

- 24 Heures du Mans 2010 -
« TRANSMISSION CASSÉE »

Tout était réuni pour que l'une des deux Corvette C6-R de l'équipe Luc Alphanth Aventures remporte cette 78^e édition des 24 Heures du Mans. Malheureusement, ce ne fut pas le cas, mais le team décroche néanmoins une belle seconde place avec la n°72, qualificative pour la course de 2011 ! De son côté, Patrice Goueslard a connu des fortunes diverses tout au long de sa semaine, ponctué par un abandon...

Tout commence par les traditionnelles vérifications techniques et administratives, communément appelées le « Pesage ». Cette année, l'innovation vient du fait qu'il a lieu le dimanche pour attirer le public. Les premiers à passer, juste avant les Peugeot 908, sont les Corvettes n°72 (Hart-Policand-Grégoire) et n°73 (Goueslard-Maassen-Jousse) du Team Alphanth. C'est l'occasion pour Patrice de retrouver son « pote » LUCHO !



Le mardi est une journée de relâche. Au menu, le Briefing du Directeur de Course le matin et l'ergonomie de la voiture l'après midi : Siège, Radio, Pipette eau, harnais, etc... Une séance d'autographes est également organisée devant le stand, ce qui permet à Patrice de voir de nouveau le public.

Les choses sérieuses commencent le mercredi avec une séance d'essais libres (4h) et une séance qualificative de nuit (2h). Lors de la première partie, le coéquipier de Patrice, Xavier Maassen, tape le mur au virage d'Arnage et le trio perd 2h30 à réparer le pare choc avant, le radiateur, etc... Lors de la deuxième séance, chaque pilote effectue ses 3 tours obligatoires. La Corvette fonctionne bien et est qualifiée à la 3^e position en GT1 derrière l'Aston Martin DBR9 et la Ford GT n°70 mais devant la voiture sœur, la n°72, la Ford GT Matech et la Saleen S7-R.

24 HEURES DU MANS 2010 COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le Jeudi, deux séances d'essais qualificatives (19h-21h / 22h-24h) sont au programme. Tout au long de la journée, les mécanos ont travaillé dur pour installer les pièces de course toutes neuves : moteur, boîte de vitesses, échappement, transmission, freins, etc... Mais dès les premiers tours, Patrice, au volant, constate une montée en régime anormale ! Il va effectuer neuf sorties d'un seul tour et, à chaque fois, les mécanos vont changer la pièce qui pourrait empêcher le moteur de tourner « rond ». Les injecteurs, la bobine, un capteur, une sonde lambda, etc... sont ainsi changés. Finalement, à 23h45, la Corvette n°73 fonctionne normalement : c'était le faisceau électrique du nouveau moteur qui était la cause de tous ces soucis ! L'équipage perd une place au chrono et se retrouve 4e de la catégorie GT1, Romain Grosjean (ex-pilote F1 Renault) les ayant dépassés.

Nouvelle journée calme avant la tempête, le vendredi matin, Patrice effectue un footing avec les autres pilotes. En fin d'après-midi, les six pilotes du Team Alphand se rendent à la parade dans le centre ville et se frayent un chemin dans une foule de plus de 100 000 personnes, tous voulant posters, autographes, dédicaces et même une bise ! Le soir, c'est la dernière soirée de détente et Patrice regarde le premier match de la Coupe du Monde de la France contre l'Uruguay avec Lucho et ses amis dont la slalomeuse française, Sandrine Aubert. Hélas match nul 0-0 !



Pour le warm-up de 45 minutes du samedi matin, chaque pilote effectue 3 tours pour se chauffer... sur une piste humide ! Quelques heures avant le départ, les premiers VIP du sponsor de Patrice, ATALIAN, arrivent pour déjeuner au superbe réceptif "Luc Alphand Aventures"... 35 fans sont là pour encourager le pilote Normand ! 1h30 avant le départ, Patrice se prête volontiers à la photo officielle de l'ACO qui réunit les 168 pilotes de l'édition 2010 ! À 14h15, petit clin d'œil à l'histoire de ce monument du sport automobile : le célèbre départ en épi est simulé !

Le moment tant attendu de la saison de Patrice arrive enfin ! 15h00, Julien Jousse prend le départ pour un double relais soit 2 heures de pilotage. Afin d'analyser l'état des pneus après une heure de course, le team lui monte quatre pneus neufs pour son 2e relais. Julien ne commet aucune erreur et ramène la voiture en 3ème position de la catégorie GT1.

À 17h00, c'est au tour de Xavier Maassen de prendre le relais pour 2 heures également. L'Aston Martin DBR9 perd 35 min au stand et l'équipage de la n°73 passe 2^{ème} !

