

4 avril 2021 :
Qatar, Grand Prix de Doha

« J'ai toujours rêvé
de gagner au Qatar »

MotoGP sur Yamaha usine, équipe
officielle Yamaha Motor Racing

Nous sommes le 4 avril 2021. Fabio ne le sait pas encore, mais il va vivre l'une des courses les plus fantastiques de sa carrière. C'est son rêve de gagner au Qatar, il l'a dit. En cette année 2021, il y a deux opportunités puisque deux dates sont au calendrier des courses de MotoGP : la première est déjà passée, c'était le 28 mars, sous l'appellation de Grand Prix du Qatar sur le circuit international de Losail. Fabio a fini cinquième. Et puis, il y a aussi cette course du 4 avril sous l'appellation de Grand Prix de Doha, qui se déroule exactement sur le même circuit à une semaine d'intervalle.

Fabio prend son dîner, en compagnie d'Éric Mahé, son manager, et de Thomas Maubant, son ami de longue

date maintenant, qui joue depuis 2016 le rôle de coach sportif. Ils se sont rencontrés à Nice, à une époque où Fabio était au plus mal dans sa carrière et au plus bas de son moral (voir plus loin dans le livre l'année 2016). Il venait de changer de manager, et rien n'allait dans sa nouvelle équipe – Léopard –, au point qu'il lui arrivait de pleurer et d'être oppressé par le simple fait de devoir faire une séance d'essais, au lieu que cela soit un plaisir. « Cette saison 2016 fut un désastre, c'est la première année où je pleurais pendant les séances d'essais ».

Thomas était alors responsable d'une base nautique sur une plage niçoise de la French Riviera. Les deux ont commencé à sympathiser par l'intermédiaire d'amis communs, puis à s'appeler, à partager des parties de PlayStation ou des moments en Jet-Ski, jusqu'à devenir inséparables. Un jour, Thomas s'est déplacé sur une course, c'était au Qatar justement, en 2016. C'est là que Fabio lui a demandé de l'accompagner : « On a beaucoup parlé. Et c'est à moment-là qu'il m'a demandé de l'accompagner sur trois courses de fin de saison ». La mayonnaise a pris. Surtout, Thomas a toujours su comment faire rire Fabio, le détendre, que ce soit juste avant les courses ou au quotidien, dans les mauvais moments comme dans les bons.

Voilà, Fabio commence à stresser un peu, comme avant chaque départ, comme chaque dimanche de course, car qu'on le veuille ou non, prendre le départ d'une course de MotoGP, sur une moto qui fait 240 chevaux pour 157 kg, est stressant. Un bijou de technologie, une

machine équipée de tous les systèmes les plus sophistiqués pour avaler les 5 km du circuit plus vite qu'aucune autre machine sur deux roues. Mais pour Fabio, ce n'est pas une machine, c'est un être à part entière, comme il l'a déjà expliqué dans des interviews. C'est un être dont il prend soin, qu'il respecte et manipule avec toute sa sensibilité poussée à l'extrême comme on le ferait d'un pur-sang.

Le Qatar, donc. C'est la course qu'il rêve de gagner. En 2019, sur ce circuit au bord du golfe Persique, il a fait le cinquième temps des qualifications pour sa toute première qualification dans la catégorie reine, un exploit ! Il fut même très proche (quatre dixièmes seulement) du meilleur temps absolu. Le problème, c'est qu'il a calé au départ, ce qui l'avait plongé dans un état émotionnel terrible : tout avait été gâché avant même le début de la course, tous ses efforts réduits à néant en une fraction de seconde. Dans un moment mêlé de fièvre et de déception, où Fabio a dû pousser sa moto pour tenter de prendre le départ depuis la voie des stands, il s'est montré désespéré, paniqué, au bord de la crise de nerfs au moment de repartir, dernier. Il a finalement fini à la 16^e place avec comme lot de consolation, tout de même, le meilleur tour en course en 1'55''039, s'il vous plaît, monsieur ! Ou plutôt : s'il vous plaît, jeune homme. Il ne faut pas oublier que Fabio est encore très jeune : vingt-deux ans. Tout cela pour se retrouver dans un état terrible à l'arrivée : de chaudes larmes ont envahi son casque à son retour au box. « On doit laisser le

« négatif ici et ne prendre que le positif à la maison », a-t-il confié par la suite...

