

## L'instant T

Peu après vingt-deux heures, en entamant sa septième heure de course, la #172 Rust'in est en tête de sa catégorie (les Classic, moteur d'origine 602 cm<sup>3</sup>) et n'a connu aucun incident mécanique ou autre. Auparavant, le leadership a été conquis par Jim, qui a succédé au premier relais de Marty.

Alors au volant, Yvonnec s'arrête après le 74<sup>ème</sup> tour de Rust'in, obéissant au chef de stand, Damien, lequel vient de voir la #68 rentrer après son 73<sup>ème</sup> tour.

Intercalée au classement général entre ces deux Classic, la Dyane jaune #123 (hors catégorie) s'arrête en même temps que Rust'in, mais avec un tour de retard. Elle repart une vingtaine de secondes derrière la #172, grâce à un excellent ravitaillement du team Le Mans 2CV Classic, et mettra près de sept tours à presque rejoindre Rust'in.

Plus tard, à 22h45, en passant le Raidillon, François est à l'aise aux commandes de la 2CV. Ses lunettes neuves et les nouveaux phares longue-portée lui permettent de voir la piste de Spa-Francorchamps sans appréhension, et il vient de réaliser 4'39.792" lors du 81<sup>ème</sup> tour. Son temps lui a été communiqué par les panneauteurs et ses témoins d'huile ou de charge de batterie sont au vert.

Moins d'une minute derrière Rust'in, l'Hybride #99 (moteur BMW) boucle alors son 79<sup>ème</sup> tour. Elle n'a effectué que quatorze tours lors des deux premières heures de course, de jour, et a dû s'arrêter ensuite au moins deux fois pour absence totale de phares, le directeur de course signalant « #99 : no lights at all..... ». Cette voiture noire, parfois sans phares, lors d'une nuit sans lune, a donc créé de l'insécurité auprès des autres concurrents et cravache désormais pour refaire son retard.

Elle a doublé la Oui-oui #73, sur la piste et au classement général, lors de leur 78<sup>ème</sup> tour, et est désormais 37<sup>ème</sup>, à un tour derrière la Team FG #68 et près de deux tours derrière la #172. La #99 réalisera le 12<sup>ème</sup> chrono « best lap » à la fin des 24H, son écurie vient d'être rachetée et c'est le nouveau propriétaire, Mathieu, qui est au volant.

Il est 22h47. La #73 tourne à l'épingle à cheveux de la Source et entame son 80<sup>ème</sup> tour. La #68 vient de passer le virage de Bruxelles dans son 81<sup>ème</sup> tour. Trente secondes devant, pour son 82<sup>ème</sup> tour, Rust'in a déjà dévalé le Double Gauche et aborde le virage droite-gauche des Fagnes. Cent cinquante mètres derrière elle, la #123 grignote petit à petit mais est toujours un tour derrière elle. La Dyane jaune est doublée par la #99 qui fond ensuite sur Rust'in avec un appel de phares.

C'est l'instant T. Le choc. L'Hybride percute la Classic à l'arrière gauche, arrachant l'aile, endommageant la roue et tordant le bras de celle-ci. La #172 part ensuite en tête à queue, touche le mur de pneus, sans doute heurtée à nouveau par la #99. La 2CV reste sur ses quatre roues et finit par s'immobiliser. Son pilote a tout de suite le réflexe d'actionner le coupe-circuit, mais ne retrouve pas ses lunettes, projetées dans le coffre par le choc, malgré la cagoule et le casque.

La #99 tente de repartir, mais s'arrêtera deux cents mètres plus loin avec un début d'incendie. Les commissaires de piste font sortir François par la porte passager, tout le côté gauche de la 2CV étant détruit. Ils le mettent en sécurité et appellent la dépanneuse, tout en s'indignant de la conduite de l'Hybride. La Safety Car rentre en piste.

Rust'in est immobile. Le pare-chocs avant est plié en deux, l'aile avant est entièrement aplatie, le moteur a fortement bougé du fait de la pliure du châssis. Les pales du ventilateur ont été pulvérisées et le capot arraché autour de ses attaches rapides. Les deux roues, ainsi que leurs bras, sont irrécupérables. L'essieu avant est HS. L'arceau de sécurité a légèrement plié, juste à la gauche du genou de François, et le pied de cet arceau n'est plus que mal relié au châssis. La porte conducteur est imprimée en bas-relief sur la barre de l'arceau qui suit une ligne du genou à l'épaule du pilote. Le pied milieu et la porte arrière sont enfoncés vers l'arrière, le bas de caisse vers l'intérieur.

Dans les stands, les informations circulent, grâce à la transmission radio des Girlyfic dans leur 2CV #97 : « Safety Car », puis « une Classic aurait été touchée », puis « c'est la #172 ! ». L'angoisse monte, mais la dépanneuse arrive bientôt et dépose Rust'in, alors que son pilote descend de la cabine.

Les dégâts sont trop importants, et la direction de course n'autorisera pas Le Mans 2CV Classic à réparer sa 2CV, les organes de sécurité ayant été touchés. Les 24H sont terminées pour Rust'in.

Fort heureusement, François s'en tire avec quelques hématomes sur la hanche gauche et le souvenir d'avoir fait une peur bleue à sa femme, alors présente dans le stand, et à leur fille. Son examen au Centre Médical par des soignants de bonne humeur ne révélera rien de grave et il est très vite rassuré par l'ensemble du team sur le fait qu'il n'est pas fautif et que son pilotage était idéal.

Blessée et rapatriée dans son stand, la #172 est mitraillée par les flashes. Les curieux montent sur les pneus, les bancs, pour mieux voir, malgré l'amicale protection de nos amis de la #69.

La #99 reprendra, quant à elle, sa course après 2h15 de réparations à son stand. Elle finira 17<sup>ème</sup>, et aurait fini 14<sup>ème</sup> avec 36 tours de plus si elle n'avait pas eu cet accident.

Vers une heure du matin dimanche, Rust'in fait alors don d'un jerrycan de SP98 à la #69 de nos « colocataires » de la 2CVmania, offre sa poignée conducteur à la Oui-oui #73 qui a perdu la sienne, et monte sur son plateau pour finir sa nuit ailleurs. Les membres du team Le Mans 2CV Classic discuteront entre eux jusqu'à quatre heures du matin, et reviendront le dimanche après-midi pour suivre la dernière heure de course. Le podium des Classic est applaudi : #68, #73 et #69 dans cet ordre, les #24 et #97 n'ayant pas démerité.

Avec une réfection complète jusqu'à la plus petite vis, une peinture neuve et une équipe compétente et joyeuse, la #172 avait entamé sa 4<sup>ème</sup> édition des 24H avec entrain. Elle est aujourd'hui en cours de démontage, les pièces d'occasion offertes par l'élan de solidarité qui a suivi vont être travaillées une à une.

Rust'in en est à sa troisième restauration complète.

Une 2CV repart toujours.

Toujours.