



CIRCUIT BUGATTI

60 ANS DE LÉGENDE AU MANS

STÉPHANE BARBÉ

4	Avant-propos • Pierre Fillon
6	Témoignage • Valentino Rossi
8	Naissance d'un circuit
18	Podium pour Beltoise
20	Témoignage • Henri Pescarolo
26	Leçon de conduite
32	Le monument préféré des français
34	Le Grand Prix de France 1967

40	UN TRACÉ COEUR DE FRANCE
50	Témoignage • Hervé Guyomard
54	Les hommes du Bugatti
58	Témoignage • Alain Prost
64	Témoignage • Éric Hélary
68	Formule 3000
70	Témoignage • Érik Comas
72	Témoignage • Yannik Dalmas
76	Témoignage • Jean-Éric Vergne
78	Les 1 000 Kilomètres du Mans 2003
80	Témoignage • Sébastien Bourdais
82	Les journées classiques

84	SUR DEUX ROUES
86	Tour de France cycliste
90	Le temple de l'endurance : du Bol d'or aux 24 Heures Motos
108	Témoignage • Dominique Méliand
110	Témoignage • Christian Lavieille
116	Témoignage • Gregg Black
118	La grande fête de la vitesse : Grand Prix de France MotoGP

128	Témoignage • Giacomo Agostini
132	Témoignage • Freddie Spencer
134	Témoignage • Christian Sarron
136	Témoignage • Claude Michy
138	Témoignage • Mike Di Meglio
142	Fabio Quartararo
144	Témoignage • Louis Rossi
146	Le jour de gloire de Johann Zarco
150	Superbike
152	Raymond Roche
154	24 Heures Rollers
155	24 Heures Vélo
158	Témoignage • Stéphane Sarrazin

160	LA PISTE AUX 1 000 VISAGES
162	Les poids lourds du spectacle
170	Témoignage • Jean-Pierre Moreau
172	Aux écoles du Bugatti
178	Témoignage • Marcel Mignot
184	Le Dragster Festival
186	Témoignage • Vincent Perrot
188	GP Explorer

190	UN CIRCUIT QUI DÉBORDE DE VIE
194	Piste d'essais et de baptêmes VIP
196	Champ d'expérimentation
200	La fête au circuit
202	Le Porsche Experience Center
204	La piste bleue Alpine
206	Le musée des 24 Heures
208	Crédits, remerciements







An aerial photograph of a racetrack, likely the Circuit de Monaco, with a blue color cast. The track is visible on the left, curving through a landscape with trees and buildings. In the foreground, there are several buildings, including a large one with a white roof and a smaller one with a red roof. The text "NAISSANCE D'UN CIRCUIT" is overlaid in large, bold, yellow-outlined letters. There are two yellow halftone stars, one in the upper left and one in the lower right. At the top of the image, there are several diagonal yellow stripes.

NAISSANCE D'UN CIRCUIT

LE COUP DE POUCE DE CHARLES DEUTSCH

Le projet est entériné fin 1963. La presse en parle... Les deux chaînes de télévision de l'ORTF de l'époque s'y intéressent. Les travaux dureront un peu plus d'un an avant que le circuit permanent ne sorte de terre, juste avant l'édition 1965 des 24 Heures du Mans. Ils ont nécessité bien plus que le ballet des engins de terrassement sur les terrains utilisés pour les parkings pendant les 24 Heures du Mans, comme le Garage vert : bulldozers, scrappers, pelleteuses et camions bennes... Car il faut aussi privatiser la ligne droite des stands et fermer définitivement à la circulation la voie privée (propriété de l'ACO) entre la courbe Dunlop et le Tertre rouge qui rejoint l'entrée du Mans. L'Automobile Club de l'Ouest va financer le nouveau boulevard des Italiens pour contourner l'arrière des tribunes et assurer la continuité de la route venant d'Arnage. À partir de 1966, il ne sera donc plus possible de faire le tour complet du circuit des 24 Heures avec sa voiture particulière.

Avec ce second circuit, l'ACO va aussi pouvoir amortir ses infrastructures, les tribunes et les stands, deux fois reconstruits en à peine plus de six ans : après les bombardements de la Seconde Guerre mondiale (la piste d'aviation est toute proche), pour relancer l'épreuve des 24 Heures en 1949, et à l'hiver 1955-1956 après l'accident de juin. La meilleure chose était, évidemment, de mutualiser les installations qui ne servaient que quelques jours par an.

Le dessin du tracé est confié à Charles Deutsch, un ingénieur polytechnicien des Ponts et Chaussées d'une cinquantaine d'années, constructeur de petites et élégantes voitures sportives et de compétition sur base Panhard, multiples gagnantes à l'indice de performance ou énergétique aux 24 Heures du Mans, entre 1954 et 1963. Une figure de l'épreuve dont il deviendra directeur de course, de 1969 à 1980.

