

FORMULE 1

Schumacher : la légende il y a 30 ans à Francorchamps

Le 25 août 1991, l'Allemand prenait, à 22 ans, le départ de son premier Grand Prix de Formule 1.



Dominique DRICOT

Journaliste

Schumi, qui habitait à 90 km de Francorchamps, s'est toujours senti chez lui sur le tracé spadois. Dès ses premiers mètres en F1, son exceptionnel talent a bluffé tout le monde. C'est aussi sur le toboggan ardennais qu'il a réalisé quelques-unes de ses plus belles performances.

L'histoire est romanesque, savoureuse. Apparemment, on ne peut pas débiter 'comme tout le monde' en F1 quand on est un pilote au destin hors du commun et qu'on s'appelle Schumacher. Michael, c'est 'grâce' à un pilote en prison qu'il a disputé son premier Grand Prix.

Original, non ?

À la fin du mois d'août 1991, Bertrand Gachot s'énerve sur un taximan londonien à la suite d'un banal accrochage au cœur de la City. Le Français, qui a passé l'essentiel de sa jeunesse en Belgique, sort une bombe anti-agression. Un geste qui lui vaudra de passer quelques jours à l'ombre à Londres. Gachot au cachot perd son volant pour le Grand Prix de Belgique et les courses suivantes au sein de l'écurie Jordan.

Une opportunité qui n'échappe pas aux responsables de Mercedes qui tentent de placer leur protégé en F1. Le très vénal Eddie Jordan ne se fait pas prier : il accueille avec plaisir une grosse liasse de billets verts pour ins-taller dans le ba-

quet

d'une de ses monoplaces ce Schumacher dont on commence à parler.

Le jeune homme, en effet, fait partie d'un trio (Karl Wendlinger et Heinz-Harald Frentzen sont les deux autres) poussé par le constructeur de Stuttgart pour revenir, très bientôt, en Formule 1. Après un passage par la Formule 3, c'est en endurance qu'il s'exprime.

« Je n'ai jamais vu un jeune mec aussi doué », nous avait confié, un soir de Dakar, Jean-Louis Schlesser alors qu'il faisait figure de professeur au sein du team à l'étoile en endurance.

Débarqué en dernière minute à Francorchamps, celui que les Anglais appelleront à ses débuts 'Spoon Face' (face de cuillère) trouve refuge dans une auberge de jeunesse. Une chambre spartiate dont les sanitaires ne sont pas privatifs. Le soir de ses premiers essais, à la

flanqué de son manager Willi Weber qui ne le lâchera pas d'un pourcent durant toute sa carrière, c'est dans une pizzeria bondée au cœur de Francorchamps qu'il ira se sustenter dans l'indifférence générale et les relents houblonneux.

Sur la piste, par contre, le jeune homme impressionne. Certes, il connaît Francorchamps pour y avoir roulé quelques semaines plus tôt, avec la Sauber-Mercedes C11 d'endurance. Il n'empêche... par son approche rigoureuse, sa soif de tout apprendre, sa vitesse de pointe, son exceptionnelle gestion du stress et, plus encore, par cette arrogance qui sied si bien aux sportifs d'exception. Une image forte : pendant les qualifications qui se déroulaient, à l'époque, sur une heure et avec l'ensemble du peloton, Schumacher arrive plein pot à la

chicane avant les stands et se trouve gêné par Alain Prost qui va emprunter la pite-lane. Le débutant est à ce point irrité qu'il en oublie les trois titres mondiaux de l'icône qui le précède au volant d'une Ferrari : à la sortie de la chicane, il brandit un

cher, on s'esclaffe. Les novices s'émerveillent, les spécialistes s'interrogent. Aurait-on déniché cette pépite capable de prendre l'ascendant sur les stars du moment qui s'appellent Senna, Prost, Mansell ?

En course, Michael Schumacher n'a pas l'occasion de confirmer tout le bien que l'on pense de lui. L'em-brayage de sa Jordan broute l'herbe des abords du circuit dès les premiers mètres. Abandon.

