

## « La valeur n'attend point le nombre des années »

Les débuts pour les pilotes de course ne suivent pas systématiquement le même schéma. Certains commencent très tôt, d'autres, bien plus tard. Quelques-uns ont baigné dans l'univers automobile grâce à leur famille, impliquée ou juste passionnée, quand beaucoup ont tout appris en autodidactes. Pour une poignée, ce fut un coup de foudre immédiat. Pour une section, la greffe mit plus de temps à prendre. Fernando Alonso appartient au premier de ces trois cas de figure.

Trois ans. C'est l'âge auquel Fernando toucha à son premier kart et disputa sa première course. Comment être étonné de voir l'homme si profondément ancré dans la compétition et la course automobile quand sa vie semble n'avoir tourné qu'autour de cela ? Il semblait y être prédestiné... à un détail près : son tout premier kart ne lui était pas adressé. Son père José Luis l'avait fabriqué pour sa grande sœur Lorena, de cinq ans plus âgée, qui n'était pas intéressée par l'engin. Les belles mécaniques ne furent jamais son rayon. Ainsi, Fernando en hérita. Et à un si jeune âge, il n'était pas tant question d'outil de

compétition que de jouet. À 3 ans, un enfant commence à peine à courir et faire du vélo sans stabilisateur. Il n'y avait donc aucune arrière-pensée ni ambition de la part de son père à ce moment, même si la passion du sport automobile l'habitait. Mais dès le premier contact, quelque chose naquit au sein du petit Fernando Alonso Diaz.

S'il courut sa première course à 3 ans, on ne peut pas en dire autant de ses adversaires. On comptait des enfants allant jusqu'à 7 ou 8 ans. Inévitablement, il ne pouvait soutenir la comparaison, aussi bien au niveau de l'expérience que du matériel. Quand Fernando conclut son troisième tour, ses adversaires en avaient bouclé jusqu'à six fois plus. Ce n'était qu'un jeu pour lui. Ou presque. Car une fois la course finie, Alonso s'exclama avec joie qu'il avait gagné la course ! Il ne pouvait en être autrement, il n'avait jamais été aussi rapide de sa vie. Puis il fondit en larmes quand il comprit l'affreuse vérité. Le virus de la compétition l'avait pris et n'allait jamais le lâcher.

Mais comment piloter et se confronter aux autres à cet âge de façon régulière ? Grâce à José Luis Echevarria, un ami de la famille et promoteur de sport mécanique de la région, fut créée une catégorie pour les moins de 10 ans dans laquelle Fernando put se faire la main : on sentait que quelque chose de fort sommeillait en ce jeune garçon. Ainsi, il disputa près de vingt courses par an en moyenne, sur des circuits le plus souvent improvisés au milieu des rues et délimités par des bottes de paille. Il n'y a pas que la F1 qui a beaucoup progressé sur ce domaine depuis. Une fois, Fernando renversa même un chien qui s'envola sur le kart de son ami ! Sa sœur Lorena s'étonna après coup que ses parents, en particulier sa mère, aient laissé leur fils jouer à des jeux si dangereux. Mais comme Echevarria, son père avait compris que l'insouciance de la jeunesse n'était pas le seul moteur d'Alonso. José Luis

alla jusqu'à mettre à contribution la fabrique d'explosifs pour laquelle il travaillait afin de faire construire un circuit de karting sur un terrain de l'usine, lui qui mettait déjà la main à la pâte pour les tracés improvisés sur lesquels Fernando courait.

