



Unfinished Symphony

**par Johnny Rives,
de l'Équipe.**

La promotion massive des pilotes français en Formule 1 a été l'un des faits majeurs des dernières saisons écoulées. Sept Français en Grands Prix : c'était une situation privilégiée pour un pays. Enviable. De l'autre côté de la Manche, on a parfois fait la grimace en considérant comme un peu trop élevé le nombre des « froggies » en F1. En France, on s'est, non sans raisons, quelque peu gargarisé de cette situation. Chacun s'en est vanté, même si elle est due presque uniquement à l'action en profondeur entreprise depuis bien des années par le pétrolier Elf.

Des sept acteurs français les plus réguliers des Grands Prix, cinq ont bénéficié plus ou moins directement de la politique menée par ce pétrolier (écoles de pilotage, formules de promotion, alliance avec Renault pour le développement du moteur V6 Gordini); ce sont Depailler, Jabouille, Tambay, Arnoux et Pironi. Les deux autres (Jarier et Laffite) n'ont pas suivi la même filière, de même que Patrick Gaillard. Mais il n'est pas impossible qu'ils aient bénéficié en partie de l'élan provoqué par Elf au bénéfice de la compétition automobile en France. Mais depuis que le vaisseau « France F1 » est sur orbite un phénomène de décompression est intervenu, et l'on ne voit pas arriver massivement les éléments susceptibles d'assurer le relai. Seul Alain Prost a réussi à percer, mais au prix de quel talent, et de quelle patience !

Pendant ce temps, de l'autre côté des Alpes, un mouvement d'une profonde ampleur s'est formé, qui a donné naissance à la « nouvelle vague » italienne. Ce pays qui, à la création du championnat du monde (1950), avait été le berceau de la F1 avec les Ascari, Farina, Villorosi, Taruffi, puis les jeunes Castellotti, Musso, Perdisa, avait fini par être éclipsé par l'Angleterre et ses satellites anglo-saxons. Certes, une percée avait eu lieu dans les années soixante avec Scarfiotti et surtout Bandini, mais après la disparition dramatique de ces deux champions, plus rien ou presque: le prometteur mais hélas éphémère Giunti, puis les laborieux Merzario et Brambilla. Mais jamais ces deux chevrons n'ont disposé d'atouts leur permettant de se mettre en valeur au plus haut niveau.

Pendant, un mouvement se créait, sous l'impulsion de dirigeants dynamiques, dont les premiers fruits ont éclaté récemment. En 1979, les Italiens arrivaient en deuxième position après les Français quant au nombre, avec les deux « anciens » (Merzario et Brambilla),

ainsi que trois réels espoirs: Patrese, Giacomelli et de Angelis.

Et ça n'est pas tout: Fabi, Colombo, Gabbiani (en F2), Ghinzani, Alboreto, Baldi, et bien d'autres (en F3) laissent bien augurer de l'avenir pour les pilotes italiens.

Privilégié

Dans cette splendide brochette, Elio de Angelis occupe une place à part, privilégiée: il est l'un des plus jeunes de tous, et il a déjà eocolidé à la F1. Et pourquoi le cacher: il nous donne l'impression d'être l'un des plus doués pour le pilotage de vitesse. Il ne disposait pas d'une voiture merveilleuse en 1979 avec la Shadow DN 9B, mais en plusieurs circonstances il a été à même de faire des prodiges au volant de cette machine pourtant peu maniable et médiocrement efficace. Buenos Aires, Silverstone, Zeltweg, Watkins Glen ont été autant d'occasions pour lui d'accomplir des prouesses étonnantes. Bien sûr, ses efforts ont rarement été couronnés de réussite. Il y a le fait essentiel que la Shadow DNSB pouvait difficilement rivaliser avec les meilleures « wing cars » — Ligier, d'abord, puis Williams et Renault, sans oublier les Ferrari. Et puis l'on ne peut s'amuser à flirter impunément avec la limite lorsque l'on s'y prend avec l'arrogance, le mépris du risque qu'il a manifesté, sans aller faire parfois brutalement

ELIO DE ANGELIS: Le talent et la chance



connaissance avec le décor. Par son comportement, ce beau Romain doué nous rappelait le pilotage romantique de Castellotti et Musso, les héros des équipes Ferrari et Maserati des années cinquante. De Angelis n'était pas encore né lorsque ces deux artistes du pilotage faisaient frémir les spectateurs des Grands Prix par leur audace, et les spectatrices par leur profil d'archanges!

