HISTORIC RHÔNE AUTO

• Le mot du Président.

Chers amies et amis,

Février est un mois calme.

Le club accueille de nouveaux adhérents Annie et Patrick Verrier et Mathis Amillac, petit-fils de nos doyens Wally et Raymond Bonnard. Mathis sera le plus jeune de nos membres.

Bienvenue à Annie et à son mari Patrick et à Mathis.

Nous 37 adhérents inscrits en 2023.

Il y a encore quelques retardataires pour le paiement du renouvellement de leur cotisation.

Les sorties sont en préparation.

Très forte participation pour la sortie décrassage.

Pour la sortie à Auzon une quinzaine de couples ont souhaité y participer, les inscriptions sont terminées.

Pour la sortie de Pentecôte il était prévu un groupe maxi de 15 couples. Il y a plus de demandes que de capacité d'hébergement dans l'hôtel déjà réservé. Trois couples sont sur liste d'attente. La recherche d'une solution est en cours.

Vous découvrirez dans ce numéro:

Le troisième et dernier opus de la saga Juan Manuel Fangio.

L'histoire du "père" de Michel Vaillant célèbre pilote de BD qui a bercé notre jeunesse.

A l'occasion de Rétromobile 2023 Luc Ferry fait L'éloge de l'Automobile

Un bref rappel de trois pilotes Français qui nous ont quitté ces derniers mois

Bonne lecture

• Une légende, Juan Manuel Fangio

Troisième Partie,

Operacion Fangio à Cuba - Ultime défi à Indianapolis

Le 23 février 1958, à la veille du Grand Prix de La Havane, le quintuple champion du monde est enlevé à l'Hôtel Lincoln par des hommes armés du mouvement castriste M-26-7.

En 1958, Juan Manuel Fangio est reçu à La Havane par le dictateur cubain Fulgencio Batista, organisateur du Grand Prix.

Il est 20 h 40, ce 23 février 1958, à Cuba. À la veille du Grand Prix de La Havane, dans le hall de l'hôtel Lincoln, Juan Manuel Fangio discute avec un groupe de proches, parmi lesquels son manager Marcello Gambertone et son ancien mécanicien Sivocci Riccardo. Quand un jeune homme - *«très maigre et très brun»,* comme il est décrit par Fangio lui-même - fait irruption et pointe avec son pistolet le pilote et ses amis. «Qui est Fangio?», demande le jeune homme, arme au poing. L'as du volant fait un pas en avant et s'identifie. L'homme armé se présente à son tour comme *«un membre du Mouvement du 26 juillet».*
«Je ne connais pas...», répond Fangio.
«Vous allez devoir m'accompagner», rétorque l'homme.

Le pilote pense d'abord à un canular, d'autant que son entourage est coutumier de ce genre de mises en scène douteuses. Mais, en sentant le tremblement de la main du ravisseur, Oscar Lucero Moya, un étudiant en droit de 30 ans, qui appuie le canon de l'arme dans son flanc gauche, il décide d'obtempérer. Près de la caisse de l'hôtel, deux autres ravisseurs ont pris position, prêts à tirer.
«Si l'un de vous bouge, il est un homme mort, reprend le jeune homme. *Dehors, il y a quatre mitraillettes braquées sur vous. Ne cherchez pas à sortir de l'hôtel avant cinq minutes, sinon le trottoir sera couvert de cadavres.»*

Nous sommes en février 1958. Cette saison, le super-pilote, auréolé de cinq titres de champion du monde, a décidé de ne courir que quatre courses *«si (sa) voiture fonctionne bien»*. Ce qui n'est pas le cas. Amortisseurs défaillants, embrayage cassé… Les problèmes techniques s'enchaînent.

Au Grand Prix d'Argentine, d'abord, où il termine quatrième, puis aux 1000 kilomètres de Buenos Aires, où il est contraint d'abandonner. «El Chueco», au sommet de sa gloire, ressent une sorte de lassitude. Il prend toujours beaucoup de plaisir au volant, mais souffre de l'éloignement de ses proches, pense à laisser sa place de leader, envisage la suite de sa carrière. C'est sans doute dans cet état d'esprit qu'il atterrit à Cuba pour courir la deuxième édition du Grand Prix de La Havane, qui se dispute sur des voitures de sport. La course est organisée sur demande du dictateur Fulgencio Batista, qui veut redorer l'image de l'île – l'opposition politique fait alors l'objet d'une sanglante répression – et attirer plus de visiteurs fortunés dans les casinos cubains.

Une île de plaisantins

Juan Manuel Fangio a gagné avec brio la première édition du Grand Prix cubain l'année précédente. Sa seule prime de présence est supérieure à la somme remportée par le vainqueur de l'épreuve. L'Argentin se rend aux essais, s'installe dans sa Maserati 450S et réalise un temps record sur les 5 591 mètres du circuit du Malecon, aménagé sur la longue promenade en bord de mer. Puis il rentre à l'Hôtel Lincoln. Et tout bascule. Menacé et entouré par les ravisseurs, Fangio sort de l'établissement à marche forcée, est conduit jusqu'à une voiture dont le moteur est en marche, occupée par trois hommes. On le pousse à l'arrière. Un des membres du commando lui demande de mettre des lunettes de soleil et une casquette – «*sur mesure*», commentera plus tard l'Argentin – pour le rendre moins reconnaissable. La voiture part à vive allure, suivie par deux autres véhicules de la même équipe.

