



## Les portes de l'au-delà

C O U R B E D U N L O P E T « S » D U T E R T R E - R O U G E



La fin de la ligne des stands estompe la masse obsédante de la tribune officielle. On quitte cette falaise d'effervescence. Pour goûter un peu de calme ? C'est le bruit sauvage, brut des moteurs, qui nous cueille en pleine face, embruns déchirants qui hurlent leurs accélérations...

Une petite montée peuplée de pompiers et de camions rouges, de voitures de sécurité prêtes à bondir. Les premiers rails de sécurité nous tendent leurs bras métalliques, fil d'Ariane à ne pas perdre de vue pour se préserver des piqûres mortelles des scorpions de la piste. On passe sous le vieux bâtiment des salons du Motel, dont les jours obsolètes sont comptés. L'endroit sent le béton froid et l'humidité, et un peu l'urine.

Nous sommes au poste 3, sur les terres d'une amazone en combinaison blanche. Lucette Péan est le seul chef de poste féminin du circuit. Son sourire permanent et son bagou complice se figent dès lors que les bolides entrent en piste, et qu'un ballet ininterrompu de lames de fond vient frôler les murets de son poste d'observation. Lucette est tenancière du bar *Le Damier* la semaine. Commissaire de piste tous les week-ends. Pas économe de ses nuits blanches, pour éviter les scénarios noirs.

Le poste 3 est à haut risque. En bout de ligne droite des stands, les concurrents frôlent les 300 km/h, avant de se laisser happer par les formes rondes de la courbe Dunlop. Ils doivent se déporter sur la gauche pour éviter les voitures qui sortent de la piste des stands et reprennent leur place dans la ronde. Casques d'isolation phonique sur les oreilles, dans un bruit effroyable qui mêle moteurs à plein régime, accélérations déchirantes et écho amplifié à l'infini par cette vallée de béton, les commissaires du poste 3 veillent à ce que cette déferlante à plusieurs crêtes se glisse sans casse vers les premiers contreforts du Pneu Dunlop.

Le Pneu Dunlop... Arc-en-ciel au teint de pneumatique et aux flancs d'acier. Arc de Triomphe qui naquit passerelle métallique, en 1923, quand la course plongeait jusqu'au cœur du Mans, et que son jambage bienveillant permettait



aux spectateurs de passer des stands de course aux baraques à frites... Et qui devint demi-soleil mythique quand la course quitta la « Lune de Pontlieue » pour s'installer sur ses propres terres, dans les monticules forestiers du Tertre-Rouge.

« Dunlop Fort », « Dunlop SP », « Dunlop Sport », « Dunlop, esprit de compétition », « Dunlop, passion du futur » : les offres de cette tête de gondole à ciel ouvert ont rythmé la vie du *Golden Gate* manceau, remonté au fil des décennies du bout de la ligne droite des stands jusqu'au point culminant du circuit.

Depuis 1978, ce colosse de 70 tonnes, taillé pour résister à des vents de 200 km/h, a pu sentir des milliers de

transhumants lui parcourir les flancs. Jusqu'en 1990, il a jeté un pont de 50 mètres entre deux peuples mythiques : ceux des « enceintes générales », qui détenaient le droit de sentir palpiter le pouls des tribunes et des stands ; et ceux des « populaires » qui, pour une somme plus modique, s'offraient le plaisir d'une immersion mélangeant passion de la course, poussière couleur mâchefer, douceur de la barbabapa, frisson des montagnes russes, exhibitions felliniennes de Rita-la-grosse et du « nu-tout-nu » (combien de profanes pouvaient-ils réellement prendre la mesure de cette graduation insoupçonnée ?!).

Aujourd'hui, depuis la disparition des « populaires » et une

relative raréfaction foraine, le Pneu Dunlop ne relie plus rien, si ce n'est les deux versants de son point culminant. Sur la phase ascendante, un solide virage à droite casse la vitesse de ceux qui auraient envie de décoller sur sa bosse... Et sur la phase descendante, juste après la bosse, un gauche-droite a ramené un supplément de sinuosité dans la vaste plaine du virage de la Chapelle.