Lorsqu'il vint au monde, à Rome, le 26 mars 1958, Castellotti s'était déjà tué — à Modène, en essais privés. Et Musso n'allait pas tarder à connaître le même destin à Reims, en course. Elio de Angelis n'a donc jamais eu l'occasion d'admirer ces deux hommes talentueux dans l'exercice de leur métier. Pourtant il procède pareillement qu'eux, conjuguant à la perfection la technique du pilotage avec une élégance de style dont peu de pilotes peuvent se prévaloir. Leur origine latine commune pourrait éventuellement expliquer un serait par exemple tenté d'établir un parallèle entre leur comportement en course et la façon un peu surmatérielle, magnifique, avec laquelle certains toreros parviennent à conquérir le cœur des aficionados.

La première fois que notre attention fut attirée par Elio de Angelis — dont le nom évoquait un débutant doué parmi les pilotes italiens de F3 — nous étions à Fiorano pour un reportage sur cette fantastique piste d'essais privée de Ferrari. Villeneuve devait effectuer des essais de pneus Michelin au volant d'une Ferrari T2. C'était en février 1978. En même temps que le Québécois, un autre pilote se trouvait là Elio de Angelis, qui devait travailler à la mise au point d'une Chevron à moteur Ferrari. Dès que la F1 s'immobilisait, la Chevron F2 prenait la piste. Villeneuve, qui se réfugiait à l'abri du froid dans la salle de contrôle de la piste, suivait alors la progression d'Elio sur le télécopieur affichant tous les temps de passage, virage par virage.

A plusieurs reprises, Gilles fut amené à hocher la tête et à prononcer quelques mots du genre : « Six secondes treize pour le S » ou « Je ne pense pas qu'une F2 ait pu faire mieux que ça jusqu'ici ».

L'ingénieur Forghieri était là, commandant des modifications de détail sur la Ferrari essayée par Villeneuve avec son emphase habituelle. A Fiorano, Forghieri est véritablement chez lui. Lorsqu'il ne tournait pas, de Angelis venait couvrir des yeux la F1. A cette époque, Villeneuve était un débutant chez Ferrari, et il n'avait pas encore acquis l'autorité dont il a fait preuve cette saison. Il cassait même pas mal de matériel. Au point que la presse italienne, toujours prompte à s'enflammer, commençait à mettre en doute la valeur du Québécois.

De Angelis n'était pas sans ignorer cette situation, et il ne cachait pas l'attrance qu'exerçait sur lui la monoplace rouge. Soudain Forghieri vint vers lui et dit : « Demain, si nous avons fini notre programme d'essais à temps, tu pourras conduire la F1 ».

Une lueur brilla dans les yeux marrons de de Angelis, qui, ne put retenir un irrésistible sourire. Hélas, ce moment tant attendu

eut être différé — à neiges abondamment sur l'Emilia et toute l'Italie du Nord lorsqu'il s'agit du St. Elio écarta les rideaux de sa chambre d'hôtel à Modène, le lendemain. Il finit par piloter la Ferrari tant désirée, et signa même de prometteuses performances avec la nouvelle T3 à Fiorano, tandis que Reutemann et Villeneuve étaient dans une autre partie du monde pour un Grand Prix.

Ambitieux

Deuxième aperçu de de Angelis Monaco F3 en 1978. Elio avait décidé d'affronter cette épreuve pour redorer son blason, une saison après s'être révélé en F3. Ce jour là, Patrick Gaillard fut pour le Romain un adversaire de taille. Le Français conduisait les opérations avec sang froid, et lorsqu'il fut revenu dans son alliage après une remontée menée avec autorité, de Angelis ne semblait pas avoir d'autre ressource que de pousser son adversaire à la faute.

