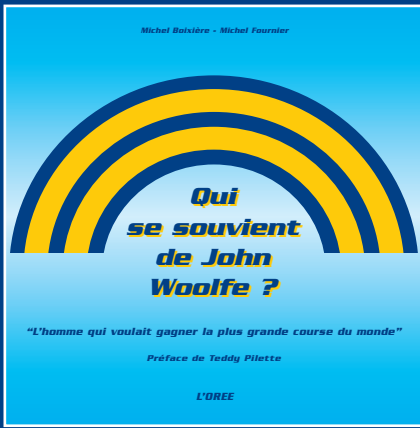


"L'homme qui voulait gagner la plus grande course du monde"



Qui se souvient de John Woolfe ?

Nous sommes le 14 juin 1969. Le jour se lève sur le Mans. Le ciel est brumeux et l'endroit est encore quasi désert. A quelques centaines de mètres de là, en amont des tribunes, on voit s'échapper d'une cheminée un léger filet de fumée blanchâtre. La mère Guyon prépare déjà la soupe pour "ses" commissaires, tandis qu'un épais brouillard a envahi le Roule-Crottes, le ruisseau local. Dans quelques heures, l'endroit sera noir de monde et 250 000 spectateurs auront envahi le circuit pour voir les 45 bolides s'élancer pour deux tours d'horloge.

"Le destin d'un homme hors du commun"

John Woolfe s'est réveillé de bonne humeur. Malgré les contre-temps de ces derniers jours, il ne doute de rien. Le pilote britannique partira sur la Porsche 917 n°10, une des plus rapides du plateau. Cela devra lui permettre de réaliser son rêve, remporter la plus grande course du monde. Il ne sait pas encore qu'un destin tragique l'attend, dans l'énfilade de Maison Blanche. Ce premier livre a demandé à leurs auteurs 1 an et demi de travail et de recherches et présente plus de 250 photos dont 220 inédites. Il réunit les témoignages des principaux témoins de l'époque mais aussi quelques histoires, tantôt truculentes, tantôt émouvantes. Merci à tous ceux qui ont collaboré avec passion à cette histoire.



"L'homme qui voulait gagner la plus grande course du monde"



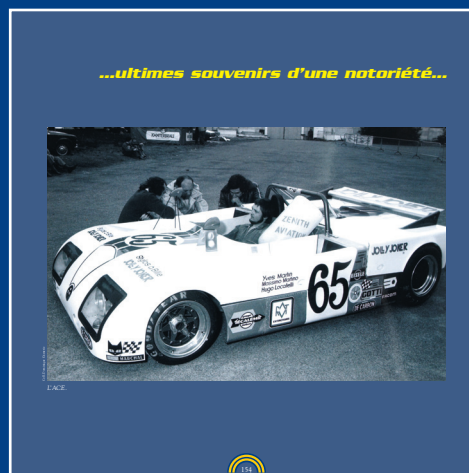
Teddy Pilette "Pas simple de négocier ce fascinant virage..."

Par rapport à d'autres disciplines de sport automobile, l'endurance et plus spécialement les 24 h du Mans ne m'ont jamais passionné... Mais suffisamment intéressé tout de même pour y avoir participé avec le Team VDS en 1968 et être au départ l'année suivante, mieux armé avec une Alfa Romeo 33/2.15 litres à "grosse longueur". Pas la 3 litres dont j'aurais souhaité disposer initialement, mais qui m'a inspiré comme quelques insipidités après l'accident mortel de Lucien Bianchi lors des essais préliminaires d'essai.

Nous étions en 1969... Je le rappelle parce qu'il n'est pas évident au départ de sport auto d'aujourd'hui d'imaginer l'engin qu'était alors une voiture de compétition, et ce que représentait la "Coarse" à l'époque. C'était spectaculaire mais ce n'était pas un spectacle comme l'est la F1 aujourd'hui. Le pilote qui prenait le départ au Mans ignorait ce que le destin lui réserverait. Il avait pas comme une certitude : il aurait besoin de beaucoup de chance s'il venait à quitter la route !

Difficile aussi d'expliquer aujourd'hui que pour réussir un départ vélocé et accrocher ma voiture au bon peloton, je sautais dans l'Alfa et prenais le départ sans boucler mon harnais, repartant cette manœuvre de quelques tours, pour ne l'effectuer que lorsque la course se stabilisait et que j'étais installé dans le bon rythme. Presque tous les pilotes procédaient de la sorte ! Cette année-là, Jacky Ickx avait voulu signaler le problème en faisant exactement le contraire et donc verrouillant soigneusement son harnais de sécurité à bord de la GT&K (qu'il partageait avec Oliver) avant de décoller. Cela lui a réussi. Il a remporté l'épreuve.

Même si notre Alfa n'a pas atteint le cap de la 66 heures, R&B-Sherlock, mon équipier, n'avait néanmoins pas eu à regretter de me voir partir comme cela. Dans le premier



"L'homme qui voulait gagner la plus grande course du monde"

Les aventures d'Yves Martin aux 24 h du Mans, "on vit arriver aux essais 1970, une vieille Chevron B8 ruisselante d'huile..."

Yves Martin fut avant tout un pilote de monoplace et n'appréciait que modérément la course en circuit sur prototype.