Mais il n'existe pas vraiment en France de circuit permanent sur lequel il puisse prendre exemple. L'inspiration lui viendra tout simplement du profil de sa main gauche. Regardez bien ! On part du poignet depuis le virage du raccordement et les Esses bleus, le pouce court du Chemin aux bœufs jusqu'au double droit du Garage vert et l'index ferme la pince, depuis la ligne droite des stands jusqu'à l'épingle de la Chapelle pour boucler la boucle au virage de l'ancien musée. En délaissant les essies du Tertre rouge à gauche, il plonge à droite sur un virage en épingle pour s'élever un peu derrière les grands pins caractéristiques de son décor et redescend ensuite vers le terrain parfaitement plat que longe le Chemin aux bœufs.

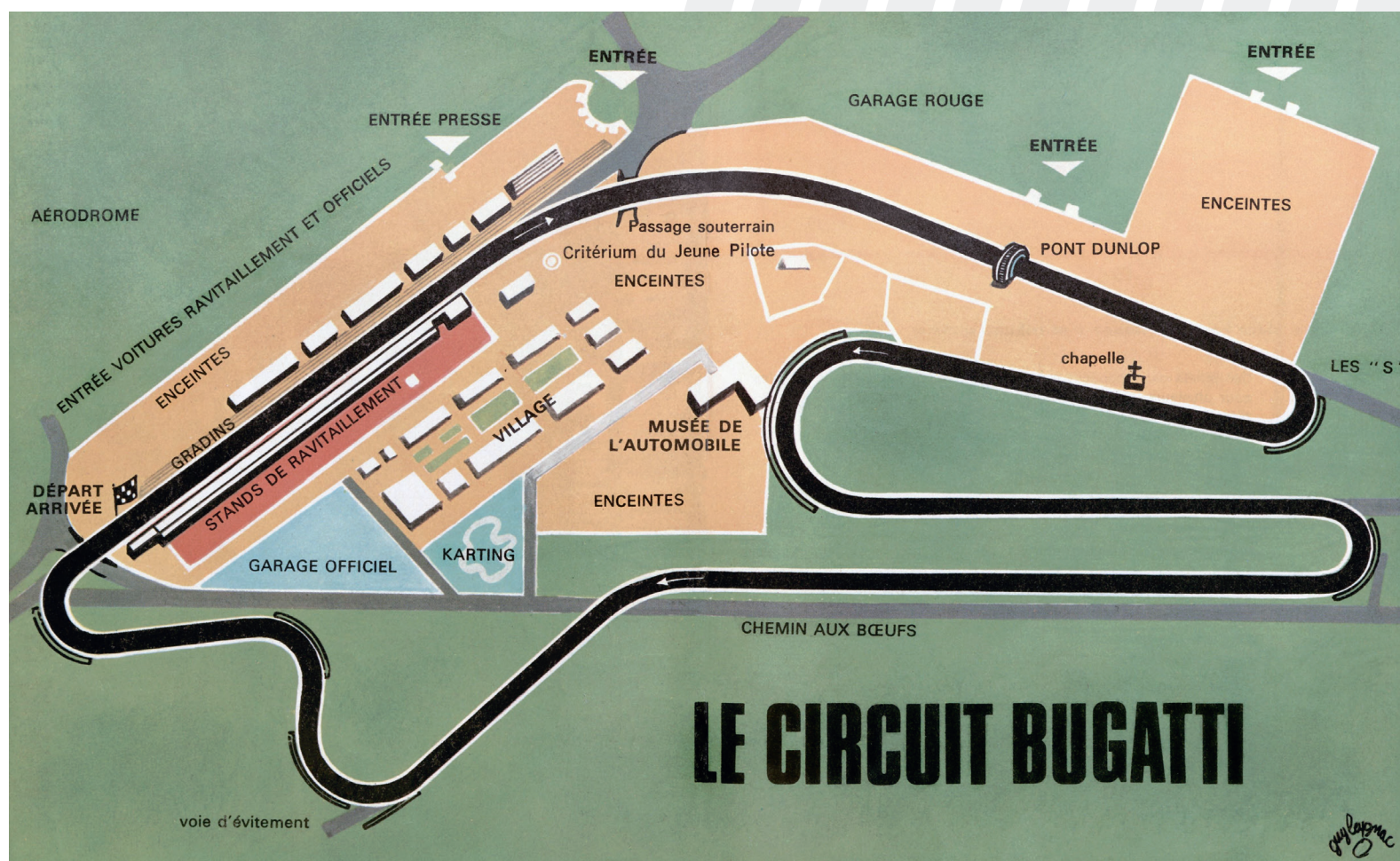
Il faut maintenant trouver un nom de baptême à ce nouveau circuit. Pour Jean-Marie Lelièvre, il s'impose sans aucun doute : ce sera le circuit Ettore-Bugatti ; à l'usage, le prénom disparaîtra vite. Le président de l'ACO est un amoureux et un proche de la prestigieuse marque française (il en a possédé deux modèles, Type 13 et 35). Jacques Finance a

lui-même couru pour Bugatti. Ils entraînent tout le comité directeur derrière eux et lors de l'inauguration officielle de la piste, un peu avant le Grand Prix de Formule 2 en 1966, L'Ébé, fille aînée d'Ettore Bugatti, est d'ailleurs présente. Certes, le circuit a déjà accueilli des cours de l'école de pilotage et quelques compétitions régionales dès 1965 (et même servi encore de parking des spectateurs lors des 24 Heures du Mans !), mais l'organisation d'un premier grand rendez-vous international avec les meilleurs pilotes du monde représente une belle opportunité de baptiser l'endroit.

