

L'apprenti pilote - chapitre un - prise de connaissance

Premier contact

Armont, environ de Vézelay, France - 24 octobre 2002

- Allo ?

- Monsieur Brazier ?

- Lui-même.

- Bonsoir Monsieur Brazier, je suis Charles Nosit, j'ai eu vos coordonnées par mes relations, j'espère que je ne vous dérange pas ?

- Euh non, pas ce soir, que puis-je pour vous ?

- Voilà, de nombreuses personnes bien placées dans le monde du sport-automobile m'ont recommandé de m'adresser à vous et je voudrais solliciter vos conseils...

- Vous me faites beaucoup d'honneurs mais, ainsi qu'ont dû vous le dire ces "nombreuses personnes bien placées dans le monde du sport-automobile", je suis désormais à la retraite...

- Oui, c'est ce qu'on m'a dit, effectivement, mais j'ai des raisons de penser que le cas que je voudrais vous exposer va vous intéresser.

- Dîtes toujours.

- Il s'agit de mon fils Thierry, il a débuté en compétition mais il tourne en rond, si j'ose dire... En fait, il aurait besoin de quelqu'un comme vous pour percer. Je voudrais donc que vous le preniez en mains afin qu'il devienne un vrai pilote.

- Je ne connais pas votre fils et ce n'est pas le type de "mission" que j'ai l'habitude d'accomplir. De plus, comme je l'ai déjà dit, je suis retiré de ces affaires.

- Certes mais si je suis bien renseigné, hisser un jeune au sommet du sport-auto est le genre de chose que vous avez toujours espéré accomplir, n'est-ce pas ?

Avec Thierry, c'est l'opportunité que vous avez attendue durant toute votre carrière. Vous aurez carte blanche et je pourrai vous apporter les moyens nécessaires...

Un long silence se fit entre les deux hommes. Brazier reprit la parole le premier :

- C'est le genre de décision que je ne peux vraiment pas prendre là, comme ça, au téléphone... Pouvez-vous m'envoyer un dossier qui m'en dise plus sur votre fils ?

- Je vais faire mieux que cela Monsieur Brazier : nous sommes jeudi soir, je propose de venir vous voir samedi chez vous. Ainsi, en face à face, je pourrai vous donner toutes les explications nécessaires, c'est légitime.

- Vous viendriez à Armont ?

C'est en pleine campagne vous savez, je doute même que vous trouviez où j'habite !

- Je pense pouvoir vous trouver sans difficulté. Samedi en début d'après-midi, ça ira ?

- Si vous y tenez mais que cela soit clair entre nous : je ne vous ai rien promis, vous risquez fort de vous déplacer pour rien !

J'ai passé ma vie dans le monde du sport-auto, je l'ai quitté sans regret et je serais surpris que vous arriviez à me convaincre d'y retourner...

- Faites-moi confiance Monsieur Brazier, le cas que je vais vous proposer en vaut la peine... Je vous dis à samedi, bonsoir et merci pour votre temps.

- Bien, à samedi alors. Bonsoir.

Réflexions

"Je l'ai quitté sans regret"... Gilles Brazier entendait encore ses propres paroles et il savait que cela sonnait faux : des regrets liés à cette période, il en avait plus qu'à son compte !

Oui, ce coup de fil l'avait intrigué, remué même. Comment ce Charles Nosit en savait-il autant sur lui ?

Et pourquoi cette proposition encore si vague pouvait-elle réveiller des vieux démons qu'il croyait enfin enfuis ?

Cette nuit-là, Gilles dormit mal : tous ses souvenirs, toutes ces occasions manquées et les trahisons qu'il avait subies revinrent le hanter. Bien qu'ayant accumulé réussites et récompenses en tant que team manager et préparateur pendant plus de trente ans de compétitions, Gilles restait encore avec de nombreuses ambitions frustrées. Se pouvait-il que cet appel soit l'ultime clin d'oeil du destin ?

Rencontre initiale avec le père

Armont, environ de Vézelay, France - 26 octobre 2002

- Vous voyez que j'ai pu vous trouver au fond de votre refuge !

Ma foi, vous avez un domaine magnifique... et bien tranquille aussi.

- Vous êtes donc Charles Nosit, entrez je vous en prie.

- Bonjour Monsieur Brazier, merci encore d'avoir bien voulu me recevoir.

- Appelez-moi Gilles et asseyez-vous... un café ?

- Non merci, je viens d'en prendre un avant d'arriver chez vous.

- Alors entrons dans le vif du sujet : en quoi votre fils mérite-t-il que je sorte de ma retraite ?

Excusez ma brutalité mais c'est bien de cela qu'il s'agit : vous voulez que je le prenne en mains mais pourquoi le ferais-je ?

- Vous avez parfaitement raison, allons au fait : je crois que Thierry représente l'occasion idéale d'assouvir votre aspiration à former, modeler et

promouvoir le pilote de haut niveau type. Je pense vraiment que Thierry pourrait aller en Formule Un et y réussir quelque chose...

- Rien que cela !

Vous semblez bien connaître ma carrière, vous savez donc que je n'ai jamais participé à la F1 de près ou de loin ?

Ainsi donc, comment pourrais-je être le mieux placé pour y emmener votre fils, si tant est qu'il ait l'étoffe nécessaire...

- Justement, je vais y venir. Ce n'est pas votre expertise ou non de la F1 qui m'intéresse mais votre connaissance globale du sport-auto dans toutes ses facettes. Actuellement, Thierry n'est rien du tout mais formé et dirigé par des conseils avisés, il va en surprendre plus d'un !