À l'Hôtel Lincoln, c'est la panique. Gambertone, le manager de Fangio, appelle en urgence le général Miranda, ministre des Armées, dont il a le numéro privé, mais ce dernier, pensant à une blague, demande si le pilote a *«été enlevé par une soucoupe volante»*, éclate de rire et raccroche. Même réaction d'Ernesto Azua, le directeur de course.

Cuba est décidément une île de plaisantins. Il faudra un bon quart d'heure avant que chacun prenne l'affaire au sérieux et que la police soit mise en alerte. Toutes les maisons des environs sont perquisitionnées, en vain. Les autres pilotes du Grand Prix sont mis sous protection rapprochée. Pendant ce temps, la voiture qui emmène Fangio roule à vive allure. On lui explique que son enlèvement, celui de *«la personnalité la plus célèbre de l'île»*, a pour but d'attirer l'attention du monde entier sur ce mouvement politique castriste dont le régime de Batista veut minimiser l'importance. Priver le Grand Prix automobile de la star des circuits fait aussi partie du plan.

Une fois les explications données, les heures qui suivent vont prendre un tour inattendu. Contre la promesse du pilote de ne pas chercher à s'enfuir, les ravisseurs rangent leurs armes. On le conduit dans une première villa, où, à l'étage, *«deux élégantes jeunes femmes»* qui se sont renseignées sur ses habitudes alimentaires et savent qu'il ne boit pas de whisky, lui proposent un thé. *«J'acceptai et, peu à peu, me laissai gagner par le comique de la situation. Mes kidnappeurs jouaient presque à l'excès, le rôle de personnages chevaleresques»,* écrira plus tard Fangio.

Puis, pour des raisons de sécurité, on va l'emmener dans une villa où il est tout aussi bien reçu. Les ravisseurs, qu'il qualifie de *«bien élevés»,* délaissent petit à petit le terrain de la politique et le questionnent à propos du monde de la course et des pilotes. Bref, comme l'écrit *Le Figaro* du 26 février 1958, ce fut *«une détention courtoise».*

Après une nuit de sommeil, un abondant petit déjeuner, un nouveau changement d'adresse, un déjeuner copieux *«entouré de trois jeunes femmes»,* le pilote est finalement déposé devant l'ambassade d'Argentine. La «*operacion* Fangio», organisée par Faustino Pérez sur demande de Fidel Castro, *«le premier enlèvement politique à but médiatique de l'histoire»,* dirent certains, s'est parfaitement déroulée. Pas une goutte de sang n'a été versée. De son côté, par ses multiples dysfonctionnements, le régime de Batista s'est couvert de ridicule.

Fangio, une fois dans les locaux de l'ambassade d'Argentine, appelle sa compagne Andreina, restée à Buenos Aires, et la rassure, tandis que son manager, qui a remué ciel et terre pour le retrouver, l'étreint comme jamais. C'est finalement le pilote Maurice Trintignant qui prend le volant de la Maserati de Fangio au départ du Grand Prix.

La course, dont l'organisation laisse à désirer, est endeuillée par un grave accident. La Ferrari du Cubain Armando Garcia Cifuentes dérape à 120 km à l'heure sur une flaque d'huile, effectue un triple tonneau avant de s'écraser dans la foule des spectateurs, faisant 7 morts et 40 blessés. Avoir été enlevé par les hommes de Castro *«m'a peut-être sauvé la vie»,* aurait dit plus tard Fangio. Le Britannique Stirling Moss sur Ferrari, en tête au sixième tour quand la course est arrêtée, est déclaré vainqueur.

La Maserati 450 S avec laquelle Fangio aurait dû courir le Grand Prix de Cuba.

Trois mois après les événements de La Havane, le pilote, qui prépare une course à Indianapolis, aux États-Unis, reçoit un coup de téléphone de Cuba. Au bout du fil, une personne se présente comme une parente de Moya, son ravisseur de l'Hôtel Lincoln, qui vient d'être arrêté par la police du général Miranda. L'interlocuteur demande à Fangio d'intercéder en la faveur de l'homme qui va être fusillé. Le pilote appelle derechef le général ministre des forces armées, Fernandez Miranda, et finit par lui arracher la promesse d'une grâce en faveur de Moya.

Mais suite à une *«déplorable erreur bureaucratique»,* comme la qualifie le ministère des Armées, l'homme est fusillé. L'année suivante, la situation devient intenable pour le régime de Batista. Le dictateur s'enfuit à Saint-Domingue avec sa famille. En 1983, un quart de siècle après l'affaire, alors hospitalisé pour une opération du cœur, Fangio reçoit un télégramme de ses anciens ravisseurs, qui lui souhaitent un prompt rétablissement et lui rappellent à quel point il a pu servir la cause du peuple cubain.

En 1991, plusieurs membres du commando se rendent en Argentine, à Balcarce, pour visiter le Musée Fangio. De vrais fans.

Indianapolis, l'ultime défi de Fangio

Libéré de tout engagement en 1958, Juan Manuel Fangio décide, pour la première fois, de courir les 500 Miles d'Indianapolis. Faute de disposer d'une voiture suffisamment compétitive, il renonce à l'issue des essais.

Il en faut plus pour déstabiliser un quintuple champion du monde de Formule 1. L'homme d'affaires et éditeur de magazines américain Floyd Clymer, enfant du pays d'Indianapolis, est convaincu que Juan Manuel Fangio n'arrivera pas à décrocher sa qualification pour les 500 Miles d'Indianapolis. En quête de publicité, il assortit sa pique d'une prime de 6500 dollars. L'as du volant argentin accepte bien évidemment le défi, déclarant qu'il donnera l'argent à des œuvres de bienfaisance.

