

PRÉFACE

Il existe de très nombreux ouvrages sur la course automobile : historiques, techniques, descriptifs, basés sur les pilotes, les machines, les écuries, les Grands Prix, les ambiances, la photographie. Très variés donc, contant l'histoire de tel ou tel héros, de telle ou telle machine, de telle ou telle compétition, et en somme très différents. Pourtant, ces livres possèdent un point commun : ils sortent tous de la plume d'un auteur passionné. Il faut s'enthousiasmer pour pouvoir donner libre cours à sa passion.

Frédéric ne déroge pas à cette règle. Il aime la compétition automobile, et principalement la Formule 1. Mais comment écrire un livre différent de tous les autres ? Comment apprendre à ses lecteurs une autre manière d'apprécier la course ? À moins d'énumérer les noms des plus de 750 pilotes qui ont pris le départ d'un Grand Prix (776 selon le site statsf1.com). Frédéric choisit donc une voie parallèle pour son livre et c'est en cela qu'il diffère réellement des autres.

Il s'est livré à un travail de fourmi, en cherchant dans les archives, la presse, les médias, les annales des clubs et

des écuries ces petites histoires insolites qu'on ne connaît pas. Même les lecteurs les plus férus trouveront leur compte dans les lignes qui suivent, amusantes, dramatiques, enrichissantes.

J'ai couvert pour *L'Auto-Journal* le Grand Prix du Brésil 1981, et j'apprends aujourd'hui seulement dans le livre de Frédéric qu'un pilote engagé sur Ensign-Cosworth pour cette épreuve, Ricardo Londono, ancien crossman natif de Medellin, avait tenté de se qualifier à Jacarepaguá. Sans résultat. Mais en 2009, narco-trafiquant qu'il était, il s'est fait – j'emploie le terme qui convient à la situation – dessouder par une bande de narcos, rivale de la sienne. Mais il y a plus amusant : ainsi, Romain Grosjean, monté sur le podium de Bahreïn en 2012, révèle qu'il s'est concentré avant la course en regardant *La Grande Vadrouille*.

Des anecdotes, des historiettes, des détails, gais ou scabreux : il y a vraiment de quoi se délecter tout au long de ces pages.

Jean-Louis Moncet

FARINA DANS LA LÉGENDE

Treize mai 1950. Sous le soleil, devant plus de 150 000 spectateurs et sous les yeux du roi George VI accompagné de la reine Elizabeth et de la princesse Margaret, 21 voitures prennent le départ du Grand Prix automobile de Grande-Bretagne sur le circuit de Silverstone. Parmi elles, des Alfa Romeo Alfetta, des Talbot-Lago équipées d'un moteur six cylindres en ligne de 4 482 cm³, des Maserati officielles et privées, quatre ERA et deux Alta. Les quatre Alfa Romeo qui ont monopolisé la première ligne font la course en tête. Seul l'accident de Fangio empêche la marque italienne de réaliser un quadruplé à l'arrivée, au terme des 70 tours de circuit. Âgé de 43 ans, le Turinois Giuseppe Farina remporte l'épreuve. Mieux encore, il réalise le week-end parfait puisqu'il avait déjà obtenu la pole position la veille et a réalisé le meilleur tour en course. Ce sera d'ailleurs le premier et unique *hat trick* de sa carrière. Ce samedi 13 mai 1950, celui que tout le monde surnomme Nino vient d'entrer à jamais dans la légende en remportant l'épreuve inaugurale du premier Championnat du monde de Formule 1.

Le saviez-vous ?

Si Nino Farina fut le premier vainqueur du premier Grand Prix de Formule 1 de l'histoire, il fut aussi l'un des pilotes les plus titrés d'avant-guerre notamment au sein de la Scuderia Ferrari. Mais pilote n'était pas son métier. Le Turinois était en effet un brillant avocat titulaire d'un doctorat en sciences politiques qui plaidait la semaine et courait le week-end.