Deux ans se sont écoulés depuis cet événement qui lui a tout de même laissé un goût amer, une frustration faite d'une mauvaise chimie restée à l'intérieur de lui, avec l'espoir de pouvoir l'évacuer tel un exorciste qui évacue les démons et les mauvais esprits : en gagnant un jour sur ce circuit, dénommé Losail ! La semaine précédente, il y a roulé. C'était la première course de la saison 2021 du Championnat du monde MotoGP. Il a réalisé de superbes qualifications puisqu'il a fait le deuxième chrono. Il a pris un mauvais départ, puis a sauvé une cinquième place après être tombé au septième rang. Une mini montagne russe donc, pour lancer sa saison, mais il n'a rien lâché. « Il y a eu une bascule à ce moment-là, a dit le Niçois. J'aurais pu redescendre dans le classement. Mais je me suis battu pour récupérer deux positions même si les pneus étaient détruits ». « Mon objectif dans les moments difficiles, c'était toujours d'être dans les six, sept premiers. J'ai réussi à être cinquième. C'est la première fois que j'arrive à trouver une solution en course quand quelque chose ne va pas. J'ai réussi à aller vite d'une façon différente », a dit Fabio à la manière d'un joueur de tennis capable d'adapter son jeu et sa stratégie lorsque celle de départ ne fonctionne pas.

Cependant, cette cinquième position lui a laissé un goût d'inachevé, une nouvelle frustration, celle de n'avoir pas su bien gérer ses pneus, de n'avoir pas su bien gérer ses cartographies. En plus, c'est son équipier

qui a gagné, Maverick Viñales, sur la même moto, pour la même écurie. Il pourrait s'en réjouir pour son équipe, mais dans le fond, pour trouver sa place, un pilote est seul face à lui-même, seul face aux autres. Tel un gladiateur, pour survivre dans ce milieu dur et cruel qu'est celui du sport de haut niveau, il faut être capable d'être un tueur, ainsi que l'a dit Fabio, de ne pas être le gentil, c'est-à-dire d'être capable de s'élever le premier. Être devant tous, surtout ses équipiers, est quelque chose de crucial, ou on a vite des problèmes, la pression. Dans le pire des cas, on finit par se faire évincer. « J'ai toujours rêvé de gagner au Qatar. Malheureusement, je n'ai pas été le premier. Après ma cinquième place de la semaine dernière, j'ai beaucoup gambé pendant les trois jours où je me suis retrouvé enfermé à l'hôtel. Je ne pensais qu'à une chose : comment je pourrais changer les choses pour le prochain week-end. Lors de la première course, j'ai roulé comme un rookie, sans me servir des cartographies pour économiser les pneus et la moto. »

I'll Still Kill, de 50 Cent : la musique que Fabio écoute après une défaite pour se regonfler, se motiver. « C'est une musique qui motive énormément. Ne rien lâcher, c'est super important. » Voici les mots de Fabio dans une interview de Mouloud Achour.

Aujourd'hui, Fabio veut sa revanche. Il a cogité, c'est une de ses caractéristiques : toujours réfléchir à comment aller plus vite. Il a eu une tendinite le week-end d'avant, mais il a fait une semaine intensive de physiothérapie et a réussi à récupérer. Dans quelques heures, il devra, s'il le peut, faire péter les chronos et

garder la tête froide sous le casque pour l'emporter. Toujours avec ses AirPods aux oreilles, il écoute sa musique, encore et encore : du bon rap. Le circuit est composé de seize virages, avec une partie sinueuse au début, des courbes rapides sur la fin, et surtout une ligne droite de 1 068 mètres sur laquelle le moteur des Ducati se révèle tout simplement redoutable, faisant prendre aux motos des vitesses de pointe qui dépassent les 360 km/h, excusez du peu, quand la moto de Fabio prend 347 km/h, soit plus de 10 km/h d'écart, une différence énorme, un gouffre ! Différence qui a pourtant été compensée par la maniabilité de la Yamaha de Maverick Viñales en virage, comme les Spitfire de la Royal Air Force compensaient de manière noble, durant la Seconde Guerre mondiale, la vitesse terrible des Messerschmitt de la Luftwaffe, par plus de maniabilité. Mais cela est une autre histoire, et il faudrait demander à Pierre Clostermann, héros de la France libre et l'un des meilleurs chasseurs de l'époque, de nous la raconter¹. Quoi qu'il en soit, cette vitesse supersonique n'est pas passée inaperçue dans le paddock, puisqu'avec ses 362,4 km/h, pour être précis, Johann Zarco a signé la semaine précédente un nouveau record de vitesse absolue sur circuit. La référence en la matière était détenue par l'Italien Andrea Dovizioso, crédité de 356,7 km/h lors de la troisième session d'essais libres sur la piste du Mugello en 2019.

