

GIBON-BOURRET

# Les amateurs du VdeV au Mans

Par David Legangneux / Photos David Legangneux

*Pour Christophe Bourret et Pascal Gibon, faire Le Mans était un rêve. Mais les champions GT-Tourisme du VdeV 2010 ne se sont pas contentés de rêver. Ils ont franchi le cap avec leur équipe, Imsa Performance Malmut, et une préparation minutieuse leur a permis de couronner cette première expérience par un podium en GTE-Am.*

**F**nvie d'acheter une Porsche ? Contactez Raymond Narac. C'est ce que font, chacun de leur côté, Christophe Bourret et Pascal Gibon. Pour en profiter, le Rouennais leur conseille le Club Porsche de France, où ils courent l'un contre l'autre, apprennent à se connaître et deviennent amis. « Il était bien plus fort que moi d'ailleurs à l'époque », confesse Christophe Bourret. « Et si on faisait de l'Endurance tous les deux ? », proposait-il. Direction alors le VdeV. « Là, on a découvert la qualité de l'Endurance, l'aspect humain, fusionnel entre les pilotes. » Le duo est formé. Un tandem complémentaire : « Quand il y en a un qui ne va pas bien, l'autre compense souvent, et quand on est tous les deux en forme en VdeV, même quand il y a un amateur et un pro en face, on gagne. » C'est ce qui se passe en 2010, quand ils remportent quatre victoires et le challenge GT/Tourisme. Pour Pascal Gibon,

« c'était une bonne école pour aller plus loin. Ça a vraiment été un bon stimulant, le format est intéressant, avec du temps de roulage dans des voitures de très bonne facture, près de 40 heures de course rien que sur ce championnat », dont « le niveau s'est considérablement élevé », ajoute Christophe Bourret.

## 18 mois de préparation

L'envie de faire les 24 H du Mans est déjà là. Pour Pascal Gibon, c'est « comme être en finale de la Coupe du Monde, dans le Stade de France à côté de Zidane, Ronaldo... » Pas question d'y aller sans une bonne préparation, physique et mentale, confiée au préparateur de Raymond Narac, qui veille aussi sur Sébastien Ogier. Un programme de 18 mois « bien établi, très scientifique. Dans certains exercices, il vous met sur un plateau qui bouge dans tous les sens, avec un ballon sur lequel vous êtes assis, plus un ordinateur sur lequel vous devez faire des

**Le Mans Racing - Novembre 2011**

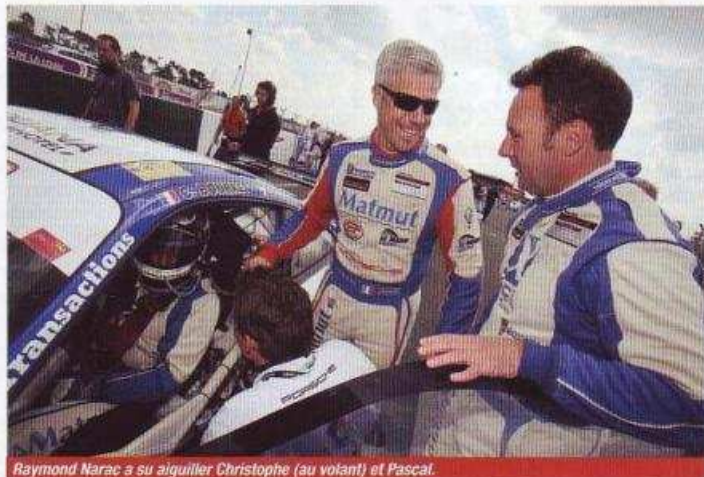
calculs. » Coté compétition, la préparation passe par d'autres courses de 24 H, à Dubai (2009 et 2010) et Spa (2010). Dans les Ardennes, ils font notamment équipe avec Jean-Philippe Belloc, qui les accompagnera au Mans. « C'est un super réguleur, avec d'énormes qualités humaines, quelqu'un d'adorable et très pédagogue. » Pour Christophe Bourret, la classique wallonne fut « très instructive au niveau physique. Sur ce point c'est vraiment une course supérieure aux 24 H du Mans. On a des enchaînements de courbes rapides, sans temps de récupération. Vous êtes très souvent en apnée. Par contre, Le Mans est plus dur en intensité morale. »

