

PORTRAIT DE GEORGES JOBÉ UN ROI SANS COURONNE

Pourtant un accident allait faire perdre à Jobé une couronne qui lui semblait due. Blessé dans sa chair et dans son amour propre, il a vécu des moments difficiles mais qui une fois surmontés n'ont fait que raffermir l'extraordinaire force de caractère et les ambitions de cet authentique champion. « C'était en championnat de Belgique, une semaine avant le Grand Prix des USA. Pour moi le titre belge était déjà acquis et je n'avais guère envie d'aller rouler. Et puis Jean-Claude Lacquaye est venu me voir pour me demander de venir ne serait-ce que pour les spectateurs. C'est vrai que lorsque l'on est professionnel on n'a pas le droit de manquer une épreuve où l'on est attendu. En course j'ai crevé et ceux qui me connaissent savent bien que je ne suis pas du genre à insister quand c'est fichu. A ce moment-là je pensais surtout que dans la semaine qui allait suivre il y allait y avoir le déplacement aux Etats-Unis, la préparation, le décalage horaire, les douanes et que je n'aurais pas l'occasion de rouler avant le Grand Prix. Alors j'ai continué... »

« C'est vrai à ce moment-là j'ai pris un risque, mais il faut se dire qu'une saison est longue et quand on est favori on prend constamment des risques par rapport au titre. Si j'avais terminé, j'aurais peut-être été champion du monde et personne ne m'aurait rien reproché. Malheureusement tout c'est joué à ce moment-là. Dans la ligne droite, le pneu a déjanté. La moto est partie brutalement en travers. J'ai tapé un arbre qui m'a renvoyé très violemment au sol. C'est à ce moment que j'ai cogné la tête. Coma, hospital et là on m'a dit qu'il fallait absolument me garder en observation, que mon cœur avait été atteint et que je risquais un infarctus à tout moment.

Difficile de ne pas gamberger quand on a vingt ans et qu'on vous annonce une nouvelle pareille.

Comment aurais-je pu deviner que ce que je croyais être de la prudence de la part du médecin n'était que de l'incompétence. Un

pouls à 46 ce n'est pas un signal d'alarme si c'est le résultat d'une condition physique au dessus de la norme ! J'ai raté le Grand Prix des USA à cause de cette erreur de diagnostic. Mais la malchance ne s'est pas arrêtée là. J'avais de toute façon suffisamment d'avance pour ne pas avoir à m'inquiéter pour mon titre. Mais au GP D'URSS après avoir terminé deuxième dans la première manche (26 points d'avance sur Hudson à trois manches de la fin du championnat) j'ai chuté dans un virage. Maisch est arrivé plein gaz et m'a percuté au moment où je relevais ma machine. Coude démis, ligaments du genou arrachés, rotule déboîtée, j'en ai pris un sérieux coup, à une semaine du dernier grand prix qui devait se courir en Hollande. Les quelques jours précédents l'épreuve, mon coude avait enflé jusqu'à faire 50 cm de tour. Autant que la cuisse ! »

Restaient deux manches à courir et 11 points d'avance. C'est dans ces moments-là que l'on réalise à quel point il est important d'être soutenu par un team structuré. Pour aider Hudson, Yamaha a fait venir tous ses pilotes avec bien évidemment des consignes pour favoriser Hudson au maximum. C'est normal évidemment, mais ce qui est dommage c'est qu'avec l'aide d'Howerton Suzuki aurait également pu faire un effort. Un team comme Honda par exemple bénéficie de toute l'expérience de Roger de Coster, pour pouvoir jouer au plus serré dans ces cas difficiles. Hudson qui avait en théorie la tâche facile a pleinement bénéficié de l'aide de ses coéquipiers. Tarkkonen m'a sciemment jeté dans un virage et les pilotes Yam qui à un tour de l'arrivée se sont retrouvés devant Hudson ont laissé Neil filer devant. Inutile de dire que c'est dur à avaler. Sans compter que Neil a bénéficié d'une aide extérieure pour repartir après une chute. Comment peut-on me reprocher d'avoir porté réclamation à ce sujet ? Les commissaires sportifs se sont prononcés à 50/50 et finalement c'est le président de la commission (un Anglais comme par hasard) qui a tranché en faveur d'Hudson. « Hudson n'a pas volé son titre ». Si Brunnel l'ancien président de la Fédé belge avait fait son travail il m'aurait dit que j'avais encore un mois pour faire appel, mais je ne l'ai su que trop tard. Alors bien sûr, Hudson n'a pas volé son titre, mais je suis suffisa-