Sa validation par la compétition, c'est l'idée de Jean-Marie Lelièvre, qui pousse même plus loin. En 1967, la manche française du championnat du monde de Formule 1 prend pour la dernière fois l'appellation de Grand Prix de l'Automobile Club de France, avant de devenir Grand Prix de France à partir de 1968. Or, le premier Grand Prix de l'ACF a bien été couru en 1906 dans les faubourgs du Mans ! Jean-Marie Lelièvre obtient des pistes de Rouen, Charade et Reims le privilège de recevoir la F1 sur le Bugatti en 1967 et refermer ainsi un chapitre ouvert au même endroit, soixante et un ans plus tôt. Très rapidement, grâce aux infrastructures préexistantes, les compétitions régionales et nationales vont se succéder. Charles de Cortanze, pilote émérite toutes catégories et même un peu aventurier, père d'André, ingénieur en chef chez Alpine, est nommé directeur de piste et de l'école de pilotage.



L'affiche officielle de la première course inaugurale de monoplaces, en septembre 1966, avec les épreuves internationales de Formule 2 et de Formule 3.



Plan d'aménagement détaillé autour du circuit Bugatti :
l'emplacement de la chapelle, l'ancien musée
de l'automobile, les pistes de karting et du Critérium
du jeune pilote de l'ACO.

Premiers tours de roues sur le Bugatti :
une Renault 8 Gordini de l'école et la Porsche 911
d'un particulier, en apprentissage de sa voiture. Les
deux vocations de cette nouvelle piste permanente.



CHRISTOPHE Tinseau, vice-champion de France de Formule 3 en 1994 et ex-pilote de F3000 et d'endurance, est l'organisateur et conseiller des Tinseau Track Days, qui s'arrêtent régulièrement sur le circuit Bugatti. Moniteur pour le Porsche Experience Center, il collabore aussi avec le magazine Sport Auto qui a utilisé la piste durant une dizaine d'années pour des essais comparatifs des meilleures GT du monde. Ces milliers de tours parcourus le placent idéalement pour détailler les spécificités du circuit manceau, courbe après courbe. Pour une publication Red Bull, **JOHANN ZARCO**, le vainqueur du Grand Prix de France 2025 de MotoGP, avait fait de même auprès du journaliste Michel Turco. Deux techniques de pilotage bien différentes.

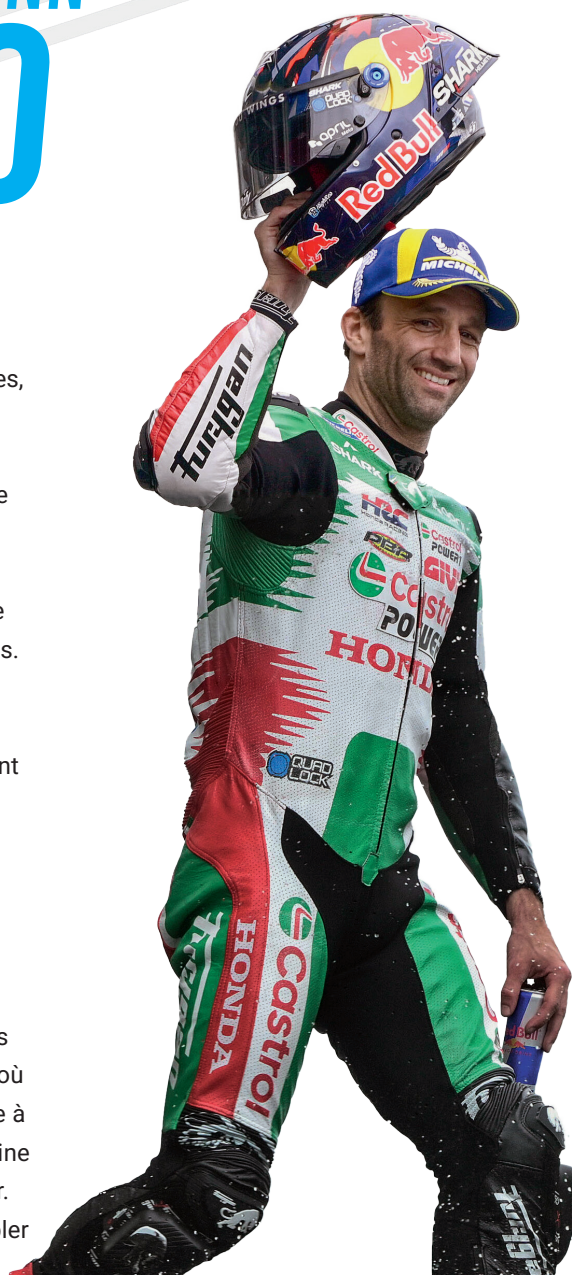
JOHANN ZARCO

La COURBE DUNLOP

➔ Dans la montée, on atteint plus de 300 km/h. Avec des motos moins puissantes, ça passe à fond, mais en MotoGP on freine et on rentre deux rapports avant d'aborder la chicane Dunlop, en seconde. Cette longue courbe permet différentes trajectoires et favorise les dépassements. Il n'y a pas de repère précis pour attaquer le freinage, si ce n'est une légère marque au sol, à 150 mètres. En fonction de l'angle que l'on prend, la pression sur le levier de frein varie. À la sortie de la courbe, la moto est généralement descendue sous la barre des 250 km/h.

