

G.P. PLUS

POWERED BY

MOTO
Journal
HORS-SÉRIE

LE MEILLEUR
DES GRANDS PRIX

AUTOMNE 2004

VALENTINO ROSSI
PEUT-IL GAGNER
SUR LA M1 ?

motor
presse
france
M 03080 - 2916 H - F - 4,90 € - RD

**POSTER
GÉANT**
V. ROSSI
L. ROSSI

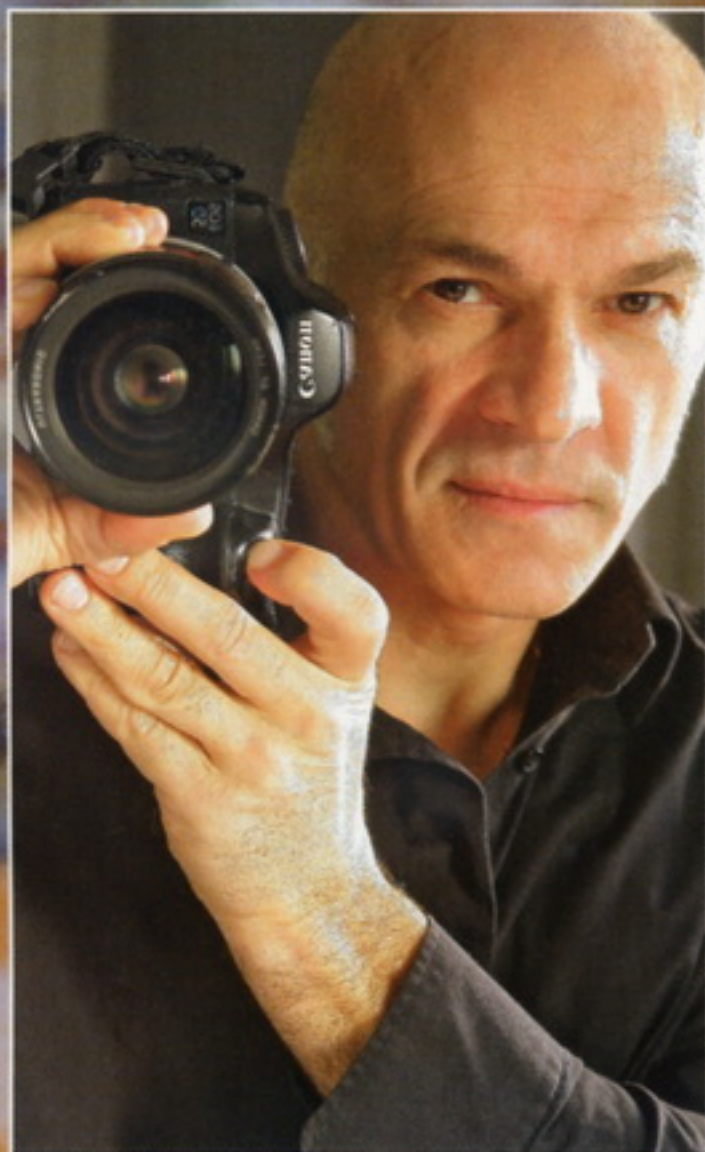
**ALEXIS MASBOU
INTERVIEW**

« JE ME SUIS ENDETTÉ POUR
MA CONNERIE, MA FOLIE »

STONER

LES SECRETS D'UN GÉNIE DU PILOTAGE

ZOOM LA DESMOSEDICI DE ROSSI + PORTRAIT BERNARD FAU + SUR LE FIL CRUTCHLOW
LE DÉJANTÉ + COURSE DE LÉGENDE WELKOM 2004 + CRASHES CABRIOLES ESPAGNOL



2012

Homme complet, Bernard Fau a su cumuler une compétence pour les sports extrêmes autant qu'une sensibilité artistique reconnue. Après sa carrière de pilote, il est ainsi devenu photographe de plateau pour le cinéma.

1979

A la fin des années 70, Bernard Fau jouait dans le top-10 mondial et le top-3 des privés en GP 500. Mais privé, à l'époque, ça voulait dire jongler avec les budgets, les blessures, les casses, la mécanique, les engagements, la conduite du camion, les nuits blanches...

