



MOTONAUTISME

L'AUTRE PILOTE DE F1

Philippe Dessertenne est le premier Français vainqueur d'un GP de F1 motonautique. Nous l'avons suivi à Abou Dhabi, dernière escale du Championnat du monde

Par Stéphane Barbé. Photos Pierre Lahalle

LE MÉCANO N'A PAS DROIT à l'erreur. De sa perche prolongée d'un nœud de corde, il a vingt secondes pour choper l'une des deux coques pointues du catamaran et installer le bateau cul au ponton, nez tourné vers la première bouée, à 300 mètres de là. Vingt-quatre fusées hors-bord garées à touche-touche en épi, moteur arrêté jusqu'à l'extinction complète de la rampe de feux embarquée sur une barque au milieu du plan d'eau : le départ d'un Grand Prix motonautique de F1 est parmi les moments les plus spectaculaires. Et les plus dangereux. Un silence assourdissant d'abord. Puis, au signal, une ruée bruyante dans les gerbes d'eau des 360 chevaux soudain libérés. À Sharjah, pour le premier des deux Grands Prix aux Émirats arabes unis qui clôturaient



Pour sa huitième saison en F1, Dessertenne, 40 ans, a terminé 4^e du Championnat du monde.

la saison 2002, les bateaux de l'Italien Fabio Comparato et du Français Philippe Dessertenne se sont envolés. Il n'y a même pas eu contact : trop proches l'une de l'autre, les deux coques de 6 mètres de long et 520 kilos, pilote à bord, s'étaient juste « volé le vent » avant de décoller...

★★★★

« Le pilotage a un peu repris la main sur le matériel »

Une F1 motonautique passe de 0 à 200 km/h (sa vitesse de pointe) en 3,5 secondes, soit une demi-seconde de plus seulement que sa cousine à quatre roues. Autour des bouées, dans de violents changements de direction, ces hors-bord négocient des virages à 90 degrés plus vite sans doute que n'importe quel autre engin de sports mécaniques et leurs pilotes encaissent jusqu'à 6 G (six fois le poids de leur corps) en force centrifuge. Un truc de fou pendant une heure et une soixantaine de tours sur des circuits très courts où l'on ne se contente plus de tourner en rond autour de deux bouées : les tracés des Grands Prix de F1 motonautique alternent désormais virages à droite et à gauche, courbes rapides ou serrées entre des bouts droits de différentes longueurs. « J'aime cela, commente Philippe Dessertienne, le seul pilote français régulièrement engagé depuis 1995, 3^e du Championnat du monde 2001, 4^e en 2002. Le pilotage y a un peu repris la main sur la performance du matériel. »

À quarante ans, ce Rochelais d'adoption, né à Moulins dans l'Allier, a dix-sept saisons de courses de bateaux à moteur derrière lui. C'est d'ailleurs à peu près tout ce qu'il possède... Pour le reste, Philippe Dessertienne ne roule pas sur l'or. Pour se déplacer sur les courses européennes, le pilote partage le volant de son camion-transporteur avec Rudy, l'unique mécanicien à plein temps de son écurie. Les deux autres appartiennent à un pool de copains bénévoles qui tournent selon leur emploi du temps professionnel.

Son père écumait les courses de « bateaux à plat ventre » : des pelles motorisées, à 160 km/h, tout en glisse ! « Le karting du motonautisme, explique Philippe. Moi, je ne pensais qu'au motocross. » Jusqu'à ce qu'il rate son bac. Alors il range la bécane, finit par décrocher l'examen, fréquente la fac de sciences éco... un mois et demi, bosse un temps sur un chantier, puis part aux États-Unis pour y apprendre l'anglais. « J'avais choisi mon moment : c'était

l'époque du dollar à onze francs ! J'ai finalement déniché une école pour réfugiés et émigrés politiques... Sans intérêt, mais gratuite. » Il vend sur les marchés des porcelaines de Limoges et, au porte-à-porte, de la lingerie féminine. « Made in France. From Paris : c'est tout ce que je savais dire. »

Les chemises de nuit ne s'écoulaient pas trop mal, mais son seul toit reste celui d'une Volkswagen : retour en France à vingt-deux ans. À défaut de trouver sa voie à l'IUT commercial de Montluçon, Dessertienne redécouvre une passion atavique : les courses de bateaux à moteur. Mettant à profit ses études, il cherche de l'argent, s'achète son premier bateau d'occasion et fait déplacer les dates d'examen pour disputer la finale du Championnat de France (« J'avais réussi à faire admettre qu'en courant, je faisais la promo de la fac... ») Il obtient son diplôme et décroche un poste chez Cofran, filiale française du groupe Fuchs spécialisé dans les lubrifiants industriels. Un jour, au grand patron allemand qui, dans une convention des forces de vente, lance : « Je crois savoir que l'on sponsorise un peu un pilote... ». Dessertienne répond en se levant : « C'est moi ! ». La collaboration dure de 1995 à 2001, en Championnat du monde.

