

Historique en français

Historical background in English

Porsche 917LH 24 Heures du Mans 1969

N°12 pilotée par / driven by Vic Elford & Richard Attwood

Meilleur tour en course / Lap record

Abandon 21^{ème} heure / Retirement after 21 hours

N° 14 pilotée par / driven by Rolf Stommelen & Kurt Ahrens

Pole position

Abandon 5^{ème} heure / Retirement after 5 hours

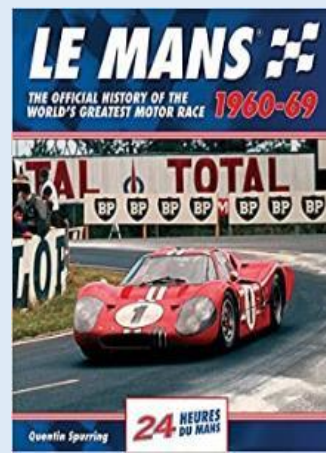
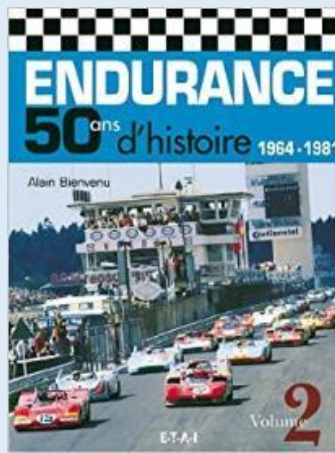
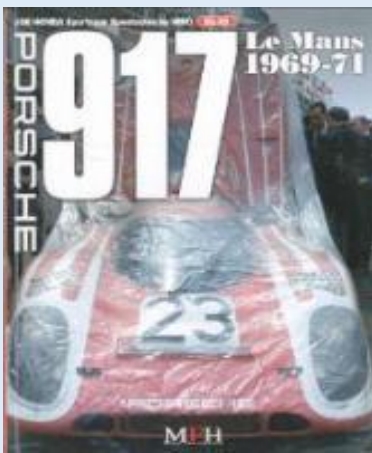
N°46 Testcar pilotée par / driven by Rolf Stommelen

18.10.2023

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Porsche 917LH
24 Heures du Mans 1969



Porsche 917 – Le Mans 1969-71

Joe Honda

Model Factory Hiro

ISBN 97849025248286

Le Mans 1960-69: The Official History of the World's Greatest Motor Race

Quentin Spurring

Evro Publishing

ISBN 9780992820954

Endurance 50 ans d'histoire: Volume 2, 1964-1981

Alain Bienvenu

E.T.A.I.

ISBN 9782726893272

Historique en français

1969 marque un tournant dans l'histoire de Porsche avec le projet 917. Ferdinand Piëch, neveu de Ferry Porsche et responsable du service compétition et en est l'initiateur. Il déploie des moyens considérables et annonce clairement sa volonté de construire une voiture pour gagner les 24 Heures du Mans. En seulement 10 mois la Porsche 917 est développée. Pourvue d'un moteur 5 litres de 12 cylindres, ce nouveau monstre est composé de nombreux éléments en titane, magnésium et autres alliages exotiques.

C'est dans la configuration dite « LH » pour « Lange Heck » « longue queue » et pouvant être modifiée en « K » « Kurz » « courte » que les 25 premières voitures sont construites. La carrosserie longue se termine par deux dérives verticales de chaque côté de la voiture, reliées entre elles par une tringle supportant un système de volets mobiles reliés aux suspensions. Ce système apparaît tout d'abord en 1968 sur les 908LH, et provoque d'ailleurs bon nombre de controverses sur le comportement des 917 en 1969.

Le 29 mars 1969 soit quelques semaines après sa première présentation au salon de Genève et avant même son homologation, les 917 LH n°45 (châssis 917-002) et n°46 (châssis 917-003) débarquent dans la Sarthe pour les essais préliminaires des 24 Heures.

On retrouve sur ce modèle d'essai tous les éléments fondateurs de la 917 (forme du cockpit et des portes, vitre arrière, ventilateur et pipes d'admission). L'écurie allemande exploite le règlement fixé par l'ACO avec une puissance et des dimensions qui flirtent avec les maximums autorisés.

Sur la n°46, pour augmenter la portance, les bas de caisses sont épaissis. Grâce à des flaps verticaux bricolés sous le capot arrière, l'équipe espère améliorer l'effet de sol et donc la tenue de route. On compte aussi sur le système de volets mobiles pour compenser l'effet de roulis. Les performances annoncées sont au rendez-vous. Plus de 230 km/h de moyenne sur un tour et une vitesse de pointe de 340 km/h sur les Hunaudières. Stommelen bat de 5 secondes le record de piste. Mais la voiture est difficile à piloter, notamment en ligne droite et instable à haute vitesse.