Indianapolis, c'est le dernier challenge d'un champion qui n'a plus rien à prouver et qui a signé depuis ses débuts plus de soixante victoires.

S'il a remporté quasiment toutes les épreuves auxquelles il a participé, à l'exception des Mille Miglia et des 24 Heures du Mans, l'épreuve américaine manque à son palmarès en or. En dix ans de carrière, il n'y a même jamais participé. Fangio veut combler cette lacune. Le rayonnement de la course américaine est planétaire. Pour ne rien rien gâcher, c'est la compétition la plus richement dotée: près de 100.000 dollars sont distribués au vainqueur.

Fangio veut aussi faire mentir l'histoire. La plus ancienne et la plus prestigieuse épreuve de course américaine est la chasse gardée des enfants du pays. Passé sa mésaventure cubaine, Fangio court, depuis le début de la saison 1958, au coup par coup. Comme un préretraité. Il est libre de tout engagement. En Formule 1, on ne l'a plus revu depuis son grand prix national, le 19 janvier. Au volant d'une Maserati 250 F, il n'a pu faire mieux que 4e, derrière les deux Ferrari de Luigi Musso et de Mike Hawthorn. Signe d'un changement d'ère: Moss remporte l'épreuve de Buenos Aires au volant d'une monoplace Cooper-Climax à moteur arrière. Une première!

Bien que le championnat du monde de F1 instauré en 1950 ait intégré l'épreuve américaine pour justifier son label international, elle fait vraiment bande à part. Depuis la première édition qui remonte à 1911, le principe de la course n'a pas varié. La ronde comprend 200 tours, soit 500 miles, ou 802 km et 800 virages à accomplir dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour ajouter à la difficulté de la piste, les trente-trois monoplaces Indy n'ont rien à voir avec les Formule 1 que Fangio a l'habitude de piloter. Il s'agit de gros roadsters propulsés, au choix, par un moteur atmosphérique de 4,2 litres de cylindrée ou une mécanique suralimentée de 2,8 litres. La puissance varie de 380 à 600 chevaux pour les seconds, deux fois plus que les F1. Les machines sont adaptées aux spécificités de la piste: le moteur est décentré sur la gauche et les pneumatiques présentent un profil particulier. Les voitures sont dangereuses. Le cockpit est échancré et les bras du pilote sont à quelques centimètres des énormes roues.

Fangio en a vu d'autres mais entre le circuit et la voiture, cela fait beaucoup de choses à apprendre. Engagée par l'écurie Novi Racing et se signalant par une carrosserie recouverte d'autocollants publicitaires, alors que celles des F1 de l'époque sont encore vierges de toute réclame, la machine de Fangio répond à la même définition que la plupart des concurrents. Il s'agit d'un châssis Kurtis Kraft animé par un 4-cylindres atmosphérique Offenhausen Special. Bien qu'il soit reçu dans l'Indiana comme un prince et avec les égards que mérite un quintuple champion du monde de Formule 1, Fangio doit se plier à l'exercice des préqualifications. Son roadster arbore ainsi trois bandes noires que l'on retire au fur et à mesure du passage des barrages. À l'issue du premier comportant cinq tours à une moyenne de 115 miles à l'heure (185 km/h), la première bande est enlevée. Fangio réussit le deuxième à 125 miles à l'heure (201,125 km/h). Après le troisième run, la dernière bande disparaît. Fangio a dépassé les 142 miles (228,47 km/h). Champagne!

L'Argentin a gagné sa place sur la grille mais le cœur n'y est pas. Quelque chose cloche. Fangio est loin des meilleurs.

Présentée initialement comme un modèle de l'année, sa Kurtis n'est en fait pas aussi fraîche que les autres. Sous son allure reluisante, elle date de 1956. Son comportement est erratique. Et depuis deux saisons, les roadsters Watson et Epperly ont supplanté les Kurtis. Fangio s'est-il fait berner? Joue-t-il le rôle de faire-valoir des pilotes américains trop satisfaits de ridiculiser le champion argentin? La situation devient insupportable. Le compétiteur qu'il est et qui a une réputation à défendre saisit qu'il ne peut pas défendre ses chances, faute de disposer d'un matériel performant. C'est ainsi que le 15 mai, son manager et confident Marcello Gambertone annonce que Fangio renonce à courir les 500 Miles d'Indianapolis. Fin juin, il n'a pas plus de chance aux 500 Miles de Monza.

Le premier week-end de juillet, Fangio pose ses valises à l'hôtel du Lion d'Or à Reims, à l'occasion du grand prix de France. L'Argentin rumine encore ces récents déboires. Il retrouve son sourire lorsqu'il découvre que les facétieux Luigi Musso et Peter Collins ont monté la Vespa 400 d'Harry Schell dans sa chambre. Sur le circuit, s'il ne réussit pas à faire mieux que le neuvième temps des essais avec la nouvelle Maserati 250F, il montre en course qu'il n'a rien perdu de sa pointe de vitesse, se bagarrant pour la seconde place avec Stirling Moss et Jean Behra.

Les trois pilotes ne cessent d'échanger leurs positions et passent même devant les stands à trois de front, à plus de 250 km/h. Il finit 4ème d'une course endeuillée par le tragique accident de Luigi Musso. Vainqueur, Hawthorn a levé le pied quand il a vu que la monoplace rouge à laquelle il s'apprêtait à prendre un tour était pilotée par Fangio. Un geste d'une grande élégance qui montre combien le champion argentin était respecté de ses pairs.

On ne le sait pas encore mais Reims marque ses adieux à la compétition, dix ans après avoir débarqué en Europe.

