Pilote recherche sponsor

Autor(en): **Bruhin, Francine**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **37 (1991)**

Heft 33

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-848195

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

par Francine Bruhin

Pilote recherche sponsor

Peut-être vous êtes-vous demandé, en voyant triompher un Sena ou un Prost sur les grands circuits, comment l'on devenait un champion. La réponse logique serait courage, tenacité... et beaucoup de moyens.

Le chemin qui conduit aux plus hautes marches de la compétition n'est pas aisé. Le monde de la compétition automobile est un monde à part, avec son langage, ses rites et ses mirages. Parmi ceux qui tentent leur chance, on trouve les "fils à papa", ceux pour qui être là, disposer d'un matériel coûteux, ne pose aucun problème, et puis il y a les autres. Les mordus aux poches vides. Le vaudois-neuchâtelois Philippe Bolle est de ceux-là. La compétition, il l'a connue très tôt, pour avoir suivi ses frères, Jacques et Pierre Bolle, dont les noms devraient dire quelque chose aux passionnés de la moto. "Ses" champions, il les a suivis un peu partout : "quand j'avais 11, 12 ans, les motos chauffaient au garage... mes frères, je les suivais autant que je pouvais et j'ai fait tous les circuits d'Europe avec eux pendant 7 ans. Une année, je me suis dit : "je vais essayer de mon côté".

Alors, il essaye. Pas la moto, la concurrence familiale était trop forte, mais le karting. Passage obligé pour les pilotes automobiles en herbe, le kart représente l'avantage d'ouvrir la compétition aux très jeunes (on peut commencer vers 10, 12 ans) à moindre coût : une saison coûte de 50.000 à 100.000 FF, dans les 500.000 FF lorsque l'on veut être au "top" niveau pour le championnat.

Philippe Bolle débute donc à 24 ans, relativement tard par rapport à certains qui sont dans la compétition depuis déjà dix ans. "J'ai essayé de griller les étapes en travaillant deux fois plus", dit-il. Stratégie payante, puisque sa première année (en 1989) le voit sacré champion de France de karting Werner Kart. 9ème au Championnat d'Europe de karting, il se voit ouvrir les portes de l'école de pilotage de Winfield à Magny-Cours en 1990. C'est l'apprentissage de la conduite sur formule Renault, une des voies royales dans le cursus du futur pilote de Formule 1 : Prost, Alési, Alliot, Lafitte... sont passés par là.

Parce qu'il connaît bien le monde de la compétition, Philippe Bolle en déjoue certains pièges. Celui de la facilité, par exemple. Et parce que rien ne lui est donné d'avance, il cumule les entraînements, engrange les expériences. Et lorsqu'il fait ses premiers pas en Formule Renault, il affiche, au fur et à mesure des courses, une progression constante : la première le voit accomplir le 22ème temps aux essais. Il termine 15ème. A Magny-Cours, 20ème temps, 9ème place à l'arrivée. Au Mans, pour sa troisième course : 18ème temps, arrivé

6ème.

Mais. Car il y a un mais. Le providentiel sponsor des débuts déclare forfait. Il lui faudra attendre 7 courses avant d'en retrouver un. Sept courses pendant lesquelles il regardera les autres partir. Sans lui. Mais son bailleur de fonds ne lui avance que 70.000 FF, soit le prix d'une course (cela comprend la voiture, le matériel, le mécanicien, le team manager et le patron). Sa 5ème et dernière course, il se la paie lui-même. Sur les 15 courses du championnat, il n'en aura donc couru que 5, mais terminera quand même 15ème, sur 69 participants et sera consacré "meilleur débutant".