Dans ces années-là, les grands noms s'appelaient Agostini, Sheene, Rougerie Roberts... Nombre de privés rêvaient tout haut en se battant contre ces super-légendes, avec les yeux brillants, et souvent plus de talent que de moyens. Bernard Fau, qui témoigne aujourd'hui, était de ceux-là. Attention : interview d'un homme d'exception, sur tous les chapitres.



BERNARD FAU

EX-PILOTE PRIVÉ EN GP 500

Par Bruno Gillet, photos BG, Moto Journal et collection personnelle B. Fau

FAU

PERILLEUX



L Isle-Adam, au bord de l'Oise, un dimanche midi d'été ; une maison très campagne, une Honda VF 750 C de 150 000 km. Un monospace Toyota hors d'âge ; dedans, une 350 TZ 1979 à cadre Morena. Dans le garage, un vélo de compétition high-tech, rutilant, car notre homme a au compteur pas moins de 200 courses de vélo en senior. Dans le salon, un home cinéma, mais aucun téléviseur. Au sous-sol, une salle aveugle et grise, dédiée au traitement des photos de ce photographe de plateau de cinéma. Sur la table de la cuisine, des livres de Nietzsche, Freud, Schopenhauer. C'est ici que vit un homme répondant au nom de Bernard Fau. Pour les voisins, il n'est qu'un préretraité actif quelque peu singulier. Pour nous, il est le sportif moto français qui, en plus de prestations en piste de très haut niveau, a le plus réfléchi sur l'activité de pilote, "sur le métier d'homme", serait-on même tenté de dire.

« Mon père était transporteur, c'était le routier avec son gros camion, il avait un côté Gabin, Charles Vanel, alors quand t'es môme, ça devient vite le salaire de la peur. C'était aussi un sportif dans l'âme, ancien footballeur et ancien cycliste. Sa vie, c'était l'entreprise des camions Bernard, alors on partait en vacances en camion car il était indépendant, donc bossait tout le temps, y'avait toujours un truc à livrer à l'autre bout de la France. On avait le camion avec la couchette, mon père faisait le transport, à Marseille il nous laissait un peu en bord de mer et nous reprenait au retour. Je me souviens de la descente par la nationale, 30 km/h de moyenne, 24 heures non-stop, le Morvan l'hiver et 40 degrés dans la cabine l'été, pas de direction assistée, c'est là qu'on voyait

mon père et ses muscles saillants aux bras en transpiration dans le débardeur, vingt minutes pour une manœuvre. Là, quand t'es môme, t'es déjà au cinéma. Mon père était un échappé de l'usine, et faut toujours se rappeler d'où on vient. Son propre père avait fait quatre ans de tranchée en 14-18, vingt blessures, il est mort quand mon père avait 12 ans, puis mon père a fait quatre garçons. Plus tard, tu te rends compte que t'es toujours à la recherche du temps perdu, c'est l'idée de Proust. Cette idée du passé qui t'a nourri, et que tu cherches toujours à retrouver ou à revivre. Ma mère, c'était une Italienne émigrée du fascisme ; son nom de famille, c'était Strada, "la route". J'ai toujours eu ce regret, de ne pas avoir pris le pseudo Strada. Vu que mon père m'interdisait la moto, je lui aurais fait un bras de cette façon... »

Premiers émois

« Petit, je me souviens d'un copain de mon père qui venait avec une Triumph, à l'époque sans casque et avec les lunettes, ça me fascinait. A 10 ans, quand on descendait dans le Sud par la N7, il n'y avait que les Anglais qui roulaient à moto, sur leurs BSA et Norton, on était dans les années 1960. Ils se déplaçaient en horde, en cuir noir, par dizaines, avec le duvet ficelé, la Triumph qui grondait, les chromes et le cuir noir, et ils allaient au sud ; et là, gamin, tu te dis : "Whaaah, la liberté !" La moto, c'est un espace de liberté, c'est le premier truc qui m'a flashé ; même quand t'es gamin et que tu vas à l'école à vélo la première fois, c'est la liberté de se mouvoir. J'ai d'abord acheté un scooter, j'allais au Moto-club d'Enghien à côté de la gare avec mon 50 Vespa. Etre accepté dans un club, se trouver une nouvelle famille ! Ta façon de te barrer de la maison. Je suis un enfant de 1968, ça me marque, j'ai été délégué de ma classe, je me suis fait virer à cause de ça, un peu anar, puis l'école commence à me faire chier