Qu'importe : l'homme a convaincu. En particulier Flavio Briatore, le patron de l'écurie Benetton, qui a repéré le diamant brut. Trop heureux de dégager le gentil mais laborieux Roberto Moreno, il signe Schumi dès le GP suivant. Avec pour mission de pousser vers la sortie le triple champion du monde et très charismatique Nelson Piquet. Ce dont Schumi ne se prive pas. Dès le Grand Prix d'Italie, quinze jours plus tard, il hisse sa Benetton au 7^e rang, juste devant la voiture-sœur du Brésilien. Une performance

Par son approche rigoureuse, sa soif de tout apprendre, sa vitesse de pointe, son exceptionnelle gestion du stress, il impressionne dès son premier GP.

poing vengeur au Français. Sans doute a-t-il raison... Cette Jordan, dont les autres pilotes ne tirent pas mieux qu'une 10^e position sur la grille quand les astres sont bien alignés, il la hisse au 7^e rang sur une piste qui ne lui convient guère. Dans un paddock qui murmurait le nom de Schuma-



Il a remplacé au pied levé Bertrand Gachot, alors condamné par la justice britannique à la suite d'une altercation avec un chauffeur de taxi. © Georges Decoster

D'anciens modèles sur la piste

Pour rendre la vie à une vieille F1, il faut... neuf mois

Les spectateurs du Grand Prix de Belgique n'en croiront pas leurs oreilles : ils vont goûter au plaisir sonore et olfactif de V8, V10, V12 d'un autre âge qui escaladent à plein pot le Raidillon ces vendredi et samedi.

L'initiative revient à Officina Caira, une société basée dans le Brabant wallon et spécialisée dans la remise en état de vieilles F1. Cette sympathique manifestation a pour but de fêter, à sa manière, les cent ans du circuit lors de trois démonstrations de vingt minutes chacune.

Parmi les F1 qui donneront de la voix, la Fondmetal avec laquelle Eric van de Poele a terminé 10^e du Grand Prix de Belgique en 1992. Deux semaines plus tard, notre compatriote rangeait sa carrière en F1 sur le bas-côté de la piste de Monza, embrayage en berne. Des cinq Grands Prix qu'il a disputés, trois l'ont été au volant de cette monoplace italienne.

« On a retrouvé cette voiture chez un particulier à Rome », explique van de Poele. « Depuis vingt-cinq ans, elle servait de dé-

coration dans son salon. Avec Alain Jadot, un ami de longue date, on a ramené la monoplace sans moteur en Belgique pour la confier aux frères Kupka, spécialistes de la restauration de voitures de course. »

UN ENGIN UNIQUE

« Le défi était immense », explique l'un des frangins. « La voiture est arrivée chez nous en novembre et elle est sortie de notre atelier en juillet. Nous disposons des plans élaborés par son concepteur mais une F1,

c'est un engin unique pour lequel il n'existe pratiquement pas de pièces de rechange. Souvent, il faut refaire les pièces à l'identique. Ce qui prend du temps. Eric tenait à ce que la F1 soit équipée du même moteur. Une mission délicate. À l'époque, seules les équipes Benetton et Fondmetal utilisaient ce type de Cosworth. Heureusement, nous avons trouvé un bloc en Angleterre, chez un pilote amateur. »

Après une remise à niveau de l'usine à gaz chez un spécialiste

français, l'équipe a organisé une petite séance d'essai sur un circuit proche de la frontière.

« À la première sollicitation, le moteur a répondu. C'était un soulagement », avoue Mike Kupka. « Il faut maintenant que la voiture tienne le coup lors des trois démonstrations. Au total, elle devra rouler une heure. Même si elle n'est pas sollicitée à l'extrême comme elle le fut, aujourd'hui c'est une grand-mère. »