### « C'est la première fois qu'on courrait avec les protos »

Huit mois plus tard, toujours sur la Porsche 997 GT3 RSR, cette fois engagée conjointement avec Larbre Compétition, direction la Sarthe pour découvrir le circuit du même nom, à l'occasion de la Journée Test. « C'est la première fois qu'on courrait avec les protos et c'est un changement phénoménal par rapport à ce que l'on connaissait auparavant. Je pense qu'on ne s'en est pas trop mal sorti, on a bien réussi à les gérer, je ne pense pas qu'on les ai gênés et on a pu s'y accoutumer. » La préparation, toujours la préparation : « Bien avant la course, on a fait un repérage du circuit avec Raymond Narac, Jean-Philippe Belloc et Patrick Pilet, avec toutes les trajectoires et les problématiques liées aux protos et où il est extrêmement sensible pour la GT de rester à un endroit et de ne pas en bouger. Entre Mulsanne et Indianapolis notamment, on avait des consignes hyper strictes. On les a respectées au pied de la lettre. Notre objectif, c'était de finir. » Une approche sérieuse aussi au niveau de la performance, que nous précise Pascal Gibon : « Rester humble, enchaîner les tours et à la fin, ça paie. Je ne pense pas que ce soit important de gagner une ou deux secondes et se mettre le couteau sous la gorge, au risque de sortir. »

### En pleurs sur le podium

Mais avant de passer à la pratique, il y a eu la rencontre avec le public. Pour Christophe Bourret, « C'est très impressionnant, surtout pour un gentleman driver. On a bien compris tout de suite qu'on était à la grand messe du sport automobile. » Pascal Gibon ajoute : « On a vécu ça comme des enfants. Toute la semaine c'était comme une découverte. On en prend plein les yeux et il faut vraiment s'économiser pour être prêts pour la course. » La pression, l'enjeu ? « Une fois que je suis rentré dans la course, c'était fini, je n'y ai plus pensé, je n'ai jamais déconnecté de l'objectif », nous confie



Raymond Narac à su aiguiller Christophe (au volant) et Pascal.

Christophe. Les trois pilotes appliquent leur tableau de marche, qui leur permet de pointer au sommet des classements horaires en début de nuit. Christophe est alors au volant lorsque Rockenfeller est accidenté : « J'étais le premier arrivé après l'impact. J'ai vu un truc en feu monter en l'air, un nuage noir, je l'ai traversé, j'ai dû rouler sur 300 débris et heureusement ni lui ni le moteur n'étaient sur la piste. » En bataille avec la Corvette, elle aussi engagée par Larbre Compétition, la Porsche bleue et blanche pointe à nouveau en tête à 4h du matin.

Malheureusement, l'embrayage sera le maillon faible. « On a fait les quatre dernières heures au gaz. Ça nous a coûté beaucoup », nous explique Pascal. Malgré tout, la Porsche ne termine qu'à un tour de la Corvette, victorieuse de la catégorie. « Avant de monter sur le podium on pleurait. On a pleuré tout le podium » se souvient Christophe. En 2012, l'objectif sera de faire l'ILMC avec la Corvette et Larbre Compétition, mais avec le même trio. Pascal Gibon espère bien décrocher un titre : « Et refaire Le Mans bien sûr. Quand on l'a fait une fois, il n'y a rien d'autre. »



La nuit mancelle a réservé quelques sensations à nos rookies.



Bourret, Belloc, Gibon : joie et émotion sur le podium.

## **VDEV**

### **Endurance Proto**

#### 🏆 **Paul Ricard (5)**

1. S.Dhouailly-V.Beltoise (Norma M20 FC) – 2. P.Thirion-B.Bazaud (Norma M20 FC) – 3. P.Mondolot-D.Zollinger (Norma M20 FC) – 4. J.-L.Rihon-N.Padmore (Norma M20 FC) – 5. G.Fargier-J.-M.Ogier (Norma M20 FC)...

#### 🏆 **Nogaro (6)**

1. G.Fargier-F.Thuner (Norma M20 FC) – 2. M.Vignali-B.Wilson (Ligier JS49) – 3. J.-M.Menahem-M.Faggionato (Norma M20 FC) – 4. J.-L.Rihon-N.Padmore (Norma M20 FC) – 5. V.Beltoise-G.Faure (Norma M20 FC)...

*Challenge* : 1. Mondolot-Zollinger, 122 pts – 2. Bazaud, 109 – 3. Fargier, 92 – 4. Rihon-Padmore, 84,5 – 5. Thirion, 84...

### **Endurance GT/Tourisme**

#### 🏆 **Paul Ricard (5)**

1. R.Narac-A.Pons (Porsche 997 GT3 RSR) – 2. P.Gibon-C.Bourret (Porsche 997 GT3 RSR) – 3. J.-P.Pagny-T.Perrier-J.-B.Bouvet (Ferrari F430) – 4. B.Moreau-M.Langin (Porsche 996 GT3 RSR) – 5. E.Mouez-D.Loger (Porsche 997 GT3 Cup)...

#### 🏆 **Nogaro (6)**

1. R.Balandras-A.Pons (Porsche 997 GT3 RSR) – 2. J.-P.Pagny-T.Perrier-J.-B.Bouvet (Ferrari F430) – 3. B.Moreau-M.Langin (Porsche 996 GT3 RSR) – 4. E.Mouez-D.Loger (Porsche 997 GT3 Cup) – 5. P.Gibon-C.Bourret (Porsche 997 GT3 RSR)...

