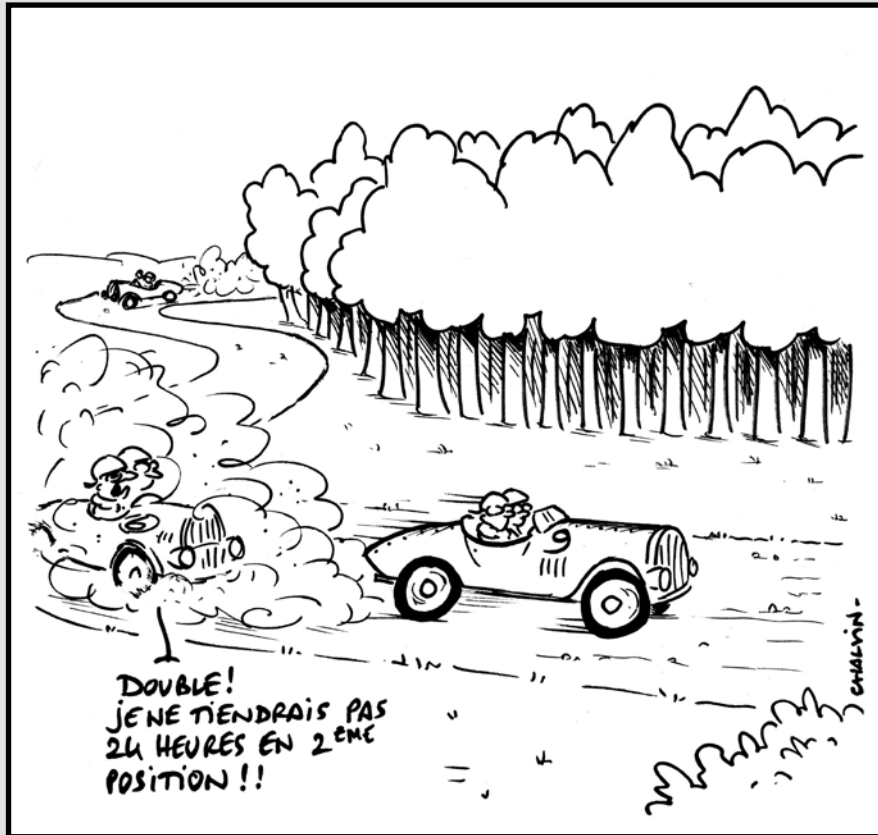


Première partie

Les premiers pas d'une course automobile mythique



Dans cette partie...

L'euphorie qui suivit l'armistice fut de courte durée. Très vite, dès 1920, les difficultés commencèrent. Crise financière, crise économique, crise du régime, la France s'affaiblit de jour en jour. Les ministères tombent sur des lois budgétaires, les programmes électoraux parlent du franc et du déficit sans trouver de solution, et les problèmes d'avant-guerre, en particulier la question religieuse, passent à l'arrière-plan. En 1939, à la veille de la déflagration mondiale, la France apparaît comme un pays économiquement usé, démographiquement affaibli et politiquement divisé.

Durant cette période de 16 années, les courses automobiles, qui avaient fleuri tandis que finissait le XIX^e siècle, se sont multipliées. Courses de côte, d'endurance, coupes, rallyes, circuits ont vu un public de plus en plus nombreux se presser au bord des routes pour assister au passage des bolides. Parmi elles, la course des 24 Heures du Mans attire de plus en plus de spectateurs. Depuis 1923, date de sa première édition, elle est devenue le rendez-vous incontournable des constructeurs qui voient en elle la possibilité, en cas de victoire, de promouvoir leurs modèles et leurs innovations techniques.

Il est vrai que l'industrie automobile a pris un essor considérable. Si les premières 24 Heures ont vu la victoire d'une Chenard & Walcker, les années suivantes un certain nombre de marques sont devenues de véritables légendes : Bentley, Lorraine, Alfa Romeo, Lagonda, Bugatti. Et les pilotes ont désormais un statut de héros : André Rossignol, Woolf Barnato, Raymond Sommer, Luigi Chinetti, Tazio Nuvolari, Philippe Étancelin, Jean-Pierre Wimille, Robert Benoist, Pierre Veyron...