DDR



Un ancien modèle retapé. © Christian Charlier

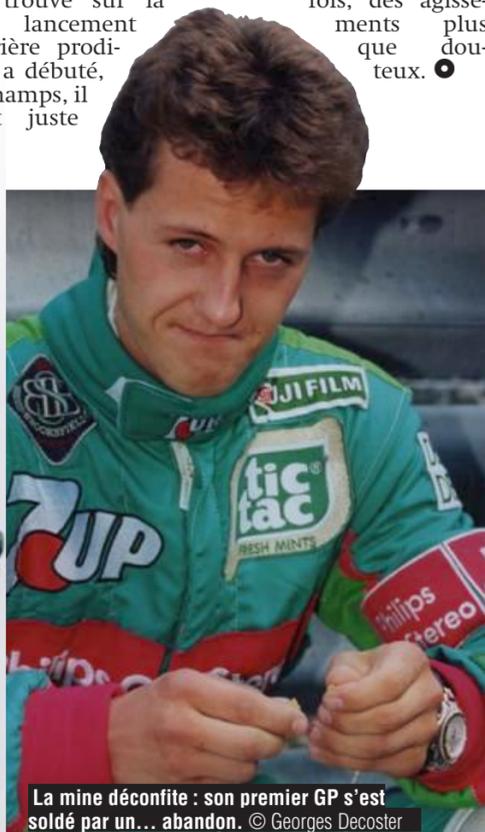
nde est née rchamps

rmule 1 au volant d'une Jordan



mera en course en coupant la ligne à la 5^e position en collant 11 secondes à Piquet. Au crépuscule de sa carrière, l'admirable Nelson se dirige doucement vers la retraite. Michael Schumacher, au même moment, se trouve sur la rampe de lancement d'une carrière prodigieuse qui a débuté, à Francorchamps, il y a tout juste

treinte ans. Une piste qu'il marquera à jamais de son talent par ses coups d'éclat mais aussi par cette arrogance qui le poussera à commettre, parfois, des agissements plus que douteux. ●



La mine déconfite : son premier GP s'est soldé par un... abandon. © Georges Decoster

Santé : sans espoir d'amélioration

Michael Schumacher n'a guère profité de sa retraite dorée. Lui qui jurait qu'il consacrerait l'essentiel de sa vie à sa famille une fois sa carrière terminée, il s'est grièvement blessé dans un accident de ski un peu plus d'un an après sa retraite des circuits.

Dingue : l'homme qui a risqué sa vie à plus de 300km/h pendant 20 ans et 307 Grands Prix a perdu tout contrôle de son corps et de son esprit dans une banale chute à ski à moins de 20 km/h.

Depuis ce fatidique 29 décembre 2013, son entourage verrouille sa propriété suisse et la communication autour du septuple champion du monde. On ne sait pas grand-chose sinon que le pilote aux 91 victoires en F1 se trouve dans un état végétatif duquel il ne sortira probablement jamais.

C'est sans doute grâce à sa fortune et aux nombreux biens vendus (jet privé, propriétés en France, en Norvège) que ses proches ont pu lui offrir une assistance médicale exceptionnelle. Chaque jour une équipe de spécialistes se presse à son chevet pour tenter de lui offrir un minimum de confort dans son univers carcéral. Alors qu'il a atteint 52 ans le 3 janvier, personne ne sait combien de temps le 'miracle Schumacher' va tenir. ●

DDR

Spa, un circuit que « Schumi » affectionnait

Six victoires, un titre et des boulettes

C'est sur les circuits mythiques que se façonnent les légendes. Monaco, Silverstone, Monza... Francorchamps est de ces pistes exceptionnelles où les meilleurs pilotes expriment leur talent. Surtout quand la météo met son grain de pluie sur un bitume où il faut être particulièrement adroit ou casse-cou pour avaler les longues courbes pied au plancher.

Dans un environnement aussi sélectif, les statistiques ne mentent pas. Michael Schumacher détient toujours le plus grand nombre de victoires avec six triomphes contre cinq à Ayrton Senna et quatre à Jim Clark, Kimi Räikkönen et Lewis Hamilton.

L'histoire d'amour entre Schumi et ce qu'il appelait son 'home-circuit' a débuté en 1992, exactement un an après ses débuts en F1 chez nous. Ainsi, il n'a fallu que 18 Grands Prix à l'Allemand pour s'imposer dans ce qu'on considère

toujours comme la catégorie-reine du sport automobile. Par six fois, parfois dans des conditions dantesques, son talent d'équilibriste s'est exprimé.