Les tribunes du 11^e GP d'Abou Dhabi, dernière manche du Championnat du monde 2002, dans le plus grand et le plus riche des émirats, ne sont pas immenses, mille places au plus. La petite tribune d'honneur, elle, a de l'allure. Les cheikhs y sont rois : canapés de style, tables basses fleuries, ventilateurs volumineux et téléviseurs pour la retransmission de la course... L'esplanade de l'Abou Dhabi International Marine Sports Club du jeune cheikh Sultan bin Khalifa al-Nahyan (pilote lui-même et golfeur professionnel) est plantée de palmiers importés d'Israël pour supporter la sécheresse du climat. Abou Dhabi, la ville où tout n'est que sable autour, compte d'ailleurs



Grand Prix. À Abou Dhabi, aux Émirats arabes unis. Sur le circuit de 2 270 m, Philippe Dessertienne, associé au Britannique Al y Elliott dans le team Charente-Maritime, pouvait décrocher une deuxième place au général. Un accident, mortel, a arrêté la course.





Ligier. Le nouveau sponsor du seul Français engagé en F1, ici avec Rudy, son mécano.

►►► dix-huit pères, presque autant de fontaines ruisselantes et une vraie forêt irriguée ! De tous les circuits voulus au cœur des villes par le promoteur de la discipline, Nicolo di San Germano (un « ancien » de la Formule 1 des années 70-80 qui a beaucoup appris de Bernie Ecclestone, le grand ordonnateur des Grands Prix auto), celui d'Abou Dhabi est d'ailleurs le préféré de Philippe Dessertenne. « Pour son environnement. »

Avant la manne pétrolière, dont les premières exportations ne remontent qu'à 1962, la culture de la perle et de la pêche dominaient l'économie des Émirats : le bateau y a donc sa place traditionnelle. À 150 kilomètres plus au nord, Dubaï accueille par exemple les ateliers de Victory Team, la plus importante et la plus titrée au monde des écuries de course offshore. Quant à la F1 inshore, l'une des équipes les mieux structurées est aux couleurs des Émirats : les bateaux sont construits pour partie sur place et son leader, l'Américain Scott Gillman, double champion du monde en 1997 et 2000, a pour mission de former les pilotes locaux à l'horizon 2003-2004. Le plus prometteur, Thani Ateq al-Qumzy, a encore beaucoup à apprendre...

Pour l'heure, le meilleur pilote d'origine arabe est saoudien : Laith Pharaon, trente-quatre ans, belle gueule et patronyme de grande classe. Vainqueur à Abou Dhabi, deuxième du Championnat 2002, il est le dernier des gentlemen drivers : petit-fils du médecin du roi d'Arabie saoudite, sa famille possède la chaîne d'hôtels de luxe Hyatt. Pour s'entraîner, il peut passer deux mois d'hiver aux Émirats ou louer pour quinze jours et 30 500 euros la semaine Lake X, le lac des essais secrets du motoriste

Mercury, aux États-Unis. « Son budget pièces détachées, c'est mon budget annuel ! », s'amuse plus qu'il ne s'en offusque Philippe Dessertenne, qui surveille de près le nombre de ses hélices à 1 500 euros pièces quand Pharaon, lui, compte à peine ses bateaux...