Les performances, réalisées par les bolides, d'abord sur un circuit de 17,262 km, durant les six premières années, puis sur une distance de 16,340 km, entre 1929 et 1931, enfin sur un parcours de 13,492 km à partir de 1932, ont profondément modifié le déroulement des courses. Les premiers vainqueurs, André Lagache et René Léonard, avaient couvert, au volant de leur Chenard & Walcker, 2 209,536 km à 92,064 km/h de moyenne. En juin 1939, alors que le drapeau à croix gammée flotte sur le circuit sarthois, Jean-Pierre Wimille et Pierre Veyron parcourent 3 354,760 km. Leur puissante Bugatti Type 57 S Tank, a pulvérisé au passage la moyenne horaire en tournant à 144,380 km/h.

Chapitre 1

Le premier prix d'endurance dure 24 heures (1923)

.....

Dans ce chapitre :

- ▶ Naissance des 24 Heures
 - ▶ Le règlement
 - ▶ Le circuit
 - ▶ Le déroulement de la course
-

Tandis que les gouvernements successifs issus de la Grande Guerre ont tous échoué dans leur tentative de redressement de la France, que l'inflation reprend, que le déficit budgétaire n'est pas résorbé et que les impôts directs doivent être augmentés de 20 %, trois hommes se réunissent et créent une course automobile qui va faire du Mans le centre du monde et de cette épreuve saugrenue qui dure 24 heures, une compétition qui, plus de 90 ans après sa création, continue de faire rêver...

Naissance des 24 Heures du Mans

Printemps 1905. La célèbre Coupe Gordon-Bennett désavantageant les marques françaises, l'Automobile-Club de France décide de créer son propre Grand Prix. Pour les membres de l'Automobile-Club de la Sarthe, il ne peut pas ne pas avoir lieu sur leurs terres. Le dossier de candidature, préparé sous l'impulsion de Georges Durand, secrétaire général de ce qu'on nomme désormais l'ACS, emporte l'adhésion.

Été 1906, plus exactement les 26 et 27 juin. Sur un circuit de 103,16 km, passant par la fourche d'Auvours, La Ferté-Bernard et Saint-Calais, et sous une forte chaleur, la Renault K du Hongrois Ferenc Szisz franchit la ligne d'arrivée en vainqueur. Elle a parcouru 1 238,16 km à la vitesse horaire moyenne de 101,195 km/h, en 12 h 14 min 7 s. L'embellie créée par

cette victoire française est de courte durée. Devant le coût trop élevé des compétitions, et surtout les victoires nombreuses remportées par les voitures italiennes et allemandes, les marques françaises déclarent forfait.

Georges Durand n'est pas homme à baisser les bras. En 1911, il lance le Grand Prix de France, sous l'idée et l'impulsion de Gustave Singher. C'est une Fiat qui passe la ligne d'arrivée en tête, mais le pilote, Victor Hémery, est sarthois. L'année suivante, la ville du Mans organise en février un Salon automobile. C'est le premier jamais organisé en province et qui connaît un immense retentissement. En juillet, le Grand Prix de France est gagné par une Peugeot. Interrompues par la guerre, les courses reprennent une fois la paix revenue. Le Grand Prix de l'ACF, revenu au Mans en 1921, connaît un très vif succès. Grand Prix de l'ACO, Grand Prix de France, Salon automobile, doucement mais sûrement, la Sarthe devient un des hauts lieux de l'automobile – certains même la surnomment la « Brescia française ». Georges Durand, toujours lui, sent qu'il faut passer à la vitesse supérieure. Pourquoi ne pas organiser une nouvelle course plus ambitieuse, plus folle, plus novatrice ? Mandaté par l'ACO, il se rend au Salon de l'automobile à Paris en octobre 1922, pour y rencontrer deux personnages dont nous dirions aujourd'hui qu'ils sont « incontournables » dans leur domaine, celui de la course automobile.

