

DEUX PERNAUT S



Une BMW Série 1 pour Jean-Pierre Pernaut, qui la partage avec son fils, Olivier, pour le trophée Andros.



Chaque année, le journaliste vedette de TF1 se fait plaisir en participant au trophée Andros qui réunit des dingues de glisse. Qu'ils soient professionnels comme Prost ou Panis, stars de la télé ou "people"...

Auto Plus Quelle est votre expérience du trophée Andros ?

Jean-Pierre Pernaut : La saison 2008-2009 est ma quatrième année sur glace. J'ai commencé en 2005 par les sprint-cars [une sorte de buggy monoplace, NDLR] qui m'ont permis de me familiariser avec ce type d'épreuves. En 2006, j'ai suivi Olivier [son fils, ingénieur en mécanique et gestion des entreprises, NDLR] et nous avons participé au trophée avec une Fiat. En 2007-2008, nous avons changé pour une BMW Série 1, que nous conduisons encore cette année. Avec un nouveau moteur disposant de plus de couple,

et amélioré dans les reprises à bas régimes.

Auto Plus A vos débuts dans le trophée Andros, vous aviez seulement l'envie d'aider votre fils. Nourrissez-vous d'autres ambitions cette année ?

J.-P. P. : L'an passé, Olivier est arrivé en tête du classement Promotion (réservé aux amateurs). Cette année, il court dans la catégorie Indépendants [dédiée aux pilotes confirmés qui n'ont jamais gagné de manche en trophée Andros, NDLR]. Je me suis dit que j'allais essayer de faire quelques podiums cette saison. Pas de

chance pour moi, voilà qu'il y a de bons pilotes engagés dans la catégorie, comme Christophe Ferrier ou Eddy Bénézet, associé à Bertrand Balas.

Auto Plus Qu'est-ce que vous avez appris en matière de pilotage sur la glace ?

J.-P. P. : En premier lieu, l'humilité. C'est un métier qui n'est pas le mien et qui est pratiqué par des professionnels comme Alain Prost, Olivier Panis, Jean-Philippe Dayraut ou Frank Lagorce. Face à ces gars-là, on se dit : "Je vais faire pareil." Non, sur glace, ce n'est pas pareil. On est toujours derrière eux.

Auto Plus Et quel enseignement sur le plan technique ?

J.-P. P. : J'ignorais complètement que, quand on était en perte de vitesse, il fallait accélérer à fond et remettre les roues droites dans l'axe pour que ça reparte. Quand on a 350 ch qui poussent derrière... Lors de ma première saison en voiture, je n'ai jamais accéléré à fond. Du-



Jean-Pierre en pleine concentration au moment du départ. Il se prépare à réagir immédiatement au signal du starter.

rant la deuxième, ça m'est arrivé quelquefois, et je suis souvent parti en tête-à-queue. J'espère que, cette saison, je vais pouvoir le faire comme les grands.

Auto Plus Qu'est-ce qui constitue la vraie difficulté ?

J.-P. P. : La vraie difficulté pour quelqu'un qui travaille toute la semaine comme moi réside dans l'absence totale d'entraînement. J'ai donc effectué mes premiers tours sans le moindre roulage. Néanmoins, avant Val-Thorens, cette année, j'avais conduit la voiture pour la der-

nière fois au Stade de France et j'ai remarqué que le pilotage sur glace, c'est comme le ski, ça ne s'oublie pas.

Auto Plus Avez-vous retenu quelque chose qui peut vous servir tous les jours sur la route ?

J.-P. P. : Oui, et ça m'a déjà servi parce qu'il y a des automatismes qu'on acquiert. Sur route enneigée, dès que l'on part en dérapage, on a tendance à lever le pied : il faut pas mieux pour accentuer le glissement. Si on maintient un petit filet de gaz pour repren-

NON RIEN !



JEAN-LOUIS MONCET

Retrouvez le blog F1 de Jean-Louis Moncet sur [autoplus.com](#). Va y avoir du sport.

Chaque semaine, Jean-Louis Moncet nous fait pénétrer dans les coulisses de la Formule 1 et du sport automobile.

F1 : pourquoi Honda jette l'éponge

Le 4 décembre, Honda envoyait une circulaire à ses filiales dans le monde, leur interdisant de communiquer sur la F1 et ce jusqu'au 5 décembre. Le constructeur japonais convoquait le même jour une conférence de presse à 13h30 (5h30 du matin, heure française). Qui débuta par ces mots : "Nous, Honda Motor Co. Ltd, avons pris la décision de nous retirer de toutes les activités de Formule 1..." Le PDG, Takeo Fukui, a ensuite répondu aux questions d'une façon presque invariable :

"Le climat économique actuel nous force à prendre cette décision douloureuse."

Il n'y avait pas de place dans le discours officiel pour expliquer les vraies raisons d'une retraite en ordre dispersé. Après avoir encensé les Grands Prix lors de son retour en F1 en 2006, Honda en sort au bout de trois saisons, en s'appuyant sur la crise. Mais, à côté de la crise,



Une voiture en flammes au Brésil, dernière image d'une Honda en Formule 1.