L'APPÂT DU GAIN

Treize mai 1950. Il n'y a pas une seule Ferrari sur la ligne de départ du premier Grand Prix de Formule 1 de l'histoire. La raison : Enzo Ferrari ne croit pas en l'avenir de ce nouveau championnat. Il a donc préféré envoyer ses bolides sur le circuit de Mons pour disputer le Grand Prix international automobile de Belgique de Formule B, une épreuve mieux dotée que celle de Silverstone. C'est ainsi que trois Ferrari 125 et leurs trois pilotes officiels, les Italiens Alberto Ascari, Luigi Villorosi et Franco Cortese ratent ce premier rendez-vous de l'histoire, s'étant alignés ce week-end-là sur cette épreuve organisée par le Royal Automobile Club de Belgique, remportée le dimanche 14 mai 1950 par Ascari.

LE CARAMBOLAGE DU SIÈCLE

Vingt et un mai 1950. Une semaine après la course inaugurale du Championnat disputée à Silverstone, 25 pilotes sont inscrits au Grand Prix de Monaco mais seuls 19 d'entre eux ont pris le départ. Parmi eux, les deux Ferrari

officielles de Luigi Villorresi et Giuseppe Ascari. Mais c'est l'Alfa Romeo de Juan Manuel Fangio qui l'emporte sous les yeux du prince Rainier et de sa mère, la princesse Charlotte. Après celui réalisé par Farina en Grande-Bretagne, c'est un nouvel *hat trick* pour un pilote Alfa, Fangio ayant réalisé la pole position, le meilleur tour en course et passé le drapeau à damier en premier. Une course que l'Argentin a dominée de bout en bout durant plus de trois heures. Il faut dire qu'à la fin du premier tour, neuf pilotes furent contraints à l'abandon après un incroyable carambolage survenu au virage du bureau de tabac. Un carambolage provoqué par une immense flaque d'eau de mer projetée par le vent du large, carambolage qui est à ce jour l'un des plus gros de l'histoire de la F1.



BILL LA PROTHÈSE

Trente mai 1950. La 44^e édition des 500 Miles d'Indianapolis est aussi la 3^e manche du Championnat du monde de Formule 1 où seules deux Maserati officielles sont engagées. Mais elles sont trop peu adaptées à l'ovale de l'Indiana : Giuseppe Farina et Franco Rol ne parviennent pas à se qualifier pour la course. C'est donc une grille 100 % américaine composée de 33 monoplaces qui est proposée aux spectateurs et parmi ces 33 concurrents, Bill Schindler. À 41 ans, le natif de Middletown dans l'État de New York participe pour la première fois à cette célèbre compétition. Cet ancien pilote de *Champ Car* affiche un impressionnant palmarès puisqu'il a remporté 53 courses de voitures Midget en 1947 et a répété ce total l'année suivante. Les 500 Miles sont pour lui le rêve ultime. Après s'être brillamment qualifié au volant de sa Snowberger à moteur Offenhauser n° 67, il s'élance en 22^e position. La course s'arrête malheureusement pour lui au 111^e tour lorsqu'un problème de joint moteur le contraint à stopper sa monoplace dans la zone d'herbe du circuit. C'en est fini pour Bill Schindler qui restera à jamais le premier pilote amputé d'une jambe à avoir participé à une course de Formule 1. Cette jambe gauche qu'il avait perdue en 1936 alors qu'il participait à une course de *Champ Car* à Mineola. Depuis, il conduisait avec une prothèse.

Le saviez-vous ?

En terminant 3^e du Grand Prix de Suisse disputé sur le circuit de Bremgarten, Louis Rosier est devenu le premier pilote français à monter sur un podium en Championnat

du monde de Formule 1. Ce 4 juin 1950, le pilote auvergnat est aussi entré dans l'histoire en établissant cet exploit au volant d'une monoplace française, une Talbot-Lago.

DRÔLE DE RECORD !