Le premier s'appelle Charles Faroux. Âgé de 50 ans, c'est un ingénieur automobile sorti de Polytechnique et le directeur de *La Vie automobile*. Le second, c'est Émile Coquille, responsable pour la France de la Société Rudge-Whitworth, dont les roues équipent nombre de voitures de compétition et de sport. Le premier est un homme de vaste culture et un technicien, le second semble tout indiqué pour jouer le rôle d'un mécène inspiré, d'ailleurs il propose immédiatement d'engager dans le projet une somme de 100 000 francs et d'offrir au vainqueur une coupe Rudge-Whitworth. Les idées fusent. Faroux plaide pour une course qui soit réservée aux voitures strictement de série, Coquille pour un circuit qui permette aux constructeurs de perfectionner leurs automobiles, Durand pour une épreuve qui sorte de l'ordinaire et qui soit courue dans la Sarthe. Une idée les réunit : fixer la durée à 24 heures.

Pourquoi une durée aussi longue ? Cela ne va-t-il pas entraîner des problèmes insolubles de ravitaillement, de contrôle, de sécurité ? Comment vont se comporter les freins des voitures, les pneumatiques, le revêtement des routes ? Un des problèmes de l'époque est la faiblesse de l'éclairage, que les constructeurs ont tendance à négliger. Une course en partie de nuit les contraindrait à faire des améliorations dans ce domaine. Justement, c'est la grande idée : la course doit être un banc d'essai de la route. Mieux, si le sport automobile n'a pas pour conséquence l'amélioration de toutes les techniques de la voiture, et en particulier des dispositifs de sécurité, alors il ne se justifie par rien d'autre que par le goût futile de la compétition. Nos trois mousquetaires sont bien sur la même longueur d'onde. L'accord est immédiat, rapide.



Un titre est choisi : le Grand Prix d'endurance du Mans, Coupe Rudge-Whitworth.

Le règlement

L'élaboration d'une telle course exige des autorisations et une organisation de fer. Elle doit aussi répondre à de multiples questions, des plus importantes aux plus anecdotiques. Rien ne doit être laissé au hasard. Ne faudra-t-il pas, par exemple, éclairer les tribunes, les stands de ravitaillement, mettre au point un système de chronométrage, rendre visibles la nuit les numéros des voitures, n'autoriser qu'un certain type de véhicules ? En un mot, il faut un règlement. Celui qui est mis au point est draconien.

Ce premier Grand Prix d'endurance est ouvert aux véhicules de tous les pays réglementés par un automobile-club national affilié à l'Association internationale des automobile-clubs reconnus (AIACR). Les trois conditions primordiales pour être admis à participer au premier Grand Prix d'endurance sont les suivantes : « 1. Les concurrents doivent présenter une voiture rigoureusement conforme à la description du catalogue commercial publié dans l'année par le constructeur. 2. Le véhicule devra être muni d'une carrosserie de tourisme *bona fide*, soumise à l'examen d'un jury, et comportant : ailes, marchepieds, phares, lanternes, capote, appareils, avertisseurs et rétroviseur. 3. À l'exception des voitures d'une cylindrée inférieure à 1 100 cm³, et dont la carrosserie doit comporter deux places, les véhicules doivent être équipés d'une carrosserie à quatre places. »

La lecture du règlement du Grand Prix d'endurance de 24 Heures, Coupe Rudge-Whitworth, est édifiante. Hormis les conditions générales de l'épreuve, il fixe un certain nombre de normes. Chaque concurrent devant couvrir une distance totale minimale en 24 heures, en fonction de la cylindrée de son véhicule, il sera distribué à chacun une « courbe des distances à parcourir en kilomètres en fonction des cylindrées en centilitres », et il sera procédé à des éliminations, toutes les six heures, par des commissaires de course. Chaque véhicule devra se soumettre à une opération de pesage, la veille de la course. Les couleurs des voitures seront celles fixées par les règlements de l'ACF : bleue pour les françaises, rouge pour les italiennes, jaune pour les belges, vert pour l'Angleterre et blanc train bleu pour les américaines.