grave, car tout ce que j'aime, on ne l'apprend pas : le sport, le dessin, la musique, le cinéma, la vitesse, l'amitié. Et puis, l'autoritarisme te pèse de plus en plus chaque année ; en plus, tu découvres la sexualité, tout ça c'est trop fort. Donc y'avait un idéal, genre vivre vite et mourir jeune. La vitesse... Ah, la vitesse, ça t'excite sur ton scooter ! Et même quand tu tombes, tu te relèves, et t'as même pas eu peur. C'est presque une révélation, finalement je suis plus fort que ça ! J'ai été nourri au western, comme les cow-boys qui tombaient du cheval, car mon père m'emmenait voir ces films, c'est devenu ma mythologie, on n'avait pas la télé. Le mythe du héros se construit tout doucement, alors tu te rends compte que la seule chose qui t'intéresse, ce sont les êtres d'exception. Donc, ce sont soit les cow-boys, soit les sportifs, soit les artistes. »

Le choc de la course

« Je faisais du foot parce que mon père m'avait poussé vers ça, puis je me casse la jambe au football, donc c'est fini le foot, et puis j'avais vu que je ne serais jamais un grand joueur. Réparé, je dis à mon père : "Je reprendrai pas le foot", et là, je vois la grande tristesse de mon père... Un soir, je fais le mur pour aller voir une course de motos, mais, de Sartrouville à Montlhéry, c'est un vrai voyage sur un scooter quand t'as 15 ans, une jambe dans le plâtre et les béquilles sur le guidon ; je pousse le scoot dans la rue d'à côté à 2 h du matin, le démarre sans trop savoir où était Montlhéry, traverse Paris de nuit sans connaître, en cherchant ma route ; j'arrive à l'aube, à 15 ans toute distance est immense. Au pied de l'autodrome, je m'endors dans un fossé. Je me retrouve dans le paddock avec mes béquilles et je la joue presque comme le mec qui vient de se blesser à moto... Les 50 cm³ prennent la piste à 8 h du matin car, à l'époque, les motos roulaient le matin et les autos l'après-midi. Et là, je découvre Tchernine, le beau mec, toute >>>



1971

« Jusque-là, ça passait ! » Incroyable cliché de la première chute de Bernard Fau à 18 ans lors de sa toute première course, la côte de Lapize à Montlhéry !

1981

La concentration du pilote privé avant un départ de GP 500 (Spa 1981). Notez l'absence de slider et le GPA SJ, le must de l'époque. Tension et concentration sont, en revanche, restées les mêmes.





1980

Aucun pilote privé de championnat du monde, quelle que soit sa catégorie, ne fait aujourd'hui sa mécanique lui-même. Notez que c'est un pré qui servait de box, et qu'on pouvait alors courir dans plusieurs catégories (notez la moyenne cylindrée derrière).



1982

Sur la Honda officielle d'Endurance (très fragile cette année-là), Fau s'illustre une nouvelle fois, comme aux très relevées 8 H de Suzuka, avec une 4^e place.



1982

La 500 Suzuki RG à 4 cylindres en carré a été l'arme incontournable des privés fin 70/début 80, jusqu'à l'apparition de la Honda RS 3-cylindres (Roche en 83).