Basta, Adios.

Le 24 juillet 1958, trois semaines après Reims, dans un salon de l'hôtel Columbia de Milan, Juan Manuel Fangio annonce sa décision de raccrocher ses gants et son casque après avoir remporté 24 grands prix en 51 départs. *«Chaque chose a une fin»*, explique-t-il.

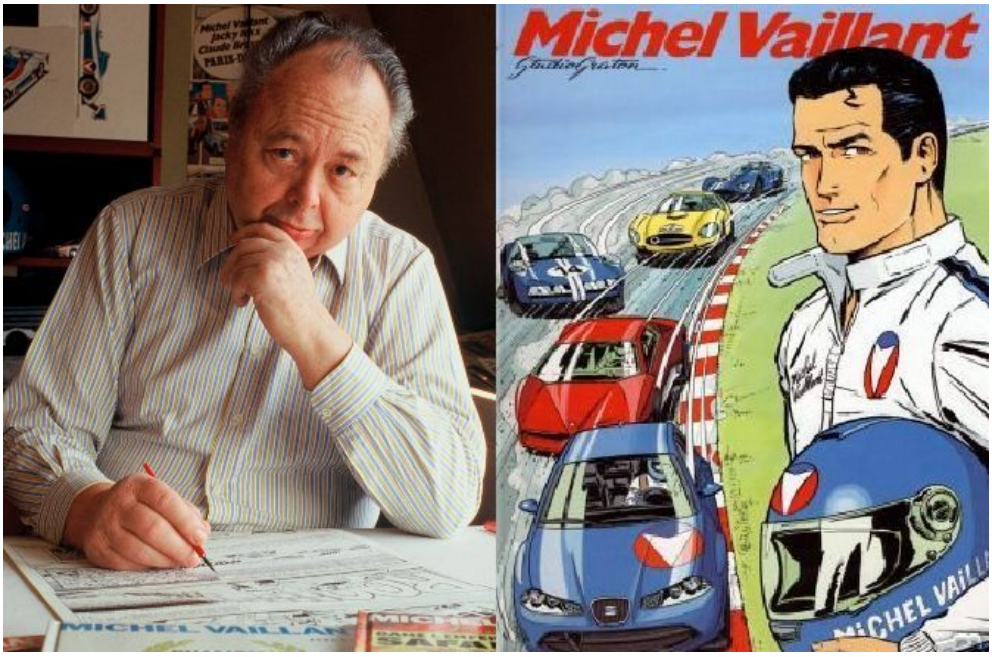
S'il retourne dans son pays natal gérer ses affaires de commerce automobile, Fangio reste très présent jusqu'à la fin de sa vie dans le monde de la compétition. Très lié à la firme à l'étoile, il est nommé président de Mercedes Argentine en 1974.

À Indianapolis, il a fallu attendre la victoire de l'Anglais Jim Clark en 1965 pour qu'un pilote de F1 remporte l'épreuve phare des États-Unis. L'année suivante, son compatriote Graham Hill lui succédait.

Fin

• Michel Vaillant

Célèbre pilote automobile de fiction, Michel Vaillant est crée par Jean Graton (né le 10 août 1923 à Nantes et mort le 21 janvier 2021 à Bruxelles).



Il crée la bande dessinée Michel Vaillant dans Tintin dans en 1957. La série, qui compte 70 albums, est à l'origine de la vocation de nombreux pilotes de course et a inspiré deux séries télévisées (dont une aminée) et un film de cinéma.

Son père était commissaire au "Club Motocycliste Nantais" et organisait des courses régionales. Dès lors il emmena son fils très tôt aux 24 heures du Mans ce qui certainement donna le virus à Jean. En pleine scolarité, à 11 ans il perd sa mère, à 16 ans son père est fait prisonnier par les Allemands ce qui le contraint à se débrouiller seul et il décide donc de rentrer au chantier naval.

Dans des conditions difficiles, Jean Graton passe un CAP d'ajusteur et quand il repense à cette période il déclare .... « *Le fait de travailler en usine, sous les ordres d'un con, dans une espèce de kibboutz, d'être obligé de faire tout ce qu'on déteste, de se faire engueuler, tout cela m'a donné un objectif : dans la vie, je ferai ce dont j'ai envie, quitte à prendre des risques* ».

Agé de 24 ans, Jean Graton quitte le chantier et Nantes en 1947, et débarque chez sa tante à Bruxelles, avec en poche, un crayon bien taillé et, en tête, de vastes ambitions. Ambitions qui n'allaient d'abord se satisfaire que dans la réalisation de dessins publicitaires, à la petite semaine, durant deux ans. Puis, Jean Graton est engagé au "**journal Les Sports**" N'ayant rien perdu de ses ambitions et de sa volonté, il se présente un Vendredi 13 au "**Journal Spirou**". Jean-Michel Charlier et Victor Hubinon apprécient son coup de crayon et décident de lui donner sa chance.

Jean Graton le dit lui-même : il est tombé à bonne école, celle où l'on apprend que rien ne se réalise sans un travail acharné ...

A partir de 1951, il conçoit des "Histoires d'Oncle Paul" pour "Spirou", récits complets en quatre pages, d'une valeur éducative et documentaire, qu'il illustre avec talent. Mais il n'a qu'un désir : créer ses héros et illustrer ses propres textes.