Je suis convaincu que vous êtes la personne qu'il lui faut. Mais, encore plus important, je suis également convaincu que Thierry est précisément le jeune qu'il vous faut, à vous.

- J'écoute toujours.

- Thierry n'a encore rien fait parce qu'il se conduit en dillétante. Il ne fait pas les efforts nécessaires pour percer. Il n'arrive pas à s'intégrer dans les équipes que j'ai payé pour l'accepter. Pour le moment, il n'a fait que gâcher son talent naturel et nos relations sont mauvaises. Et pourtant, il a un potentiel formidable !

- Qu'est-ce qui vous fait croire cela s'il n'a encore rien montré ?

- J'ai piloté étant jeune et j'ai pu voir ce dont il était capable avec un volant en mains : je pense être un pilote honnête mais lui est à des années-lumières de ce que j'ai jamais été capable de faire. C'est simple, je n'ai jamais vu quelqu'un d'aussi naturellement à l'aise en pilotant et ce quelles que soient les conditions.

- De nombreux pères disent cela, surtout ceux qui sont passionnés par le sport-auto.

- Détrompez-vous, je ne suis pas en train de m'aveugler sur les capacités réelles ou supposées de mon fils. J'ai piloté étant jeune, certes, mais je ne suis pas un "fondu de sport-auto". Je suis un homme d'affaires accompli et j'aurais été ravi que mon fils suive n'importe quelle carrière "traditionnelle". Je sais combien le sport-auto en général et la F1 en particulier peut être un miroir aux alouettes et nombreux sont ceux qui s'y sont trompés, heurtés et ont été blessés au sens propre comme au figuré. Je sais qu'il s'agit d'une pyramide très écrasée : beaucoup, beaucoup d'appelés et très peu d'élus. Je suis conscient de tout cela et c'est vraiment parce que j'ai constaté que Thierry avait le don que j'ai décidé de l'aider à réussir dans ce domaine alors que, croyez-moi, je sais qu'il y a plus de coups à prendre que de gloire à ramasser.

- En effet et c'est même pire que cela encore !

- Bref, Thierry pourrait vraiment accomplir de grandes choses mais il n'arrivera à rien avec moi. J'ai l'argent qu'il faut, ça oui, mais c'est loin d'être suffisant. Il manque deux choses essentielles : la connaissance profonde, concrète, avérée de ce domaine, une vraie expérience en somme.

- Vous avez dit deux choses...

- Oui, la seconde, c'est que Thierry accepte de se laisser guider, former... Et là, avec moi, ça ne marche pas, tout simplement.

- Et qu'est-ce qui vous fait croire que cela "marcherait" avec moi ?

- Parce que vous êtes un vrai pro du domaine, il vous respectera, écoutera vos avis, ne les mettra pas en doute systématiquement. De plus, il n'y aura entre vous aucun contexte émotionnel... Cela devrait aider aussi considérablement son apprentissage.

Car c'est bien ceci que je suis venu vous proposer : prendre Thierry en apprentissage, sous votre aile et durant le temps qu'il faudra. Les moyens ne vous manqueront pas car Thierry est suivi par un sponsor solide. Bien entendu, ce sponsor, c'est moi qui l'ai trouvé et il soutient Thierry parce que je l'ai convaincu de le faire...

- Vous avez des intérêts qui sont liés, n'est-ce pas ?

- Oui, évidemment.

- Je vois, rien de nouveau sous le soleil.

- Nous nous comprenons.

Comme au téléphone la première fois, une pause se fit dans l'entretien. Nosit était convaincant et déterminé mais ce n'était pas suffisant pour emporter la décision. Gilles sentait des sentiments contradictoires se bousculer dans sa tête : curiosité et espoirs d'un côté, suspicions et septicisme de l'autre... Surtout, c'était la perspective de devoir frayer avec le monde de la F1 qui annulait l'enthousiasme qu'il pouvait ressentir par ailleurs.

Brazier rompit le silence :

- Tout ceci ne me dit toujours pas si votre fils pourrait m'intéresser et rien ne garantit que je pourrais l'intéresser également...

- Tout à fait mais c'est facile à solutionner : Thierry est dans les environs, il attend mon appel pour nous rejoindre. Ainsi, vous pourrez vous faire une opinion concrète facilement. Je l'appelle ?

- Je vois que vous avez tout prévu... Oui, vous pouvez l'appeler et je le recevrais mais à une condition : que je puisse lui parler seul à seul, sans vous donc.

Pour une fois, Charles Nosit semblait ébranlé.

- Sans moi ?

Oui, pourquoi pas mais que craignez-vous donc, que je ne le laisse pas s'exprimer ?

- Monsieur Nosit, je vais être le plus clair possible : c'est vous qui êtes venu me trouver, vous me demandez de prendre votre fils en apprentissage, vous me garantissez que j'aurai carte blanche, c'est bien cela ?

- Tout à fait.

- Alors il va falloir vous habituer à accepter mes décisions et mes méthodes sans discuter. Si vous demandez les raisons de chaque point de mon approche, ce n'est pas la peine de continuer.

- Fort bien, fort bien, nous allons procéder comme vous l'entendez. Je demande à Thierry de venir et je m'eclipse aussitôt. Thierry me dira si je peux revenir vous voir pour conclure.

- Ou pas...

- Ou pas. Mais je ne doute pas de l'impression qu'il va vous faire. J'ai même prévu une séance d'essai sur une Porsche Cup à Dijon-Prenois demain, au cas où voudriez le voir à l'oeuvre sur le terrain. Dijon, ce n'est pas très loin d'ici, n'est-ce pas ?

- Chaque chose en son temps, nous verrons si cette séance est nécessaire et si j'ai envie de m'y rendre.