QUELQUES GRANDES PHRASES DE BERNARD FAU

« Dans la seconde qui te manque et que tu cherches, il y a le travail de cent mecs, il y a dix fois plus d'argent que dans ton chrono. »

« A un moment de ta vie, tu réalises que le temps a ta peau, que le temps détruit tout. Le vrai maître, c'est le temps. Et justement, le pilote est un obsédé du temps... »

« C'est parce que l'homme a conscience de sa propre fin, et que la mort lui est insupportable, qu'il a inventé la religion. Et il est le seul. »

« La course moto sans le risque, ce serait comme jouer au poker avec des haricots. »

« En course, tes convictions sont sanctionnées tout de suite, alors que dans la vie, il faut des décennies, parfois toute une existence n'y suffit pas. La course, c'est de la philosophie en action. »

« Dans la vie, il y a ceux qui s'engagent et ceux qui se protègent. Les bateaux sont à l'abri dans les ports, mais ils ne sont pas faits pour ça. »

On peut avoir presque 60 ans et avoir su conserver l'énergie, la passion, la soif d'apprendre, la volonté de se dépasser et de s'engager. Bernard Fau en est une admirable incarnation. Car « vieillir n'est pas fait pour les lâches. »



1986

Les débuts de Bernard Fau comme photographe de plateau. Changer totalement d'activité et de milieu est souvent très difficile pour les ex-sportifs.



1992

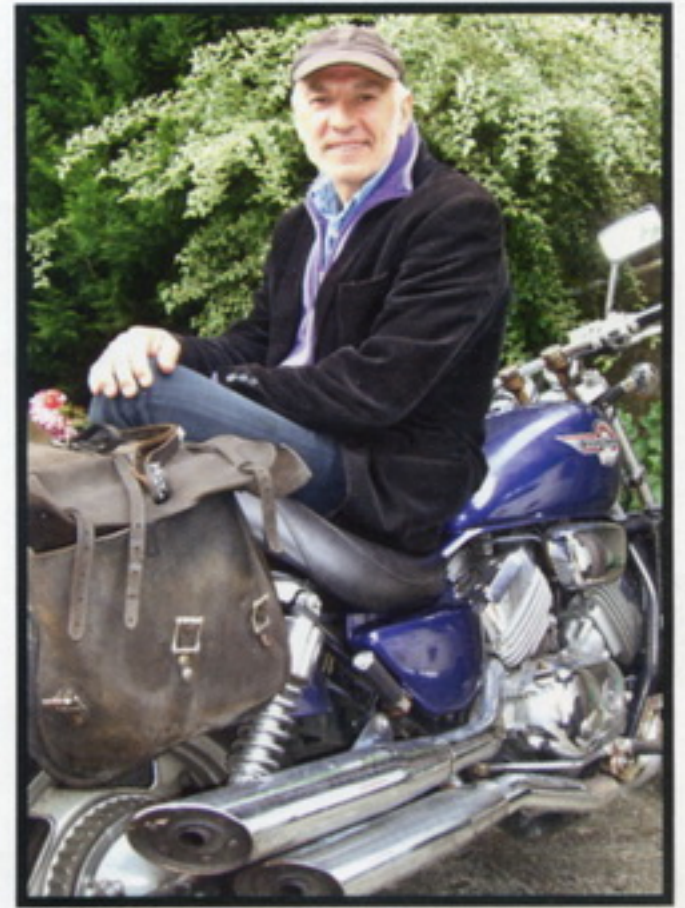
Notre champion des privés a aussi été le photographe exclusif du film *Les nuits fauves* de Cyril Collard, dont les retombées l'ont propulsé au premier plan.

l'image du pilote, l'Aston Martin, la belle blonde, la Yamaha avec l'échappement course. Avec mes copains qui m'avaient rejoint, on s'est postés au virage de la ferme, on était une vingtaine, et là, t'entends le son des motos avant de les voir, et, quand tu les vois arriver, freiner, virer, t'es scotché ! C'est brutal, à côté de ça, une photo, ça ne veut rien dire. Là, du bord de la piste, à chaque paquet qui arrive, t'as l'impression que tu vas assister à une catastrophe en direct. Pour moi, c'est la révélation. Et puis l'école, ça n'allait plus, j'ai raté mon BEPC deux fois ; la deuxième fois, je me suis même cassé à la moitié du concours en leur disant : "Non, vous embêtez pas... Vous embêtez pas, mais ne m'embêtez pas !" Et j'ai réussi à entrer dans une école de dessin qui préparait les Arts Décos. Là, je me suis éclaté, j'ai bossé car ça me passionnait. Mais je dessinais tellement de motos que le prof m'a dit un jour : "C'est bien ce que tu fais, mais peut-être que la moto c'est un peu plus ton truc finalement..." Vous avez raison, je lui ai dit ; et j'ai quitté l'école, tout ça sans un mot à mes parents. »