« Ce qu'a réussi Philippe depuis deux saisons avec un vieux bateau de quatre ans et peu de moyens est tout à fait remarquable, souligne d'ailleurs Nicolo di San Germano. Parmi les vingt-trois pays présents en F1, il représente régulièrement la France et c'est une nation importante. » Dessertenne, qui aurait, au début de l'année dernière, remis son bateau sans le soutien financier du conseil général de Charente-Maritime, est ainsi devenu le premier Français à remporter un Grand Prix, à Helsinki l'été passé. « Je suis parti quatrième, se souvient-il. Puis remonté en deuxième position, je me suis retrouvé derrière Guido Cappellini. » Cet Italien de quarante-trois ans, sept fois champion du monde (1993-94-95-96, 1999, 2001 et 2002), est le Michael Schumacher du motonautisme. Constructeur des coques DAC qui équipent plus de la moitié du plateau, il possède sa propre base d'essais privés, à Moregallo, près du lac de Côme, berceau du motonautisme italien. « Et puis Cappellini s'est sorti, poursuit Philippe Dessertenne. Disons que je l'ai poussé à la faute... Ça fait chic ! Après, durant toute la fin de course, j'ai eu Pharaon dix mètres derrière moi. Mais il n'est jamais passé ! C'a été très dur car il y avait énormément de vagues rendant la conduite difficile. Depuis 1995, cela m'énerve un peu de ne pas en avoir gagné une. Mais, au moins, si je dois ne remporter qu'une victoire de toute ma carrière, j'en aurai eu une belle ! »

À Abou Dhabi, Philippe Dessertenne n'a pas pu défendre ses chances de décrocher le titre de vice-champion du monde 2002 jusqu'au terme de la course : elle fut interrompue après le 10^e tour sur un accident impliquant deux pilotes dont l'Italien Vincenzo Polli, trente-sept ans, qui décédera de ses blessures : son bateau a été percuté de plein fouet par un autre concurrent, par le travers au niveau du cockpit. C'était la deuxième fois en deux ans qu'un accident mortel endossait l'épreuve d'Abou Dhabi : un pilote russe, Victor Kunitch, s'était tué au départ en 2001.

« C'est un sport à risques », admet Philippe Dessertenne. En fait, deux choses m'angoissent : rester coincé dans l'habitacle à l'envers car je ne suis pas un poisson, même si, a priori, le masque à oxygène dont je suis équipé vient des États-Unis où il a été étudié pour fonctionner dans l'eau. L'autre chose est de me faire percuter par le travers car les jeunes me font peur et ne maîtrisent pas vraiment leur pilotage. Il y a quatre ans, j'avais été poussé au départ et je m'étais retrouvé à la perpendiculaire de tout le peloton. Un bateau m'est passé sur le moteur et l'a arraché. Un autre m'est passé sur les pieds ; je n'avais plus rien devant. J'ai eu beaucoup de chance... L'une des raisons qui me font changer de bateau pour 2003 est que, par rapport à l'ancien, on peut en sortir plus facilement. »

Ce sera un catamaran français, assemblé en Charente-Maritime, fer de lance de la région, associant les travaux de l'École d'ingénieurs en génie et système industriel de La Rochelle aux choix techniques d'un spécialiste de ce type de bateaux. Et il s'appellera Ligier. Le team Ligier Sports, soutenu par Philippe, le fils de Guy, engagera même une deuxième unité pour Philippe Chiappe, pilote rouennais en endurance et en Championnat de France. « Je veux m'appuyer sur eux, insiste Dessertenne : ils possèdent une notoriété, le goût et le sens de la compétition, et un savoir-faire très utile en matériaux composites. C'était d'ailleurs le domaine dont Philippe était responsable dans l'écurie de F1 de son père. »

Guy Ligier n'est encore jamais venu sur une course inshore. « Pour l'instant, ça le fait rire, raconte Dessertenne. Les rares fois où je l'ai croisé, il m'a demandé : "Alors, ça flotte ?" » Michel Tétu, en revanche, l'ancien ingénieur de l'écurie de course qui travaille maintenant chez Philippe Ligier à la réalisation des petites voitures Be Up, a retrouvé, lors du GP de Finlande, sous ces tentes sans prétention où les caisses à outils sont encore d'anciens modèles à roulettes, l'ambiance F1 des belles années, conviviale et aimable. Il se voit bien, déjà, travailler à des développements aérodynamiques sur le nouveau bateau.

« Si Ligier a été la dernière écurie tricolore à s'imposer dans un GP de F1 (Monaco 1996), note Philippe Dessertenne, elle fut aussi la première équipe française à gagner un GP de F1 motonautique puisque pour ma victoire en Finlande cette année, c'était la première fois que je portais ses couleurs ! » La petite Be Up est même devenue la voiture fétiche et favorite du paddock. Sauf à Abou Dhabi. Les quatre modèles prévus y sont restés invisibles. Le souverain les avait trouvées à son goût... Impossible de les lui refuser. ■

« Rester coincé à l'envers dans l'habitacle, ça m'angoisse »