ment exigeant vis à vis de moi pour ne pas accepter que l'on dise que c'était parce qu'il était meilleur pilote que moi qu'il est devenu champion du monde. Je regrette qu'il ne soit plus en 250 l'année prochaine mais un jour ou l'autre nous nous retrouverons et si ce n'est pas en 250 ce sera en 500. J'espère bien récupérer le titre et dans ce cas-là, moi aussi je changerai de catégorie. Pour l'instant j'ai encore à apprendre sur une 250, mais l'année prochaine j'aurai assez d'expérience pour sauter le pas. Toutes ces déconvenues m'ont quand même été bénéfiques. J'ai beaucoup appris sur les gens. Les vrais, les faux amis, ceux qui vous font des sourires un jour et qui vous poignent le lendemain, visiblement certains n'ont pas compris ce qu'est la course. Si je gagne en grand prix, que je suis champion du monde, ma vie est changée. On m'appelle pour donner le départ d'un marathon, on me reconnaît dans la rue, ma vie est changée, c'est vrai. Mais moi je reste ce que je suis. Je ne vauds ni plus ni

Jobé family de gauche à droite, Maman, Papa, Georges et la petite sœur. Tous des sportifs prêts à épauler leur champion dans les coups durs.

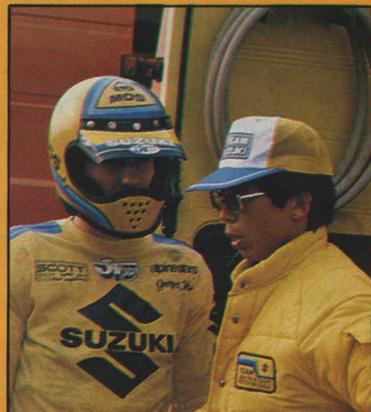


Si un pilote dominait son championnat à mi saison l'année dernière, c'est bien Georges Jobé. Malherbe harcelé par Noyce et Everts bousculé par les jeunes avaient bien du mal à reconduire leurs titres mondiaux respectifs.

par P.M. Poli:

GEORGES JOBE EN BREF

Né le 6 janvier 1961 en Belgique. Un frère, deux sœurs, 1,80 m, 75 kg. Hobbies : Tennis, Football, Vélotrial. sa plus grosse qualité : (les parents en cœur : on la cherche encore !) La rage de vaincre. Son plus gros défaut : exigeant, jamais content. Voiture personnelle : Audi coupé. Moto personnelle, Suzuki 250 RMZ. Ambitions 82 : le titre mondial et la Trans Am.



moins, je garde mon caractère. En Suisse la piste était beaucoup trop rapide. Spontanément tous les pilotes se sont mis d'accord pour protester auprès des organisateurs et j'ai servi de porte parole. On m'a menacé de suspension de licence, d'interdiction de départ, et finalement les organisateurs ont modifié le circuit et tout le monde a été content. Pourquoi certains ont-ils été raconter que je m'entendais mal avec les autres pilotes. Ont-ils donc la mémoire courte à ce point ?

Certains ont dit que j'étais trop fier et que c'était bien fait pour moi ce qui m'était arrivé. Se sont-ils seulement demandé pourquoi j'avais continué à rouler avec une roue crevée ?

De toutes façons après mon accident en URSS j'ai dû faire deux mois de rééducation. Une heure et demie le matin, une heure et demie l'après midi. J'en ai eu les larmes aux yeux de me déchirer sous les haltères. Mais ça personne ne le sait. Alors finalement en dehors d'un circuit de cross je préfère rester incognito. Je suis plutôt timide et je pense qu'aucun égard particulier ne m'est dû. ». La légende en prend un sérieux coup. Fier d'être champion du monde à vingt ans, qui ne le serait pas ? Mais Georges Jobé a aussi suffisamment de recul pour ne pas prendre la grosse tête comme on dit. Ce que certains prennent pour de l'arrogance n'est en fait que de la franchise. S'il a un avis, il le donnera, sans verbiage et sans circonlocutions oiseuses, et s'il est exigeant avec les autres c'est qu'il l'est d'abord avec lui-même. « A écouter certains, c'était à se demander pourquoi je roulais en Grand Prix. Fura n'allait faire qu'une bouchée de moi, Hudson devait logiquement dominer le championnat et j'en passe. J'estime avoir prouvé ce que je valais. Je ne suis pas du genre à chercher des cross Inter faciles pour allonger mon palmarès. Une victoire n'a de valeur qu'en fonction du plateau. C'est pourquoi je roule peu souvent en France car les plateaux de très haut niveau sont moins fréquents qu'en Belgique. Ici, un bon cross est plus relevé qu'un Grand Prix puisque les meilleurs de toutes les catégories se retrouvent. De ce point de vue, Beaucaire est une super épreuve. Dommage qu'il n'y en ait pas plus de ce niveau en France.