Beppe Gabbiani, le Milanais de la Dome n°16 qui court Le Mans depuis 1981, le négocie d'ailleurs mal et manque d'emmener dans son tête-à-queue son coéquipier d'écurie, Jan Lammers. Une demi-heure plus tard,

l'Italien fougueux accrochera la Corvette n°50, puis une heure plus tard, la Ferrari Modena de Mowlem. Plutôt actif, l'ancien champion d'Europe karting à 18 ans... C'est sans doute ce que pense André Thuard, le « chef du peuple des commissaires de la colline Dunlop », qui surveille ses alpages de bitume depuis 35 ans, après s'être fait inoculer le virus de la course par son père, lors de la première course de l'après-guerre, en 1949.

Les commissaires de piste sont les habitants des bords de circuit. Environ 1 500 accourent de tous les coins d'Europe, voire du globe (États-Unis, Australie...) pour fleurir les rails de sécurité du Mans aux premières



**THE GATEWAY TO BEYOND** - The Dunlop Curve and through the Esses to Tertre Rouge

The haunting mass of the official grandstand fades away at the end of the Grandstand straight. The cliff of effervescence is left behind. To sail into quieter waters? The raw, unbridled noise of the engines hits you full in the face, with ear-splitting screams of acceleration...

A short rise peopled with firemen and red lorries, emergency vehicles poised ready to spring into action. The first guard rails

hold out their metallic arms, throwing out a life-line that must not be lost if the fatal scorpion stings of the track are to be avoided. Round the foot of the old Motel building, whose days of dereliction are numbered. A place that smells of cold concrete and damp, and just a little of urine.

We are at marshalling post n°3, on the lands of an amazon in white overalls. Lucette Péan is the only lady station chief on the circuit. Her perpetual smile and cheerful banter freeze the second the cars go out, and an uninterrupted ground swell streams past, just inches from the low wall of her observation post. Lucette is the manageress of the bar *Le Damier* during the

week. Track marshal every weekend. Happy to spend her sleepless nights watching to avoid an unhappy ending.

N°3 is a high-risk post. Competitors pour out of the grandstand straight at nearly 300 kph, before sweeping round the right-handed Dunlop curve. They have to move to the left to avoid cars leaving the pit lane to take up their places in the dance again. With ear defenders on their heads, in the deafening loudness made by screaming engines at full throttle, piercing accelerations and the echo amplified to infinity in this concrete valley, the marshals at post 3 check that the many white horses on the crest of the breaker flow smoothly towards the dunes of the Dunlop Bridge.

The Dunlop bridge... A steel-sided rainbow painted in the colours of a tyre. An Arc de Triomphe that began life as a metal foot-bridge in 1923, when the race plunged into the heart of le Mans, and its kindly disposed jambs allowed spectators to go across from the pits to the stalls selling chips... And which became a mythical half-sun when the race left the "Pontlieue moon" in the town to set itself up on its own lands, in the pine-forested hillocks of Tertre Rouge.

"Dunlop SP", "Dunlop Sport", "Dunlop Fort", "Dunlop, passion du futur" – the advertising slogans that have coloured this bridge-head over the years have instilled a rhythm in the life of the Golden



*« Le plus bel endroit du circuit pour moi, c'est entre Mulsanne et Indianapolis : il y a deux superbes courbes et un freinage en virage. C'est un des nombreux beaux endroits de pilotage, avec Maison-Blanche – je n'ai pas connu le nouveau tronçon Porsche – et Tertre-Rouge, pour lequel j'aurais une pensée particulière : parce que c'est le seul endroit où je suis sorti ! »*

Paul Frère,  
vainqueur en 1960.

*« The most appealing part of the circuit for me is between Mulsanne corner and Indianapolis : there are two superb curves and a corner that you brake through. It's one of the many places that call for superior driving skills, with Maison Blanche – I've never driven on the new Porsche section – and Tertre-Rouge, which I'll never forget because it's the only place I ever came off ! »*

Paul Frère,  
winner in 1960.

leurs de juin. Ils se regroupent par nationalité, affinité, se retrouvent chaque année depuis des temps immémoriaux, et habitent des villages de tentes, de caravanes, où ils s'installent un petit nid douillet, à peine troublé par le passage d'environ 12 000 monstres en 24 heures (un toutes les 7 secondes!), chacun développant un nombre de décibels avoisinant le décollage d'un avion au pied de votre lit.