1. Un conseil pour les passionnés d'aviation : lire *Le Grand Cirque*, de Pierre Clostermann !

Fabio partira cinquième, en deuxième ligne, derrière trois Ducati et une autre Yamaha, celle de son coéquipier qui a signé le troisième temps. Il ne le sait pas encore, mais ce sera l'un des Grands Prix les plus fous de l'histoire, et pas seulement pour ses records de vitesse. Un autre record sera d'ailleurs battu : celui du top 15 le plus serré – moins de neuf secondes sépareront le premier du quinzième, c'est dire le niveau relevé du Championnat et le panache des teams pour se hisser au meilleur niveau en cette année 2021. Aprilia, Honda, Suzuki, Yamaha, KTM, toutes ces marques placeront des motos à moins de neuf secondes les unes des autres à l'issue des vingt-deux tours de course. Vingt-deux tours, cela peut paraître court, mais au guidon d'une moto GP, les efforts sont intenses et physiquement éprouvants. « Le cardio, c'est le plus important, explique Fabio. En course, on est sous tension pendant 45 minutes non-stop ». C'est pourquoi le champion s'est bâti un corps d'athlète, capable d'encaisser les changements de direction d'une lourde moto à haute vitesse. « Ça fait mal aux avant-bras, aux triceps, aux épaules. Quand elle va bien, c'est déjà une lutte, mais quand les réglages ne sont pas bons, on se bat deux fois plus avec elle. Je ne fais pas d'haltères, je ne travaille qu'avec mon poids de corps : pompes, tractions ou TRX [des sangles avec lesquelles les commandos américains s'entraînent] ».

Valentino Rossi, l'idole de Fabio, partira 21^e, ce qui correspond à sa pire performance en qualifications. Un signe du destin peut-être, une passation : Valentino était sur une moto d'usine l'année précédente, c'est-à-dire

une moto fournie par l'équipe usine Yamaha, et Fabio sur une Yamaha satellite, c'est-à-dire une Yamaha ne dépendant pas de l'équipe officielle. Cette année, il y a eu échange : Fabio se retrouve sur une Yamaha usine, et Valentino sur une Yamaha satellite. Valentino est proche de la retraite, mais cela reste avec un grand respect que Fabio voit les choses entre lui et son idole : « Valentino Rossi est le seul pilote capable de déclencher en moi une certaine émotion quand je le vois. Il est le seul à avoir un certain effet sur moi. Pour lui, j'ai un sens du respect qui n'a pas d'égal, je le vois toujours comme l'idole que j'ai acclamée devant la télé quand j'étais enfant. »

Fabio prend son dîner donc, en compagnie du jeune Thomas Maubant dont nous avons tiré un rapide portrait. Il y a aussi Éric Mahé, la cinquantaine, son manager depuis 2016. Éric, cet ancien pilote de moto, et artisan de la carrière de Randy de Puniet, nous n'en avons pas encore parlé. Au fil du temps, lui aussi est devenu un vrai ami pour Fabio, au-delà de son rôle de manager. Il a su comprendre que Fabio est cartésien certes, mais aussi un émotif, un écorché vif de la moto, et surtout qu'il a besoin d'aimer et d'être aimé, il a besoin d'une ambiance chaleureuse, familiale, pour donner le meilleur de lui-même. « Fabio, c'est quelqu'un qui a beaucoup de cœur, il aime beaucoup mais il a aussi besoin de se sentir aimé [...]. Je ne parle pas de performance et de technique. L'ambiance de team plus familiale. »