Le 21 avril 1969, la 917 est inspectée pour la première fois par la Commission du Sport International en vue de son homologation. Seulement 18 voitures ont pu être construites sur les 25 requises. L'homologation est finalement accordée le 1^{er} mai.

Le 11 Mai 1969 les 2 châssis d'essai font leur début aux 1000 km de Spa. Pour remédier au comportement délicat de la voiture, la queue arrière a été raccourcie (917K). Les voitures n°30 (châssis 917-2002) et 31 (châssis 917-003) n'effectuent respectivement que 1 et 4 tours avant d'abandonner. C'est la 908LH de Jo Siffert et Brian Redman qui remporte la course.

Mais le 15 mai, la CSI décide d'interdire les ailerons mobiles, suite à 2 gros accidents en F1. L'ACO demande à Porsche de fixer les volets mobiles. Porsche menace tout simplement d'un retrait total si les voitures ne sont pas équipées de ce système. Le président de la CSI,

Maurice Baumgartner abandonne alors cette décision et autorise uniquement Porsche à utiliser les volets mobiles.

Pour les 24 Heures qui se déroulent les 14 et 15 juin 1969, Porsche engage trois 917. Deux appartiennent à l'usine et la troisième est confiée à John Woolfe. Quatre 908 3l qui ont déjà fait leurs preuves sont aussi alignées sur la ligne de départ.

En 1969, pour cause d'élections présidentielles, le départ est donné à 14 heures. Il est quelque peu perturbé par Jacky Ickx, qui en signe de désapprobation au départ type Le Mans encore en vigueur, marche lentement vers sa voiture et attache sa ceinture avant de démarrer en dernière position... Devant la course est déjà entamée.

Et l'issue du premier tour est d'ailleurs marquée par la disparition prématurée de l'unique 917 LH privée n°10 et de son conducteur John Woolfe aux Esses de Maison Blanche. Ayant négligé l'avis des responsables de Stuttgart qui lui conseillait de laisser partir Herbert Linge, le britannique tout à sa joie de conduire sa 917 client s'est obstiné et termine sa course dans le talus, la voiture coupée en deux et en feu au milieu de la piste.

Les 917 LH d'usine prennent alors le commandement de la course. C'est Rolf Stommelen, ancien détenteur du record du tour qui mène la première heure sur la n°14. Vic Elford le suit de très près dans la n°12. La 908/2 Spider n°20 semi-carénée de Siffert-Herrman prend la 3^{ème} position contre toute attente avec son petit moteur 2l.

La n°14 de Stommelen & Ahrens ne cesse, ensuite, de faire des haltes. Ayant laissé la première place à Siffert en début de 2^{ème} heure, Stommelen est contraint de s'arrêter deux fois pour un changement de roue, puis pour une fuite d'huile. Il passe en 15^{ème} position au terme de la deuxième heure. Ahrens au volant, la situation ne va pas s'arranger perdant encore quinze minutes après six heures de course. Peu après 23 heures, une longue réparation de deux heures cinquante la fait encore chuté jusqu'à la dernière place du classement. Et finalement c'est vers 3h50 que la n°14 est définitivement poussée vers le paddock sur panne d'embrayage.

Les actions Porsche sont alors confiées à Elford-Attwood sur la n°12 qui ne connaît aucun incident mécanique, et reprennent facilement le commandement pour la conserver jusqu'à son abandon le dimanche midi lorsque la transmission refuse tout service. Jacky Ickx se retrouve alors en tête au coude à coude avec la 908 de Herrmann-Larrousse et là on connaît le reste de l'histoire.

Fin 1969, la plupart des 917 retournent chez Porsche pour y recevoir des améliorations entre autres aérodynamiques. Ces dernières sont le résultat des recherches parallèles effectuées par l'usine ainsi que par John Wyer et son équipe. C'est encore une autre histoire...tout comme celle de Ferdinand Piëch qui deviendra trente ans après les 917 l'instigateur du projet Audi R8 au Mans.

Historical background in English

1969 marks a turning point in Porsche's history with the 917 project. Ferdinand Piech, Ferry Porsche's nephew, and head of the racing department, was the driving force behind the 917 project. He deployed considerable resources and clearly announced his desire to build a car to win the 24 Hours of Le Mans. In just 10 months the Porsche 917 is developed. Equipped with a 5-liter 12-cylinder engine, this new monster is composed of many elements in titanium, magnesium and other exotic alloys.