Pour quadriller la course et veiller à tout, ils opèrent en rotation, par groupe de trois, stratégiquement placés pour visualiser le moindre centimètre carré de bitume. Se relaient pour dormir et peuvent être tirés brutalement de leur sommeil par l'absence de bruit. Dans l'autre vie,

celle sans voitures hurlantes, ils jouent à tout : retraités, boulangers, avocats, et même ecclésiastiques, tous unis par la même passion : celle d'approcher au plus près « la splendeur du monde qui s'est enrichie d'une beauté nouvelle, celle de la vitesse », comme le dirait cet Italien dont je ne me rappelle plus le nom.

Les commissaires de piste connaissent toutes les histoires de leur territoire, et même quelquefois celles qui racontent les lointaines contrées des postes 60 ou 70, et leurs veillées ne se font pas au coin du feu, mais à la lueur des phares. Les commissaires agitent des drapeaux de couleur pour préserver la vie des conducteurs, et quelquefois perdent la leur. Ils le savent bien, et c'est



Gate of Le Mans, moved up over the decades from the end of the Grandstand straight to the highest point of the circuit where it now stands.

Since 1978, this 70-ton colossus, built to withstand 200 kph winds, has felt the feet of thousands of migrants moving over its flanks. Until 1985, it spanned the 50-yard abyss separating two mythical peoples : those of the "enceintes générales" who held the right to feel the throbbing pulse of the grandstands and the pits, and those of the "populaires", who, for a more modest sum, could enjoy plunging into a mixture of cinder-coloured dust, the sweetness of candyfloss, a passion for the race, the

thrill of the fairground rides, the Fellinian exhibitions of Fat Rita and "total nudity" shows (how many of the uninitiated could really imagine the full-frontal picture awaiting them inside the tents?!). Today, since the disappearance of the "enceintes populaires" and a relative rarefaction of the funfair, the Dunlop Bridge doesn't join anything, except perhaps the two slopes on either side of its blind brow. On the way up, a sweeping right-hander knocks some speed off those who might feel like taking off at the top... And on the way down, just after the brow, the left-right bends have added a touch of sinuosity to the vast flat plains of La Chapelle.

Beppe Gabbiani, the Milanese driver of Dome n°16 who has been driving at Le Mans since 1981, tackles it badly and nearly takes his team-mate Jan Lammers with him as he spins off. Half an hour later, the fiery Italian will bump into Corvette n°50, then an hour later, Mowlem's Modena Ferrari. Rather forceful, the former European Karting champion at 18 years of age... That is no doubt what André Thuard, the "leader of the marshalling people of Dunlop hill" is thinking. He has been watching over his asphalt pastures for 35 years, after having caught the race virus from his father during the first post-war edition in 1949. The race marshals are the inhabitants of the circuit environs.

About 1,500 of them arrive from the four corners of Europe, even the world (the United States, Australia,...) to flower the guard rails of Le Mans in the first light of June. They congregate according to nationality, or affinities, and have been meeting here every year since time immemorial : a village people who live in tents or caravans, where they settle in cosy dens, hardly even troubled by around 12,000 monsters roaring past in 24 hours (one every 7 seconds!), each producing nearly as many decibels as a plane taking off from the foot of the bed.

To have a full view of the race so they miss nothing, they rotate in teams of 3, strategically positioned to be able to make out



*« Les Hunaudières restent pour moi un lieu mythique, un lieu qui a marqué ma génération : parce que des engins terrestres y allaient plus vite que des avions au décollage. Dans quel autre endroit peut-on voir des automobiles rouler à plus de 400 km/h sur une route ouverte à la circulation le reste de l'année ?! Chaque course que je couvre, et c'est ma 55<sup>e</sup> édition des 24 Heures, je vais d'abord chercher mes accréditations et je roule tout de suite après sur ce tronçon légendaire. »*

Jacques Issautier,  
journaliste à *La Dépêche du Midi*,  
a couvert toutes les éditions depuis 1949.

*« For me, the Mulsanne straight remains a mythical place, one that has marked my generation : because land craft were going faster than aeroplanes at take-off. Where else can you see cars driving at over 400 kph on roads used by ordinary traffic the rest of the year ?! Every year, and this is the 55<sup>th</sup> edition of the 24 Hours I have covered, first I go to pick up my credentials, then straight after that I drive along this legendary straight. »*

Jacques Issautier,  
reporter for the French paper *La Dépêche du Midi*  
who has covered the event every year since 1949.