il y a une autre réalité. Le constructeur japonais avait jeté les bases de son retour en rachetant l'équipe BAR, ex-Tyrrell. La distance qui sépare le Japon des îles britanniques a fait que Honda a laissé la bride sur le cou à l'équipe anglaise. Et en F1, il n'est pas facile de diriger les Britanniques... Les Nippons ont dû avaler quelques couleuvres et nous en avons la démonstration flagrante avec "l'affaire Sato". En 2004

et 2005, Sato court pour l'équipe BAR-Honda. Les Japonais, qui cultivent la fibre nationale, sont certains que Sato fera partie de la nouvelle équipe 100% Honda. Mais les Anglais, l'équipe BAR ne veulent pas de Sato. Ils commencent à engager Rubens Barrichello car le premier volant, Jenson Button, manifeste l'envie de partir. Puis, Button se rend et voilà comment Honda, au Japon, se retrouve à le fait accompli : les pilotes 2006 seront Button et Barrichello, Sato est à la recherche d'un nouveau pays du Soleil levant. Certains médias en appellent même au boycott des produits Honda, et le constructeur met sur pied à l'arraché, une équipe Super Aguri-Honda, qui va courir Sato. Il en est arrivé jusqu'au début de la saison 2008, où les responsables de l'équipe britannique officielle de Honda reviennent à la charge et font comprendre l'état-major de Tokyo que Super Aguri F1 les pénalise ce sont autant de moyennes qu'ils ne mettent pas à Honda laisse ses moteurs mais stoppe son aide financière à Super Aguri qui met la clé sous la porte. Au-delà des faits, il y a des questions que je me suis posées à l'époque : quel constructeur peut accepter d'être berné par un tel passe-passe ? Comment et pourquoi les Japonais délégués à la tête de l'équipe ont-ils laissé la main à la poignée de mercenaires ? Avoient-ils toutes les cartes en mains ? L'affaire Sato soi n'est pas répréhensible mais elle révèle un climat délétère. Et c'est à cela l'état-major de Honda a voulu mettre fin. Dommage car l'héritage laissé dans les sports mécaniques par Soichiro Honda, créateur de la firme, valait mieux que la sortie par la petite porte



"C'était chaud", semble dire Jean-Pierre à Olivier Pernaut, qui demeure impassible.

retrouve Nathalie [sa femme, NDLR], qui court dans le trophée Andros féminin. Dans le train, je me repose un peu. Puis nous arrivons au circuit. Une soirée tartiflette, et le lendemain matin à 7h30, tout le monde est sur le pont : inspection du circuit avec les autres pilotes pour vérifier les trous, les rails et plusieurs tours à pied. Et ça commence : essais, qualifications, courses, finale jusqu'au dernier podium, vers midi. Puis valises, train, Paris, et, le lundi matin, je suis à mon bureau à TF1 à 7h30.

Grands Prix de F1 avec lui. Enfin, tout à fait par hasard, il y a quatre ans, je suis monté à L'Alpe d'Huez pour voir l'Andros, cela sous une tempête de neige épouvantable. Il y avait trois spectateurs et des barjots qui couraient sur la glace avec d'énormes voitures. J'ai trouvé ça génial. Et Nathalie s'est elle aussi prise au jeu du pilotage en devenant la marraine du trophée féminin.

Andros Plus. Finalement, vous vous amusez bien ?

J.-P. P. : Oui. Mais je veux vous répéter une chose. Des gens me disent : "Vous faites le premier journal télévisé de France, vous n'avez pas peur d'être le dernier dans les courses sur glace ?" Leur répondez que c'est cela, l'humilité. Et si en tête de la course, il y a Prost ou un autre grand professionnel, c'est aussi une fierté.

Propos recueillis par Jean-Louis Moncet

Andros Plus. Donc c'est Olivier Pernaut qui prépare tout ?

J.-P. P. : Olivier a monté le projet, il gère tout cela, les contrats, les partenaires, pour lui, Nathalie et moi. Il me donne aussi des conseils, car il est meilleur pilote que moi, et de fait, je suis terrorisé à l'idée de casser son auto. Il ne met pas le nez dans la mécanique, mais il est très fin pour les réglages. Il sait dialoguer avec les ingénieurs qui nous encadrent et travaille bien avec eux.

Andros Plus. L'Andros est une affaire de famille pour les Pernaut ?

J.-P. P. : Plutôt la course automobile en général. Mon papa faisait des rallyes dans les années 1950, le rallye de Picardie par exemple. Mon frère avait une licence internationale, il courait en Cooper S. Il disputait le Flandre-Hainaut, le Touquet, et moi je faisais son assistance. J'ai bifurqué ensuite vers le hockey sur gazon, puis j'ai ramené Olivier vers le sport automobile en allant voir des

Le calendrier du ANDROS

Après Val-Thorens les 6 et 7 décembre, et Andorre les 13 et 14, voici les dates des prochaines épreuves :

- 19 et 20 décembre : L'Alpe d'Huez
- 9 et 10 janvier 2009 : Lans-en-Vercors
- 16 et 17 janvier 2009 : Isola 2000
- 24 et 25 janvier 2009 : Serre-Chevalier
- 31 janvier 2009 : Super-Besse, finale

contrôle de la voiture, c'est très utile. Et ça, je l'ai appris dans les courses sur glace. Les routes glissantes, il faut le dire et le répéter, sont très dangereuses, et nous avons quelquefois de mauvais réflexes.

Andros Plus. Quand vous parlez avec les professionnels, qu'est-ce qu'ils vous disent ?

J.-P. P. : Je leur demande des conseils et ils me les donnent. Panis me tape dans le dos et me dit : "Vas-y, fonce." Lagorce me répond : "Tu appuies à fond." Et Prost, lui, sourit. Ils savent tous que je fais attention à eux. Cela dit, ils sont rarement derrière moi, plutôt devant, ou alors ils sont en train de me prendre un tour.

Andros Plus. Comment organisez-vous votre week-end ?

J.-P. P. : Le vendredi, je quitte le journal télévisé en courant, je me change dans le parking de TF1 pour passer un jean, un pull et des grosses chaussures. Je fonce à la gare de Lyon où je