Si un certain nombre d'autres points concernent les assurances, les dates des engagements, l'application du règlement, les stands des ravitaillements, deux sont particulièrement précis, abordant les problèmes liés aux réparations et à la consommation d'essence. Toutes les réparations devront être effectuées par le seul conducteur, « l'aide du personnel de ravitaillement devant se borner à lui placer sur une planchette *ad hoc* les outils et rechanges nécessaires ». Quant à l'essence et à l'huile, et bien que leur consommation

n'entre pas en ligne de compte dans le classement final, leur ravitaillement devra cependant être effectué « au stand de ravitaillement des tribunes, sur un emplacement réservé à chaque maison engagée, par voie de tirage au sort ».

Un ensemble d'amendes complète le système, démarrant à 1 000 francs, elles montent jusqu'à 10 000 francs, les sommes ainsi récoltées étant redistribuées en primes aux conducteurs désignés par les commissaires sportifs. En voici une liste non exhaustive. La plus élevée concerne l'absence de vérification de la cylindrée, suivie par l'entrepôt de carburant dans les box de ravitaillement, la vidange de carburant sur la piste, la voiture présentée en retard au pesage, l'usage de la marche arrière devant les stands et le séjour sur la piste (en dehors des aides ou des conducteurs) de personnes occupant le stand. Fumer ou allumer du feu aux ravitaillements, vidanger son carter d'huile sur la piste sont aussi passibles d'amendes. On note que l'absence de numéro peint sur la voiture entraîne une amende de 1 000 francs tout comme le refus d'un pilote d'enfiler au départ de la course une combinaison propre... Quant à l'utilisation de plus de quatre roues de rechange, des plombs enlevés ou brisés, la présence à bord d'outils ou de pièces de rechange, l'usage d'échappement libre, de tablettes de ravitaillement pour s'asseoir ou monter, voire de refus d'obéissance aux commissaires, toutes ces infractions entraînent la mise hors course immédiate du véhicule.

Le circuit

Quel sera le tracé de ce nouveau circuit ? Le triangle Le Mans/Saint-Calais/La Ferté Bernard, on s'en souvient, avait été emprunté par les concurrents du tout premier Grand Prix de l'Automobile-Club de France. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'Automobile-Club de l'Ouest avait dessiné un nouveau tracé qui pénétrait plus profondément dans les faubourgs manceaux et se terminait en pointe jusqu'à la fameuse épingle de Pontlieue. C'est ce dernier qui est retenu.



Il mesure très exactement 17,262 km d'une route champêtre qui serpente dans les bois et les villages, et égrène des lieux de passage que la légende fera perdurer : Pontlieue donc, Tertre-Rouge, Hunaudières, Mulsanne, Arnage, Maison-Blanche.

Quant au revêtement, Georges Durand a tenu ses promesses. Avec l'aide d'Edmond Le Tynevez, ingénieur et grand technicien de la route, adepte des méthodes de construction économique des chaussées modernes, qui vient de mettre au point un goudronnage destiné à « tuer les vieilles routes en or », il va pouvoir le tester en grandeur nature lors de cette course d'endurance inédite, et répondre ainsi aux souhaits de Faroux et Coquille de « disposer de routes nécessaires au bon déroulement de la course ».

Le déroulement la course



La date des 26 et 27 mai 1923 n'a pas été choisie au hasard : printanière s'il en est, elle devrait étendre sur la course une douceur du même nom...

Le prix des places s'échelonne de 25 francs pour une loge à 15 francs pour les enceintes, quant aux tribunes il faut déboursier 20 francs pour y accéder. Les voitures ont été retenues selon une méthode des plus sévères : chaque constructeur présentant 10 véhicules d'un même type strictement conforme au catalogue, le directeur de la course, Charles Faroux, et ses commissaires en ont choisi deux ou trois au hasard susceptibles de prendre le départ... Dix-huit constructeurs – 16 Français, 1 Anglais et 1 Belge – ont accepté ce mode de sélection. Tout comme certains points particuliers du règlement : ainsi exige-t-on des équipages qu'un sac de sable ou une gueuse de plomb remplace le poids du deuxième conducteur ! Gabriel Voisin ayant déclaré forfait au dernier moment, ce sont 33 véhicules, *rigoureusement de série*, qui s'alignent au départ : 2 Excelsior, 2 Lorraine-Dietrich, 1 Bentley, 3 Chenard & Walcker, 2 Berliet, 1 Delage, 2 Brasier, 1 Montier Sp., 2 Georges Irat, 2 Bignan, 2 Rolland-Pilain, 1 Vinot-Deguingand, 2 Bugatti, 1 Corre La Licorne, 2 SARA, 2 Salmon, 1 Amilcar. Elles ne sont que trois à être carrossées en conduite intérieure : 2 autres Rolland-Pilain et 1 autre Corre La Licorne.