L'entretien avec le père était terminé. Gilles avait durci le ton afin de reprendre la main. La vérité était que cette offre l'intriguait, l'intéressait même. Mais il ne voulait pas encore se l'avouer, il ne voulait pas nourrir de faux espoirs et, surtout, il voulait que cette opportunité se réalise à ses conditions. Trop souvent, il avait vu ses espoirs d'accompagner un pilote s'évanouir parce qu'il n'avait pas toutes les cartes en main, parce que des éléments-clés lui avait été cachés. Si le fils Nosit en valait la peine, ce serait à lui d'en juger et à lui seul.

Face à face avec le fils

Thierry arriva sur place dix minutes après le départ du père. Contrairement à son géniteur, il n'avait l'air ni convaincant ni déterminé, il semblait même plutôt gêné d'être là comme contraint. Toutefois, quelque chose émanait du garçon, une force, une flamme qui plut tout de suite à Gilles.

Pourtant, la première impression n'était guère favorable et, au vu des manières embarrassées de Thierry, Gilles se dit "Eh ben, c'est pas gagné". Mais, il avait contoyé nombre de pilotes pour savoir que la capacité à remporter des courses n'avait rien à voir avec les manières de salon...

- Thierry, tu permets que je t'appelle Thierry ?

On va aller droit au but, d'accord ?

- Oui Monsieur Brazier, volontiers.

- Appelle-moi Gilles. Donc, ton père me propose de te prendre en "apprentissage"... Que penses-tu de cette idée ?
- J'ai tenu à te voir seul à seul alors sois bien certain que ce que tu vas me dire, ce que tu vas me répondre restera entre nous. Mais, pour ton bien, donne-moi ton sentiment, inutile de tourner autour du pot : crois-tu vraiment que tu puisses devenir un grand pilote ?
- Et réponds aussi à cela : veux-tu vraiment devenir un grand pilote ?
- En effet, vous allez droit au but et j'aime mieux cela. Je vais essayer de vous répondre le plus franchement possible mais, avant tout, je veux que vous sachiez que venir vous voir est d'abord l'idée de mon père.
- Cela, je l'avais compris figure-toi !
- C'est lui qui s'est mis dans l'idée de faire de moi un champion de F1 et, à vrai dire, j'ai du mal à en avoir envie...
- Ah, et bien voilà, une bonne chose de dite...
- Ne vous méprenez pas, j'aime le sport-auto, j'aime le pilotage mais tout ce que j'ai essayé jusqu'à présent m'en a plus dégoûté qu'autre chose. De plus, la F1 comme but ultime, ça correspond pas à ce que j'aime.
- Continues, tu m'intéresses.
- En fait, c'est le principal point de friction entre mon père et moi : quand je veux participer à une course sympa, il va tout de suite me dire "C'est pas ça qui vais t'aider à accéder à la F1"... Mais je m'en fiche moi de la F1, c'est pas ce cirque qui me fait rêver !
- Et qu'est-ce qui te fait rêver ?
- C'est le Mans !
- Les 24 heures ?
- Oui, bien sûr. Je n'ai assisté qu'à l'édition 98 mais je connais l'histoire par coeur. Toute la magie des 24 heures m'a toujours fasciné. J'adore l'endurance et je trouve que les voitures sont plus intéressantes à piloter que les monoplaces. Mais mon père ne veut entendre parler que de monoplaces sous prétexte que c'est la seule voie pour accéder à la F1. Et c'est le même refrain depuis l'époque du karting. En fait, même le karting, c'est lui qui m'y a poussé. Mais, avec lui, seuls comptent les résultats, la progression, le palmarès. Sur les circuits avec lui, on se croirait dans une business school ! C'est la barbe, moi je veux prendre du plaisir en pilotant ou alors où est l'intérêt ?
- Je crois que je te comprends.
- Donc, je suis désolé de vous avoir dérangé, je ne suis pas le pilote modèle à fort potentiel, la future vedette que vous a vantée mon père.
- Ce que veut ton père importe peu ici, je souhaite savoir ce que tu désires toi...
- Moi, si j'avais mon mot à dire, c'est de gagner les 24 heures du Mans que je voudrais.

- Et pour cela, tu es prêt à faire des efforts ?
- Bien sûr, je n'imagine pas que cela va se réaliser facilement !
En fait, j'imagine même que ça ne va pas se réaliser du tout même... C'est comme si je disais à mon père que je voulais être bénévole dans une association humanitaire, vous imaginez sa tête ?
- Je ne connais pas ton père aussi bien que toi mais j'imagine bien que ce n'est pas exactement ce qu'il a à l'esprit... Je répète ma question : quels efforts es-tu prêt à faire pour emporter les 24 heures du Mans ?
- C'est sérieux comme question ?
- Oui, tout à fait sérieux : je n'ai encore rien décidé en ce qui te concerne. Tu as eu la franchise de me répondre honnêtement et tu as avoué que la F1 ne te motivait pas. Aucun problème de mon côté car moi aussi je déteste la F1 ! Si tu avais été l'un de ces mêmes qui se prend pour le nouveau Senna ou le prochain Schumi, notre entretien serait déjà fini. En revanche, je veux savoir si ton désir de vaincre aux 24 heures est suffisamment fort pour te donner une chance de ne serait-ce qu'y participer...
Donc, réfléchis bien avant de me répondre, sonde-toi vraiment car c'est ta parole que je veux entendre.

Le jeune homme garda le silence un moment mais on sentait un changement d'attitude chez lui : la gêne avait laissé place à la concentration. Thierry avait oublié l'ombre de son père et se projetait dans le contexte de l'épreuve mancelle... Qu'était-il réellement prêt à faire pour en être ?

