



of post 70. The English marshals, easily recognised in their orange flame-resistant overalls, their eyes reddened from lack of sleep, dazzled by too many headlights flashing in the night. The perfection of a trajectory catapulted down the Mulsanne straight, the perfection of an engine pushed to breaking point yet never failing, the perfection of incandescent brakes cornering, heaving the car round into the slight opening of Mulsanne corner... what do mere humans know of this, they who have never driven at the 24 Hours one night, one day? ■

n'acceptant d'aligner les millions de dollars de rallonge et de le suivre dans ce *peplum* à la gloire du Mans qu'à la seule condition de récupérer tous les bénéfices du film – s'il devait y en avoir.

A la sortie de celui-ci, projeté en avant-première aux « 500 miles » d'Indianapolis 1971, l'acteur américain se retrouva donc seul, au milieu d'un champ de quasi-ruines, et d'un *Solar Productions* en faillite. Des ruines fumantes dont émergèrent des images de course assez uniques, époustouflantes pour l'époque. Un dosage plutôt bien géré de ce que sont les giclées d'adrénaline bien particulières du Mans. Et un scénario étrange, en dehors de tous les canons cinématographiques en vigueur à Hollywood. Avec un premier mot de dialogue prononcé à

la 37^e minute. Avec une histoire d'amour du coureur américain pour l'actrice allemande Elga Andersen... dont les scènes les plus « torrides » se composent de quelques clignements de paupières et d'un toucher d'épaule. Avec un héros qui ne triomphe pas à la fin. Mais avec une gestion lente, épaisse du temps qui sacralise merveilleusement l'endurance de cette épreuve unique, et la délivrance d'une phrase-culte qui résume à elle seule le credo de l'acteur pour l'absolu du pilote de course : « Beaucoup de gens traversent leur vie sans désir de bien faire. La course est importante pour ceux qui veulent donner le meilleur. La course, c'est... c'est la vie. Tout ce qui vient avant ou après... c'est juste de l'attente. »

Le petit matin se lève dans le bout de la ligne droite des

Hunaudières, et la clarté laiteuse rend encore plus velouté le vert pâlot des pelouses du golf. Le drapeau de l'*Union Jack* flotte au sommet du talus qui borde le poste 70. Les commissaires anglais, reconnaissables à leur combinaison ignifugée orange, ont les yeux rougis par le manque de sommeil, par l'éblouissement de trop de phares dans la nuit.

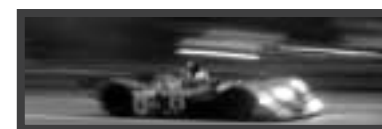
La perfection d'une trajectoire catapultée dans les Hunaudières, la perfection d'un moteur poussé jusqu'à la rupture et qui ne faillit jamais, la perfection d'un freinage incandescent pour plonger le nez dans l'entrebâillement du virage de Mulsanne... que peuvent en dire les humains, qui n'ont pas été pilotes des 24 Heures, une nuit, un jour ? ■





Les aiguilles du temps

MULSANNE ET INDIANAPOLIS



Philippe Alliot, 109 Grand prix de Formule 1 et record-man « moderne » du tour au Mans en 3'21"109 – un temps qu'il réalisa sur Peugeot 905 lors des essais de l'édition 1992 –, doit être déçu. L'abandon de sa Courage n°31, aux premières heures de la nuit, ne lui aura pas permis de vivre un instant qu'il adore : le jour qui pointe sa luminescence, tout là-bas à l'est, au bout des rails des Hunaudières. « Mulsanne au petit matin, c'est cette bascule sur droite, qui vous replonge dans la nuit alors que vous aviez contemplé le soleil levant tout au long de la ligne droite... Et qui vous emmène vers Indianapolis et ses sensations démentes, avec une cassure en bout de ligne droite qui se prend à une vitesse invraisemblable ! Et toujours cette excitation folle d'essayer de la prendre le plus vite possible, toujours cette impression qu'on pourrait passer plus vite, et puis on n'ose pas... »

Mulsanne et Indianapolis ont comme un goût de bout du monde. A l'exact opposé de la ligne des stands, au beau milieu des pins, à mi-distance entre la crainte et l'espoir. Échouer ici, c'est comme égarer son billet de retour...

Le virage de Mulsanne a les flancs arrondis depuis la fin des années 80. Il y a perdu un statut, celui d'endroit le plus lent du circuit, pour retrouver une stature, celle de la sécurité. Ce qui n'a pas empêché Anthony Davidson, à la fin de la nuit, de faire un tout-droit avec sa Ferrari n°80, pour avaler du gravier et finir dans les rangées de pneus, plutôt estourbi. Ou Gunnar Jeannette, l'Américain de l'écurie de Don Panoz, de suivre le même chemin, au petit matin.

Pierre Allain, le chef de poste, écoute depuis 32 ans les véhicules hoqueter, s'étouffer, raser les bordures, puis remonter les rapports avec une envie goulue.

Les voitures chantent maintenant à 85-90 km/h, alors que la cassure à angle droit les obligeait auparavant à grommeler à 60 km/h.

Mulsanne a donc perdu sa particularité d'endroit le plus lent du circuit, celui où les panneauteurs pouvaient montrer leurs chronométrages aux pilotes, et ce jusqu'en 1990. Mais il ouvre les portes d'un tronçon qui a, lui, récupéré le titre d'endroit le plus grisant par les grâces



THE SANDS OF TIME - Mulsanne and Indianapolis

Philippe Alliot, 109 Formula 1 grand prix under his belt and modern-day record-holder for the fastest lap at Le Mans in 3'21"109 – a time achieved during qualifying practice in the 1992 edition – must be sorely disappointed. The retirement of his n°31 Courage in the early hours of the night will have deprived him of a moment he loves : the glowing light of daybreak, far away to the east, at the end of the Mulsanne straight.

“Mulsanne corner in the early morning, throwing you to the right, plunges you back into darkness while you've been facing the rising sun all along the straight... And takes you round towards Indianapolis and its amazing sensations, with a kink at the end of the straight that you take at incredible speed ! And there's always the thrill of trying to take it as fast as possible, always the impression that you could go round faster, and then you never dare...”

Mulsanne and Indianapolis have an end-of-the-world feel. Exactly opposite the Grandstand straight, in the middle of the sandy pine forests, halfway between fear and hope. Running around here is like losing a return ticket...

Since the late eighties, Mulsanne corner has been made rounder. This means it has lost its status – that of being the slowest place on the circuit – but gained a statute, that of safety. Which didn't stop Anthony Davidson, at the end of the night, from going straight with his n°80 Ferrari, ploughing through the gravel trap to end up in the tyres, somewhat dazed. Or Gunnar Jeannette, the American driver on Don Panoz's team, from going the same way in the early morning.

Pierre Allain, the marshalling post chief, has spent 32 years listening to the cars coughing and spluttering, hugging the kerbs, then accelerating out, eating hungrily through the gears. They now sing at 85/90 kph, whereas the right-angled corner used to leave them grumbling round at 60 kph.