*Challenge* : 1. Pons, 210 pts – 2. Pagny-Perrier, 168 – 3. Mouez-Loger, 164,5 – 4. Narac, 153 – 5. Bouvet, 133...

## **VHC**

#### 🏆 **Paul Ricard (4)**

1. R.Bryan-B.Bryan-N.Greensall (Chevron B36) – 2. D.Ferrer-Mr John of B (Lola T70 Spyder) – 3. Y.Le Calvez-P.Tissandier (Elva Mk8) – 4. B.Moreau-M.Langin (Porsche 911 3,0 RSR) – 5. S.Guanzini-M. Alloend Bessan (Elva Mk8)...

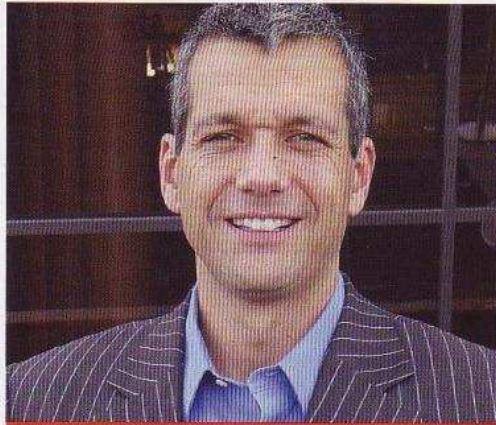
#### 🏆 **Nogaro (5)**

1. P.Dutoya-L.Dutoya (Elva Mk8S) – 2. Y.Le Calvez-P.Tissandier (Elva Mk8) – 3. B.Moreau-M.Langin (Porsche 911 3,0 RSR) – 4. J.-C. Barthe-B.Salam (Porsche 911 3,0 RSR) – 5. B.Miroux-T.Miroux (Nissan 240 Z)...

*Challenge* : 1. Moreau-Langin, 180 pts – 2. Barthe, 111,5 – 3. Guanzini-Alloend Bessan, 97...

*Prochaines courses: Magny-Cours, les 22 & 23 octobre*

# **Le Mans Racing - novembre 2011**



**Stéphane Clerc**  
**« Le Paul Ricard doit redevenir  
 le temple du sport automobile »**

*Stéphane Clerc a succédé à Gérard Neveu au poste de directeur du circuit Paul Ricard. Ce Niçois de 40 ans, ex-journaliste de télévision (France 3 et la 5) est bien connu dans le milieu du rallye-raid en tant que pilote moto et organisateur des rallyes du Maroc et de Tunisie à travers sa société NPO. A l'occasion des Dix Mille Tours, il nous a expliqué la vision qu'il a de l'avenir du circuit. Une vision résolument tournée vers le grand public.*

**Comment allez-vous concilier vos deux activités ?**

J'ai pris mes nouvelles fonctions au circuit le 26 septembre. La passation de pouvoir avec Gérard Neveu s'est faite progressivement et sans heurts. Je reste propriétaire de ma société, mais je m'occupe désormais à plein temps du circuit. C'est la suite logique de mon parcours tourné vers l'événementiel grand public.

**Quelle vision avez-vous de l'avenir du circuit ?**

Sur la lancée de ce qui a été entrepris depuis trois ans, l'idée est d'ouvrir de plus en plus le circuit aux compétitions et aux événements afin que quasiment tous les week-ends une manifestation soit ouverte au public. Les gens de la région croient toujours que le circuit est fermé, il faut recréer l'envie. Moi, je suis vraiment d'ici, j'y habite depuis longtemps et quand j'étais gamin, on montait tous les dimanche au circuit parce qu'il s'y passait toujours quelque chose. Il faut recréer cet esprit, tout en restant intransigeant sur l'aspect sécurité et les prestations de haut niveau. Faire de ce circuit une sorte de parc d'attractions toute l'année et un temple du sport automobile les jours de course.

**Que pouvez-vous nous annoncer pour 2012 ?**

Une bonne nouvelle avec le retour des 2 Tours d'Horloge en novembre ! Nous aurons aussi les essais FIA GT et probablement Le Mans Series, ainsi qu'une course LMS, les Biancpain Endurance Series, sans doute une autre course de GT internationale, le retour du Tour Auto, les World Series by Renault et bien sûr les Dix Mille Tours. Nous voulons aussi relancer une école de pilotage résidente.

**Et le Grand Prix de France ?**

La France mérite un Grand Prix. On espère, on est dans les starting blocks. Le circuit a été conçu pour la F1 et les installations sont adaptées. Les World Series ont démontré que nous pouvions accueillir un large public sans problème. Ce n'est qu'une question de moyens.



**Le Mans Racing - Novembre 2011**