Mais il est trop ambitieux, trop ardent de s'imposer pour se contenter d'une tactique aussi posée — en fait, de Angelis s'imposa en force à Gaillard, dans une manœuvre qu'il aurait pu payer cher lui-même, en se glissant aux côtés du Français à l'entrée de l'épingle de la Gare, là où il n'y a de place que pour un seul. Il faut croire que les deux étaient avec lui les roues des deux Chevron se heurtèrent, la monoplace de Gaillard fut soulevée avant d'aller s'abimer dans les glissières. Celle de de Angelis, plus heureuse, tourna sans encombre. Elio n'avait plus qu'à filer vers la victoire.

Troisième époque pendant l'automne 1978, voilà un an, plusieurs équipes de F1 effectuent des essais sur le circuit Paul-Ricard. Shadow est là, avec ses deux futurs pilotes de Angelis et Lammeris. Le patron de l'équipe anglo-américaine, Don Nichols, n'a d'yeux et de mots que pour l'Italien.

Il nous dit avec un sincère accent de con-

viction : « Je suis persuadé que de Angelis est promis au plus grand avenir. Nous lui avons fait faire des essais à Silverstone en septembre, il a été tout-à-fait remarquable, plus rapide que Regazzoni. C'est un pilote exceptionnel ».

En 1979, de Angelis a donné raison à Don Nichols à travers plusieurs exploits authentiques. Certes, Elio n'a pas été en mesure de toujours compenser le manque de compétitivité de sa Shadow. Il a même manqué une qualification (Monaco). Mais lorsque les circonstances s'y prêtèrent il a accompli quelques miracles au volant de sa machine vieillissante. Le plus manifeste est sans doute celui de Watkins Glen, où il a magnifiquement exploité le manque d'adhérence sur la piste mouillée pour compenser l'habituel manque de compétitivité de sa machine. Mais l'image de de Angelis que nous préférons garder de la saison écoulée est son début de course de Silverstone.

Il se surpassa, ce jour là, pour inscrire la balourd monoplace noire dans les délicates difficultés de ce circuit. A la chicane (la mieux dessinée de tous les circuits du monde) ce fut une merveille que de le voir littéralement jongler avec précision et finesse, jouant du volant et de l'accélérateur pour dominer avec une maestria étonnante sa revêche monoplace.

Du grand art véritablement, où le hasard n'intervenait pas, car à chaque passage Elio renouvelait ses prouesses. Comment, dans des instants pareils, n'aunions-nous pas pensé au pilotage flamboyant des Castellotti et Musso de nos jeunes années ?

Karing à 14 ans

Il était naturel après cela, de vouloir mieux connaître l'auteur d'exploits anthropologiques. L'essai qu'il a récemment effectué au volant d'une Lotus 79 sur le circuit Paul-Ricard, nous a permis d'avoir une conversation assez longue avec lui. Elio de Angelis, fils de famille aisée, beau garçon de surcroît, semble réunir tous les avantages que peut offrir la vie

Un apprentissage difficile en F2 avec le Fiat-Ferrari.



Unfinished Symphony



A gauche, de nombreux coups d'éclat avec une voiture dépassée.
A droite, retour... en force en F3 au G.P. de Monaco 1978.



Essai de la Ferrari 73 sur le circuit de Fiorano « 1'10"3, c'était une bonne performance ».

posé, lucide, il parle de lui sans gêne ni vantardise, d'une manière dégagée avec une belle santé intellectuelle et morale.

« Né à Rome le 26 mars 1950, raconte-t-il, je me destinais à l'architecture. Mais après un an j'ai changé d'objectif, je me suis inscrit en droit. J'ai également suivi des cours d'économie. J'ai obtenu différents diplômes dans ces disciplines diverses, mais la course a très tôt pris le pas sur les études.

À quand remontent les premières velléités concernant la course ?