A tout prix, courir

« Mais, en 1969, à 16 ans, si t'étais habile de tes doigts, tu trouvais du boulot n'importe où et tu gagnais le Smic. Car là, je m'étais dit : "Faut que je gagne de l'argent pour m'acheter ma moto pour courir." Mais on pouvait pas courir avant 18 ans ! Le permis gros cube était à 16 ans, mais pas le droit de courir ! Je mettais tout de côté pour construire ma moto pour ma première course. J'ai acheté une anglaise, j'ai tout dépoilé, à 17 ans, et installé un moteur G50 Matchless refait par Maingret dans un châssis Norton que je possédais. Je l'ai appelée la "Maton", sans savoir que ce mot désigne aussi des individus pas très fréquentables... Comme toujours, nécessité fait loi. A 18 ans, je veux courir. J'avais passé le permis moto en douce depuis un

moment, je trouve le club pas trop regardant sur l'autorisation paternelle, car la majorité était à 21 ans ! Et ma moto est finie une semaine avant la course de côte de Lapize, à Montlhéry. On est en 1971. On la démarre dans la rue, en blouse, les voisins sortent avec les balais... Il y avait tout un clan de motards dans ma banlieue, et tout ce monde-là ne rêvait que d'une seule chose jour et nuit : la course. Et, d'un coup, toi, t'es celui qui va passer de l'autre côté... Bien sûr, ils se disent : "Il est barjo", d'autant qu'eux avaient déjà une moto, alors que j'étais encore sur mon scooter. Mais ils venaient voir tous les soirs ma moto en construction, tout le monde devisait autour, et, évidemment, pendant ce temps-là, je leur disais : "Tu me prêtes ta moto 5 minutes ?", je partais et je tirais dedans... Le nombre de fois où je suis tombé... Les mecs se disaient entre eux : "Vas plus chez Fau, parce qu'il va te prendre ta moto et il va te la casser." Mais moi, j'avais 10 minutes pour tout comprendre ! Alors pour eux, j'avais un pet au casque, et ils se disaient : "Si lui, il court, bonjour les dégâts..." On la charge dans la camionnette d'un copain et on part donc pour Montlhéry. Evidemment, je n'ai jamais piloté la moto ailleurs que dans le petit bout droit de ma rue, juste pour voir si le moteur marche, donc je ne sais même pas ce que c'est qu'un freinage, mettre de l'angle... Cette forme d'inconscience où tout est possible, c'est la force de l'adolescence, on aurait construit pareil une fusée pour aller sur la lune, on aurait mis trois gros pétards au cul de notre Spoutnik en bois et on était sûrs qu'on allait toucher l'astre... Tous les découvreurs ont eu la même approche, sinon tu ne démarres jamais. C'est l'étoffe des héros. Et le soir de la côte de Lapize, sur le circuit, j'ai eu une pensée dans mon duvet, je me suis dit : "Et si je suis pas bon ?" J'avais jamais envisagé ça. Je me suis dit : "C'est pas grave, tu feras autre chose, mais au moins t'auras essayé." Petit, on me disait : "Apprends



d'abord un métier, ensuite tu pourras t'acheter une moto". Moi, c'était : "Non, non, non !" Pour moi, la vie, c'était pas faire un boulot la semaine, et aller courir le week-end. J'ai toujours voulu que ma vie et ma passion coïncident. J'ai réussi, et j'ai survécu... »

Moteur !

« Et puis, la course t'oblige à l'humilité. N'importe quel pilote, au moment d'affronter une course, est dans un état de stress et de peur. On est des êtres humains, même si on tente de dépasser ça. N'importe qui de sensé te dira : "J'adore la moto, mais la course, c'est pas pour moi, je préfère faire du tourisme, ça suffira." Et combien de fois, avant un départ, je me suis dit : "Si je les écoutais, j'irais pas." A la fin de sa carrière, Jacky Hutteau vomissait avant d'enfiler son casque. C'est pas seulement la peur de >>



2009

Bernard Fau s'est fait un nom dans le cinéma, et nombre de comédiens ont fait appel à lui pour des séries de portraits. Ici avec l'actrice Romane Bohringer.