Tous ces bolides, évidemment, n'ont rien à voir avec ceux d'aujourd'hui, même si déjà un mot circule sur toutes les lèvres : aérodynamisme. La ligne droite des Hunaudières devient très vite le terrain privilégié des essais aérodynamiques. Ettore Bugatti, avec son Tank Type 32, crée, dès 1923, une carrosserie profilée et surbaissée. Et bien des années plus tard, en 1937, Chenard & Walcker présentera une carrosserie novatrice qui englobe les roues de la voiture.



Mais n'anticipons pas et observons calmement le tableau de bord des voitures s'alignant à ces premières 24 Heures du Mans : une commande d'avance, une commande de démarreur, une commande d'essuie-glace, un appareil de bord, une commande de pare-brise, une commande d'allumage... Pas d'informatique, pas d'électronique, pas de diode pour remplacer les aiguilles, pas d'ordinateur de bord...

Suivant l'article 7 du règlement, le départ est donné « simultanément à tous les concurrents, les voitures étant rangées dans l'ordre décroissant des cylindrées, par files de deux, numéros impairs à droite, numéros pairs à gauche ». Chacune porte un numéro d'ordre fixé par le tirage au sort. En première ligne les deux puissantes Excelsior suivies d'une Lorraine-Dietrich. Le ciel clément n'est pas au rendez-vous. Charles Faroux, directeur de la course, donne le départ sous une pluie battante, doublée de rafales de grêle, qui recouvre bientôt le circuit, le transformant en un marécage boueux. De lourds nuages noirs assombrissent le circuit.

Aidées par le temps, les Rolland-Pilain à carrosserie fermée se montrent en début de course les plus habiles bien que la Chenard & Walcker n° 9 d'André Lagache et René Léonard vire en tête dès la fin du premier tour... On attendait les Lorraine-Dietrich, les Excelsior. En réalité ce sont les Bignan et la Bentley qui contestent la suprématie des deux Chenard & Walcker. Au fur et à mesure de l'avancée des hostilités ces deux dernières prennent lentement le dessus, imposant leur rythme, finissant par contrôler l'épreuve de bout en bout.

Si la victoire de la Chenard & Walcker n° 9 – 4 cylindres en ligne, pour 2 978 cm³, et un équipement pneumatique Michelin – est incontestable (elle bat au passage deux records du monde sur 24 heures et sur 2 000 km) un certain nombre de faits émaillent cette première édition, placée sous le signe des premières fois qui fabriquent la légende.

Premier abandon : celui d'une SARA, au 14^e tour.

Premier accident, spectaculaire, qui se produit après l'arrivée : Paul Gros (le pilote de la Bignan qui finit 3^e) traverse la route pour serrer la main d'un ami lorsque Raoul Bachmann arrive au volant de sa Chenard & Walcker à pleine vitesse. L'homme est happé par la voiture, jeté en l'air et s'en tire sans une égratignure !



Premier exploit : celui accompli par John Duff et Frank Clement, pilotes de la formidable et massive Bentley « Sport » n° 8. Tombé en panne sèche à quelques kilomètres des stands – le règlement impose alors aux concurrents de se débrouiller seuls en cas de panne ou de ravitaillement –, Duff court prévenir son coéquipier, lequel enfourche une bicyclette lestée de deux bidons d'essence et fait redémarrer la belle anglaise. La Bentley finira 4^e non sans avoir auparavant battu le record du tour, en 9 min 39 s, soit une moyenne prodigieuse de 107,328 km/h.

La quatrième place est obtenue, ex æquo par trois voitures : la Bentley « Sport » n° 8, la Bignan 11 HP « Commercial » n° 24 et l'Excelsior « Albert I^{er} » n° 1.