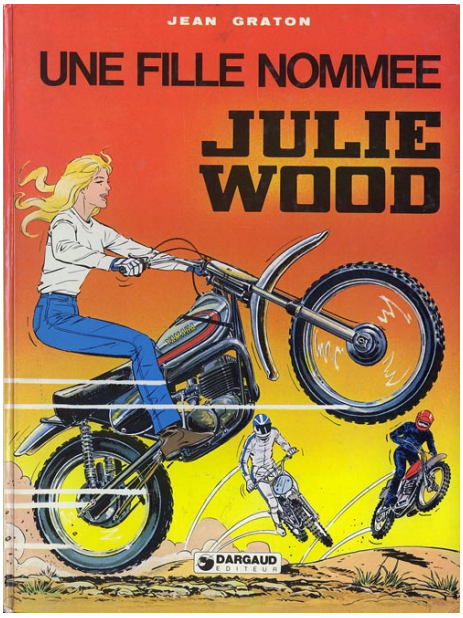
En 1953, il entre au journal "Tintin", toujours pour réaliser des récits en quatre pages mais dont, cette fois, il imagine le scénario et rédige les textes. Comme il se passionne pour le sport automobile et qu'il aime dessiner les voitures, il en fait tout naturellement le sujet de la plupart de ses histoires. Il publie sa première histoire courte en 1953 sur un sujet sportif (Sa Première Ronde).

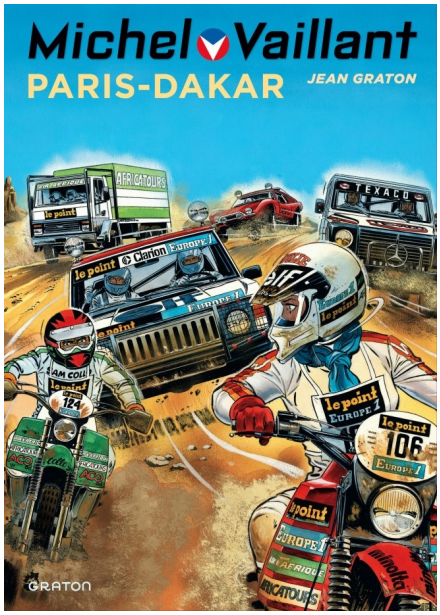
Le 7 février 1957 Jean Graton invente son héros et lui trouve un nom digne des héros de son époque : Vaillant ! Et comme par hasard, ce jour là, il regarde par la fenêtre et voit ses voisins s'affairant sur des motos... Le plus jeune fils de ses voisins s'appelait Michel... Et hop ! Michel Vaillant est né !!!

Michel Vaillant fait donc son apparition pour de courts récits de huit planches dans le journal "Tintin" bientôt suivis début 1959 du premier album complet "Le Grand Défi".

En 1966, le plus important cette année la, c'est la projection à la télévision d'une série de treize épisodes des aventures de Michel Vaillant. Tournée lors de vraies courses, la série fut un véritable succès. C'est le champion de formule 3 Henry Grandsire qui tint le rôle de ce super héros.

En 1976, Jean Graton crée une nouvelle héroïne : Julie Wood, championne de moto de son état. Après quelques courses en solo (parues en albums chez Dargaud, puis aux éditions Fleurus), Julie Wood rejoint Michel Vaillant et Steve Warson dans l'épisode Paris-Dakar.





En 2002, Jean Graton donne son accord au cinéaste Luc Besson pour produire sur la base de ses BD un film cinéma sur Michel Vaillant.

En 2003, la ville du Mans rend hommage à Jean Graton, qui a tant dessiné sur cette épreuve mythique, pour l'ensemble de sa carrière.

En 2005 la Belgique édite un timbre en l'honneur de Michel Vaillant et de son créateur.

• Eloge de l'automobile

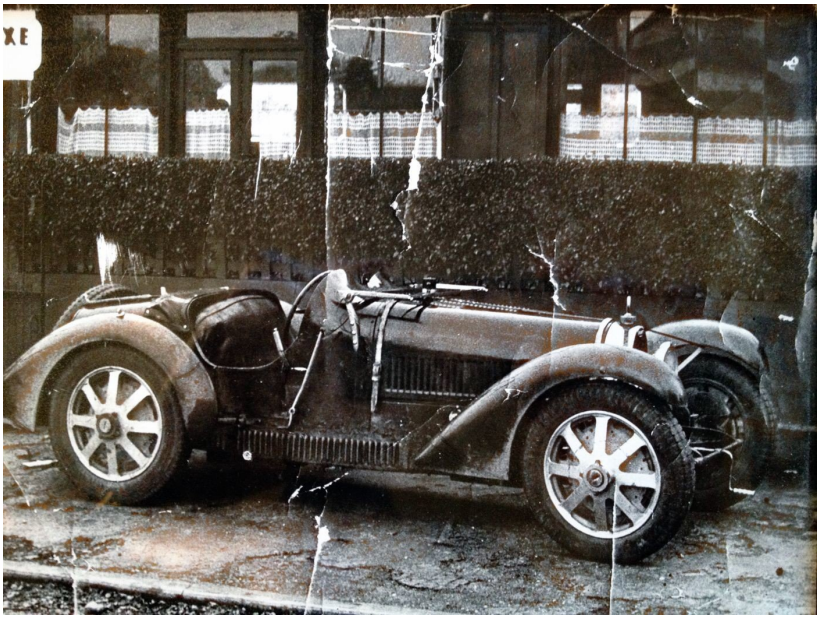
Luc Ferry, professeur agrégé de philosophie et ancien ministre de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse (7 mai 2002 – 30 mars 2004) est le fils d'un garagiste passionné dans la construction et amélioration des véhicules de notre jeunesse. Il vient dans un article récent défendre avec nostalgie l'automobile de sa jeunesse en reprenant les propos qu'il tenait lors d'une interview en 2013 que nous reprenons ci après. Il n'y mentionne cependant pas l'activité de son père quand, dans les années 1950-1960, ce dernier préparait des voitures plus modernes (dont les premières Alpine de Jean Rédélé) et fabriquait industriellement des pipes d'admission et d'échappement spéciales que tous les amateurs de voitures sportives de cette époque connaissent .