La CHICANE DUNLOP

➔ Il existe deux techniques pour l'aborder. Soit tu freines plus tôt dans la Dunlop et tu réaccélères avant la chicane, soit tu rentres plus fort et tu décélères jusqu'au moment où tu prends les freins. Mais c'est plus difficile à réaliser, car la moto se fige dans une certaine position et devient plus difficile à emmener. En tout cas, c'est un bon endroit pour doubler en course, car les écarts de vitesse se



“ **Six kilos et demi de pression sur le frein avant, au Chemin aux bœufs** ”

font plus facilement qu'ailleurs. En elle-même, la chicane est très serrée, vraiment caractéristique de ce circuit stop-and-go. Il faut pouvoir se relancer du mieux possible à la sortie, car la moto a tendance à cabrer à cause du petit creux qui se trouve sur la trajectoire.

La CHAPELLE

➔ La descente sur le virage de la Chapelle oblige à se déporter sur la gauche avant de piquer à droite ; on passe de 200 km/h à 100 km/h sur une distance de 160 mètres. L'endroit est assez technique ; en freinant assez fort, on allège l'arrière et on peut faire un peu comme en ski, avec un appel/contre-appel pour faire tourner la moto. Cette portion du circuit n'est pas très rapide, mais on reste longtemps sur l'angle en accélérant,

Johann Zarco, maître ès Bugatti, vainqueur du Grand Prix de France MotoGP 2025, recordman du nombre de podiums sur le circuit manceau pour un motard français (cinq).



Johann Zarco sur la Honda RC213V de MotoGP du team Lucio Cecchinello Racing, lors du Grand Prix de France 2024.

d'où l'importance d'être bien placé à l'entrée. On peut se relâcher à la sortie en profitant de l'électronique qui va gérer le *wheelie* et le patinage de la roue arrière. Comme dans la chicane Dunlop, on aborde la Chapelle en deuxième et on passe la troisième à la sortie.

..... **Le Musée**

➔ L'endroit est assez piégeux. C'est quand tu attrapes les freins à 220 km/h pour plonger ensuite à la corde, à 90 km/h, que la piste commence à descendre. Du coup, l'arrière de la moto s'allège et cela devient plus difficile de ralentir. Si tu es à l'aise, en revanche, ça peut t'aider à la faire tourner, un peu comme

à l'entrée de la Chapelle. Ici, l'accélération est très importante, car il y a plus de temps à gagner à la sortie qu'à l'entrée. On enchaîne deuxième, troisième, quatrième... On est obligé de réduire la puissance avec l'électronique pour garder la roue avant au sol, avant d'arriver au freinage du Garage vert.

..... **Le Garage Vert**

➔ Le freinage du Garage vert est l'un des plus exigeants ; en l'espace de 210 mètres, les pilotes passent de 250 km/h à 72 km/h pour aborder ce double droit en dévers. Le freinage a tendance à te pousser vers l'extérieur et il faut faire attention de ne pas

aller trop loin pour ne pas perdre de temps. Quand tu manques d'expérience, tu peux aussi avoir tendance à freiner un peu plus tôt pour favoriser la sortie, mais en fait il n'y a pas grand-chose à gagner en l'abordant ainsi. Le virage comporte deux points de corde, il faut donc rentrer fort et se laisser aller sur l'extérieur avant de repiquer sur le second. Cet enchaînement se négocie lui aussi en deuxième, comme la plupart des virages du Mans. C'est vraiment un circuit où on utilise des rapports de boîte courts. La sortie est un endroit intéressant si tu as une bonne accélération : on peut vraiment faire passer la puissance malgré la petite bosse au milieu de la ligne droite.

Pour la seule fois où le circuit Bugatti a accueilli la Formule 1, les Brabham-Repco ont signé le doublé : **JACK BRABHAM** devant **Denny HULME**, le futur champion du monde 1967. Un seul pilote français était au départ, **GUY LISIER** sur sa Cooper-Maserati personnelle.