- Pour être au départ des 24 heures et finir sur le podium, je suis prêt à en baver, à m'investir comme jamais. Pas pour accomplir le rêve de mon père mais bien pour faire aboutir le mien.
- Bien, c'est ce que je voulais entendre. Maintenant, dis-moi si tu es prêt à suivre mes recommandations, à appliquer mes conseils, à faire les exercices que j'aurais définis et à te soumettre aux épreuves que je jugerai nécessaires ?

En un mot, veux-tu faire ton nécessaire apprentissage avec moi ?

- Je ne sais pas vraiment, je ne sais rien de vous si ce n'est que mon père vous a sélectionné après avoir rassemblé des renseignements sur vous. Je suis venu à cette entretien par curiosité, parce que mon père vous a présenté comme un expert, une sommité du domaine !

Je ne veux pas vous raconter de salades. Je ne sais pas répondre à votre question comme ça. Mon père vous a sans doute dit que nous pouvions nous retrouver demain à Dijon-Prenois pour une séance d'essais ?

- En effet.
- Eh bien venez à cette séance. Elle vous permettra de me tester mais elle me permettra aussi de vous tester. Si ça colle entre nous, on va le sentir de suite. Nous prendrons notre décision ensemble après cela. Si un doute

subsiste, c'est pas la peine mais si on sent quelque chose, je suis prêt à tenter le coup !

Le plus amusant, c'est que mon père espérait que vous refusiez de venir à la séance de demain...

- Pourquoi cela ?

- Parce qu'il n'a pu trouver qu'une Porsche Cup à me faire rouler ce week-end. Il espérait que vous demanderiez quelques jours ou quelques semaines de délais et ainsi me trouver plutôt une monoplace à tester, genre F3 ou Formule Renault à Magny-Cours. Mais là, seul son ami Jean-Charles Nourra pouvait nous prêter sa GT3. Mais moi, rouler en GT3 ne me gêne pas, au contraire !

- OK, on va faire comme cela : on se retrouve demain sur la piste de Dijon et là on verra si on est sur la même longueur d'onde, si on peut faire un bout de chemin ensemble...

Maintenant, demande à ton père de revenir me voir, il faut qu'on s'arrange pour demain mais rassure-toi, quelque que soit l'issue du test de demain, ce qu'on s'est dit aujourd'hui restera entre nous et entre nous deux seulement.

Gilles était heureusement surpris par cette rencontre. La franchise du jeune homme l'avait séduit. La première étape était franchie : oui, il avait envie d'aider et de guider ce jeune. Restait désormais à savoir si ce dernier avait le potentiel nécessaire pour aller aussi haut que son rêve ?

Et ça, seul le verdict de la piste pouvait le dire... Il allait donc devoir aller à Dijon.

Le deal

Le père revint peu après, le sourire aux lèvres, persuadé que Gilles Brazier allait accepter la mission.

- Alors, comment ça s'est passé ?

- Très bien, je trouve que Thierry est un garçon intéressant et j'ai envie de le voir à l'oeuvre sur la piste, c'est pourquoi j'accepte de me rendre à Dijon demain. Je n'ai pas encore dit que j'acceptais la mission mais je crois qu'il mérite au moins un petit test.

Cependant, avant même les résultats du test et ma décision finale, je veux qu'on négocie ici et maintenant les conditions de mon intervention future.

- Mais très certainement.

- Je veux un contrat d'au moins 3 ans mais c'est moi et moi seul qui peut décider de l'interrompre à tout moment, sans préavis.

- Bon, voilà déjà un point... Autre chose ?

- Oui, je veux vraiment avoir carte blanche : je ne veux pas à avoir à fournir des explications sur tel ou tel de mes choix, sur telle ou telle de mes

décisions. Si j'arrive à me mettre d'accord avec Thierry, vous n'intervenez pas... Et là, je veux clairement dire "pas du tout"... Toujours d'accord ?

- Hum, il semble bien que je n'ai pas le choix, n'est-ce pas ?

Mais bon, je vous ai dit "carte blanche" et je vois que vous me prenez au pied de la lettre !

- Je souhaite un paiement de mes honoraires tous les trimestres et de mes frais tous les mois.

- A quel niveau voulez-vous vos honoraires ?

- Je ne vais pas sortir de ma retraite pour rien... Mettons 25000 euros par trimestre pour la première année. Nous verrons par la suite. Je souhaite aussi que la signature d'un contrat avec un manager soit soumis à mon veto préalable.

- C'est tout ?

- Encore une dernière chose... Je voudrais savoir de combien nous disposons comme budget annuel grâce au sponsor de Thierry ?

- Sur ce point, soyez sans inquiétude, nous pouvons prévoir jusqu'à un million d'euros par an, si c'est justifié bien entendu !

- Fichtre, c'est un budget confortable !

Mais est-il garanti et si oui, par qui ?

- Que voulez-vous dire ?

- Eh bien, qu'est-ce qui m'assure que je ne vais pas commencer un travail pour l'arrêter au bout de quelques mois tout simplement parce que l'argent promis n'est pas là ?

Cela m'est déjà arrivé et je n'ai pas envie de revivre ce genre d'impasse...

- Je vois. Eh bien c'est simple : JE me porte garant du budget nécessaire pour les 3 prochaines saisons de Thierry. Je vous propose de laisser mon avocat vous adresser dès la semaine prochaine un contrat comportant toutes les clauses que vous venez de m'exposer.

Pour ce qui est de Dijon, voulez-vous nous y retrouver le matin ou l'après-midi ?

Nous y serons toute la journée, c'est donc à votre convenance...