L'entraînement porta ses fruits. Alonso finit par remporter sa première course peu avant ses 7 ans. Il réédita cette performance dans toutes les courses constituant le championnat enfant des Asturies, et gagna son premier titre officiel en 1988. Deux ans plus tard, il accéda à la catégorie cadets avec un an d'avance grâce au soutien d'un sponsor local. Car déjà à ce moment, l'aspect financier devint un problème pour les Alonso. Ce manque de fonds stoppa son père José Luis dans ses rêves de carrière et le poussa à suivre le chemin de son propre père dans l'usine d'explosifs. Malgré son propre emploi et celui de sa femme Ana Diaz, vendeuse de cosmétiques dans un centre commercial, il était évident que le soutien familial n'allait plus suffire. Tous deux avaient déjà multiplié les heures supplémentaires et les petites économies pour que Fernando sillonne la région et remporte ses courses locales de karting, ce dont il garda conscience tout au long de son apprentissage. « Honnêtement, je ne pensais pas pouvoir aller plus loin que le karting, le sport automobile étant réservé aux fils de riches ou à ceux qui bénéficient des dotations de leur filière. Jeune adolescent, je craignais qu'un jour nous ne puissions plus suivre financièrement<sup>1</sup>. » Il lui arriva même, lui, si déterminé, de vouloir abandonner pour soulager ses parents de cette pression qui n'était pas que financière : plus Alonso progressait en karting, plus il lui fallait se déplacer aux quatre coins du pays. Des milliers de kilomètres

---

1. Martine Camus, *Fernando Alonso. Le sacre de la jeunesse*, Chronosports, 2006.

à parcourir avant et après chaque course par ses parents, ce qui n'était pas de tout repos.

À terme, cette situation motiva Alonso. S'il voulait remercier ses parents, se faire remarquer et attirer des commanditaires susceptibles de payer les factures, il devait sortir du lot et gagner le plus possible, faire comprendre qu'il y avait un beau coup de pub à sponsoriser un jeune talent qui pourrait, avec un peu de chance, faire briller l'Espagne au plus haut niveau. Il se confronta hélas constamment à des portes closes car une difficulté s'ajoutait à son cas : contrairement à la France, l'Allemagne ou la Grande-Bretagne, l'Espagne n'était pas un pays féru de sport automobile. Elle ne figurait même pas au calendrier de la F1 de 1982 à 1985 et, lorsqu'il revint en 1986 à 1990 à Jerez de la Frontera, le Grand Prix se disputa dans l'anonymat avec des tribunes vides et une diffusion sporadique malgré la présence de pilotes hispaniques comme Adrian Campos et Luis Perez-Sala. Alonso lui-même ne vit pas sa première course avant ses 13 ans ! Ainsi, toute aide financière majeure durant sa formation ne provint pas de son pays.

Le soutien vint du milieu automobile lui-même. Sa famille finit par être en partie soulagée en 1993 lorsque Fernando remporta une course en Catalogne sous les yeux du patron de Genikart, une structure officielle. De plus, José Luis n'eut plus à jouer le mécanicien pour son fils, Fernando étant autonome désormais. Et le jeune pilote mit à profit ces nouvelles compétences en mécanique pour d'autres enfants contre rémunération. En fin d'année 1995, Genis Marco – patron de Genikart – et la firme Iame, une des équipes de pointe de la discipline, acceptèrent de prendre en charge les frais et de démarcher des commanditaires pour les longs déplacements. À partir de ce moment, Alonso ne coûta plus la moindre peseta à sa

famille. Il commença à goûter aux épreuves internationales et finit troisième au championnat du monde junior, puis décrocha le titre en 1996, année où une rencontre allait lui permettre de toucher à la monoplace.

## Un pilote déjà complet

Si José Luis croyait autant en Fernando, ce n'était pas par simple amour d'un père envers son fils. Il remarqua que, très vite, Fernando considéra de moins en moins la chose comme un jeu. Son désir de vaincre, cette compétitivité déjà exposée durant sa première course, devint sa marque de fabrique. Certes, tout pilote un tantinet compétitif devient allergique à la défaite ou, du moins, la digère très mal. Mais chez Alonso, ce point atteint un stade presque maladif. Chez lui, toute activité était bonne pour la compétition, et pas uniquement les échanges sportifs tels que le football ou le tennis. Sa sœur Lorena se souvient de leur enfance où, depuis le quatrième étage de leur immeuble sans ascenseur, la descente de l'escalier fit l'objet de nombreuses courses. Plusieurs journalistes eurent l'occasion d'observer son attitude, comme le commentateur belge Gaëtan Vigneron qui, durant un tournoi de tennis à Monaco tournant à son désavantage, vit Alonso s'en prendre à la terre entière, adversaires comme coéquipiers, jusqu'à l'organisateur du tournoi qu'il accusait d'avoir composé des paires déséquilibrées en termes de niveau ! On peut saisir d'où vient la mauvaise foi qui caractérise certains de ses comportements en F1.