TORDONS TOUT DE SUITE LE COU À UN MAUVAIS PROCÈS. Quinze monoplaces au départ du Grand Prix de l'Automobile Club de France sur le circuit Bugatti, le 2 juillet 1967, c'est peu. « Bien trop peu même... », lit-on souvent. Mais, en fait, guère moins qu'à Kyalami, le 2 janvier, pour l'ouverture de la saison où quatre pilotes habituels du surprenant championnat d'Afrique du Sud de Formule 1 sont venus grossir les rangs des dix-huit partants. Pour le prestigieux Grand Prix de Monaco suivant, ils ne sont même que seize sur la grille où une seule des deux Matra engagées pour l'occasion réussit à se qualifier. Dix-sept concurrents au départ aux Pays-Bas, dix-huit en Belgique... Le degré de participation à cet unique Grand Prix de F1 au Mans doit être jugé à l'aune de son époque et

du contexte. Les forfaits étaient fréquents, les circonstances souvent particulières, voire dramatiques.

La Scuderia Ferrari n'engage que la 312 n° 2 de Chris Amon : Lorenzo Bandini s'est tué en mai ; Mike Parkes s'est grièvement blessé lors d'un accident en Belgique, durant le Grand Prix précédent ; témoin choqué du drame, Ludovico Scarfiotti est en panne de motivation... Les Matra MS7 de Jean-Pierre Beltoise et Johnny Servoz-Gavin ne sont pas revenues après Monaco ; Guy Ligier est le seul pilote français inscrit sur sa Cooper T81 personnelle. Joakim Bonnier est sans moteur pour la sienne depuis la casse du V12 Maserati à Spa et l'usine Honda a fait l'impasse pour se consacrer aux essais du fragile moteur douze cylindres de sa RA273, avant le rendez-vous de Silverstone. John Surtees se retrouve à pied.



L'affiche du Grand Prix de l'Automobile Club de France de F1, en 1967. Le peloton est celui du Trophée de France de F2 en 1966, avec les Matra de Schlesser (n° 20) et Beltoise (n° 18).



Un seul Grand Prix de F1 a eu lieu sur le Bugatti. Doublé Brabham avec Jack (n° 3 au centre) et Denny Hulme, à l'extrême gauche le long des stands, derrière les Lotus de Graham Hill (n° 1) et Jim Clark (n° 6).



Le départ sous un autre angle.
Dan Gurney (Eagle T1G Weslake n° 9),
Jack Brabham (Brabham BT24 Repco
n° 3), Graham Hill (Lotus 49 Ford
Cosworth n° 7).



Jean-Éric Vergne a fini troisième de l'Eurocup Formule Renault 2009, derrière Albert Costa et António Félix da Costa. Mais le Français sera le seul des trois à accéder à la F1.

Sur la Tatuus Formule Renault 2.0, Jean-Éric Vergne a signé les deux pole positions et gagné les deux manches de l'Eurocup Formule Renault 2.0, courues en 2009 sur le Bugatti.

LES 1 000 KILOMÈTRES DU MANS 2003

DIRECTION LES 24 HEURES !

Des sport-prototypes LMP 900 des 24 Heures du Mans années 2000, « égarés » sur le circuit Bugatti. C'est bien plus qu'une anecdote.

Les 1 000 Kilomètres du Mans, disputés sous un temps bien maussade le 9 novembre 2003, sont l'une des courses refondatrices d'un grand championnat international unifié d'endurance, quand les épreuves de longue distance n'avaient plus l'attrance qu'elles connaissent depuis le début des années 2020. Le succès de l'épreuve incitera l'Automobile Club de l'Ouest à mettre sur pied un premier calendrier : les Le Mans Series.

Trente-cinq voitures sont au départ, un peu à l'étroit sur ce tracé de 4 kilomètres, mais pas plus, au fond, que sur les tracés urbains de l'Américain Le Mans Series, l'endurance américaine créée par Don Panoz. On recense trois favorites : l'Audi R8 3,6 litres V8 turbo de Seiji Ara et Tom Kristensen, déjà quintuple vainqueur des 24 Heures du Mans ; la Courage-Pescarolo C60 Evo à moteur Peugeot 3,2 litres V6 turbo, sur laquelle Sébastien Bourdais a rejoint Stéphane Sarrazin et Franck Lagorce ; la Dome S101-Judd V6 atmosphérique de 4 litres, conduite par Jan Lammers et Andy Wallace. À l'issue de la course, douze voitures (les deux premières de chaque catégorie) obtiennent une invitation d'office aux 24 Heures du Mans 2004. Cela



Le Danois Tom Kristensen - Monsieur Le Mans avec son record de neuf victoires aux 24 Heures - a aussi gagné en endurance sur le Bugatti, lors des 1 000 Kilomètres en 2003, avec son équipier japonais Seiji Ara.

représente déjà un quart du plateau qui n'aura pas à passer par le comité de sélection.

Malgré la météo, la course est un succès :

« Cela prouve qu'avec un petit effort, l'endurance peut repartir », note Henri Pescarolo. Sa voiture, handicapée par une consommation trop importante par rapport à l'Audi privée du team Goh (qui gagnera les 24 Heures du Mans 2004 avec le même duo et Dindo Capello !), termine deuxième à la tombée de la nuit et à la lueur des phares.



L'Audi R8 n° 5 de Tom Kristensen et Seija Ara a dû braver de très mauvaises conditions météo pour gagner la seule épreuve de 1 000 km courue sur le Bugatti.