- Je vous rejoindrai en début d'après-midi.

- Très bien, à demain donc.

Une fois Charles Nosit reparti, Gilles ressentit l'envie de se reposer : trop de choses en trop peu de temps !

Mais, bien vite, il quitta son fauteuil pour fouiller son bureau à la recherche de données sur Dijon et le niveau des performances passées qu'il avait connu sur ce tracé. Une façon pratique et utile d'occuper son esprit en vue du rendez-vous de demain.

Le soir dans son lit, Gilles refit une fois encore un retour sur sa carrière : qu'est-ce qui lui faisait croire qu'il allait réussir cette fois ce qu'il avait raté tant de fois ?

Objectivement, rien !

Mais le côté "brut de fonderie" de Thierry et son aspiration vers Le Mans lui plaisait, il devait bien le reconnaître...

Sur le terrain...

Circuit de Dijon-Prenois, France - 27 octobre 2002.

C'était une belle journée d'automne, avec un soleil et une lumière particulière. Et pourtant, en dépit de ces conditions très favorables pour la saison, la piste était bien peu fréquentée : quelques voitures des concurrents habituels de la Coupe de France et c'était tout. Dans ce paddock quasi-désert, Gilles Brazier trouva facilement le camion-atelier de l'équipe "Nourra compétitions".

Charles Nosit fit les présentations, les présents échangèrent quelques paroles et, très vite, Gilles pris Thierry à part :

- Tu as déjà roulé ce matin ?

- Oui, juste 4 tours avant la pause déjeuner. C'est Jean-Charles qui voulait absolument rouler le plus possible et, après tout, c'est sa voiture. Mais il m'a promis de me la laisser quand vous serez là.

Donc, on commence par quoi ?

Je dois signer un chrono pour montrer de quoi je suis capable ?

- Non, pas d'entrée de jeu car ce chrono ne nous apprendrait pas grand chose. Je préfère que "signer un temps" vienne au bout moment. Alors tu va simplement rouler 3 tours et rentrer me donner tes impressions sur l'état de la piste et aussi sur le comportement de la voiture.

- Si c'est ça, je peux le faire de suite !

J'ai peu roulé ce matin mais c'est suffisant pour avoir une opinion : la piste est OK vue la température ambiante mais la voiture n'est pas terrible... Elle est réglée bien trop souple à mon goût. Bon, c'est normal, elle est réglée au goût de Jean-Charles mais j'irais bien plus vite si elle pouvait être plus directive.

- Monsieur Nourra est-il prêt à changer les réglages de sa GT3 pour toi ?

- J'en doute : il y a juste un homme à tout faire qui l'accompagne, principalement pour conduire le camion atelier, c'est pas la mécano top-gun qui va savoir régler les suspensions de la Porsche...

- Bon, je vais voir cela. Toi, de ton côté, tu vas tout de même retourner en piste pour établir un temps de base avec cette configuration. Attention, j'ai bien dit un temps de base, pas un chrono de qualifs !

Je vais aller sur le bord du circuit pour voir comment tu tournes aussi.

- Bien patron, on va faire danser la grand-mère !

Gilles revint auprès de Jean-Charles Nourra et lui demanda à être présenté à son "homme à tout faire"...

- Claude ?

Pas de problème, on va le trouver, il doit être dans le camion-atelier je pense. Venez avec moi, je vais vous le présenter. Vous savez, ma structure est juste une petite équipe car cette voiture marche quasiment toute seule : je la fais réviser chez Saulnier toutes les 3 courses et le reste du temps, il faut juste remettre de l'essence, changer les pneus et ça roule. Pour cela, Claude me suffit amplement.

Ah, le voilà justement. Claude mon ami, laissez-moi vous présenter Gilles Brazier que vous devez certainement connaître au moins de nom. Gilles, Claude est de votre milieu aussi : il a été pilote dans son temps.

- Bonjour, je suis Gilles Brazier, heureux de vous rencontrer.

- Bonjour, Claude Haffier, Monsieur.

- Claude Haffier... Ce nom me dit quelque chose... Votre visage aussi d'ailleurs.

- Je crois effectivement qu'on a dû se croiser... Peut-être à l'époque du championnat d'Allemagne avec les 935, non ?

- Oui, c'est cela !

J'étais au Gelo Racing et je me souviens que vous étiez dans l'équipe de Conrad, n'est-ce pas ?

- Voilà, exactement. Mais je n'étais qu'un membre de l'équipe des mécanos, pas un chef comme vous...

- Allons, nous étions tous dans la même galère avec ces monstres... Une grande époque, hein ?

- Ça on peut le dire, rien à voir avec aujourd'hui.

- Mais alors, comment peux-tu... On peut se tutoyer ?

- Oui, bien sûr.

- Oui, je voulais dire, comment en es-tu arrivé à être "l'homme à tout faire" de Nourra Compétitions ?

- Ah, c'est une longue histoire mais avec Monsieur Nourra, c'est tranquille, je suis quasiment en pré-retraite ici tout en restant dans le bain. Mais c'est sûr que la vraie compétition me manque quelquefois.

- Dis, quelqu'un comme toi sais tout faire sur une Porsche... J'ai le problème suivant : le jeune Thierry se plaint que la voiture soit réglée trop souple... Tu as une idée de ce qu'on peut y faire ?

- Ah, le jeune Thierry : bon coup de volant mais tête vide !

Pensez-vous qu'il serait venu me voir pour me dire cela ?

Même pas, c'est à se demander s'il s'est rendu compte que j'étais là !

- Ben oui, il est jeune et il est habitué à que tout soit fait pour lui...

- Voilà, vous l'avez dit !