« J'aime les défis, et s'il en est un auquel peu de pilotes européens osent maintenant se risquer — c'est la Trans-Am. Roger De Coster l'a fait il y a quelques années avec le succès que l'on sait, mais le niveau américain n'était pas ce qu'il est aujourd'hui. On a un peu exagéré la portée des victoires US au trophée et au moto cross des nations, car de toute évidence l'équipe de Belgique était diminuée (Jobé et Malherbe absents NDR) et individuellement ils n'ont pas fait de miracle puisque Vromans et Carlqvist se sont partagés les victoires mais par contre chez eux il faut reconnaître qu'ils sont très accrocheurs et qu'il y a beaucoup à apprendre à leur contact. Au supercross de San Diego que j'ai disputé c'était complètement infernal.

Entre les pilotes d'usine et les ingénieurs, la collaboration est étroite pour mettre au point les prototypes. Par contre en course Suzuki n'a pas de team très structuré et Jobé, tout comme Bruno ne doit compter que sur lui-même.

Pas un seul bout droit pour se reposer ne serait-ce qu'une fraction de seconde et une pression incroyable. Une vitesse loupée et c'était deux places de perdues,

avec pratiquement tout le monde dans le même tour sur un circuit pourtant très court difficile de s'imposer là-bas, mais je suis contre les victoires faciles. Par exemple Bruno disait à la télé l'autre fois, « je suis content, je suis troisième et jamais un Français n'a aussi bien roulé dans le sable ». C'est dommage pour lui qu'il se contente d'aussi peu. Jamais un Français n'a été champion du monde et ce n'est pas en se satisfaisant d'une troisième place à une minute de Carlqvist qui sera un de ses principaux rivaux en Grand Prix qu'il progressera comme ses qualités le lui permettraient. Dommage qu'il soit mal soutenu et entouré car c'est difficile de progresser dans ces conditions. Personnellement, mon frère est un ancien coureur, et dans ma famille tout le monde est sportif. C'est important car ils peuvent m'aider. Et puis dans cette région j'ai eu la chance de pouvoir cotoyer les meilleurs dès mes débuts. Rahier, De Coster, je les connais depuis longtemps et ils servent de modèle et de stimulant. Jean-Jacques d'un certain côté a bien de la chance d'être en France car c'est un grand pays et il est le seul au top niveau mondial ce qui lui permet d'intéresser des sponsors plus facilement, il a plus de moyens pour pouvoir préparer sa saison dans les meilleures conditions, il peut se payer un soigneur s'il le veut. Ça donne tout de même des facilités. En Belgique rien que pour 81, il y a deux vice-champions du





Premier impératif pour maintenir sa condition en intersaison. Rouler, rouler et rouler. Ici sur un circuit d'entraînement.



Pour pouvoir se battre au plus haut niveau, la machine doit être parfaitement réglée et mise au point. Mais cette rigueur n'exclue pas la bonne humeur.

Tous les détails sont soignés aux petits oignons, comme la forme et la position du guidon par exemple.



Tous les champions se retrouvent en Belgique pendant l'intersaison. La plus grosse densité de bons du monde. Jobé et Watanabé discutent de leurs nouveaux modèles.



Assis sur le milieu de la selle, on mesure l'écrasement du ressort pour ajuster la précompression et la dureté du ressort.

monde et deux champions ! Et contrairement à ce qu'on croie souvent en France, on n'est pas gaté par les médias qui ne parlent finalement que très peu du moto cross. Tout juste un peu quand on gagne une manche mais rien de fantastique. Si les Belges gagnent en moto cross c'est surtout à cause de la formidable densité de pratiquants et l'émulation. Sur quelques centaines de kilomètres carrés, tout les meilleurs mondiaux sont là car il n'y a pas que les belges. Hudson, Noyce, Carlqvist, Laporte habitent dans la région ». De fait en roulant moins d'une heure nous avons croisé sur la route Malherbe et peu après Carlqvist. Et puis arrivé sur le terrain d'entraînement, c'est encore plus impressionnant. Par cet après midi de semaine, ils sont une quarantaine à tourner inlassablement dans le sable pour parfaire leur technique et leur condition en ce début de saison. Et hormis les quelques inters belges, il y a en plus des suédois fuyants leurs hivers rigoureux et une bonne dizaine de débutants sans complexe qui zigzaguent dans les traces. Tout ce petit monde roule ensemble sans le moindre problème. Un peu plus tard dans l'après-midi, ceux qui ont terminés leur travail arrivent à leur tour. Watanabé qui vient de toucher sa toute nouvelle 125 débarque enfin alors que