Conformément au règlement, il n'y a pas de classement proprement dit, mais le palmarès de ces premières 24 Heures du Mans s'établit ainsi :

- 1. André Lagache (FRA) et René Léonard (FRA), sur la Chenard & Walcker « Sport » n° 9. Tours parcourus : 128. Soit 2 209,536 km, à la moyenne de 92,064 km/h.
- 2. Raoul Bachmann (FRA) et Christian d'Auvergne (FRA), sur la Chenard & Walcker « Sport » n° 10. Tours parcourus : 124. Soit 2 140,488 km, à la moyenne de 89,187 km/h.
- 3. Raymond De Tornaco (BEL) et Paul Gros (FRA), sur la Bignan 11 HP Desmo n° 23. Tours parcourus : 120. Soit 2 071,440 km, à la moyenne de 86,308 km/h.

Trente participants sur 33 entrent dans le classement de l'épreuve : un record de fiabilité qui n'a toujours pas été battu... Si la piste, jonchée de cailloux, a entraîné de nombreuses crevaisons, phares brisés et autres pare-brise explosés, force est de reconnaître que les meilleurs équipages n'ont changé ni les bougies, ni leurs pneus, en particulier les excellents Dunlop Cord.



Une course de 24 heures, une idée née aux États-Unis

Contrairement à une idée très répandue, ce n'est pas dans la Sarthe, mais aux États-Unis, que les courses automobiles de 24 heures sont nées. Eugène Mauve ayant créé en 1922, une course de 24 heures pour motos : le « Bol d'Or ». W.F. Bradley, correspondant pour l'Europe du journal *Automotive Industries*, le confirme : « Quelqu'un – on ne sait pas qui – eut l'idée, vers 1905, d'organiser des courses de 24 heures sur des pistes en cendrée établies pour les courses de trotting, ayant un développement de deux, trois ou quatre kilomètres, rarement plus. De règlement, point. De l'audace, énormément. Il fallait certainement de l'endurance physique, du cran, pour résister 24 heures durant sur une piste poussiéreuse ou boueuse selon le temps, avec comme éclairage seulement des lanternes à acétylène, des pneus qui déjantaient, des moteurs qui prenaient feu, des mécanismes sujets à défaillances, des accidents multiples. C'était du cirque, trop souvent marqué par des tragédies, passionnant, riche en émotions fortes. Le public, mal discipliné, envahissait l'intérieur de la piste où étaient installés les ravitaillements. La simple imprudence d'un fumeur et les bidons d'essence prenaient feu. La police privée entra en action, non pour prier les intrus de se retirer, mais pour les abattre à coups de matraque. De tels incidents faisaient partie des réjouissances. Les voitures européennes ne dédaignaient

pas ces joutes. Paul Lacroix, agent général de Renault Frères à New York, fut un grand champion, établissant un record à près de 70 à l'heure qui résista longtemps à tous les assauts. On y trouva des Darracq, Hotchkiss, Delahaye, Delaunay-Belleville, Fiat, Mercedes, et même parfois l'aristocratique Rolls-Royce. Panhard, le doyen des marques françaises, refusa de s'abaisser à ces manifestations populaires. Après cinq ou six ans, les courses de 24 heures américaines perdirent de leur popularité ; quelquefois elles furent une déception pour les coureurs, car certains organisateurs avaient l'habitude de s'éclipser à la vingt-troisième heure... en emportant la caisse. »

La première course de 24 heures fut organisée le 3 juillet 1905, par le Columbus Auto Club, sur le Columbus Driving Park. Trois concurrents s'alignèrent au départ. Bientôt, des dizaines de compétitions de 24 heures furent organisées – à Chicago, Detroit, Alabama, Seattle, Los Angeles, etc. Le 27 septembre 1907, la Renault de Lacroix et Bernin s'impose aux 24 Heures de Morris Park (New York). Deux ans plus tard c'est au tour de la Renault de Louis Raffalovich et Charles Basle d'être au départ des 24 Heures de Coney Island. Nouvelle victoire d'une voiture entièrement française, montée de pneus Michelin qui pour l'occasion n'ont eu à subir aucune crevaison !