Tom, lui, a compris que Fabio fait attention à sa diététique (c'est même un peu une obsession, sachant

qu'à une époque, il avait tendance à être un peu gras-souillet) : « Faut que je fasse gaffe, a dit Fabio dans une interview. Je me pèse tous les jours, j'ai tendance à prendre du poids ». Cependant, il aime manger et se faire plaisir de temps en temps. « Je fais attention à ce que je mange, je fais mes tests de masse graisseuse, mais si, un jour, j'ai envie d'une pizza ou d'un burger, il faut se faire plaisir. Il m'est arrivé d'appliquer un plan de nutrition strict, je n'ai pas noté de différence sur la moto mais sur un plan mental, je n'avais pas la bonne humeur. Si tout le monde mange pizza et toi salade, t'es pas bien dans ta tête. Le McDo, c'est devenu une habitude après chaque podium. Et on prend un gros menu, pas à moitié », dit-il en se marrant. Voilà ce qu'a compris Thomas, et c'est lui qui l'encourage à faire cela après chaque podium... Mais pour l'heure, Fabio mange une salade de rigueur. Il ne faut pas oublier les lipides, les protéines et surtout les glucides pour tenir son effort sur la durée de la course. Comme un jockey, un pilote de MotoGP se doit d'être léger, car les kilos en trop sont des dixièmes sur la piste. Fabio a même arrêté de faire du vélo en Andorre, son nouveau pays de résidence, de peur de prendre trop de masse musculaire avec ce sport. Il faut dire aussi qu'enfant, nous l'avons dit, il avait tendance à être légèrement grassouillet, mais maintenant plus du tout : il a un véritable corps de félin, maigre et sec ! Bien sûr, dans le fond, nous sommes tous gourmands, nous aimons tous bien manger, mais Fabio a su se discipliner dans les moments importants ainsi qu'au quotidien, et à la fois se donner des moments pour se faire plaisir. Cela, il le doit à Thomas.

Alors Éric gère les contrats, Tom le quotidien. Mais Éric, grâce à son expérience d'ancien pilote, est aussi capable de conseiller Fabio sur la piste, dans son pilotage et ses choix de réglages – il a quand même participé au Championnat du monde de Supersport au guidon d'une Yamaha et a remporté le Grand Prix de France en Championnat d'Europe de Supersport 1999. Question performance et technique, Éric a donc tout de même sa vision des choses, souvent juste et faite de bon sens, souvent de bon conseil, et ce ne sont jamais des conseils à chaud : il raisonne toujours la tête froide. Et puis... C'est tout de même un peu grâce à lui que Fabio est passé en MotoGP : Éric, grâce à son flair et à son sens des négociations, a su trouver une opportunité de premier plan chez Yamaha.

Tels les trois mousquetaires dont on pourrait citer la devise – « Un pour tous, tous pour un » –, ils forment un trio solide. Ils n'ont toutefois pas les mêmes barbes : ils sont tous trois plutôt à l'aise rasés de près. Ils ont tous en tête la course qui va se dérouler tout à l'heure : le départ est prévu à 19 heures, heure française, soit 20 heures au Qatar. Comment va-t-elle se dérouler ? Quelle stratégie adopter ? Quelle pression l'équipe choisira-t-elle de mettre dans les pneus ? Etc. Autant de questions que peuvent se poser les membres d'une équipe avant le départ d'une course.

Le *warm up* – cette ultime séance d'essais avant chaque course, qui sert généralement à vérifier que tout va bien, et éventuellement à peaufiner quelques ultimes réglages – s'est déroulé de jour, à 15 h 40 heure locale,

alors que la course se déroulera de nuit sur une piste éclairée par des projecteurs, et avec des conditions de piste assez éloignées de celles qui régneront lors de la course... On peut donc se demander sur quoi les vingt-deux pilotes ont concentré leur travail durant les vingt minutes qu'a duré ce *warm up*... Ont-ils testé les pneus : médiums, durs, tendres ? Il faisait 26 ° dans l'air, 35 ° sur l'asphalte, et le vent était bien présent. Ces informations peuvent sembler anodines, mais peuvent se révéler importantes pour une équipe de course. Les températures d'air et de piste ont plutôt une importance pour les ingénieurs, afin d'établir la pression idéale à appliquer aux pneumatiques. La puissance du vent et sa direction peuvent être des paramètres dont le pilote doit tenir compte : sur certains circuits, en cas de vent, il est préférable de longer le muret des stands par exemple, pour s'abriter, quitte à prendre une trajectoire qui peut ne pas sembler naturelle.