« À douze ans, dès que j'ai eu une certaine maturité. Déjà, à l'âge de 8 ans, j'avais une voiture à pédales pour laquelle je me passionnais. Elle était rouge, c'était la réplique d'une Ferrari ancien modèle à moteur avant. Je faisais mes propres Grands Prix dans le jardin. Il y avait une allée en descente où je pouvais prendre de la vitesse... »

— Et l'influence paternelle ?

« Mon père ne courait pas, mais il a toujours eu de belles voitures. Quand j'ai eu 14 ans, mes copains choisissaient généralement le vélomoteur pour matérialiser leur passion pour les engins à moteur et le pilote. J'ai préféré le Karting. J'ai commencé à courir peu après 14 ans, en 100 cmc. Eddie Cheever avait débuté quatre mois plus tôt et pour moi c'était déjà un professionnel !

— Pas d'attrance pour les courses en spectateur ?

« Oui, beaucoup. Je me souviens d'avoir admiré Francisci, Regazzoni, Picchi en F3. Et même Jacky Ickx sur une Matra. En kart, j'ai été champion d'Italie senior en 2^e catégorie en 1975, puis l'année suivante en 1^{re} catégorie. Cette année là j'appartenais à l'équipe d'Italie championne d'Europe avec Cheever et Patrese qui avait déjà abordé la monoplace en Formule Italia. Parmi les bons pilotes de Kart contre qui j'ai couru, il y a encore Gabbiani, Necchi, Prost et Goldstein.

L'aide paternelle n'a pas dû être négligeable. Comment s'est-elle traduite concrètement ?

« En 1977 mon père m'a acheté une F3 une Chevron. J'ai effectué ma première course au Paul-Ricard. Je débutais avec une licence internationale à laquelle m'avait donné droit mon palmarès en karting. J'avais réussi le 6^e temps des essais. En course je me suis classé 10^e. Ma deuxième course s'est soldée par une sortie de route : c'était au Nürburgring, j'étais 2^e sous la pluie. Enfin, en avril, j'ai obtenu ma première victoire au Mugello. À Monte-Carlo je me suis classé 2^e. Ma boîte de vitesses était endommagée (premier rapport hors d'usage) et je n'ai pas pu inquiéter Pirni. Mais la Chevron ne s'avérait pas

souvent compétitive et nous avons décidé d'en changer. Pedrazzini, de Novamotor, a insisté pour la Ralt. Nous l'avons étendue à Monza pour le G.P. de la loterie que j'ai gagnée. Une victoire qui a fait beaucoup de bruit. Mais celle dont je garde le meilleur souvenir est celle de Maggione, la dernière de la saison. J'étais parti en dernière position et j'ai gagné, ce qui m'a permis d'être champion d'Italie F3. Cette course reste exceptionnelle pour moi.

Et la F2 ?

« J'avais déjà eu l'occasion d'y goûter cette année là (1977). L'équipe Everest m'a prêté une Ralt-Ferrari pour courir à Misano. J'avais fait le 5^e temps des essais et je suis resté 28 ou 29 tours en tête. Cheever me talonnait et nous nous sommes accrochés. Dans la deuxième manche j'ai eu des ennuis de pneus.

J'ai signé un contrat avec Everest pour 1978, dans l'objectif de courir en F2 avec un moteur Ferrari. De plus j'avais une option avec Ferrari pour la F1. On a commencé par des essais à Fiorano où j'ai fait le record pour les F2, mais ce fut une partie difficile. Les Anglais n'avaient pas préparé un châssis Chevron expressément pour le moteur Dino Ferrari. Il a fallu faire une adaptation. De plus même chez Ferrari, cette tentative n'avait pas l'assentiment de tous. Le Commanditaire y était très attaché car le moteur porte le nom de son fils, mais je n'ai pas l'impression que sa volonté de faire quelque chose en F2 ait été suivie avec ferveur à l'usine.