2011

Après plus de 25 années passées à faire poser ou à saisir l'instant dans le milieu du cinéma, les expositions de Bernard Fau ont de quoi ravir tout bon cinéophile.

1981

Sans aucune assistance électronique et compte tenu du caractère naturellement brutal du deux-temps, les 500 quatre-cylindres de l'époque étaient de vrais broncos sauvages (dixit Schwantz), prompts à lever la roue avant au moindre coup de gaz entre les arbres et les maisons avoisinantes du circuit d'Imatra où avait lieu le fameux GP de Finlande, un tracé naturel qui comprenait la traversée d'un passage à niveau !





FAU DIGEST

Né le 22 février 1953 à Suresnes (92)

Résidence : L'Isle-Adam (95)

Célibataire, sans enfant

Profession : photographe de plateau pour le cinéma.

PALMARÈS

1971 Débuts en course de côte à Lapize, en 500 (2^e, 4^e).

1972 1^{er} à Annemasse en 250

1973 3^e au Critérium 750, 1^{er} à Montlhéry, 1^{er} à Nogaro. Beaucoup de 2^es places en bagarre avec Gilles Husson (qui démarrait mieux !).

1974 Débuts en GP (250, 350, 500), voir *Le cheval de Fer*, 3^e à Mallory Park en 350 devant Pons, Braun, Williams, etc., au meeting Race of the year, 1^{er} à Snetterton en 350.

1975 1^{er} à Melfet en 250 devant Pons, Mortimer, Tchernine, Prince de Chimay, lors du Grand Prix des Frontières par l'addition des résultats, 2^e en 350 derrière Dieter Braun, 3^e en 500 derrière Sheene et Ago, 4^e en 250 avec record du tour.

1976 1^{er} à Brands Hatch en 350, "Hutchinson 100" (Brands Hatch) : 3^e en 250 derrière North et Ballington, 3^e en 500 derrière Sheene et Read, 4^e et record du tour en 350 au Post TT Mallory Park, 7^e en 500 au GP de Hollande.

1977 1^{er} à Snetterton, championnat anglais 750 MCN, devant Sheene, sous la pluie, 4^e au championnat Fim 750 à Dijon (4^e aux deux manches devant Lucchinelli), 2^e à Chimay en 350 derrière Braun, 4^e au championnat Fim 750 à Zolder, 4^e à Mallory Park Post TT en 350, 4^e à Melfet en 750, 4^e à Brands Hatch en 750, 2^e à Brands Hatch en 350 (record du tour).

1979 11^e au GP d'Autriche 500, 4^e au GP d'Allemagne 500 (1^{er} privé), 6^e au GP d'Italie 500 (à ce moment-là, je suis 5^e en 500 et 1^{er} privé ; puis c'est le 4^e temps au GP d'Espagne avant la chute et la destruction de ma RG Suzuki...), 3^e à Donington en 500 derrière Hartog et dans la roue de Sheene.

1980 3^e à Nogaro en 750, 3^e à Mallory Park en 500 Post TT, 1^{er} à Knock Hill devant Haslam.

1981 10^e et premier privé en 500 (Suzuki), 4^e au GP d'Angleterre 500, 7^e au GP de Hollande 500, 10^e au GP de Belgique 500, 2^e à Melfet en 500, 3^e au Pau-Ricard en 500 et record du tour, 3^e à Oulton Park en 500 et record du tour.

1982 pilote officiel Honda en Endurance, 2^e aux 8 H du Nurburgring (le circuit de 24 km !) avec Michel Frutschi, 4^e aux 8 H de Suzuka.