les techniciens d'Ohlins peaufinent les réglages de l'amortisseur de Jobé et que son mécano espagnol démonte la pompe à eau. Sur le chemin du retour Jobé parle de l'évolution des machines et de l'inlassable travail de mise au point auquel pilote et mécano se livrent : « incroyable les progrès réalisés en deux ans » « La FIM a imposé une limite de poids minimal de 98 kilos pour les 250 et c'est tant mieux. Les privés sont déjà suffisamment désavantagés pour qu'on ait pas en plus à leur faire subir ce handicap. Je trouve ça très bien. C'est comme les nouvelles qualifications en Grand Prix. Il y aura sûrement des problèmes financiers pour ceux qui ne sont pas sûrs de se qualifier ou qui loupent leurs essais, mais un pilote doué pourra percer plus vite et c'est le principal. C'est comme dans tout il y a du pour et du contre mais le bilan est tout de même plutôt positif. Pour en revenir aux machines, il ne faut pas croire que les progrès ne se font que sur un point. Tout progresse et tout est lié. Quand on a fait des progrès sur les suspensions on s'aperçoit que la vitesse moyenne

Grand Prix de Grande Bretagne. Hudson est devant son public mais Jobé à ce moment là semble assuré du titre (Photo Haudiquert).

augmente. Le moteur manque alors de puissance et c'est là qu'il faut travailler. Mais alors la machine se cabre et devient difficile à contrôler, alors il faut modifier la position de conduite en conséquence. Et on se rend compte à ce moment que le freinage est insuffisant, et on tâche d'y remédier, mais la fourche accuse mal le choc et il faut modifier les réglages. Au bout du compte on a tellement progressé que les suspensions arrière ne suivent plus du tout et la boucle est bouclée. C'est un perpétuel recommencement et si l'on y prend goût c'est passionnant. Rien que sur le cintrage du guidon par exemple il y a des différences à la conduite considérable. Il suffit de cintrer un peu plus vers l'arrière et on sent immédiatement que la machine est plus légère de l'avant. Mais les débutants ne doivent pas se complexer à cause de cela. La différence entre une machine de série et un proto d'usine n'est pas aussi énorme qu'on le dit. A la fin de chaque saison on vient me trouver pour me racheter mes machines. Suzuki s'y refuse car il y a plus de secrets sur un proto que l'on imagine généralement. Et de toutes façons les motos retournent au Japon pour y être démontées, analysées avant d'être mise au pilon (y a des collectionneurs qui vont perdre quelques cheveux en apprenant ça NDR). Cette année pour m'entraîner j'ai acheté une 250 RMZ. J'ai dû la payer car j'avais oublié d'en parler sur le contrat et avec Suzuki, les affaires sont les affaires. En tout cas au point de vue puissance la différence n'est pas énorme autrement je ne me serais jamais acheté ça. Par contre les réglages de suspensions que j'adopte ne sont pas les mêmes ».

« Sur un terrain de cross, à vive allure, la roue doit osciller sur de grands débattements très rapidement pour suivre le terrain. Il faut donc très peu d'amortissement mais en cas d'erreur de pilotage ça ne pardonne pas et gare aux coups de raquette. Ces réglages sont très pointus et exigeants pour le pilote. Il faut les modifier sans cesse d'un terrain à l'autre ». « Mais au début, il ne faut pas trop se laisser obnubiler par les détails techniques. C'est comme la condition physique.

J'en vois certains qui font du footing de la musculation à longueur de temps. Ce n'est pas du moto-cross qu'il devraient faire, mais de l'athlétisme ou de l'haltérophilie.

Quand on veut progresser, il faut d'abord et surtout rouler ». De fait en une après midi, les techniciens ont essayé plusieurs réglages et dans certains cas la moto se comportait comme un véritable siège éjectable ! La saison 250 commence dimanche en Suisse sur le magnifique circuit de Payerne, à quelques kilomètres de la frontière française. Vous connaissez mieux maintenant celui qui reste pour nous le grandissime favori, et qui a été le plus jeune champion du monde de l'histoire du Moto Cross.