L'oubli

A Thurston, ça n'avait pas mal commencé (2^e temps aux essais) mais ça a rapidement tourné au calvaire. Les nouvelles classes n'ont pas pu être terminées, car tous les efforts portaient sur la F1, le châssis ne donnait pas satisfaction, et pour couronner le tout Goodyear nous négligeait totalement pour la bonne raison qu'en F1, Ferrari était allié avec Michelin. Bref, je me plaignais sans arrêt, et l'enthousiasme eut tôt fait de tomber. J'ai vraiment eu peur que ma carrière s'évanouisse en fumée.

— Il y avait cette option pour la F1, heureusement.

En début de saison j'ai effectué quelques essais à Fiorano. Notamment le T3 lorsque Reutemann et Villeneuve étaient en Amérique du Sud. Mon meilleur temps à cette époque fut de 1'10"4 avec des pneus de contrôle, c'était une bonne performance. Ma situation paraissait d'autant meilleure que celle de Villeneuve n'était pas à l'abri de toute critique. Puis les choses se sont arrangées pour lui. Je ne voulais pas sombrer dans l'oubli c'est pour cela que j'ai pris la décision de faire Monaco F3. Ma victoire dans cette course a immédiatement porté ses fruits. Ça a changé toute l'ambiance autour de moi. Forghieri me dit « Tu continueras les essais avec nous ».

J'avais des contacts avec Surtées, mais il préférait que je me concentre sur les essais de Ferrari. Il me faisait voir l'incertitude de l'avenir par Surtées. J'ai eu aussi des contacts avec d'autres équipes, Brabham notamment.

Chez Ferrari rien ne semblait prendre forme en ma faveur. J'ai voulu en avoir le cœur net. J'ai demandé « Dois-je me considérer comme un pilote Ferrari ou non ? » J'étais prêt à tout, même à des essais de bécotés à Fiorano, en attendant d'avoir une F1. Bien sûr c'était un risque car on me fit savoir que j'étais libre de toute décision quant à mes activités en F1.

J'avais touché le fond. L'aventure de la F2 avec le moteur Dino était vouée à l'échec. J'ai pris la décision de partir en Angleterre. Toute la presse italienne était contre moi, je parlais peu l'anglais, la situation n'était pas confortable. J'ai terminé la saison au sein de l'équipe I.C.I. avec Daly. En août, à Enna, je fus devancé aux essais par la Chevron-Ferrari, alors pilotée par Guers. On a dit de moi « Il est fini. Il est une F2 capable de gagner et il est moins rapide que la Ferrari ».

Après la course ces critiques se sont tuées, je m'étais classé 5^e. A Misano j'ai fait le 7^e temps, alors que la Ferrari ne s'est pas qualifiée. J'étais réhabilité mais il n'empêche que ce fut la période la plus difficile de ma carrière. J'ai couru en Aurora avec la Chevron-I.C.I. Je classant 3^e parmi les F1. C'est alors, en septembre, que Shadow m'a fait faire des essais à Silverstone. Regazzoni avait réussi l'1'18"8. Le même jour, avec le même volant j'ai fait l'1'17"9. Don Nichols était emballé et, en Italie, Autosprint a beaucoup parlé de cette performance. Shadow voulait immédiatement me faire signer un contrat pour 1973. Mais j'avais des contacts avec Brabham. D'autre part j'ai pris conseil auprès de Stewart, qui m'a aidé en parlant de moi à Ken Tyrrell. Ecclestone trouvait que je n'avais pas assez d'expérience, j'ai téléphoné à Tyrrell depuis son bureau. Ken a accepté de me recevoir.

Les choses se précipitaient.