DERNIER TITRE EN 2004

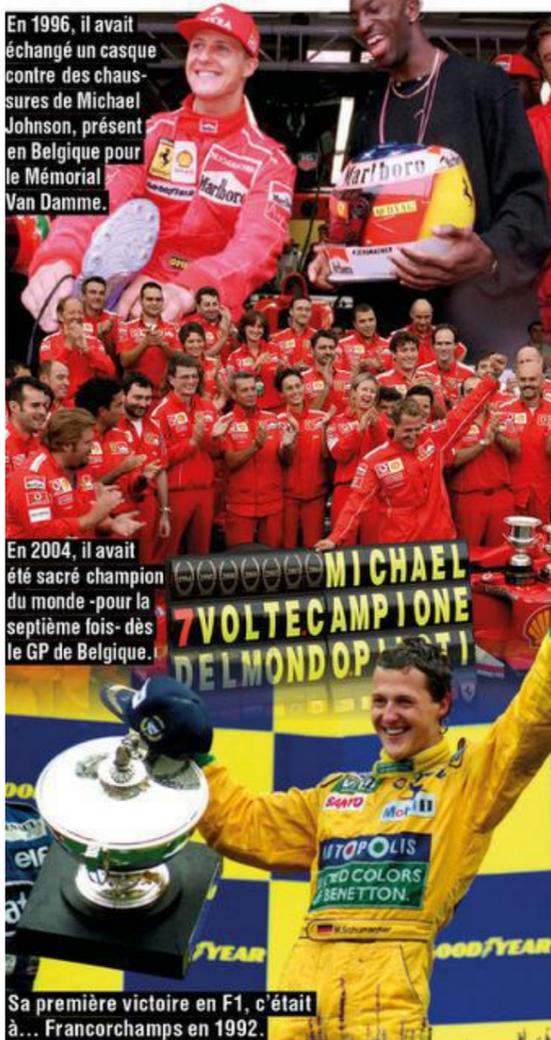
Mais on retiendra aussi quelques-unes de ses plus belles bourdes. Notamment au Grand Prix de Belgique 1998 où sous le déluge, il va bientôt prendre un tour à David Coulthard quand il heurte l'Écossais à pleine vitesse. Ce qui aurait dû se terminer en simple incident de course prend des proportions incroyables quand Schumi, rentré au stand sur trois roues, se dirige vers le box de Coulthard pour lui allonger une droite. Il faudra toute l'énergie des gens de son équipe pour maîtriser le fou-furieux.

Un autre fait de course en 2000. Dans les premières minutes, le Grand Prix est perturbé par la pluie. Au

fil des tours, la piste sèche et la McLaren de Mika Häkkinen revient dans les échappements de la Ferrari de Michael Schumacher. Le Finlandais tente un dépassement au sommet du Raidillon mais par deux fois, l'Allemand change de ligne. Heureusement qu'il bataille contre un pilote talentueux. Häkkinen finit par s'imposer au terme d'une manœuvre où il viendra à bout de Zonta et Scudmacker à 340 km/h. Ce qui lui vaudra d'être crédité d'un des plus beaux dépassements de l'histoire de la F1.

En 2004, par contre, c'est la consécration chez nous. Au sommet de son art, sur une Ferrari largement au-dessus de la concurrence, Schumacher débarque à Francorchamps avec 12 victoires en 13 courses. La 2^e place lui suffit pour décrocher son 7^e titre. Il l'ignore mais ce sera son dernier. ●

DDR



Ce mercredi sur l'ancien circuit

Thierry Boutsen avec sa « maudite Arrows »



Thierry Boutsen, lui aussi, s'offrira une petite séquence « nostalgique » en marge du Grand Prix de Belgique. Ce mercredi, il arpentera une partie de l'ancien circuit au volant de son ancienne Arrows A9 remise à neuf par l'« Officina » des frères Sebastiano et Silvano Caira.

« Je n'ai disputé que deux Grands Prix, ceux d'Allemagne et d'Autriche 1986, avec cette voiture », se souvient notre triple vainqueur de Grand Prix. « Et ça n'avait pas été une grande réussite. En

fait, la voiture était mal née. L'A8 avec laquelle nous avions roulé l'année précédente s'était avérée plus performante. Alors, nous l'avons reprise en 1986 pour disputer la plupart des Grands Prix. Mais au fur

et à mesure qu'on avançait dans le temps, elle était de moins en moins performante. J'aurai cependant plaisir à remonter dans l'A9, d'autant qu'on m'a dit qu'elle avait été très bien restaurée. »

Des retrouvailles qui se double-

ront de celles avec l'ancien circuit. « J'y ai roulé en 1977 et 1978 ; un souvenir qui m'est brutalement revenu en mémoire tout récemment, en marge du drame qui a secoué Francorchamps avec la mort de Nathalie Maillet », soupire Thierry Boutsen. « Car si j'avais roulé en 78 avec une Toyota préparée par Luigi, l'année précédente, c'est au volant d'une Audi préparée par... Franz Dubois que j'avais disputé les 24 Heures de Francorchamps... » ●

T. W.



Officina Caira © Officina Caira

Le premier GP du Qatar est en vue

Le Qatar pourrait accueillir son premier GP de F1 dès cette année (le 21 novembre). Selon plusieurs médias spécialisés, le circuit international de Losail, au nord de Doha, devrait remplacer le GP d'Australie, qui a à nouveau été annulé en raison de la pandémie. ●