1983 3^e à Magny-Cours en 250, 10^e au GP d'Allemagne en 250, et derniers points en GP (Yamaha).

te blesser, c'est surtout la peur de ne pas être à la hauteur. De te dire : "Je vais être nul. Et en plus connard, si ça se trouve, tu vas crever !" Il faut aussi accepter l'échec, savoir perdre. Mais c'est une douleur. La course est une douleur, comme toutes les passions. D'ailleurs l'étymologie du mot "passion", c'est "souffrance due à une cause extérieure". Si t'aimes passionnément une gonzesse, tu sais à l'avance que tu vas souffrir, que tu vas subir. Mais c'est ton choix. T'es mort de trouille, mais si on te dit : "Le départ va se faire sans toi", alors là, t'es encore plus mal. C'est la définition de la passion. Alors, tu fais ta première montée chrono de la côte de Lapize, et là, t'es parmi des noms comme Tchernine, Guili, Gougy, Bourgeois, Rougerie, Baldé... Les mecs venaient du Sud pour faire deux fois trente-cinq secondes de course ! Première montée, je place tous mes copains dans la meilleure courbe en leur disant : "Vous allez me noter !" Je fais mon passage, puis on se réunit pour débattre, ça discute ferme : "T'es dans les bons !", ils me disent. Le lendemain, il pleut, et j'ai jamais roulé sous la pluie ! Première montée, 4^e temps. Et là, je me dis : "Tu vas améliorer à la seconde montée", et c'est là que commencent les emmerdes... Déjà, je rate le départ, je me mets en travers tout de suite et manque de me bourrer, puis, à l'approche de la courbe, mes potes m'ont dit après : "Rien qu'au son en t'entendant arriver, on s'est dit, c'est pas possible qu'il passe". Evidemment, je finis par terre... Je me relève tout pâle, le cuir qu'on m'avait prêté totalement arraché. Puis mes parents découvrent que je cours, mais le truc est amorcé, et après ça, je commence à faire des places de deux en course de côte. Mais ma première vraie victoire, c'est quand je me suis déterminé à fond pour ne pas faire l'armée, et qu'au bout de la

première convocation des trois jours, ils m'ont envoyé en hôpital psychiatrique. La vie, c'est comme la course, elle est faite de tout ce que tu n'as pas cédé aux autres. A un moment de ma carrière, j'ai été dans les dix meilleurs mondiaux, avec Uncini et Lucchinelli. J'ai été un outsider, je pouvais battre quelquefois les meilleurs, mais jamais je n'ai pensé être au niveau d'un Sheene ou d'un Roberts. J'ai battu Sheene une fois sur une course anglaise, mais, après l'arrivée, une question me taraudait : "Est-ce qu'il a vraiment tout donné ?" "Pour être un champion, il faut avoir une confiance en soi absolue, au-delà de la moyenne générale. Presque au niveau d'une inconscience. Peut-être même à un moment, il faut être un peu bête. Moi, j'étais pas structuré comme ça. J'avais la chance et la faculté de ressentir certaines choses qui m'ont peut-être sauvé la vie. Il m'est arrivé certaines fois de m'arrêter en course en me disant : "Je suis pas dedans". Il y a une chose que j'ai apprise à la fin de mes années course, c'est la concentration. C'est la clef. Si tu vas vite avec peu d'entraînement, tu tombes. Le courage, l'audace et le talent ne font pas tout. Le talent, c'est d'avoir envie, comme disait Brel, mais après ? Le reste est dans une concentration supérieure, dans la maîtrise. Un jour, un journaliste a demandé à Kenny : "Mr Roberts, qu'avez-vous de plus que les autres ?" - Only concentration." C'est ça, le fameux tour parfait, l'état de grâce. Pourtant, Roberts savait que ce tour parfait, il ne pourrait pas le rééditer pendant toute la course, c'est impossible. Mais il avait l'intelligence de gérer ça pour le placer au bon moment. Jackie Stewart disait : "Le secret, c'est de gagner le plus lentement possible". Là, il te dit en une phrase ce qu'il faudrait normalement un demi-livre pour te l'expliquer... » +



2000

156 km de course avec le mont Ventoux en final ! Depuis sa retraite "motocyclisteuse", Fau a disputé plus de 200 courses senior à vélo !



2012

Le croirez-vous, Bernard a remordu à l'hameçon ! Il s'est acheté une 350 TZ de 1979 à cadre Morena (dessiné par Alain Chevallier), un vieux van, et le voilà on the road again à disputer les courses de motos classiques.