Luc Ferry, il semble que votre passion pour les voitures anciennes vous ait été transmise par votre père, Pierre, pouvez-vous nous en dire davantage?

(Luc Ferry prend un tableau posé sur une desserte à côté de sa table de travail).

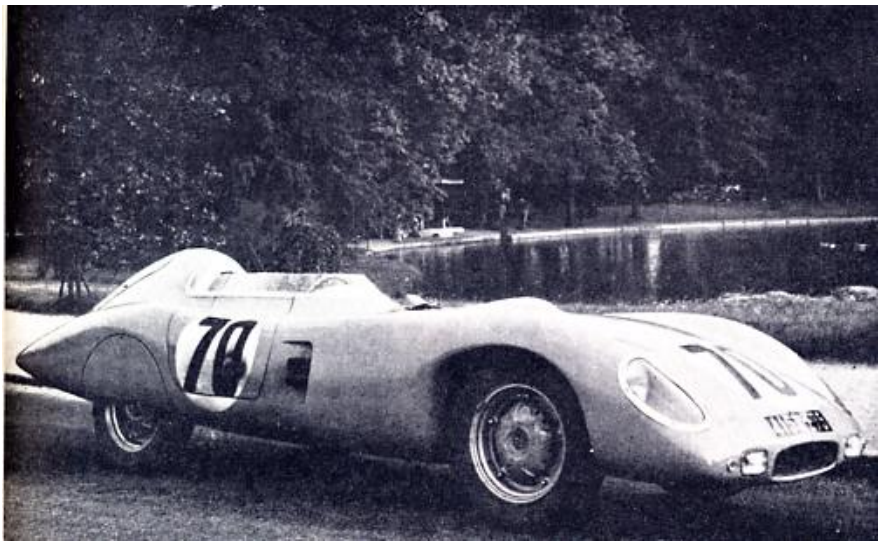
« Çà c'est un peu le résumé de mon enfance; Voilà le garage dans lequel j'ai passé ma vie.

Voilà mon père donc au Mans sur une Ferry



Une Bugatti dont on se servait tous les jours, une 2,3L à compresseur carrossée par Figoni.

Et là la première Ferry, construite sur une base de Riley.



Là le fameux Tank encore en vie aujourd'hui

et là une autre Bugatti dont nous nous servions souvent aussi ; un coupé Atalante.

La Bugatti était donc votre quotidien.

Luc Ferry : – *Il y a sûrement eu à la maison plus de 300 Bugatti. Parce que mon père les récupérait. Très souvent après la guerre ça ne valait plus grand-chose et les Bugatti étaient difficiles à conduire. J'ai eu la chance de conduire des 35B notamment, l'une qui m'a été prêtée récemment avec beaucoup de gentillesse par Caroline Bugatti – donc la petite fille – mais c'est vrai que les Bugatti étaient difficiles à conduire parce qu'il fallait faire le double débrayage pas simplement pour descendre les vitesses mais aussi pour les passer. Il fallait les passer à l'oreille, au bon régime, sinon ça craquait. C'était des boites très dures et beaucoup de gens qui avaient acheté des Bugatti les revendaient assez rapidement parce qu'ils avaient beaucoup de mal à les conduire. J'ai passé toute mon enfance dans cette atmosphère d'huile de ricin et de voitures de courses. Il y avait des Maserati, des Bugatti, des Cisitalia magnifiques et toutes les voitures de mon père, une quinzaine de voitures de course magnifiques et le week-end on allait à Montlhéry, à Reims, à Pau, au Mans voir les voitures de mon père courir, donc évidemment, nous étions quatre garçons, comme vous pouvez l'imaginer, c'était la passion absolue. Ça c'est l'enfance et ça marque évidemment à vie.*

Pierre Ferry, votre père, a été constructeur ?

Luc Ferry : – *Oui, la première que l'on voit ici, d'après la forme de la voiture et l'âge de mon père, on est dans les années 30. Celle là a fait le Mans en 1936.*

Il a construit une quinzaine de voitures; celles que l'on appelait à l'époque des tanks et ensuite des Formules Juniors, précurseurs des Formule France ou Formule 3. Et parmi les petits Tanks il en reste un aujourd'hui que j'ai la chance de conduire de temps à autre. Il appartient à mon ami Jean Marie Fresnault qui l'a entièrement réhabilité, reconstruit, restauré. Il avait été construit en 1955 et vendu ensuite aux Etats-Unis. Je me souviens l'avoir vu partir aux Etats-Unis dans un gros (pour l'époque) avion cargo en 1956 ou 57. J'avais 6 ans. Je me souviens très bien avoir joué très souvent dans cette voiture qui était absolument magnifique. C'est celle-ci (il me montre une photo) c'est la seule qui existe encore à ma connaissance.

Quelles sensations vous apportent la conduite d'une voiture de course?