La Courage-Pescarolo C60 à moteur Peugeot a terminé deuxième des 1 000 Kilomètres du Mans 2003 avec Stéphane Sarrazin, Franck Lagorce (au volant) et Sébastien Bourdais en renfort.



LE TEMPLE DE L'ENDURANCE



GREGG BLACK

— TRIPLE VAINQUEUR DES 24 HEURES MOTOS —

« Nous avons la chance de disputer un championnat d'endurance qui regroupe quatre beaux circuits et événements, très différents, mais pareillement uniques : le Bol d'or au Castellet avec ses longues lignes droites, que j'ai gagné quatre fois ; les 24 Heures de Spa-Francorchamps, ses courbes rapides et vallonnées ; les 8 Heures de Suzuka, "la" course au Japon, rendez-vous incontournable, et la manche sur le Bugatti qui, pour moi, reste l'épreuve la plus réputée, car, avec les 24 Heures du Mans, on parle de la compétition la plus connue. Et pour nous motards, c'est aussi un joli tracé avec de gros freinages, un très beau goudron et toujours énormément de spectateurs grâce à ses grandes tribunes et sa facilité d'accès. C'est une course mythique qui possède une vraie réputation, d'autant plus importante à mes yeux que j'appartiens à l'équipe Suzuki du SERT, basée au Mans juste à côté du circuit. De surcroît, même si on n'emprunte pas l'ensemble du grand circuit des 24 Heures Autos, le fait de rouler au même endroit que cette course mondialement connue apporte forcément une saveur particulière à l'épreuve moto, y compris pour les pilotes. Il faut encore y ajouter le Grand Prix de France de MotoGP au Mans, qui donne inévitablement une plus-value aux 24 Heures. Le plus souvent, elles sont d'ailleurs la manche d'ouverture du championnat, c'est donc une pression supplémentaire. Mais, surtout, on attaque directement par une course de vingt-quatre heures, ce qui en fait une épreuve assez physique ; huit heures pour commencer la saison, ce serait plus simple ! Il faut être

“ Un joli tracé, un très beau goudron ”

d'autant plus dispo et préparé, car, à cette période de l'année, fin mars, début avril, la nuit est plus longue et plus fraîche qu'ailleurs, avec la rosée du petit matin et des conditions météorologiques plus difficiles : le froid, le mauvais temps... J'ai connu des années où il ne faisait guère plus de zéro degré avec une pluie tout du long. L'adhérence du Bugatti est globalement bonne, sans gros défaut, mais sur le mouillé le virage du raccordement devient assez délicat, très glissant. On l'a vu avec énormément de chutes lors des 24 Heures Motos 2025 [cent cinquante-quatre au total et encore lors du Grand Prix de France avec Fabio Quartararo]. Le grand circuit auto rattrape le Bugatti à cet endroit, les bas de caisse des voitures frottent et cela lisse peut-être un peu le bitume. C'est difficile à dire. Le tracé est le plus court du championnat et donc très bien éclairé tout du long ; on ne rencontre pas de souci de ce point de vue avec une belle visibilité. C'est mieux pour nous, la nuit, car les phares d'une moto n'éclairent pas très loin, ce n'est pas comme une voiture. Donc un bon éclairage de nuit est toujours meilleur pour la



Gregg Black à l'arrivée des 24 Heures Motos 2024 pour sa troisième victoire en quatre ans avec le Yoshimura Suzuki SERT, dirigé par Damien Saulnier depuis 2019.

sécurité, distinguer les traces d'humidité ou d'huile moteur, apercevoir une chute devant... Quand j'ai gagné pour la première fois, ça a été marquant. Remporter les 24 Heures Motos était une fierté, une case cochée dans mes objectifs de pilote, un succès important dans ma carrière et la consécration de beaucoup d'années de travail. La plus grosse déception, à l'inverse, date sûrement de 2023 quand la Honda n° 1 m'a percuté au premier virage ; c'est dommage sur une course de vingt-quatre heures où l'on pouvait jouer la victoire. »



Avec le succès du Yoshimura SERT Motul de 2024, Gregg Black a apporté à Suzuki et sa GSX-R une quinzième victoire record aux 24 Heures Motos.

Pour sa victoire de 2024, Gregg Black, en combinaison, a partagé la Suzuki du SERT avec Étienne Masson (au centre) et le Britannique Dan Linfoot.

