

Brazil hero

Premier Brésilien à avoir connu le succès en F1, Emerson Fittipaldi a ouvert la voie à Piquet, Senna et à tous les autres « brasileiros ». Il reste là-bas un héros qui a sacrifié une partie de sa carrière pour porter les couleurs d'une improbable équipe nationale.

Propos recueillis par Alain Pernot Portrait Laurent Villaron

Quel est votre premier souvenir automobile ?

Je devais avoir cinq ans. Mon père m'a emmené sur le circuit d'Interlagos car il était journaliste sportif sur la radio qui couvre encore aujourd'hui la F1. J'ai vu les monoplaces passer et là j'ai dit : « un jour, je serai pilote de F1 ! ». A partir de là, je n'ai cessé de rêver de ça. Ça convenait bien à mon père. Et à ma mère aussi : elle courait elle-même en amateur ! Elle avait notamment disputé une course de 24 heures à Interlagos sur une Mercedes. Mon père lui courait en moto. Ils nous ont encouragés mon frère aîné Wilson et moi.

Comment avez-vous commencé ?

J'ai commencé par la moto de 14 à 16 ans, à Interlagos. L'année de mes 17 ans, j'ai fait de la moto, du bateau et du karting ! Ces bateaux marchaient très fort, à plus de 110 km/h. Ma mère n'était pas très enthousiasmée par la moto et le bateau... Moi, j'aimais davantage la moto que le bateau où le circuit changeait tout le temps avec les vagues !

Comment est venue la décision d'aller courir en Europe ?

Le premier à être allé en Europe est Wilson. Il a été invité par Alpine pour rouler au Mans. Il courait déjà pour eux au Brésil. Ça ne s'est pas très bien passé et il est revenu très déçu, sans avoir disputé la course. J'ai voulu tenter ma chance à mon tour. Mon père ne nous donnait pas d'argent. J'ai travaillé en fabriquant des volants pour gagner de l'argent. J'ai alors réuni un petit budget pour courir en Formule Ford en Angleterre qui était pour moi le centre du monde. A l'époque, c'était une nouvelle catégorie pas chère qui attirait des jeunes de tout pays. Les six premiers mois ont été très durs pour moi car je ne parlais pas très bien anglais. Je ne connaissais personne. Je travaillais comme mécanicien dans un garage à Wimbledon et, le soir, je préparais le moteur de ma Formule Ford. C'était une très bonne expérience. Après trois mois de F. Ford, Jim Russell m'a appelé. Il s'occupait de l'équipe d'usine Lotus en F3 et ses pilotes ne marchaient pas trop fort. Il a donc aligné une voiture semi-officielle pour moi. J'ai commencé en juillet et, en octobre, je gagnais le championnat ! Ça a été un moment clé de ma carrière. J'ai ainsi attiré l'attention de Colin Chapman.

Comment s'est passée cette rencontre ?

Il m'a invité à la fin de cette saison 1969. Il m'a proposé de débiter tout de suite en Formule 1 ! J'ai dit « non, non, non ! ». Je ne me sentais pas encore prêt. J'étais très impressionné d'être dans son bureau. Pour moi, c'était un rêve... Lors du dîner, j'ai posé beaucoup de questions à Colin sur la partici-

pation de Jim Clark à Indianapolis. Il m'a raconté toute l'histoire et, dans ma tête, je me disais : « un jour, il faut que je cours là-bas ! ». Pas longtemps après, j'ai fait la connaissance de Jabby Crombac, le fondateur de Sport Auto qui est devenu un bon ami. Colin a été un professeur fantastique pendant les quatre années que j'ai passées chez Lotus.

Vous débutez néanmoins en F1 au cours de l'été...

Oui et j'ai vécu le drame de Monza. Le matin, j'ai pris le petit-déjeuner avec Jochen Rindt. Il m'a alors proposé de conduire en 1971 pour son écurie de F2. J'étais ravi de la proposition. Trois heures après, il était mort. Ce fut un choc terrible pour moi. C'était la partie la plus cruelle de la F1 à cette époque. Je pense que les années 65 à 75 étaient les plus funestes pour la F1. Quand je parlais de Suisse le jeudi pour me rendre sur un Grand Prix, je disais « peut-être que, dimanche, je ne reviendrai pas... ». Quand on arrivait sur le circuit en revanche, on oubliait tous les risques.

Vos débuts en F1 sont éclairs : vous commencez en juillet à Silverstone et vous gagnez votre cinquième Grand Prix ...

La tragédie de Monza a tout changé dans l'écurie. Colin Chapman m'a appelé en me disant qu'il voulait que je remplace Jochen comme pilote n°1 pour le GP des USA. Je ne pensais pas avoir encore assez d'expérience. Je n'avais disputé que quatre Grands Prix mais il m'a rassuré en me disant que j'aurais toute l'équipe derrière moi. C'était une énorme responsabilité. Et puis, j'ai gagné ! C'était fantastique ! Mon rêve était de devenir pilote de F1. Rien que d'avoir disputé mon premier Grand Prix, j'aurais pu mourir heureux... alors gagner, vous imaginez !

Vous étiez le premier Brésilien d'une belle série à connaître le succès en F1. Vous avez ouvert la voie...

Ma victoire à Watkins Glen a effectivement commencé une série de 41 ans de succès pour les pilotes Brésilien en championnat du monde avec Nelson, Ayrton, puis maintenant Felipe Massa et peut-être Bruno. Et j'en suis fier mais je n'ai toutefois pas été le premier Brésilien en F1. Avant moi il y a eu Chico Landi, qui était mon idole au même titre que Fangio. Chico avait gagné un Grand Prix hors championnat du monde, à Bari en 1948. Mon père avait fait le commentaire à la radio ! Il était un très bon ami de mon père lorsque j'étais petit, tout comme Fangio d'ailleurs. En tout, je crois que 32 pilotes brésiliens ont couru en championnat du monde. Dont quelques-uns avant moi. Il y a eu Da Silva Ramos qui a piloté pour Gordini et qui est souvent considéré comme un Français car il vit en France. Il y a eu aussi Fritz D'Orey, qui a eu un très grave accident sur l'Avus dans les années 50. >



« Rien que d'avoir disputé mon premier Grand Prix, j'aurais pu mourir heureux... alors gagner, vous imaginez ! »