Cette compétitivité, qui n'était pourtant pas héréditaire, Alonso l'assume pleinement. « Quelle que soit l'activité je cherche la compétition, j'ai toujours fait ça. Même avec

des amis je finis toujours par dire : “Au meilleur des 5 points ?” Alors ils me disent : “Pourquoi casser cette harmonie ? On passe un bon moment, pourquoi ajouter une compétition ?” La vie sans compétition, ça me paraît impossible. J’ai besoin d’être compétitif. Si je ne suis pas doué au golf, je refuse d’y jouer. C’est un style de vie extrême. » Il lui arrivait d’être taquin sur le sujet avec ses proches. Un jour, il proposa à son compatriote et ami Pedro de la Rosa de s’entraîner avec lui sur un circuit de karting en Italie, que Pedro ne connaissait pas. Afin de le piéger, le sachant aussi méticuleux que lui, il lui envoya une caméra embarquée d’un autre circuit afin de prendre de l’avance !

Cette compétitivité malade le poussa à développer un autre aspect de sa personnalité qui lui fait honneur : son perfectionnisme. Dès ses premières années en karting, il commença à aborder la chose de façon plus professionnelle. Il devait être le premier arrivé et le dernier parti. Il fallait mémoriser les circuits par cœur. Il cherchait à économiser son moteur et ses pneus pour mieux surprendre ses adversaires fatigués sur la fin, repérer les virages propices au dépassement aussi bien en tant que chasseur qu’en position de proie. Tout détail pouvait avoir son importance. C’est tout autant une manière d’être le plus compétitif possible que de se rassurer quand la pression se fait sentir, et de minimiser les chances d’échec. « Une façon d’être calme avant une course est de tout savoir à propos de la stratégie, des pneus, écouter les ingénieurs et stratèges jusqu’à quatre fois, demander quel est le plan. C’est mon approche afin d’être en confiance<sup>1</sup>. »

Ce perfectionnisme et ce besoin de tout enregistrer aboutirent à une de ses plus grandes qualités, à savoir

---

1. *High Performance Podcast*, 21 août 2023.

sa mémoire. Il passa maître dans l'art de retenir chaque virage des circuits de karting qu'il sillonnait, jusqu'aux temps réalisés l'année précédente, qu'il pouvait donner au millième près. « C'était un ordinateur qui mémorisait parfaitement les courses, où il avait attaqué et pourquoi<sup>1</sup> », dira José Luis Echevarria. Une mémoire qu'il développa au point de se souvenir d'éléments, en théorie réservés aux ingénieurs, que la majorité des pilotes ne relèvent pas. « Il est parfaitement clair qu'il se trouve à un niveau différent des autres pilotes avec lesquels j'ai travaillé, confia Will Joseph, son ingénieur performance de McLaren, en 2016 à *Motorsport Magazine*. Sans les rabaisser, ça tient à son expérience, à sa présence et sa capacité d'enregistrer un tas d'informations, laquelle est assez incroyable. Avec lui, on a un niveau de discussion qui dépasse celui qu'on attend d'un pilote, il évoque des idées auxquelles seuls les ingénieurs pensent en théorie. Il a tellement d'expérience qu'il est capable de penser à d'autres choses, de se soucier des détails les plus précis. Ça change votre façon de travailler. »

Une capacité assez rare mais que Fernando lui-même nuance. « Quand je commente ça à la radio, ils sont parfois surpris de voir que je pense à ça confie-t-il au podcast *High Performance*. Mais ce n'est pas que je m'en rends compte sur le moment en rassemblant toutes les informations à ma disposition, l'information était présente dès le matin quand j'ai étudié cette stratégie et ces possibilités. Ce n'est pas comme s'ils n'étaient pas au courant, c'était leur suggestion et leur stratégie et je me souviens de ce dont nous avons parlé quelques heures plus tôt. »

Or non seulement Alonso se souvenait de moult détails, mais il parvenait de plus à évoquer ces éléments de