- Hé, on avait dit qu'on se tutoyait !

- Oui, vous pouvez me tutoyer mais moi, j'oserais jamais Monsieur Brazier, faut me comprendre...

Pour moi, vous êtes "une figure" alors que moi, je ne suis rien du tout.

- N'exagère pas, ni dans un sens, ni dans l'autre : on est pareil à bien des égards, crois-moi.

Bon, c'est vrai qu'il aurait dû te demander conseil mais s'il l'avait fait, tu aurais répondu quoi ?

- D'abord, c'est vrai que cette GT3 est réglée souple mais c'est exprès : Monsieur Nourra la préfère comme cela, elle est plus facile à rattraper ainsi. Elle est même réglée ultra-souple mais avec les réglages standards, Monsieur Nourra a trop de mal à la garder sur la piste et il la trouve fatigante à piloter, voilà l'histoire. J'ai donc tout relâché : amorto, barre anti-rouli. On est quasiment au niveau des réglages pluie mais ça lui convient bien comme ça.

- Je vois. Et ces réglages, ça demanderait longtemps à changer ?

Je me souviens que sur les RSR de 76, les barres anti-rouli n'étaient pas très accessibles...

- Ah, là au moins, ils ont bien progressé chez Porsche : plus besoin de changer les barres, il y a des positions de réglages très faciles à changer. Pareil pour les amortisseurs : un coup de tournevis et c'est bon.

- Mais alors, on pourrait faire un essai avec un réglage plus raide pour voir ce que Thierry en fait et la remettre souple après pour que Monsieur Nourra ne soit pas perturbé... Tu pourrais faire cela ?

- Pour sûr !

Ça prendrait pas plus de 10 minutes pour passer de souple à raide et la même chose dans l'autre sens. On peut changer le visage de cette Porsche du tout au tout en quelques clics et revenir en arrière aussi vite. Je peux même le faire sans que Monsieur Nourra s'en aperçoive...

- Tu ferais cela pour moi, en souvenir du bon vieux temps ?

- Au contraire, ça m'amuserait de voir ce que le petit a vraiment dans le ventre et ça permettrait à la GT3 de se bouger un peu aussi !

- Alors voilà, quand Thierry revient au stand, change tout de suite l'ensemble sous un prétexte quelconque...

- Pas de problème, je sais quoi dire à Monsieur Nourra...

- Et là, tu n'hésites pas : il veut du raide, tu lui mets du raide, le maxi si tu peux...

- Ça va être un vrai bout de bois, il va pas la reconnaître !

- Super, je suis vraiment ravi de t'avoir retrouvé. Je sens qu'on va de nouveau bien rigoler...

- Le plaisir est pour moi Monsieur Brazier : vous pensez bien que ce genre de manip, ça n'arrive jamais avec Monsieur Nourra...

Pendant ce temps, Thierry avait effectué 4 tours de piste, le meilleur en 1.26.5. Thierry rentrait maintenant au stand, il coupa le moteur de la GT3 et sortit de l'habitacle. Gilles l'entraîna au fond du box...

- Bon, j'ai fait comme on a dit, mon meilleur temps est en 1.26.5 mais j'ai pas forcé car, de toutes les façons, ça sert à rien : la voiture est tellement molle que même en la brusquant, je vais pas gagner grand chose...

- Ouais, 1.26.5, c'est pas si mal quand même. Moi, en 1976, je tournais ici avec une Porsche RSR et je descendais pas en dessous de 1.33 si je me souviens bien...

Bon, tu vas pouvoir retourner en piste dans dix minutes et là, tu vas trouver une voiture avec les réglages que tu as demandés. Dans ces conditions, on va voir de combien tu peux améliorer ton temps... Mais toujours sur un rythme normal, hein !

- Avec des réglages durs ?

Mais comment vous allez faire pour obtenir cela ?

Jean-Charles ne voudra certainement pas bouleverser sa Porsche et en dix minutes de temps, je vois pas comment on peut faire un miracle...

- Ça, tu t'en inquiètes pas, c'est mon affaire. Toi, tu dois juste te concentrer sur ce que tu dois faire : tu as demandé des réglages durs, voici des réglages durs. Maintenant, tu dois me montrer ce que tu en fais...

Pendant que Claude s'agitait sur et sous la GT3, Gilles entra en aparté avec Jean-Charles Nourra....

- Que pensez-vous du pilotage de Thierry sur votre voiture ?

- Il est jeune et impulsif, il va vite avec mais il devrait la ménager s'il voulait faire une saison avec : certes, c'est du matériel dérivé de la production mais ça reste tout de même fragile !

Ceci dit, c'est vrai qu'il va vite avec ma Porsche. Il tourne autour de 1.27 en seulement quelques tours et c'est tout proche du meilleur chrono que j'ai réussi ici qui est 1.26.9.

- La pôle de la course du championnat Cup était en combien cette année ?

- En catégorie A, elle était en 1.24.2 je crois. En B, dans ma catégorie, le meilleur était en 1.25.5 il me semble... Dans ces eaux là tout du moins.

- Hum, je vois.

- Thierry va pouvoir repartir bientôt, Claude m'a dit qu'il devait vérifier les trains roulants car on était à un seuil de roulage en nombre d'heures de piste. Une vérification de routine.

Au bout d'un moment, Claude referma le capot de la Porsche et fit signe à Thierry qui remonta dans la voiture, lança le moteur et quitta le stand. Gilles s'était déjà posté au bord de la piste au niveau du virage de la cuvette pour le voir passer.