Luc Ferry : – *Il y a deux choses dans les voitures de course : le pilotage qui est en lui-même passionnant, les belles trajectoires, le freinage, le dérapage contrôlé, tout cela est très amusant et puis il y a la beauté des voitures simplement. J'ai toujours dit que les plus belles œuvres d'art du XXe siècle étaient les voitures et les avions. Infiniment plus belles œuvres à mes yeux, nous parlons d'une belle Maserati, Bugatti, Ferrari ou une voiture de mon père, c'est à mes yeux un milliard de fois plus beau qu'un Rothko, un Basquiat ou un Picasso. J'aime infiniment plus les réalisations d'un grand designer – une Jaguar type D par exemple c'est une merveille – regardez l'exposition Ralph Lauren qui a eu lieu l'année dernière à Paris, vous y voyez des œuvres qui manifestement sont des œuvres d'art. Il y a un mélange de technique et de beauté qui est exceptionnel.*

L'automobile, technique, artisanale, rarement construite à l'unité peut elle donc être considérée comme une œuvre d'art ?

Luc Ferry : *– Oui parce qu'il y justement un mélange d'efficacité et de beauté, de technique et d'élégance qui est exceptionnel. Il faut avouer que les voitures qui atteignent des prix comparables au prix des très grandes œuvres d'art puisque certaines Ferrari – les 250 GTO – atteignent 25 millions d'euros, c'est le prix des œuvres d'art parmi les plus chères. Ce qui est tout à fait comparable sur le marché de l'art à ce qu'on peut trouver, peut être pas à ce qu'il y a de plus cher dans l'art, parce que certains Giacometti atteignent des prix encore plus et je pense que c'est lié au fait que la beauté de ces voitures a fini par s'imposer comme relevant à proprement parler non pas de l'artisanat mais de l'art proprement dit. Il y a la rareté, parce que malgré tout, même si elles ont été construites à quelques dizaines d'exemplaires comme la GTO, les Atalante ou – mais il y en a eu davantage de construites – des Bugatti 35, on est à la limite de l'artisanat et en fait on est passé du côté de l'art ; leur beauté, même à titre strictement décoratif, même si on ne les utilise pas, est flagrante et c'est même beaucoup plus flagrant que pour certaines œuvres d'art estampillées comme telles dans les musées.*

Donc avenir limité pour le sport automobile ?

Luc Ferry : *– Je dirais que c'est une histoire qui est finie. La grande aventure de l'automobile c'est le XXe siècle. Ca n'aura plus le même charme, la même signification d'innovation technologique, de prise de risque, de choix esthétique aussi. Non c'est vraiment une aventure qui est terminée. Maintenant on n'a plus des voitures. On a des véhicules. On va mettre l'accent sur d'autres critères. Le sport automobile, c'est une histoire du XXe siècle. Encore une fois, il restera des petits îlots, mais ce ne sera plus une grande histoire comme ça l'a été jusque dans les années soixante dix.*

Pour conclure, que vous inspire l'interdiction de circulation des voitures de plus de 17 ans à Paris ?

Luc Ferry : *C'est tellement absurde ! La circulation à Paris c'est le grand drame du maire de Paris aujourd'hui. C'est son grand échec. Toutes les études les plus sérieuses, et il y en a beaucoup qui ont été faites, prouvent qu'il y a d'autant plus de pollution que vous réduisez la vitesse de circulation. Par exemple on va fermer les voies sur berges; c'est une absurdité totale. Plus vous réduisez la vitesse, plus vous créez des encombrements plus la pollution augmente. Il y a moins de pollution quand les voitures roulent à 60 km/h que lorsqu'elles roulent à 10 km/h. C'est totalement absurde. Moi qui ai une petite 4 CV Renault, je ne pourrai plus traverser Paris avec. On traite l'automobiliste comme un grand délinquant. C'est ridicule et j'espère que ça ne passera pas. En, plus que ce soit la gauche qui mette ça en place, c'est quand même insensé parce que ça veut dire que tous les gens qui n'ont pas les moyens d'avoir des voitures récentes ne pourront plus traverser Paris. Outre le fait qu'une voiture qui a quinze ou vingt ans est généralement en très bon état. Il faut ne rien connaître à l'automobile pour prendre des décisions aussi stupides. Il s'agit vraiment de pourrir la vie aux automobilistes de telle sorte qu'ils finissent par renoncer à la voiture.*

Il y a là une schizophrénie qui est assez fascinante c'est que d'un côté on voudrait que la croissance revienne, que Peugeot, Renault, Citroën vendent des voitures et de l'autre côté on fait exactement tout pour pourrir la vie des automobilistes de telle sorte qu'on va tous finir par prendre le métro ou l'autobus. Encore faudrait-il qu'il y en ait en nombre suffisant, car lorsqu'on doit attendre vingt minutes sous la pluie…ça va ! Décision absurde et insensée.

En conclusion, voici le dernier commentaire de Luc Ferry à propos du récent Salon Retromobile 2023 :

« L'automobile s'est profondément transformée, car ce qu'on cherche aujourd'hui – le confort, le silence, la fiabilité cela n'a plus grand chose à voir avec l'esprit de liberté et d'aventure que dans les années 1950, la voiture affichait : elle faisait rêver, symbolisait la liberté. Acheter une 2CV dès l'obtention du permis, voire si on avait un peu d'argent, une Coccinelle décapotable, et partir en week-end avec son ou sa petite amie, c était le Graal ! La démocratisation de l'automobile et le nombre de véhicules qui sillonnent aujourd'hui les routes ont contraint les pouvoirs publics à prendre des mesures de sécurité, certes aussi légitimes qu'indispensables, mais qui ont rogné les libertés et rendu l'automobile, au final, parfois plus encombrantes qu'autre chose.
C'est une aventure qui prend fin, mais grâce à des salons comme Rétromobile (et nous ajouterions grâce aux Clubs et aux passionnés d'Anciennes), *il est précieux de pouvoir en conserver la trace ! »*

• Disparition de pilotes français, Philippe Streiff, Patrick Tambay, Jean-Pierre Jabouille

En cette fin d'année 2022 et ce début 2023 trois pilotes français sont décédés.

