière les Jeux Olympiques et devant la Coupe du Monde de football.

3-Un laboratoire à ciel ouvert



Si la course permet aux pilotes de mesurer leur endurance, elle permet aussi aux constructeurs automobiles d'innover et de tester leurs technologies. C'est par exemple sur le circuit du Mans que sont nés les phares anti-brouillard, les essuie-glace, le frein à disque ou encore le marquage au sol. En 2006, Audi emmène pour la première fois un moteur Diesel sur le podium et en 2013, c'est un moteur hybride qui se classe premier. Pour la première fois cette année, les équipes devront gérer leur énergie (essence, diesel, électrique...) sous peine de pénalités.

4- Un énorme business



Pour cette course, des sommes colossales sont engagées par les constructeurs: plusieurs dizaines de millions d'euros pour une LMP1 (la catégorie reine du circuit) et entre 300 000 et 500 000 euros pour une GT ou une LMP2... alors que le premier prix ne récompense l'équipe gagnante « que » de 200 000 euros. C'est que, malgré la crise qui touche le secteur automobile, les 24h du Mans restent une vitrine mondiale pour démontrer son savoir-faire. La course est aussi un lieu publicitaire géant pour lequel les marques sont prêtes à consacrer des millions d'euros.