Thierry sorti de l'allée des stands à petite allure même si le feu restait au vert fixe. Une fois sur la piste, il accéléra franchement et ressentit aussitôt une différence : la GT3 n'oscillait pas et ne se cabrait pratiquement pas comme avant.

Toutefois, ne voulant pas se réjouir trop vite, il continua son tour de lancement à un rythme normal jusqu'à la sortie de la courbe de Pouas où, dans la pente, il monta le régime du flat six jusqu'à voir la lumière du tableau de bord s'allumer rouge vif. La Porsche vibra de toute sa structure au moment où il passa la cinq, clac !

"Allons, voyons si la grand mère s'est améliorée...". Sixième rapport, autour de 255 km/h les tribunes des stands sont avalées dans le hurlement rauque du moteur et Thierry distingue le faux plat qui caractérise l'entrée du double gauche du Villeroy qui lui est en descente. Freinage brutal et rétrogradage : 5ème, 4ème et troisième, vroom, vroom, vroom... Bien relâcher les freins progressivement tout en braquant... Aie, j'ai un peu allumé le pneu avant droit cette fois, il ne doit pas encore être tout à fait en température.

La voiture ne se fait pas prier pour rejoindre son point de corde, à tel point que Thierry se surprend à remettre les gaz bien plus tôt que lors de ces tours précédents. "Wow, pas de transition, pas d'effet luge, elle agrippe tout de suite, bon ça". Mis en confiance par la tenue de la voiture, Thierry passe la 4 avant même la fin du double droit et se retrouve en position idéal pour le long pif-paf qui suit. Une bosse aveugle dans la dernière courbe à droite et c'est déjà la descente vers le gauche de la brette.

Thierry arrive vite car il a pu négocier tout le pif-paf presque à fond de 4 ("de mieux en mieux" pense-t-il). Attention au placement, vite, la ramener à droite avant le freinage... Voilà : bang, 3ème et je plonge !

Je vais aller chercher le point de corde le plus tard possible tout en gardant un peu de freins, juste un peu, très peu car je la sens qui dérive un peu... Que c'est bon ce contrôle, rien à voir avec "l'édredon" de tout à l'heure !

La GT3 réagit immédiatement au moindre coup de volant de Thierry qui, du coup, devient plus économe de ses gestes : juste une impulsion pour placer la voiture qui ne s'assoit plus et semble déjà prête pour la manoeuvre suivante. Cette sollicitude nerveuse s'accompagne aussi de vibrations annonciatrices de franches glissades. Thierry reçoit tout cela dans un état de perception absolu. La voiture semble avoir pénétré son système nerveux. Il

ressent la position du train arrière comme s'il était un prolongement de son dos. Il visualise les pneus avants comme s'ils étaient les extrémités de ses doigts.

"Bon sang, comme a-t-il fait pour la transformer autant ?" pensa Thierry alors qu'il contrebraqua vivement pour avaler le quasi-devers qui est en pleine trajectoire de la montée après l'épingle de "l'extension parabolique". La voiture hurlait à fond de seconde. "Attention à ne pas surpiloter quand même !" sourit Thierry en lui-même, ravi par le comportement de la Porsche.

Les Gorgeolles passa avec aisance, la roue avant gauche éfléurant brièvement le vibreur intérieur. Bon, concentrons-nous pour la suite car là, c'est pas de la tarte... Thierry redoutait un peu la courbe de la Combe qui précède celle de Pouas car son revêtement est plutôt bosselé en entrée et en sortie. De fait, la GT3 rebondit sur les irrégularités de la piste bien plus que lorsqu'elle était réglée souple mais cela restait contrôlable à condition de ne pas couper pour rester bien en charge. Sortie à fond de 4 et bref passage en cinq avant de reprendre la quatre pour entrer dans "Pouas"... surtout, ne pas toucher les vibreurs pour rester bien stable et on remet pro-gres-si-ve-ment pour s'extraire avec une bonne dynamique... Yes !

Allez, ce tour était pas mal mais le suivant va être encore bien mieux maintenant que j'ai compris que la voiture était dans le coup, l'ex grand-mère mérite un pilotage soigné now !

Thierry fit cinq tours avant de retourner au stand et on pouvait voir que la GT3 était nettement nerveuse dans ses changements d'attitudes. Une fois sorti de l'habitacle, il alla directement vers Gilles en gardant son casque sur la tête...

- Incroyable, elle est vraiment différente là !

Je ne sais pas comment vous avez fait mais elle est super ferme et c'est un régal à piloter maintenant...

- Pas trop raide, pas de problème ?

- Non, ça va, je pense même qu'on pourrait abaisser la hauteur de caisse maintenant pour que ce soit encore mieux mais je vais me contenter de cela, c'est déjà dix fois mieux.

- Et tu as fait quel temps ?

- l'afficheur de bord m'annonce que mon meilleur temps est en 1.24.4, lors de mon dernier tour lancé juste avant de rentrer.

- Bon, voilà ce que tu vas faire : tu retournes en piste et là tu donnes tout ce que tu as... tu fais le tour chrono conditions qualif !

Mais attention, je ne t'accorde qu'un seul essai, seulement 3 tours : un tour de lancement, un pour ton chrono et un pour rentrer... OK ?

- Ça me va. On va faire pêter le chrono !

Frisson

Gilles ressentait à nouveau ce vieux frisson bien connu : l'excitation de la compétition. Cette sensation reconnaissable entre toutes, ce sentiment présent même en dehors des vraies situations de courses. Ce moment où l'on essaye d'aller à la limite de ce qu'il est possible de faire... Ce frisson communicatif qui fait que tout le monde est "pris" par ce qui est en train de se passer : Claude, tout sourire, adressa un clin d'oeil à Gilles, Jean-Charles Nourra et Charles Nosi qui tendaient le cou pour ne rien manquer du spectacle... Tous avaient compris qu'il était en train de se passer quelque chose.

