

Chapitre 1

Nous sommes un dimanche de 1969, sur le mythique circuit automobile du Mans. Depuis un instant, Jacky Ickx est devenu une légende, mais il ne s'en est même pas encore rendu compte.

Pour 120 mètres et une poignée de petites secondes, il a terrassé la surpuissante Porsche 908 au volant de sa Ford GT40. Son numéro 6, baigné des rayons du soleil qui inonde de lumière les tribunes bien garnies et exaltées, est entré avec lui dans la mythologie automobile. En passant la ligne, des images de ces dernières 24h ne cessent de remonter à la surface...

Ce domptage des courbes du circuit de la Sarthe, l'un des plus beaux de l'Histoire, place la Belgique au centre

du monde du sport auto, le tout grâce au génie d'un gamin de Bruxelles.

24 heures plus tôt, alors que le départ se prépare, rien ne donne Jacky Ickx vainqueur. Non pas que son talent soit remis en cause, mais sa voiture est bien moins impressionnante que les Porche 917 et 908, monstrueuses avaleuses de bitume, dressées pour gagner... et pour regarder les Ford depuis leurs rétroviseurs.

La confiance n'est pas de mise donc, comme vous pouvez l'imaginer, chez la John Wyer Team, l'équipe de Jacky Ickx. Elle aligne deux voitures, donc quatre pilotes en tout. Jacky est le seul étranger de l'écurie, les trois autres sont des Anglais. Son coéquipier pour les prochaines 24 heures se nomme Jackie Oliver. C'est un super pilote au nez aussi grand que celui du Duc de Wellington. Sans doute un bon présage...

La JW Team a tout de même décroché trois fois le titre au Mans, mais cette année, la chance semble leur avoir filé entre les doigts. Seules Ferrari, Bentley et Alfa Romeo ont réussi une passe de quatre. Rarissime performance donc, et la puissance des monoplaces allemandes cette année risque fort de condamner cette perspective.

« *Voilà une date bénie des Dieux pour gagner* », pense Ickx en enfilant sa paire de Ray Ban toute neuve. Il y a presque deux cent ans, d'autres victoires au prix du sang ont été glanées un 14 juin. Il a chaud dans sa combinaison blanche et ses lunettes glissent à cause de la transpiration qui s'intensifie. Les dernières consignes d'équipe ont été données, il les a écoutées distraitement, puis est sorti en direction de la voie des stands.

Le Belge prépare un coup, en réalité. Il l'a mûri depuis quelques semaines, et même s'il hypothèque

certainement ses chances de victoire, il mise sur le symbole. Sous les reflets du soleil, tout près de lui, attendent les 45 Cerbères, alignés en épis. Bientôt, les fauves seront lâchés sur la piste pour ne s'arrêter que le lendemain. Encore une nuit sur les Hunaudières, encore 24 heures pour défier la mort et effleurer le Ciel du doigt.

Nous sommes le 14 juin 1969, sur la Sarthe le vent se lève. Il est accompagné d'un silence lourd et pesant. Il est 13h50, et c'est l'heure H, de mon histoire.

Chapitre 2

Ickx se tient là, aux côtés des pilotes, un sourire malicieux en coin. Il enfile son casque, regarde à gauche, à droite, et vérifie que tous les autres sont dans les starting-blocks, dressés, le genou en avant, prêts à détalier.

En effet, pas de départ sur la piste au Mans. C'est encore la manière archaïque qui y règne, celle de se mettre en ligne et de courir à sa voiture une fois le drapeau à damiers agité. À croire qu'être bon sprinteur vous fait gagner des courses. Jacky enrage après l'organisation. Il a demandé à plusieurs reprises que cette «tradition» soit supprimée. Confondre vitesse et précipitation, c'est porter la responsabilité d'une mort à chaque course ou presque.

Juste à côté de lui, John Woolfe se prépare à courir. Bientôt, lui aussi va entrer dans la légende. Ickx le regarde distraitement et attend l'ordre de départ. Sa position dénote, il a presque les mains dans les poches de sa combinaison. Le départ a été décalé de deux heures pour cette édition, élection présidentielle oblige. Demain, Georges Pompidou sera président, et Jacky sur le toit du monde. En attendant, il patiente, trépigne, presque. Il regarde sa montre et bientôt, l'heure fatidique arrive. Il est 14 heures.

Le drapeau s'agite enfin et son claquement transperce le silence qui s'était installé comme une chape de plomb dans les tribunes et dans les stands. C'est maintenant la tempête qui s'abat sur la piste. Tous les coureurs se ruent dans leur monoplace, s'installent dans les baquets, bouclent à la hâte leur harnais, font rugir les moteurs, et démarrent.

Tous ? Non... Jacky Ickx, le casque vissé sur la tête, avance à pas feutrés, comme à la parade, et traverse la voie des stands à son aise. Il manque de se faire percuter par les trois 917 et les trois 908 qui avalent déjà les premiers mètres d'asphalte. Le Belge connaît tout le pouvoir de la sphère médiatique. Il a fait le choix de la protestation par l'image, sans hurler. Il désapprouve en silence, calmement, avec parcimonie et avec classe. Il rentre doucement dans sa voiture, prend le temps d'attacher son harnais, active les pompes. Bientôt, le moteur 5 litres de son bolide rugit de plaisir, et bon dernier, Jacky s'offre encore le luxe de regarder si la piste est dégagée sur sa gauche avant de s'élancer.

Le retard qu'il accumule sur les Porsche en tête est déjà de plus d'un demi-tour. Mais sans paniquer, avec concentration, Ickx assume la manœuvre. Il siffle *Get Back* des Beatles et pense à sa femme. Il ne