



www.fabienrosier.com

Formula Le Mans Cup
Team DAMS

24 Heures du MANS
13 juin 2009

UN AVANT GOÛT DE 24 HEURES DU MANS

Fabien Rosier participait le week-end dernier à la manche de Formula Le Mans qui se courait samedi matin en ouverture des 24 Heures du Mans. Alors que son coéquipier Vincent Capillaire, manquait son départ et bouclait le premier tour en dernière position, l'équipage se voyait condamné à une remontée infernale pour avoir des chances de bien figurer au classement. Au fil des tours, l'exploit se confirmait, puisque la numéro 72 coupait la ligne d'arrivée à une superbe quatrième place, Fabien accrochant au passage le meilleur tour en course. Il nous livrait alors ses impressions à l'issue d'une course qui représente déjà l'un des grands moments de sa jeune carrière.

Quels sentiments de rouler sur un circuit aussi mythique que celui des 24 Heures ?

Tout d'abord, merci à l'ACO qui m'a engagé pour cette course, car grâce à eux, et pour la seconde fois après le Volant ACO, j'ai sans doute vécu le plus grand moment de ma vie ! J'ai bien vite senti que la vitesse était l'adrénaline supplémentaire du Mans. Je n'ai jamais roulé aussi vite : 210 km/h de moyenne au tour, sept pointes à plus de 260 km/h avec la Vmax à 285 km/h. Alors au début, les virages vous sautent aux yeux bien plus que dans n'importe quelle autre auto que j'ai pu conduire. La piste est étroite, alors qu'elle ne le semble pas à la télé, les rails sont très proches, les Hunaudières sont très bosselées et en plus la piste est bombée, si bien que l'auto touche par terre lorsqu'on passe d'un côté de la piste à l'autre !

Y a-t-il des portions du circuit qui t'ont plus impressionné que d'autres ?

Mon endroit préféré est le droit rapide d'Indianapolis, on y arrive à fond de 6 et on tombe une vitesse pour passer très vite grâce au banking qui colle l'auto par terre. Les S Porsche sont clairement l'endroit le plus dangereux, les virages s'enchaînent en 5, et les rails longent la piste, avec l'aéro les autos sont rivetées au sol et la moindre erreur c'est une caisse à 250 000 euros de morte. Mieux vaut être bien assuré, sinon c'est une seconde de perdue d'avance ! Mais en fait, chaque endroit est magique car les virages sont soit en dévers, soit en aveugle. Alors, je me répète, mais avec la vitesse, les sensations sont énormes.

Que peux-tu nous dire sur la Formula Le Mans ?

C'est un châssis de LMP2, avec un gros moteur américain très fiable, et des pneus très larges et très durs. Tout ça pour limiter les coûts, et c'est tant mieux. Bravo à Oreca qui a trouvé là le concept qui manquait à l'endurance. En terme de performance, sur un circuit normal, c'est à mi-chemin entre une LMP2 et une GT1. Pour être habitué à la Norma d'Extrême Limite, la différence vient principalement de la puissance et bien sûr de l'aéro, exceptionnelle une fois passés les 200 km/h. Le châssis carbone demande un pilotage un peu plus fin, mais les règles de pilotage ne changent pas, et il faut pousser l'auto à ses limites dès le début pour espérer être dans le rythme. Alors il faut un peu oublier ses repères habituels et se lâcher, se concentrer et tout donner comme d'habitude.



La Norma du team Extrême Limite, en pole position au Val de Vienne le mois dernier

Peux tu nous raconter ta course ?