Premier juillet 1951. Depuis ses débuts en Formule 1 un an plus tôt, Luigi Fagioli fait montre d'une incroyable constance au volant de son Alfa Romeo. Mais le natif d'Osimo termine toujours sur la 2^e ou 3^e marche du podium derrière ses incontournables coéquipiers d'écurie que sont Giuseppe Farina et Juan Manuel Fangio. Auteur du 7^e temps des qualifications de ce Grand Prix de France disputé sur le circuit de Reims-Gueux, il bataille donc une nouvelle fois en tête de course lorsque, au début du 25^e tour, Fangio tombe en panne. Battista Guidotti, le manager de l'écurie Alfa Romeo, demande alors à Fagioli d'échanger sa voiture avec celle du pilote argentin qui joue le titre mondial. Fangio repart donc, commence une incroyable remontée et remporte ce Grand Prix. Mais au classement final de cette 4^e manche du Championnat, Fangio et Fagioli se partagent la victoire. C'est le règlement ! C'est aussi la première fois dans l'histoire de la Formule 1 qu'une victoire est partagée. Mais le 7^e Grand Prix en Formule 1 de Luigi Fagioli sera aussi son dernier. Particulièrement vexé d'avoir dû céder sa monoplace à Fangio, il quitte l'écurie Alfa Romeo. Mais ce jour-là, l'Italien est entré dans l'histoire de ce sport en devenant le vainqueur de Grand Prix de Formule 1 le plus âgé à 53 ans et 22 jours !

PILOTE FANTÔME

Seize septembre 1951. Le départ du Grand Prix d'Italie est donné sur l'autodrome de Monza. Dix-neuf concurrents ont pris place sur la grille de départ et c'est l'Argentin Juan Manuel Fangio qui s'élance en tête au volant de son Alfa Romeo. En 3^e ligne et après qu'elle a effectué le 12^e temps des essais, on trouve la Gordini de Maurice Trintignant. Après avoir abandonné lors du Grand Prix d'Allemagne disputé juste avant la trêve estivale, le Français espère que le moteur de sa T15 va tenir le temps des 80 tours de cette 7^e et avant-dernière manche du Championnat 1951. Mais les Ferrari s'envolent en tête et la Gordini n° 50 abandonne sur casse moteur dans le 29^e tour. Le pilote rentre au stand, retire son casque. Stupéfaction ! Ce n'est pas Maurice Trintignant, comme annoncé, mais un autre Français, ancien pilote de moto, le Niçois Jean Behra qui vient de sortir de la monoplace. Intégré depuis quelques mois à l'écurie, il vient de disputer son premier Grand Prix, remplaçant au pied levé Maurice Trintignant, victime d'une indigestion. Mais comme l'écurie n'a jamais signalé ce changement, Jean Behra n'a pas officiellement couru ce jour-là.

SORTEZ CASQUÉS

Dix-huit mai 1952. Le Championnat du monde de Formule 1 s'ouvre en Suisse sur le circuit de Bremgarten. Avec le retrait de la compétition d'Alfa Romeo, le champion du monde en titre, Juan Manuel Fangio, n'est pas là. Le grand favori se nomme donc Alberto Ascari, l'Italien étant au volant d'une des quatre Ferrari engagées par la

Scuderia. Mais en cette saison 1952, un nouveau point du règlement est instauré : finie la casquette de cuir, le casque devient obligatoire. Certains pilotes, comme le Français Jean Behra, avaient, quant à eux, déjà pris les devants depuis au moins deux ans, le pilote Gordini étant même le premier à utiliser un casque blanc décoré à sa base d'une bande de damier blanc et noir lui permettant d'être mieux identifiable.

À TOUTE VITESSE

Dix-huit mai 1952. L'Italien Piero Taruffi remporte le Grand Prix de Suisse au volant de sa Ferrari. C'est sa première victoire depuis son arrivée en Formule 1 deux ans plus tôt. C'est aussi une ligne de plus qui s'ajoute au palmarès des exploits et des records de ce Romain qui, lors de ses études de doctorat en génie industriel au début des années 1920, avait remporté le championnat universitaire italien de ski avant d'être sacré champion d'Europe d'aviron en équipe de huit. Passionné de vitesse, il s'illustra ensuite sur deux-roues en remportant le Championnat italien de moto 500 cm³ puis le Championnat européen de moto 500 cm³ sur Norton. Il devint ensuite, en 1937, l'homme le plus rapide du monde sur deux-roues en atteignant les 279,503 km/h au guidon d'une Gilera.