Charles Faroux explique comment sont nées les 24 Heures du Mans

Dans leur livre intitulé *24 Heures du Mans* (Librairie Charpentier, 1960), Paul Massonnet et François Cavanna mettent en scène un jeune journaliste surnommé « Nez-au-Vent » qui interviewe Charles Faroux, quelques heures avant le départ des premières 24 Heures du Mans. Veste de tweed sur les épaules, col dur, pantalon de sportsman, canotier incliné sur l'œil, il dialogue avec Charles Faroux :

« – Pourriez-vous nous dire pourquoi vous avez choisi cette époque de l'année, plutôt que l'été, par exemple ?

« – Tout simplement parce que c'est le moment où les jours sont les plus longs, et les nuits, par conséquent, les plus courtes. Ainsi, réduisons-nous les heures de nuit au maximum. Nous avons voulu obliger les constructeurs à réaliser des progrès, surtout en ce qui concerne l'éclairage. Nous n'avons pas voulu pousser les hommes aux dernières limites de leur endurance.

« – Pourquoi, alors, n'avoir pas choisi le 24 juin, jour le plus long de l'année ?

« – Parce qu'alors nous risquerions d'avoir une de ces vagues de chaleur assez fréquentes à cette époque, avec tout ce que cela comporte de dangers : insolation, éblouissements, ramollissement de la chaussée – ces revêtements bitumeux ne sont pas encore tout à fait au point par grosses chaleurs –, éclatements, etc. Sans compter le manque d'enthousiasme d'un public qui en aurait vite assez de rôti sur place !

« – Le même conducteur devra donc "tenir" vingt-quatre heures à son volant ?

« – Non. Ceci est interdit par les règlements de police. Vingt-quatre heures de tension incessante, à des vitesses folles, multiplieraient infailliblement les accidents en fin de course. Ce n'est pas un Grand Prix du suicide que nous avons voulu promouvoir ! Songez aussi qu'un conducteur qui s'endormirait ou qui manquerait de réflexes dans un engin lancé à cent vingt kilomètres-heure pénétrerait comme un obus fou dans la masse des spectateurs. Ce serait une jolie propagande en faveur de l'automobile, n'est-ce pas ?

« – Qu'avez-vous donc prévu ?

« – Pour chaque voiture, une équipe de deux conducteurs.

« – Assis côte à côte ?

« – Non. Un seul d'entre eux occupe la voiture. L'autre le relaie. L'échange ne peut se faire qu'au stand de ravitaillement. Encore une fois, notre Grand Prix d'endurance – c'est le nom officiel de cette course que tout le monde n'appelle déjà plus que "les Vingt-quatre heures" – n'est pas une course de "démolissage". La sécurité a fait l'objet de nos soins les plus minutieux. Voyez vous-même l'état de la chaussée. On peut difficilement faire mieux. Les virages ont été relevés suivant les angles nécessités par les grandes vitesses modernes : plus de cent kilomètres à l'heure, rendez-vous compte ! »



Les présidents de l'ACO

Alain Singher : 1906-1910.

Raymond Goulomès : 1973-1992.

Gustave Singher : 1910-1947.

Michel Cosson : 1992-2003.

Paul Jamin : 1947-1951.

Jean-Claude Plassart : 2003-2012.

Jean-Marie Lelièvre : 1951-1973.

Pierre Fillon : depuis 2012.



Les types de départ

1923 : les voitures sont installées sur deux files dans l'ordre décroissant des cylindrées ; numéros pairs d'un côté, numéros impairs de l'autre.

1963 : les chronos réalisés lors des essais sont pris en compte pour le placement sur la grille de départ.

1925 : à l'occasion du déménagement des stands des Rainières à la ligne droite des Hunaudières, les voitures sont disposées en épi. C'est le fameux départ dit « Le Mans » ou « en arêtes de poisson ». Au baisser du drapeau les pilotes s'élancent en courant vers leur voiture, placée sur le côté opposé.

1970 : le départ est organisé en épi, mais le pilote est installé à bord de son véhicule. Cette innovation ne sera valable qu'une année.

1971 : le départ a lieu après un tour de chauffe, et les voitures sont placées, dans l'ordre des chronos réalisés durant les essais, sur deux files.