Et c'était vrai, Thierry et Gilles étaient déjà sur une autre planète, inaccessible aux autres. Ils étaient seuls dans leur bulle, l'un relié à l'autre. L'un disait "tu vas faire cela" et l'autre s'appliquant à le faire exactement, surpris et heureux du résultat.

Toutes les grandes réussites du sport-auto avaient reposé sur un couple pilote/ingénieur, pilote/team manager ou pilote/mécanicien. Thierry et Gilles étaient en train de créer cette alchimie, cette osmose qui allait les isoler des autres et produire des résultats inattendus.

Thierry respecta le protocole défini par Gilles : juste un tour lancé, juste un essai pour un verdict sous forme d'un temps chronométré au millième de seconde près. Gilles avait les yeux rivés sur la Porsche alors qu'elle parcourait l'allée des stands en rentant. Même avec le casque encore sur la tête, on voyait que les yeux de Thierry souriaient largement...

- Alors ?

- 1.23.9...

- Pas mal, pas mal du tout. Viens, faut qu'on parle.

Thierry ôta son casque et suivit Gilles au fond du box...

- On peut faire un bilan de cet après-midi, un bilan sous forme de leçons...

Première leçon : il ne faut jamais renoncer à améliorer la voiture surtout quand elle ne te convient pas... Tu as vu la différence entre les réglages ?

- Un peu, oui : presque 3 secondes de mieux !

- Tu l'as dis. Seconde leçon : tu dois te mettre dans la poche tous les membres de l'équipe car tu ne sais pas au départ de qui tu auras besoin et quand... Sais-tu qui a modifié les réglages de la GT3 en un tour de main ?

- C'est l'homme à tout faire de Jean-Charles ?

- Eh oui mon bonhomme... Ça te la coupe hein !
- Mais je croyais qu'il se contentait de conduire le camion atelier !
- Ne te contente pas des apparences. Il y a souvent un perle cachée dans chaque équipe, un diamant dans la boue dans chaque team, à toi de le trouver pour ton plus grand bénéfice.
- Compris. Monsieur Brazier, je dois dire que vous m'impressionnez, si vous voulez bien de moi, je suis prêt à vous suivre et à appliquer vos conseils à la lettre...
- Moi aussi tu m'impressionnes : tu as battu le temps de la pôle de cette année en coupe Porsche, le tout sur un seul tour et avec un voiture pas vraiment optimisée...

Enfin, c'est peut-être ton père qui a raison... Tu aurais quelque chose au bout du compte !

Et je crois qu'on va effectivement faire un bout de chemin ensemble... Je vais l'annoncer à ton père. Pendant ce temps, tu dois aller remercier Claude... Tu sais, "l'homme à tout faire" que tu méprisais...

- Monsieur Nosy, j'ai décidé d'accepter la mission que vous m'avez proposée.
- Ah, voilà une grande nouvelle !
- Oui, je crois que votre fils a du potentiel et je crois qu'il vaut la peine qu'on l'aide à le révéler. Vous avez donc mon accord de principe mais j'entends recevoir le contrat tel que nous avons négocié... N'est-ce pas ?
- Mais bien entendu, vous l'aurez dès la semaine prochaine.
- J'entends aussi que vous en respectiez chaque terme... Tant dans l'esprit que dans la lettre. De mon côté, je vous promets de faire le maximum pour que votre fils devienne un grand pilote et que vous puissiez légitimement être fier de lui.
- Je n'en demande pas plus !
- Alors nous sommes d'accord.

Gilles alla remercier Jean-Charles Nourra pour sa coopération.

- Non, c'est peu de chose... Quel est le meilleur temps de Thierry finalement ?
- Autour de 1.25... Mais je pense que cette performance est à votre portée... Vous devriez vous reposer un peu plus sur Claude, il peut vous aider à aller plus vite je crois...

Gilles laissa Jean-Charles perdu dans ses pensées et rejoignit Claude qui était en train de remettre la GT3 dans ses réglages précédents.

- Claude, je te dois un grand merci.

- Non Monsieur Brazier, c'est moi. En une après-midi, vous m'avez beaucoup apporté : vous avez réussi à me motiver en peu de mots. Il y avait longtemps que je n'avais pas ressenti cela. Et, cerise sur le gâteau, le jeune Thierry est venu me présenter ses excuses, tout penaud. Je ne sais pas ce que vous lui avez dit mais ce qu'il m'a dit lui valait bien la peine d'être là, croyez moi ! Pour un vieux routier comme moi, cette récompense vient bien tard mais elle est savoureuse... Je me comprends. Mais je sais aussi que c'est à vous que je le dois.

- Claude, il ne tient qu'à toi de prolonger l'exercice : viens avec nous, je crois qu'on va faire de grandes choses avec ce jeune pilote. A nous trois, on peut faire une sacrée équipe !

- C'est vraiment gentil de me proposer cela, je suis touché, vraiment mais je suis obligé de dire non.

- Pourquoi, tu ne crois pas qu'on fonctionnerait bien tous les trois ?

- Oh que si !

- Eh bien alors, quoi ?

- C'est trop tard pour moi. C'est déjà beau d'avoir eu cela aujourd'hui. Et puis, je ne peux laisser tomber Monsieur Nourra comme cela, il a besoin de moi même s'il ne s'en rend pas compte...

Mais merci encore de me l'avoir proposé, je suis certain que vous allez encore faire parler de vous avec Thierry et je vais vous suivre de loin : vous avez déjà un fan !