FABIO QUARTARARO SEIGNEUR FRANÇAIS DU MOTOGP

En 2021, pour sa première saison au sein du team d'usine Yamaha où, à 22 ans, il a pris la succession de Valentino Rossi, Fabio Quartararo ne pouvait pas faire mieux : il devient le premier motard français sacré champion du monde dans la catégorie reine du MotoGP. Cette année-là sur le Bugatti, il monte sur la troisième marche d'un podium partagé avec l'autre pilote français du MotoGP, Johann Zarco (deuxième). « Je me suis surpassé », explique-t-il, revanchard, « pour le premier podium de ma carrière sous la pluie. Pas seulement en MotoGP, mais aussi en Moto3 et en Moto2. Devant mon public, j'ai prouvé à mes détracteurs que je savais aussi rouler vite sur le mouillé. C'était sincèrement cool. À un moment donné, je me suis même retrouvé en tête de la course, au contact sur l'angle avec Jack Miller. Ce podium est comme une victoire. » Malgré trois départs en pole position sur sept participations MotoGP au Mans, il reste, hélas, unique pour l'instant ! À nouveau poleman du Grand Prix de France MotoGP 2025 et deuxième dans la roue de Marc Márquez à la fin du quatrième tour, Fabio Quartararo, l'homme aux onze victoires en MotoGP, a chuté au virage du raccordement, sur une piste piégeuse à cause de la météo. Pour l'instant, le Grand Prix de France et le Bugatti se refusent toujours à Quartararo.

Le style spectaculaire à la réaccélération, tout en attaque, de Fabio Quartararo, premier motard français champion du monde dans la catégorie reine (500 et MotoGP) en 2021, mais qui n'a pas pu encore s'imposer sur la piste du Bugatti pour le Grand Prix de France.





Lancées en 1981 avec le soutien de Radio Télé Luxembourg et de son animateur Max Meynier (Les routiers sont sympas), **Les 24 Heures camions** ont immédiatement trouvé leur public sur le circuit Bugatti. Professionnels et spectateurs curieux et intéressés se sont retrouvés autour d'une grande fête du poids lourd, alternant sur deux jours les démonstrations de maniabilité, les concours de décoration de cabines et les courses sur la piste, toujours spectaculaires. Quarante-cinq ans après et de génération en génération, cet **incontournable rendez-vous annuel** accueille encore les épreuves de vitesse des championnats de France et d'Europe camions.





VINCENT PERROT

— PILOTE DE DRAGSTER, RECORDMAN DU MONDE —

« J'ai participé à pas mal de shows en dragster, avant les Grands Prix Moto ou les 24 Heures Camions. Avec Bob Feeler, nous faisions deux types de démonstration : dans nos engins solo comme la rocket-car, mais aussi avec une voiture biplace pour des baptêmes avec quelques privilégiés. J'ai emmené Olivier Jacque et Randy Mamola qui, au Grand Prix de France Moto 2002, m'a dit : "Moi qui pensais aller vite dans cette ligne droite avec la 500... Tu m'as décalqué." Il avait adoré l'expérience, sidéré par cette accélération hallucinante. Et moi, j'étais tellement fier de l'avoir comme passager ! Pour Olivier, j'avais même installé une caméra pour le filmer. J'ai pu lire, sur son visage, son état d'excitation. Il n'en revenait pas d'être allé aussi vite : "C'est barjot complet ton truc !" »

Il est vrai que, pour les accélérations devant les stands, c'était assez chaud, car ce n'est tout de même pas très long jusqu'à la courbe Dunlop et, en principe, un dragster n'est pas fait pour tourner. On m'a dit que je possédais le record de vitesse sur cette ligne droite des stands, car évidemment aucun engin sur ce circuit n'était conçu pour aller aussi vite que notre drag'. Mais, lorsque l'on déclenche les deux parachutes, c'est efficace et permet tout de suite de redescendre à un "petit" 300 km/h... Ensuite, quand on atteint la phase de grosse décélération, on se retrouve rapidement en-dessous de 100 km/h. J'ai donc souvent terminé en négociant la courbe Dunlop. Je finissais loin dans le virage et faisais peur à tout le monde, car on ne me voyait plus du tout. Mais, avec Claude Michy qui organisait ces deux

“ Rouler sur le Bugatti était, à chaque fois, une fête. ”



Animateur radio sur RTL, Vincent Perrot est devenu un ambassadeur du dragster en France, avec ses démonstrations et tentatives de records du monde.

événements moto et camions, nous avons fait bien pire : deux fois le stade de France ! L'avantage de cette discipline, que ce soit avec un top-fuel ou la rocket-car qui était ma voiture de record du monde (403 km/h en 400 mètres en 1988), c'est que, si la course en elle-même est très courte entre l'accélération et l'arrivée, il existe tout un cérémonial avant. Il faut d'abord préparer les voitures sur la piste, la mise en montée du régime moteur, les détonations dues à la post-combustion sur les jet-cars ou voitures à réaction et, tout d'un coup, l'explosion. On sort quand même une flamme de 5 mètres de long et, à la tombée du jour, cela donnait des choses extrêmement spectaculaires et faisait grimper l'ambiance. J'étais toujours dans l'auto, donc j'ai rarement été spectateur de tout cela, mais j'ai regardé les photos et les vidéos, à l'époque. Il y avait le retour aussi. On ouvrait le capot. Debout sur les autos, nous remontions toute la piste à l'envers en étant tractés. C'était une standing ovation, on sentait que les gens avaient été remués. Ceux qui voyaient cela pour la première fois nous disaient être surpris en venant demander un autographe ; j'ai dédicacé des centaines de photos, car c'est aussi l'aspect sympathique au Bugatti : l'accès libre au paddock derrière les stands. Ceux qui connaissaient déjà revenaient, ils étaient friands du spectacle, on ressentait une très grande ferveur. La post-combustion provoquait non seulement des explosions, mais aussi des vibrations... Les spectateurs disaient : "On sent vibrer le sol des tribunes." A fortiori quand je lâchais les chevaux.