Objectif atteint ! Même si le week-end a plutôt mal débuté : puisque les essais libres se sont déroulés sous la pluie, je n'ai ensuite fait que 2 tours aux qualifs à cause d'un drapeau rouge, et ensuite mon coéquipier Vincent Capillaire, qui prenait le départ faisait un tête à queue au premier tour... On aura vu mieux pour débiter... Le team m'avait attribué le rôle de sprinter de fin de course, et ne fut pas trop déçu : je suis remonté 4ème à coups de meilleurs tours en course. Une performance qui masquera la déception de terminer au pied d'un podium qui nous tendait les bras. A ce sujet, je veux remercier le team Dams, le manager, la coordinatrice, les ingénieurs et les mécanos, pour leur travail et leur sympathie. Avec Extrême Limite, je suis gâté cette année de pouvoir travailler avec des gens dévoués à notre passion commune du sport-automobile et notre inlassable envie de vaincre !

Quelle analyse fais tu de ta course ?

Je suis satisfait, je faisais cette course pour voir si je pouvais être rapide sur un des circuits les plus difficiles au monde, devant plus de 200 000 spectateurs, et à bord d'une auto la plus performante que je n'ai jamais conduite. Je n'avais pas la prétention de faire un résultat, par contre je voulais être rapide, et puisque j'ai été le plus rapide de tous, vous imaginez...



Vincent Capillaire, le co-équipier, Renaud Dufour, l'ingénieur et Sylvain Bretin, le chef mécanicien

Que peut-on te souhaiter pour la fin de saison ?

Je prends les courses les unes après les autres : dans une semaine direction Berlin pour une course d'Endurance proto sur le tracé du Lausitzring au sein du team de Patrice Roussel. C'est une course de 8h, et un peu comme on l'a vu aux 24 Heures du Mans, les courses d'endurance se transforment peu à peu en véritables sprints. Cela renforce la difficulté de gagner mais je peux compter sur une très bonne auto et un co-équipier en forte progression. En ce qui concerne la Formula Le Mans Cup, il ne s'agissait que d'une pige, mais évidemment je fais mon possible pour être de nouveau dans la bataille ! Et puis, clin d'œil au Comité Régional de Sport-Auto Bretagne Pays de la Loire de Jacques Olivier, qui m'avait grandement motivé à m'intéresser aux études : je suis en fin de 4ème année d'école d'ingénieur (Louis de Broglie Groupe ECAM Rennes) et espère bien obtenir mon diplôme l'an prochain !

Si tu as des choses à ajouter...

Cette course était financée en grande partie par l'ACO, l'Automobile Club de l'Ouest, qui se servait de ce support médiatique pour lancer sa nouvelle école de pilotage qui se fera désormais sur des protos (et non plus sur des monoplaces), afin de renforcer leur image «endurance». J'étais donc engagé en tant que Volant ACO 2007, et je suis content qu'ils m'aient avoué ne « vraiment pas avoir regretté leur choix » !

Propos recueillis par Stéphane Lusteau

PILOTE & INGENIEUR

Fabien ROSIER

- Né le 6 juillet 1984, à Granville (50), français
- Sportif de haut niveau, catégorie espoir
- Etudiant en Ecole d'Ingénieur - Louis de Broglie Groupe ECAM - Rennes
- Titulaire d'un BTS MAVA (maintenance et après-vente automobile) - Lycée La Joliverie (Nantes)

- Formula Le Mans Cup - 1 course en ouverture des 24H du Mans - meilleur tour en course - 2009
- Challenge d'Europe d'Endurance - Team Extrême Limite - 1 pole - 1 meilleur tour - 2009
- Championnat de France GT3 - 2 poles - 2 victoires - 3 meilleurs tours - 2008
- Challenge d'Europe d'Endurance - Team Extrême Limite - 1 podium - 2008
- Championnat du Portugal de FR 2.0 - Team CD Sport - 1 course - 1 pole - 1 meilleur tour - 2008
- Vice Champion de France Formule Campus Renault Elf - Auto Sport Academy - 2007
- Vainqueur du Volant ACO - Automobile Club de l'Ouest - 2006
- Vainqueur du Challenge les lycées dans la course Bretagne-Pays de la Loire - 2004