Patrice Gueslard prend son relais à 19h00 et maintient cette 2^{ème} place. Alors qu'il a effectué deux relais de 15 tours avec le même train de pneus, il ne lui reste que deux tours à accomplir avant de repasser le volant à Julien Jousse lorsque la voiture de sécurité rentre en piste suite à un gros crash ! Patrice reste 5 tours de plus derrière le Safety Car. Quand le restart est donné, il est alors dans la ligne droite des Hunaudières au niveau de la première chicane. Il relance la mécanique : *«Cela faisait presque 2h30 que j'étais dans la voiture, les pneus étaient rincés, mais j'avais le moral car Philippe Poincloux, le patron du team, ne m'avait pas fait rentrer pour ravitailler pendant la voiture de sécurité et j'avais vu le panneau P1. Nous étions alors leader de la catégorie GT1 suite à l'arrêt au stand de la Ford GT n°60 et qui était bloquée au feu rouge pendant trois minutes. J'ai négocié le freinage de Mulsanne prudemment avec une Ferrari F430 GT2 collée dans mon pare-choc. Je savais que mes pneus et mes freins étaient "gelés" après 25 minutes à 60 Km/h sous neutralisation. Mais quand j'ai remis les gaz, la Corvette a survécu si fort que, même en contrebraquant fortement, je n'ai pas pu la faire revenir sur la piste et je suis allé mourir sur le muret de droite. Je m'en veux encore car, après avoir fait 15 fois les 24 Heures du Mans, comment peut-on se faire piéger de la sorte ? Jérôme Policand (Corvette n°72), qui était trois voitures derrière moi, m'a dit que la Ferrari, qui était derrière moi, m'avait peut-être légèrement touché... Je n'ai pourtant pas senti de choc ! Au final, nous avons perdu 19 minutes à réparer la biellette tordue et le pare-choc abîmé ! Je ne comprends toujours pas comment je me suis retrouvé dans cette situation !!! »*

La voiture ressort des stands à 21h50. Julien Jousse repart, mais la n°73 a plongé à la 5^{ème} place de la catégorie ! À 23h45, Xavier Maassen le relaie mais, entre temps, deux Ford GT ont abandonné et la Corvette n°72 du team Luc Alphand Aventures a eu aussi des problèmes si bien que Patrice et ses compères sont de nouveau 2^{ème} à minuit, à 3 tours de la Saleen S7-R, leader de la catégorie GT1 !

À 2h00 du matin, Patrice prend son relais de nuit mais avant, il faut rentrer la Corvette au stand pour changer le filtre à essence : encore 5 minutes de perdues ! Domage car on avait repris environ 1 minute par relais à la Saleen et l'on était revenu à moins de 2 tours ! *«J'ai effectué un simple relais de nuit car je n'étais pas en confiance ! La caméra qui est fixée dans le pare-choc arrière de la Corvette nous donne normalement une image de ce qui se passe derrière afin de gérer le trafic. Mais celle-ci était embuée et la petite TV que nous avons sur le*

tableau de bord était blanche, sans image, donc impossible d'anticiper un dépassement ! Ayant encore en tête l'abandon de 2009 suite à un accrochage, je n'ai pris aucun risque... surtout après la mésaventure de mon premier relais ! »



À 7h45, après avoir réussi à dormir un peu, Patrice Goueslard se lève afin de prendre son 2^{ème} double relais mais le speaker annonce que la n°73 est arrêtée sur le circuit. La transmission est cassée, c'est l'abandon ! Vraiment dommage car la Corvette de Patrice était 2^{ème}, revenue à 1 tour de la Saleen ! La déception passée, Patrice est

néanmoins satisfait pour le Team de Lucho : *« Je suis malgré tout content pour le Team Alphand... Luc et Philippe Poincloux n'ont pas ménagé leurs efforts afin d'aligner deux Corvettes aux 24 Heures du Mans cette saison ! La 72 finit 2^{ème} et le team gagne un engagement pour 2011 ! Pour ma part, j'ai été ravi de faire équipe avec Xavier et Julien qui ont tous les deux une belle pointe de vitesse. Je me demande pourquoi cette course des 24 Heures du Mans se refuse toujours à mon palmarès ! Je ne la mérite peut-être pas ou bien il va falloir revenir en 2011 ? J'avais pourtant pris plutôt calmement cette édition 2010 en me disant que la sagesse allait payer. La Saleen qui gagne (et que je pilote en Championnat Le Mans Séries ; j'en profite pour les féliciter !) a été bien préparée, bien gérée et bien pilotée : c'est la recette pour gagner Le Mans... Je le sais pourtant ! Nous, nous avons eu trop de problèmes dans la semaine : sorties de piste, pannes, crevaisons ! Pas idéal pour débiter la course en toute sérénité et puis, la réussite n'a pas été au rendez-vous ! Je ne regrette pas ma décision d'avoir choisi la Corvette du team Alphand car j'avais un engagement moral avec Philippe Poincloux et puis... si c'est la Saleen qui casse la transmission, c'est nous qui remportons le GT1 ! Mais avec des si, on refait la course ! Malheureusement, ce n'est pas possible et c'est donc mon 4^{ème} abandon en 16 participations à la plus belle course du monde ! »*

Maintenant, Patrice va se reconcentrer sur son championnat Le Mans Séries qu'il domine depuis la première course au Castelet ! Il retrouvera à cette occasion la Saleen S7-R du team Larbre Compétition. Prochaine manche le 17 Juillet sur le circuit de Portimao (Portugal).