

LE MANS

GÉRARD LARROUSSE : UN TOUR À 250 KM/H EN PORSCHE 917

Des coureurs français, Gérard Larrousse est parmi les plus qualifiés pour piloter sur un tour du circuit du Mans au volant d'une voiture rapide. Tout d'abord, le tracé et ses difficultés sont bien inscrits dans sa mémoire: il a terminé les 24 Heures en 1969 au volant d'une Porsche 908 et en 1970 aux commandes d'une 917, se classant chaque fois deuxième, en second lieu, il est le seul Français à avoir l'expérience de la Porsche 917, la favorite de 24 Heures 1971 et la voiture Sport Proto la plus rapide du moment. Il n'est pas l'auteur des 250 km/h de moyenne au tour car il courait au circuit Paul Ricard le jour des essais préliminaires, mais la voiture qui a accompli cet exploit, n'est qu'un développement de celle qu'il pilotait aux 24 Heures 1970. Ses impressions n'en revêtent que plus d'intérêt. Et maintenant, contact, vous êtes passager de Gérard Larrousse.

« Imaginons que nous venions d'effectuer un tour, sans considérer le démarrage à partir des stands. J'aborde la courbe Dunlop à fond, en quatrième (280 km/h) Il ne faut pas laisser la voiture dériver à gauche à la sortie car on arrive sur une bosse et il faut sauter droit. Au moment où la voiture se déleste, je lève légèrement le pied pour soulager la transmission, la course dure 24 heures et la voiture doit tenir! Lorsqu'elle est stabilisée, on descend (300 km/h).



Toujours en quatrième vers les S, Je freine et en même temps, je rentre la troisième pour passer les S, le premier à gauche, le deuxième à droite, aucune difficulté particulière (120 km/h). A la

sortie, je me laisse dériver vers la gauche et je reste en troisième jusqu'à droite du Tertre Rouge. Celui ci se prend en troisième (100 km/h) pendant la course, mais si l'on veut faire un temps, on aura avantage à passer la deuxième pendant le freinage. A la sortie du tertre Rouge, on monte toutes les vitesses jusqu'en cinquième. Les fausses courbes du début de la ligne droite des Hunaudières ne posent absolument aucun problème, on les prend à fond en pleine accélération. Je passe la cinquième au niveau du restaurant des Hunaudières et l'on peut considérer que la vitesse se stabilise à son maximum (388 km/h), dans le dernier kilomètre avant la fameuse courbe à droite des Hunaudières.

Une très légère bosse masque la courbe et on l'aborde pratiquement sans la voir. Aussi faut-il avoir pris ses repères à partir de la bosse, on laisse passer un laps de temps que l'on définit avec l'expérience, puis on place la voiture, on repère la corde et on plonge. La courbe des Hunaudières se prend à fond à 360 km/h. Après avoir visé la tangente à droite, il ne faut pas se laisser glisser complètement à gauche, il peut toujours y avoir du gravillon à l'extérieur et il est inutile d'aller y mettre les roues, surtout à une vitesse pareille.



Aussi s'efforce t'on de sortir le plus possible au milieu de la route, ou tout au moins au milieu de la voie de gauche. Au cours de sa mise en appui, la voiture s'est légèrement freinée d'elle-même. Une bosse suit la courbe, on l'aborde à fond et au moment où la suspension se détend, on soulage l'accélérateur pour ménager la transmission. Lorsque la voiture retombe et commence à se stabiliser, on est donc à 350 km/h environ.

On a alors largement le temps de freiner pour le droite de Mulsanne. En course, on sollicite les freins à 300 m du virage, mais pour « faire un temps », on peut rester à fond jusqu'à environ 250 à 220 m. Pendant la zone de freinage, on est obligé sur la Porsche, de « descendre » tous les rapports. Les plans de la grille de boîte se libèrent les uns après les autres et il est impossible de « faire » 5-2 par exemple. Par contre, on peut descendre 5-3-2 ou 5-4-2, mais pour ma part, je préfère rentrer tous les rapports pour ménager la transmission et les freins. On passe le droite de Mulsanne en deuxième (60 km/h) en course. Mais si on veut faire un temps, on peut reprendre la première. En sortant, on accélère à fond en remontant tous les rapports jusqu'en cinquième. En cours de route, on a franchi sans difficulté deux fausses courbes. En début de cinquième, on arrive encore sur deux courbes qui ne posent pas de problème, mais la deuxième présente un léger dévers, et il faut bien veiller au placement de la voiture (330 km/h).



On arrive alors sur une portion des plus délicates du parcours, le freinage pour le virage à droite précédant Indianapolis. Il faut rétrograder de cinquième en quatrième et ne pas manquer sa manœuvre parce qu'il n'y a pas d'échappatoire. Ce virage à droite se prend très vite (180 km/h) et, pour ne pas perdre de temps, je préfère délibérément sacrifier l'entrée dans le gauche d'Indianapolis. On n'a pas le temps de se placer convenablement à droite et l'on se présente au milieu de la route. Entre les deux, il faut freiner et rentrer une vitesse. Indianapolis se prend en troisième pendant la course et en deuxième si l'on veut faire un temps (100 km/h).

Si l'on a passé Indianapolis en deuxième, on enclenche la troisième avant Arnage (190 km/h) et l'on repasse la deuxième. Pour faire un temps, on a même intérêt à passer la première (75 km/h). En sortant on remonte toutes les vitesses jusqu'à la cinquième. On trouve une première fausse courbe à gauche qui ne pose pas de problème quand on est seul, mais qui devient très difficile à plusieurs parce qu'elle est en dos d'âne et la voiture décolle. On aborde ensuite, toujours en cinquième (310 km/h), un grand S gauche droite. Certains pilotes la franchissent à fond, Pour ma part, je n'ai jamais osé le faire (180 km/h), car la sortie est très délicate, on arrive sur une bosse où la voiture décolle et fait un écart d'un mètre. Il peut arriver que l'on rattrape une petite voiture à cet endroit, on n'aura pas pu la déceler et on aura le plus grand mal à éviter la collision. A mon avis, c'est comme cela que s'est produit le télescopage des Ferrari l'année dernière.

On arrive ensuite sur un petit pont. On laisse la voiture décoller puis, dès qu'elle est stabilisée, on freine un peu et on rentre la quatrième pour le droite gauche de Maison Blanche. Cet endroit est très impressionnant car on entre dedans sans rien voir (280 km/h). Si l'on réussit très bien son coup, on est sûr d'avoir fait un bon temps sur le tour ! Sortant de Maison Blanche, on repasse la cinquième (300 km/h) jusqu'à la zone de freinage du virage Ford.

Là, on freine énergiquement et on redescend tous les rapports jusqu'en deuxième... Le Virage Ford, assez serré, ne pose aucun problème particulier (90 km/h). Devant les tribunes, on remonte les vitesses jusqu'en quatrième et l'on aborde à nouveau la courbe Dunlop. »