— Formidablement. J'ai eu une conversation de deux heures et demie avec Ken. Il a d'abord calmement écouté le récit de ma carrière, avant de dire « J'aimerais te faire courir au Canada avec une 3^e voiture, mais il faut signer un contrat de trois ans. »

La licence

De surprise, j'ai failli tomber de ma chaise. En arrivant chez lui je n'étais rien, et il m'offrait un volant ! Mais il ne voulait pas une réponse immédiate. Il me fit lire le contrat de Pironi. On était un vendredi. Il me dit qu'il préparait le même contrat pour moi et de revenir le lundi. Ma décision était déjà prise. Le jour prévu, je me suis précipité chez lui, il m'a fait lire le contrat, les chiffres c'était bien payé en plus ! Quarante mille livres pour la première saison... On a signé, il a ouvert une bouteille de champagne, priant « En 1981, nous serons champions du monde ! » C'était du délire ! Je croyais rêver. Ken continuait à parler « Nous commencerons les premiers essais avec l'ancien modèle. »

Une semaine plus tard, première déception « La voiture ne sera pas disponible au Canada, on n'en a pas de rechange ». Mais je n'étais pas inquiet, il restait les essais. Après les courses d'Amérique du Nord, je suis allé en Angleterre pour reprendre contact. Là, les vraies difficultés se sont manifestées. Ken Tyrrell nous a dit que le règlement concernant les licences de F1 allait changer.



« Je l'ai, la licence », lui ai-je affirmé. Mais ça ne l'a pas convaincu, il disait « J'ai peur que... Je voudrais être sûr que... ». Et moi, j'insistais « Je l'ai ! ». Pas de problème. J'en suis sûr ».

Mais il soupçonnait quelque chose. Il me demanda mon palmarès exact en F3, la liste précise. Je l'ai réclamée à la C.S.I. mais personne n'était capable de vraiment déterminer les courses qui comptaient pour l'obtention de la licence internationale. J'ai proposé la confirmation du président de la C.S.A.I. Il me plaçait en tête des Italiens pour l'obtention de cette licence. Mais Ken Tyrrell finit par dire « Je ne peux pas attendre. »

Et quand j'ai été de retour chez moi, à Rome, il avait déjà envoyé un téléx « Je ne peux pas prendre de risque, je te libère de ton contrat. Je suis désolé. »

N.Bret, il m'a laissé tomber. J'ai fait appel à un avocat, brandi des menaces, pour finalement accepter, il valait mieux tirer un trait. Je me retrouvais dans une situation que j'avais déjà connue. J'ai repris contact avec Shadow. Ils avaient signé avec Ongais, mais il avait ses courses à Indianapolis et ne pouvait disputer que huit Grands Prix. Ils me proposèrent de trouver un commanditaire de deux cent mille dollars, car ils n'avaient aucun appui financier. Personne n'était prêt à me verser rapidement une telle somme. Un an plus tôt, j'étais professionnel et là je devais payer. J'étais blessé d'avoir à faire appel à mon père. Je pris contact avec des banques qui n'acceptèrent ce prêt qu'avec l'aval de mon père. Finalement, il m'a avancé l'argent que je lui ai rendu depuis. »

La saison devait prendre une tournure relativement meilleure que de Ongais pouvait le croire puisqu'Ongais choisit finalement d'axer tous ses efforts sur les courses américaines. De Ongais disposa de la Shadow tout au long de la saison. Pour ses débuts, il fut excellent en Argentine.

« Le F1, dit-il, ne m'a pas surpris. Je m'attendais aux difficultés que j'ai rencontrées. C'est très professionnel et amener la voiture à l'arrivée en bonne position n'est pas simple. J'ai dû tout apprendre : le pilotage, les dépassements, économiser le mécanique. »

Une de ses plus grandes satisfactions personnelles, plus que sa 5^e place à Watkins Glen, est le G.P. de Grande-Bretagne. « J'ai réussi le 12^e temps aux essais, devant Villeneuve, explique-t-il. Nous avions une nouvelle suspension arrière. C'est le jour où la Shadow a le mieux fonctionné. En course, j'ai été pénalisé pour départ anticipé mais j'ai dépassé des types comme Schekter, Reutemann et Villeneuve. »

Il dit cela sans forfanterie, sans rien sous-entendre d'autre que les faits eux-mêmes. C'est un garçon sûr de lui. Solide, intelligent, bien fait de sa personne, il est taillé sur mesure pour devenir un jour l'idole des tifosi.

Si, à Rome, le 26 mars 1968, une fée s'est penché sur le berceau d'un nouveau-né, ça ne peut être que le sien !