

# Dennis THALMAN



C'est au milieu de mon premier tour d'essai que je réalisais comme j'étais à l'aise sur le grand circuit du Mans.

Pourtant je n'avais pas tourné ici depuis 2002 et il faisait une nuit noire. C'était super de plonger dans les virages en réalisant que les lumières bleues qui normalement m'invitent à laisser dépasser un concurrent plus rapide étaient en fait destinées à d'autres pour laisser passer ma Porsche 356 plutôt sous motorisée en ce lieu.

L'édition de cette année du Mans Classic les 23-25 juillet était encore plus grande que l'édition 2002. Les festivités commençaient le jeudi avec les vérifications et le dîner de gala le soir, puis des essais dès le vendredi jusqu'à l'aube du samedi et la course de samedi 16h à dimanche 16h.

Cette année, les organisateurs avaient réuni six plateaux par période soit: Groupe 1 de 1923 à 1939, Groupe 2 de 49 à 56, Groupe 3 (le mien) de 57 à 61, Groupe 4 de 62 à 65, Groupe 5 de 66 à 71 et finalement le Groupe 6 de 72 à 78. Au total 370 voitures, plus 70 de réserve, de quoi satisfaire le très nombreux public. Chaque groupe avait deux séances d'essais d'une demi-heure et trois manches de course de 45 minutes. Nouveauté pour cette année, un arrêt obligatoire au stand dans le deuxième quart d'heure, ce qui représentait un peu moins de temps en piste par rapport à 2002.

Dans mon groupe, ce temps fût encore réduit la nuit à cause d'accidents et nous dûmes aussi rouler sous Pace Car pendant quelques tours. Ceci me

## *Dennis THALMAN suite*

coûta un tour de course et de nombreuses places au classement... Enfin c'est la course!

La qualité et la variété des voitures engagées étaient fantastiques avec, par exemple 14 Ford GT40 ainsi que beaucoup d'anciens participants ou vainqueurs des 24 heures; par exemple la Porsche 936 de Jürgen Barth (2<sup>ème</sup> en 1980) qui gagnait le Groupe 6 et le classement général.

La maison Porsche était bien représentée depuis la 356 jusqu'à toutes les variantes possibles de 911 en passant par les 904, 906, 908 et 910 etc... Seule ombre au tableau, il n'y avait aucune 917. Parmi les pilotes, on notait, entre autres, la présence de Phil Hill (Alfa-Romeo 3000CM) qui ajoutait un trophée à ses trois victoires aux 24 Heures, et de Bob Bondurant à nouveau à sa place au volant d'une Cobra Daytona.

Cette année, je décidais de piloter seul, mais mon copain d'école Skip Branch faisait le déplacement depuis Salt Lake City pour s'occuper du stand et du chrono où il a été très efficace.

Finalement, c'est l'aboutissement d'un rêve de gosse car ensemble à l'école nous rêvions déjà de courses et d'endroits mythiques comme Le Mans...

C'est vraiment chouette qu'il soit venu. Le troisième larron était Andy Prill, mon coéquipier lors de deux Tours de France, qui, bien qu'inscrit

sur une autre Porsche 356 fit un peu de mécanique (heureusement il y eu peu à faire) sur ma voiture pour remplacer un interrupteur défectueux.

Par chance nous n'avons pas eu d'autre problème et la 356 roula comme un train pendant toute la course. Mes endroits préférés sont les Esses qui nous amènent au Tertre rouge suivi de la ligne droite de Mulsanne et la partie depuis le virage de Mulsanne jusqu'au virage d'Indianapolis. J'y étais à l'aise et regagnais du terrain sur les autres concurrents, c'est probablement aussi pourquoi je les apprécie.

Finalement mes temps au tour étaient décents et après les trois manches, j'étais ravi de terminer premier de toutes les 356 et dérivées, y compris celles qui roulaient dans le groupe 2.

Au classement officiel cela donne une 38<sup>ème</sup> place du Groupe 3 et une 14<sup>ème</sup> place à l'indice de performance.

Néanmoins, le plus important est ailleurs. C'était un énorme plaisir et un grand privilège de participer à cette course sur le grand circuit parmi des voitures fantastiques et de finir cette épreuve ou la camaraderie et l'enthousiasme de chacun sont très appréciables.

Pas de doute, je vais faire encore de nombreux tours du "circuit des 24 Heures" dans ma tête en attendant l'édition 2006.