The first 25 917s built were long tails (also known as LH for Lange Heck which could be converted into short-tail K models (Kurz for short). The long-tail versions ended with two fins on either side of the car connected by a bar carrying mobile flaps connected to the suspension. This system first appeared in 1968 on 908LHs, and created great controversy because of the handling of the 917s in 1969.

On 29 March 1969, a few weeks after its first presentation at the Geneva Motor Show and even before its homologation, the 917 LH No. 45 (chassis 917-002) and No. 46 (chassis 917-003) arrived in the Sarthe for preliminary tests of the 24 Hours.

We find on this test model all the original basis elements of the 917 (shape of the cockpit and doors, rear window, fan and intake pipes). The German team uses the regulations set by the ACO with power and dimensions that flirt with the maximum allowed.

On #46, to increase lift, the bottom of the crates are thickened. Thanks to the vertical flaps under the rear hood, the team hopes to improve the ground effect and thus the handling. They also rely on the system of mobile shutters to compensate for the roll effect. The announced performance is there. Over 230 km/h on average on a lap and a top speed of 340 km/h on the Hunaudières. Stommelen beats the track record by 5 seconds. But the car is difficult to drive, especially in a straight line and unstable at high speed.

On 21 April 1969, the 917 was first inspected by the International Sport Commission for homologation. Only 18 cars could be built on the 25 required. The homologation is finally approved on May 1.

On May 11, 1969 the 2 test chassis made their debut at the 1000 km of Spa. To improve the delicate driving of the car, the rear tail was shortened (917K). Cars #30 (chassis 917-2002) and 31 (chassis 917-003) completed only 1 and 4 laps respectively before retiring. Jo Siffert and Brian Redman's 908LH won the race.

But on May 15, the CSI decided to forbid mobile flaps, further to two major accidents in F1. The ACO asked Porsche to attach the mobile flaps. Porsche simply threatens a total withdrawal if cars are not equipped with this system. CSI President Maurice Baumgartner then abandoned this decision and only allowed Porsche to use the mobile flaps.

For the 24 Hours, which took place on 14 and 15 June 1969, Porsche entered three 917s. Two belong to the factory and the third is entrusted to John Woolfe. Four 908 3l that have already proven themselves are also aligned on the starting grid.

Because of the presidential election, the start was given at 2 o'clock. It was disturbed by Jacky Ickx, who went through the track not by running but walking to his car and taking the time to attach his belt as a sign of disapproval of the Le Mans starting rules in force. In front of him the race has already started and even began tragically for Porsche

The end of the first lap is marked by the dramatic accident of the only privately entered 917 LH car, number 10, in Maisons Blanches cost the life of John Woolfe. He did not want to hear the advice of the Stuttgart staff who wanted Herbert Linge more experienced driver to take the wheel at the start. So happy to drive a 917 in Le Mans, he finished his race in the embankment the car was cut in the middle and caught fire.

Then the factory 917 LH took the first places. Rolf Stommelen, lap record holder, took the first position in car number 14, followed closely by Vic Elford in car number 12. Contrary to all expectations, Jo Siffert took the 3rd place with the little 2l engine Porsche 908/2 spyder. At the occasion of his adversary's refueling he even took the lead for 2 hours.

The Porsche of Stommelen & Ahrens #14 needed to stop several times. It has been obliged to cancel the first place to Siffert at the beginning of the second hour, and then Stommelen must stop two times to change a wheel then because of an oil leak. He dropped to the 15th position at this moment of the race. When Ahrens took the wheel, the situation became worst and the team wasted 15 minutes after six hour racing. Just after 11 pm the car entered into the pit for a 2 hours and 50 minutes long repair but definitively cancelled at 3.50 am.

Porsche's shares are now in the hands of Elford-Attwood who did not suffer any mechanical incidents and took again the lead of the race and kept it until Sunday morning when a few minutes after the start of the 21st hour the clutch failed. The repairs did not last and Attwood had to retire before the end of this hour. It left the Ford GT 40 car number 6 of Ickx-Oliver a clear field, closely followed by the Porsche car number 64 of Hermann & Larrousse. And here we know the end of the story...

At the end of 1969, most of the 917s came back to the Porsche factory to receive various improvements including aerodynamic ones, the research undertaken by John Wyer and his team. But it is another story...as these of Ferdinand Piëch who becomes 30 years after the 917 the driving force of the Audi R8 project in Le Mans...