Patrick Tambay

Né le 25 juin 1949 à Paris, mort à 73 ans le 4 décembre 2022 à Nice.
Dès son plus jeune âge il pratique le ski alpin, et intègre l'équipe de France espoirs de ski durant son adolescence. Champion de France junior de descente et vice champion de slalom en 1968. Il découvre le sport automobile en 1970, gagne le volant Shell en 1972.

Il fait ses classes dans les formules de promotion ou il se bat contre JP Jabouille, René Arnoux, il participe à un rallye de Monte Carlo, 4 fois aux 24h du Mans sur Renault-Alpine, Rondeau et Jaguar. Il gagne plusieurs championnats américain CanAm en 1977 et 1980.

Il fait ses débuts en Formule 1 en 1978 chez Mc Laren. Il participera à 114 grand Prix il en gagnera 2, son meilleur classement sera 4ème du Championnat en 1983. Il pilotera pour plusieurs écuries: Théodore, Mc Laren, Ligier, Ferrari, Haas-Lola.
Il prend sa retraire à 37 ans.

Jean-Philippe Streiff

Né le 26 juin 1955 à La Tronche (Isère) et mort à 67 ans le 23 décembre 2022 à Puteaux, (Hauts de Seine). Ingénieur des Arts et Métiers d'Aix en Provence.
Après un apprentissage dans les formules de promotion, il court au Mans ou il participera 4 fois aux 24h.

Il intègre la Formule 1 en 1984 ou il disputera 53 courses. Le 15 mars 1989 lors d'essai de pneumatiques sur le circuit de Jacarepagua au Brésil il a un très grave accident sur son AGS qui le laissera tétraplégique.

Philippe Streiff devient, en 2002, conseiller technique à la délégation interministérielle aux personnes handicapées, sous la tutelle du ministère de la santé. En 2007, il est nommé conseiller technique au ministère des transports, au sein de la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR). Philippe Streiff mène également une mission auprès de la sous-direction de l'éducation routière de la DSCR, afin de sensibiliser les jeunes à la conduite automobile et à la prévention routière7.

À partir de 2012, Philippe Streiff est conseiller technique auprès du délégué interministériel à la sécurité routière, au sein du ministère de l'intérieur.

Jean-Pierre Jabouille

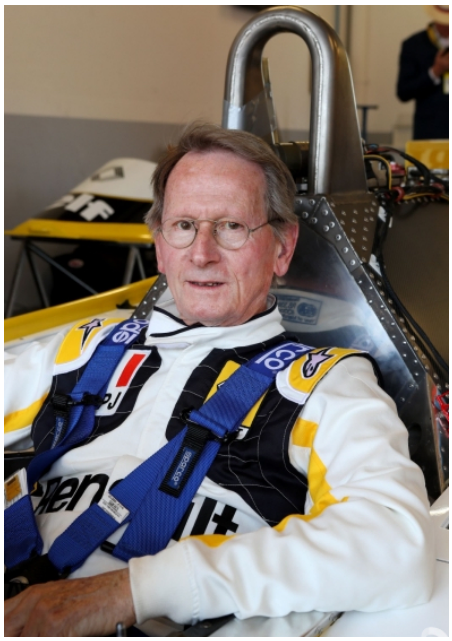
Né le 1er octobre 1942 à Paris et mort le 2 février 2023 à Saint-Cloud (Hauts-de-Seine). Titulaire d'un diplôme d'ingénieur, Jean-Pierre Jabouille était avant tout un ingénieur qui grâce à ses connaissances techniques a été le premier à faire gagner Renault en F1 en 1979 grâce au moteur turbo-compressé.
Son palmarès compte aussi un titre de champion d'Europe de Formule 2 remporté en 1976.

Il fait des débuts plutôt anonymes en F1 en 1974 sans se qualifier et dispute sa première course en 1975. C'est son association avec Renault qui va permettre à celui que la presse surnomme "le grand blond" de s'imposer dans la discipline reine du sport automobile, non sans commencer par s'attirer surtout des... quolibets.

Après avoir effectué ses débuts en course à la mi-1977, la Renault RS01 est vite surnommée "la théière jaune" en raison de sa couleur mais surtout de sa propension à faire exploser son moteur dans un nuage de fumée blanche.
Renault est alors le seul à parier sur le moteur turbo-compressé à six cylindres de 1500cc alors que les autres font courir des moteurs "classiques" V8 ou V12 de 3000cc, la technologie du turbo devient la norme en F1.

Après s'être cassé les deux jambes à la fin de la saison 1980, Jabouille cède sa place chez Renault à Alain Prost.

Il reprend la saison en 1981 chez Ligier, mais il se rend rapidement compte que les séquelles de ses blessures l'empêchent de retrouver le haut niveau. Il se retire de la F1.
Il courra encore aux 24h du Mans en 1992 et 1993 pour Peugeot dont il prendra la direction Peugeot-Sport jusqu'en 1995, avant de créer sa propre écurie d'endurance, Jabouille-Bouresche Racing.



- **Humour**

- **Enfin, pour terminer une citation de Coluche de 1986.**

« Les syndicalistes ont tellement l'habitude de ne rien faire que lorsqu'ils font grève ils appellent ça une journée d'action… »

Rédaction & Réalisation
Yves Morin – Serge Rey