---

1. Miguel Sanz, Marca.com, 11 février 2010.

réglage ou de stratégie en course tout en conservant un rythme soutenu. Cette capacité de réflexion, Alonso la développa probablement mieux que quiconque dans la F1 moderne. « Vous devez traiter ces pensées et prendre ces décisions très rapidement lors d'une course, car la voiture n'est pas la même – elle ne pèse pas le même poids, il y a moins de carburant et les pneus sont plus vieux. Vous pensez constamment dans la voiture à des moyens d'attaquer et de défendre. C'est comme si votre cerveau était un disque dur, tout ce que vous savez est sur ce disque dur et vous y accédez lorsque vous en avez besoin dans ces moments<sup>1</sup>. »

## Niveau supérieur

En 1996, Fernando Alonso fit une rencontre qui influa grandement sur son avenir en sport automobile. Opposé à d'anciens pilotes de F1 durant une course de karting à Barcelone, Fernando se permit non seulement de doubler tous ces noms illustres, mais de leur prendre un tour vingt boucles plus tard ! On y trouvait des vainqueurs de Grands Prix comme Jacques Laffite ou René Arnoux, mais aussi les anciens pilotes espagnols Luis Perez-Sala et Adrian Campos. Ce dernier n'oublierait jamais ce moment. Il était désormais patron de sa propre équipe pour une nouvelle discipline de monoplaces, l'Euro Open Movistar by Nissan, plus communément appelée Formule Nissan. Lancée en 1998 par le promoteur hispanique Jaime Alguersuari (dont le fils du même nom courut en F1 de 2009 à 2011), elle offrait aux jeunes espoirs du coin une occasion de se faire la main avant de passer aux échelons supérieurs, voire

---

1. Alexandre C., Nextgen-Auto.com, 5 octobre 2024.

d'obtenir un volant en F1. C'est ce qui se produisit lorsque Marc Gene, pilotant pour Campos, remporta la saison inaugurale de la discipline : Minardi lui offrit un test, puis l'engagea pour 1999. Lorsqu'il fut temps de remplacer Gene, Campos avait déjà une idée en tête.

Pourtant, Alonso n'était pas certain de se lancer en monoplace dans un premier temps. Il se voyait bien faire carrière en karting, étant désormais payé par son équipe, et avec ses compétences de mécanicien, il pourrait à terme créer sa propre équipe. De plus, sa première expérience dans une monoplace, une Formule Fiat, ne lui laissa pas de bonnes sensations, car il la considérait comme grossière et moins amusante à piloter qu'un kart. Une expérience si désagréable qu'il colla cinq secondes aux autres pilotes présents ce jour-là, après avoir appris à passer les vitesses dans le parking du circuit !

En octobre 1998, Alonso connut son premier test d'importance en monoplace, un modèle construit par l'ancienne équipe de F1 Coloni. En termes de performances, elle se situait entre la Formule 3 et la F3000 (F2 aujourd'hui), avec un moteur Nissan de 250 chevaux. Il y avait donc un certain écart à franchir, qui pouvait s'avérer trop grand pour certains, entre les forces centrifuges plus importantes et le passage de rapports qui n'était pas encore instinctif pour un jeune homme de 17 ans. Marc Gene assista à la scène et finit par en rire. De consternation d'abord car il jugea l'entreprise absurde. Comment un adolescent dépourvu du permis de conduire pourrait-il s'en sortir au volant de ce bolide ? Pour finir, il rit jaune : Alonso avait rejoint les chronos du champion en titre à la fin de la journée. L'expérience fut si concluante que non seulement Campos l'engagea pour 1999, mais qu'il décida de prendre en charge tous ses frais. Il n'eut pas à le regretter. Si Fernando sortit de piste lors de la première manche, il menait avec plus

de vingt secondes d'avance. Erreur des plus compréhensibles, et déjà pardonnée lorsqu'il remporta la seconde manche. Il n'y avait plus de quoi rire. Alonso accumula six victoires et neuf poles, et lutta pour le titre contre le Portugais Manuel Giau, de dix ans son aîné. Ce dernier mena la compétition jusqu'au round final sur le circuit permanent flambant neuf de Valence. Fernando fit parler la tête autant que le cœur lorsqu'il remporta la deuxième manche grâce à un arrêt anticipé, le fameux « undercut » très utilisé de nos jours. Le titre était à lui, ainsi qu'une opportunité précieuse, son premier test en F1.