Après avoir découvert le circuit de La Sarthe comme jeune spectateur en 1960, il y revient en tant que pilote en 1964 sur une René Bonnet, à l'occasion d'un rallye.

Mais malgré lui, il se laisse entraîner d'abord en 1970, puis en 73 aux 24 heures par des gens pas toujours sérieux ou peu compétents qui profitent de son statut de "notoriété". C'est ainsi qu'il se présente aux essais de 70 au sein d'un équipage hétéroclite, formé de l'Anglais Roy Johnson et de l'Américain Erwin - Barnes - Barnes au volant d'une Chevron B8, n° 68.

"J'avais rencontré Roy lors d'une course de côte à Manduzillac. Equipé d'un moteur Coventry Climax vieux de dix ans, j'avais néanmoins remporté l'épreuve. Intrigué, Johnson était venu me voir".

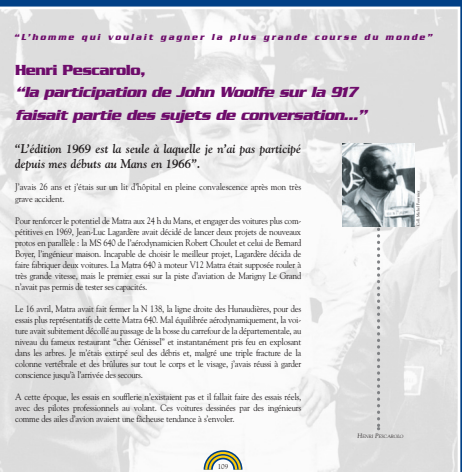
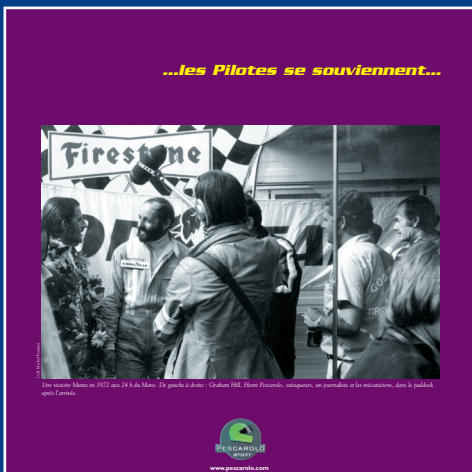
Les deux hommes en vinrent à parler des 24 heures, épreuve à laquelle l'Anglais songeait déjà. Ils se rencontrèrent à nouveau à Belhat durant l'été 69 au Yves guaga de nouveau. Une dernière rencontre à Londres décida de leur participation au Mans.

"Je n'ai alors arriver aux essais une vieille Chevron ruisselante d'huile, dans un sens demandant ce qu'elle faisait là ! Roy m'avait pourtant affirmé que la voiture serait révisée soigneusement et adaptée à l'endurance".

Malgré tout, la vieille GT, aux mains d'Yves Martin réalisa un temps qui lui permit de se qualifier mais ne prit pas part à la course. Roy Johnson se mit à effectuer des essais de freins sur les Hunschaëters et fut disqualifié.



YVES MARTIN



"L'homme qui voulait gagner la plus grande course du monde"

Henri Pescarolo, "la participation de John Woolfe sur la 917 faisait partie des sujets de conversation..."

"L'édition 1969 est la seule à laquelle je n'ai pas participé depuis mes débuts au Mans en 1966".

J'avais 26 ans et j'étais sur un lit d'hôpital en pleine convalescence après mon très grave accident.

Pour renforcer le potentiel de Matra aux 24 h du Mans, et engager des voitures plus compétitives en 1969, Jean-Luc Lagardère avait décidé de lancer deux projets de nouveaux prototypes en parallèle : la MS 640 de l'ingénieur Robert Choulet et celui de Bernard Boyer, l'ingénieur suisse. Incapable de choisir le meilleur projet, Lagardère décida de faire fabriquer deux voitures. La Matra 640 à moteur V12 Matra était supposée rouler à très grande vitesse, mais le premier essai sur la piste d'aviation de Marigny Le Génêt n'eut pas permis de tester ses capacités.

Le 16 avril, Matra avait fait fermer la N 138, la ligne droite des Hunschaëters, pour des essais plus représentatifs de cette Matra 640. Mal équilibrée aérodynamiquement, la voiture avait subitement décollé au passage de la fosse du carrefour de la départementale, au niveau du fameux restaurant "Dieu Génival" et instantanément pris feu en explosant dans les airs. Je m'étais coupé au dos, des reins et, malgré une triple fracture de la colonne vertébrale et des brûlures sur tout le corps et le visage, j'avais réussi à garder conscience jusqu'à l'arrivée des secours.

A cette époque, les essais en soufflerie n'existaient pas et il fallait faire des essais réels, avec des pilotes professionnels au volant. Ces voitures dessinées par des ingénieurs comme des ailes d'avion avaient une fâcheuse tendance à s'envoler.



HENRI PESCAROLO

La sortie de ce livre de 172 pages est prévue le 4 décembre 2009.

Pour tout renseignement : Éditions de l'Orée

**Michel Boixière - St-Brieuc
09 75 54 56 13
boixiere.michel@wanadoo.fr**

**Michel Fournier - Nantes
disegno.mf@wanadoo.fr**