Quoi qu'il en soit, finalement, la piste n'a pas été ouverte depuis cinq minutes que Maverick Viñales a claqué un 1'55"275. L'officiel Yamaha s'est vu surpassé au tour suivant par son coéquipier Fabio Quartararo en 1'54"592, qui restera le deuxième meilleur temps de ce *warm up*. Le meilleur ayant été obtenu par Johann Zarco, l'autre Français aux couleurs de Pramac Racing sur sa Ducati rapide en ligne droite comme un avion : il aura effectué un passage en 1'54"482 ! De quoi bien se chauffer et se mettre en jambes avant la course... Avec de réels espoirs pour Fabio, qui a donc fait mieux à ce *warm up* qu'aux qualifs', la veille. En effet, pour la

course, il partira cinquième, en deuxième ligne, à côté de Jack Miller, sur l'autre Ducati. Devant, sur la première ligne, il y aura Jorge Martin, auteur d'une incroyable pole position sur sa Ducati satellite, pour sa première saison en MotoGP. Johann Zarco sera deuxième, lui aussi sur une Ducati satellite. Et en troisième position, encore et toujours ce diable de Maverick Viñales, qui donne du fil à retordre à Fabio même si, théoriquement, c'est lui *el diablo* ! Quoi qu'il en soit, les pneus tendres ont la préférence des pilotes mais semblent ne pas faire l'unanimité. Les médiums et même les durs étaient également de sortie lors de ce *warm up*.

Après manger, Fabio répond à quelques journalistes, puis se rend dans la pièce de vie du camion Yamaha qui lui est réservée, pour commencer à s'équiper. Contrairement à Maverick Viñales par exemple, Fabio n'a pas encore son *motor home*, mais pour le moment, cela lui va : il dispose d'un rectangle d'une vingtaine de mètres carrés dans le semi Yamaha, il y a des banquettes, de quoi poser son sac, ses équipements, ses barres de céréales énergétiques, et pendre toutes ses combinaisons – il y en a plusieurs identiques pendues les unes à côté des autres. Il veille à prendre bien soin de son matériel, qui coûte cher – toutes les combinaisons sont équipées d'un airbag (obligatoire depuis 2018). Tous les pilotes ont leur rituel, et Fabio ne déroge pas à la règle. Torse nu, équipé d'un caleçon spécifique, sa médaille en argent autour du cou. Une petite croix s'agite sur son torse. Il fait parfois quelques jongles avec des balles de tennis, parfois avec un ballon de foot sous l'œil amusé de Thomas, ceci

afin d'éveiller les réflexes avant la course, et aussi de se détendre – ou d'essayer de se détendre. Il utilise également un pistolet masseur, dans l'idée de prévenir les maux de bras. Il enfile ensuite sa combinaison de course, ce qui est toujours un calvaire tellement celle-ci est serrée, mais avec le temps, Fabio a développé des techniques efficaces : il s'accroupit, bouge son corps en faisant quelques torsions pour qu'elle s'ajuste plus facilement. Enfin, les bottes, puis le plastron. La tension monte, tandis que Thomas vérifie la visière du casque de Fabio, si elle est bien propre. Fabio met une bande élastique rouge dite de kinésiologie sur son avant-bras droit, pour lutter contre sa récente tendinite en faisant diminuer la douleur et en favorisant la circulation du sang. Puis il prend ses gants entre ses mains et les écrase afin de les assouplir. Un geste qu'il répète depuis toujours, le cuir des gants pouvant durcir d'une séance sur l'autre à cause de la sueur. Il fait quelques exercices mentaux, donnés par un psychologue qu'il a vu avant le début de la saison. « J'en avais vraiment besoin. Je m'énervais trop souvent [...]. Un psychologue m'a donné trois exercices très simples qui m'aident à rester calme. Je les fais dix minutes avant de monter sur la moto. » Il descend du camion pour se rendre à son box, des lunettes de soleil devant les yeux, des AirPods aux oreilles, tape dans les mains de ses mécaniciens et de son ingénieur en chef, Diego Gubellini, un Italien. Voilà la routine de Fabio, qui est croyant, nous l'avons dit, mais aussi superstitieux, comme beaucoup de pilotes de course. « Je suis assez superstitieux », dit-il lui-même dans une interview.