La Jet Funny Car Mach II à moteur d'avion du team Vincent Perrot-Bob Feeler en démonstration sur le Bugatti. Émotions garanties avec cette machine satanique.

En vous parlant, je revois des photos. Elles sont splendides. Je me souviens que, pour les 24 Heures Camions en 2005, nous venions de changer la motorisation de l'auto biplace. Waouh ! dans la nuit noire, cela faisait une flamme d'une beauté ! Je le revis pleinement en le racontant, évidemment. Car on a un public de choix. Vous lui annoncez : "On s'excuse, mais nous allons faire un peu de bruit en démarrant un moteur de 3 000 ch !" Et pour un pilote, ces démonstrations sont un grand moment quand on les fait là-bas, au Mans. On y est tout de même dans le temple de la vitesse et de la course automobile. Le symbole est très fort et faisait partie du plaisir d'être là-bas, sur une partie du circuit des 24 Heures. Quand vous aimez comme moi les sports

mécaniques et le cinéma (je connais chaque plan de *Le Mans*, le film avec Steve McQueen) et que vous êtes au Mans, vous n'êtes pas ailleurs ! Cela provoque même des sensations supplémentaires, c'est très net. En franchissant le tunnel d'entrée, on passe une frontière. Avant, on sait bien où on va, mais lorsqu'on en ressort, au bout de cette montée, la vraie fête commence ! Et ce sentiment se renouvelait à chaque occasion, je n'ai jamais pris l'habitude de rouler sur le Bugatti : à chaque fois, c'était une fête et je le considérais comme un privilège. Pour les spectateurs que Claude [Michy] avait fait venir, je donnais alors le meilleur de moi-même pour produire le spectacle le plus fort possible, un maximum de flammes et de fumée. »



Vincent Perrot conserve un souvenir ému de ce jour de 2006 où il a emmené en passager le motard américain Randy Mamola avant le Grand Prix de France Moto.

GP EXPLORER

Il s'agit du dernier avatar organisé sur le Bugatti, de manière parfaitement indépendante et sérieuse, par Squeezie, vidéaste du Web, influenceur et youtubeur français aux plus de vingt millions d'abonnés. Autant dire, un as des réseaux sociaux. Sur une seule journée, en octobre 2022, il a organisé deux manches de quinze tours avec vingt-deux F4 confiées à des streamers français qui n'avaient jamais participé à une course automobile, mais ont été formés pendant cinq jours à la FFSA Academy, sur le Technoparc voisin des 24 Heures.

Il n'aurait pu s'agir que d'une inoubliable journée de pratique automobile par vingt-deux garçons et filles, gâtés et heureux de s'amuser entre eux derrière un volant. Une journée de super-karting en somme, sauf que l'événement organisé, annoncé et relayé sur Internet, a attiré quarante mille spectateurs sur place, a été visionné sur écran par un million de personnes sur la chaîne Twitch notamment, réalisé en direct sous la direction d'Olivier Denis, responsable TV des 24 Heures du Mans, producteur du film annuel de la course et de son centenaire depuis une douzaine d'années. Record français battu



Squeezie, vidéaste du Web, influenceur et youtubeur français, a drainé une toute nouvelle population autour du sport automobile sur le circuit Bugatti.

pour la deuxième édition (2023) : 1,3 million de visionnages en simultané et en direct. Soixante mille personnes sur le circuit. Autant de followers enthousiastes à l'idée d'approcher et de voir courir leurs créateurs de contenus préférés.

Les résultats de Depielo, Sylvain Levy ou Étienne Moustache (sur le podium des deux éditions) et leur portée sportive n'ont guère d'importance. On n'est plus dans la compétition pure, mais dans le spectacle et le divertissement. L'idée de mélanger des communautés différentes (il n'y a pas vraiment de socle commun à Prime et Deujna) a surtout permis d'agréger une masse diversifiée et donc plus importante.

Mais, quel que soit l'intérêt sportif accordé à l'événement selon les générations (des F4

conduites par de purs amateurs), le GP Explorer fut un succès et eut le mérite d'un certain vecteur pour approcher le sport auto, de la part d'un jeune public qui n'y connaissait probablement pas grand-chose. Une troisième et dernière édition du GP Explorer a eu lieu en 2025, après appui sur la touche pause en 2024.



Les monoplaces utilisées pour les trois éditions du Grand Prix Explorer (2022, 2023 et 2024) étaient des F4 similaires à celles de la FFSA Academy.



Arrivée des 24 Heures du Mans Autos ou du Grand Prix de France Moto ? Non ! C'est la foule au pied du podium du Grand Prix Explorer, regroupant vingt-deux streamers sur des F4...



Théodore Levisse, dit Theodort, sur la monoplace du team Alpine lors de la deuxième édition du Grand Prix Explorer en 2023.