Pour lui, la frustration est totale. A tel point qu'il envisage la saison 92 comme une échéance : "si cela se passe comme en 1991, j'arrête la compétition". Philippe Bolle est donc parti à la chasse au sponsor. Il lui faut réunir 1,5 million de francs pour la saison complète. Une somme apparemment énorme, mais nécessaire pour entretenir une écurie, assurer la promotion. Une voiture performante coûte cher, mais il veut se donner les moyens de réussir. Trouver pareille somme est une entreprise difficile, surtout lorsque l'on sait que les annonceurs recherchent le "zéro" risque : un coureur déjà connu, qui gagnerait à tous les coups, assurant ainsi une couverture médiatique idéale. Lui reste, comme motivation suprême, son envie de courir qu'il définit ainsi : "Courir signifie pour moi me battre, avec hargne. J'aime le risque, et la haute technologie employée sur les circuits me fascine. L'argent est évidemment aussi un facteur non négligeable. Mais j'ai surtout le désir de prouver quelque chose. Mes frères sont arrivés à un haut niveau de compétition et je veux prouver que je suis capable d'en faire autant".

Un peu pessimiste quand même, Philippe Bolle : "Non, pas du tout. Je ne m'inquiète pas. J'aime passionnément ce que je fais et je suis persuadé qu'en travaillant énormément, en accumulant l'expérience, j'y arriverai. Je voudrai que cela continue et je me donnerai tous les moyens possibles. Evidemment, la recherche de sponsor que je poursuis actuellement ne m'est pas très facile : se vendre soi-même n'est pas pour moi une démarche naturelle". ■

La Formule 1 mode d'emploi

(ou comment "y" arriver)

Le karting : à moindre coût, on apprend à conduire et on peut participer aux compétitions avant 18 ans. *La Formule Renault :* accès aux premières monoplaces. Il existe quelques écoles de pilotage. Au Mans, appartenant à l'Automobile Club de l'Ouest et patronnée par Gitane. A Magny-Cours et sur le circuit Paul Ricard, l'école Winfield, patronnée par Elf (il existe d'autres voies parallèles, comme la Coupe Clio, la formule Ford, sans oublier un nouveau challenge organisé par Peugeot mais dont on ignore encore quelles seront les retombées exactes). *La Formule 3000 :* pour ceux qui ont "survécu" à la formule Renault. On y fait encore ses classes. "Un an pour apprendre, un an pour gagner" (P. Bolle) *F3 :* même chose que pour la Formule 3000. Il est cependant possible d'y accéder directement en passant par l'école Privilège Formule A de la Charte. *Formule 1 :* ça y est, vous y êtes. Il est temps de prouver que vous êtes le meilleur... Plus de sponsor à chercher si vous êtes recruté par une écurie prestigieuse. Et, plus votre nom est connu, plus les annonceurs viennent d'eux-mêmes... Une situation qui n'a plus rien à voir avec celle des débutants en Formule Renault : ceux-ci doivent tout assumer financièrement : voiture, équipe, promotion. Ainsi, Philippe Bolle a passé accord avec des journaux (le "Journal du Centre", "Paris Normandie", "Nord Matin", "Taxi Mag" qui assureront la couverture médiatique : un argument de poids pour l'annonceur.

Grille de Petites Annonces réservée à nos Lecteurs.

Le Messager Suisse offre un service intéressant, celui des Petites Annonces. Chaque abonné bénéficiera pendant toute l'année d'une réduction de 10% sur les annonces de particulier.

Nom/Prénom

Adresse Tél.

Code postal Ville Pays

Mon texte

au-delà, la ligne supplémentaire : **FF 40,-**

Tarif				
	L'annonce		**120 FF**	120
	en gras	+30 FF	FF	
	Domiciliation	+80 FF	FF	
	Ligne supp.	+40 FF	FF	
	Remise aux abonnés	-10%	FF	
	Prix de votre annonce		FF	

Règlement libellé à l'ordre de la F.S.S.P.-M.S. :

☐ chèque bancaire ☐ C.C.P.

Formulaire et règlement à envoyer à :
Le Messager Suisse
10, rue des Messageries
F-75010 Paris