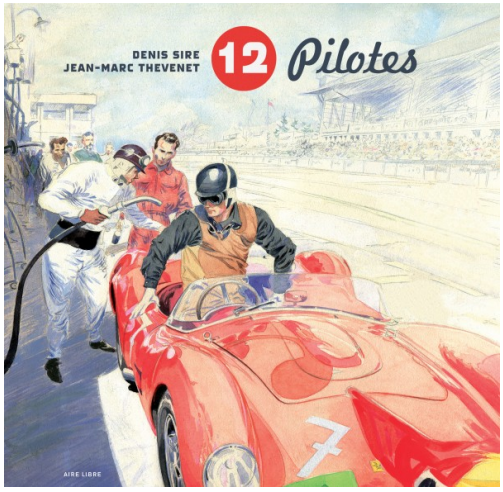
MEDIATOON
FOREIGN RIGHTS

presents

For further information, please write to:
Mediatoon Foreign rights,
57 rue Gaston Tessier
75019 Paris, FRANCE.
contact.mfr@mediatoon.com



12 Pilotes

By Sire & Thévenet

ROMAN GRAPHIQUE

Publisher : **Dupuis**
Genre : **Biography & Memoirs**, **Biographies & Mémoires**, Non-fiction

PAGES 120
VOLUME 1
FORMAT 262 * 265
RELEASE 03/10/2014

Voilà une vingtaine de portraits de pilotes hors du commun. Certains connaîtront la reconnaissance, entreront même dans la légende du sport automobile comme Jim Clark ou Graham Hill, d'autres sombreront dans l'anonymat, qui se souvient de Masten Gregory ou de Peter Revson…! Chaque dessin rappellera un instant historique…et héroïque et décisif de la carrière des pilotes sélectionnés tout en revenant sur les principales courses légendaires de ces décennies.

In this series

12 Pilotes

For further information, please write to:
Mediatoon Foreign rights,
57 rue Gaston Tessier
75019 Paris, FRANCE.
contact.mfr@mediatoon.com

« D'azur, de feu et de larmes » : c'est souvent la promesse tenue par le diable quand il veut ressembler au bon Dieu en proposant le paradis aux champions… D'azur comme la combinaison des pilotes jusqu'à la fin des années 1960, de feu à l'image de ces bolides trop souvent la proie des flammes, et de larmes pour les veuves restées au stand. La course automobile entre les années 1960 et 1970 est ainsi : cruelle. The Cruel Sport, ouvrage mythique de Robert Daley paru en 1963, porte un titre qui incite à la réflexion. Le journaliste Jean-Claude Hallé publia lui aussi un ouvrage sans ambiguïté, La mort dans mon contrat, consacré à François Cevert, disparu à l'âge de vingt-neuf ans. Brian Redman, qui fit équipage avec Jo Siffert, est tout aussi direct : « On se disait, mangeons, buvons et soyons heureux car demain nous mourrons. » > La décennie des années 1960-1970 est unique : frontière visible entre l'après-guerre et l'entrée dans un monde dit moderne. Il faut attendre près de vingt ans avant que l'écho sombre de la Seconde Guerre mondiale se taise. L'Exposition universelle de Bruxelles de 1958, qui réunira près de quarante millions de visiteurs en présentant le monde à venir avec son Spoutnik, ses réfrigérateurs, ses sous-marins, son pavillon français où trône en son centre une Citroën DS, ses bâtisseurs comme Le Corbusier ou ses designers comme Raymond Loewy, l'homme qui a dessiné la Studebaker Avanti II, est le curseur symbolique entre ces deux époques. > 1958, c'est justement l'année de la retraite sportive de Juan Manuel Fangio.
Le plus grand champion automobile de tous les temps ? Sans doute l'homme qui porta la compétition automobile à son firmament. Roi mage de la mécanique, après lui ses disciples poursuivirent le job en hystérisant les foules des tifosi, en inventant d'autres passes d'armes, d'autres lieux de combat. Chacun rappelant qu'il était là pour la victoire… Fangio le reconnaissait lui-même, après ses adieux à la course en juillet 1958 au Grand Prix de Reims : « J'avais quarante-sept ans et je courais contre des jeunes de vingt-cinq ans, ayant toute leur carrière devant eux. » Cette décennie est un passage de témoin d'une génération de pilotes à une autre. Et dans le même temps, elle tient toutes ses promesses avec un fantastique sens du tempo, venu souvent de la tragédie, et un casting extraordinaire réunissant des princes, des fermiers, des mécaniciens, des héritiers, des dandies, des fils d'ouvriers. Il est vrai que le monde d'alors se prêtait à la perfection à cet imaginaire de la course automobile. > L'automobile dans les années 1960 vit son Quattrocento, à tort ou à raison, elle soumet tout à sa loi… Une époque où le politiquement correct était un concept inimaginable pour l'anonyme automobiliste : pas de limitation de vitesse, pas de ceinture de sécurité obligatoire, pas de « choc pétrolier ». Un monde ethnocentrique, concentré sur l'Europe. Où les pilotes australiens et néozélandais font figure de pionniers en découvrant les circuits français et anglais. Seuls les États-Unis conserveront une autonomie dans la conception des courses et par l'attraction de leurs primes. C'est ici, sans aucune nostalgie, le rappel d'un monde qui va en s'effaçant. > Il faut aller vite, toujours plus vite, en Simca 1000, en Renault R8 ou en Peugeot 404. La Citroën DS figure en couverture de Mythologies de Roland Barthes, paru en 1957. Les années 1960, cœur des Trente Glorieuses, sont une magnifique pochette-surprise dont le plus beau des cadeaux est l'automobile et son acmé : la compétition. L'époque peut se prêter à tous les excès, à tous les dangers. Le ridicule ne tue pas, il paie : « Pour oser vouloir une Alfa Romeo, il faut être né comme ça », affirme la publicité. > Qui se souvient du prince Bira, un Thaïlandais qui finit huitième au classement du championnat de Formule 1 en 1950 avec sa Maserati 4 CLT/48, portant un smoking sous sa combinaison de pilote ? De l'écuyer Karel Pieter Antoni Jan Hubertus dit Carel Godin de Beaufort (1934-1964), aristocrate surnommé « Fatty Porsche » – le gros en

For further information, please write to:
Mediatoon Foreign rights,
57 rue Gaston Tessier
75019 Paris, FRANCE.
contact.mfr@mediatoon.com

Porsche ? Il pilotait sa Porsche 718 sans chaussures. Lors de son ultime participation au Grand Prix du Nürburgring, en 1964, il se tua en course ; il portait durant les essais une perruque des Beatles en guise de casque. Il fut le premier pilote néerlandais à marquer des points au championnat du monde. Figures exotiques, donc, de ce monde où la lutte des classes existe bel et bien mais où la morale, en apparence, est toujours sauve. Sur les grilles de départ du championnat du monde de 1963, Jo Siffert, né pauvre, précède toujours de Beaufort. Mais de Beaufort sera classé quatorzième au championnat du monde et Siffert quinzième. En 1960, le vainqueur d'un grand prix touche l'équivalent de 3 500 euros. > Il n'y a pas si longtemps, l'essence était encore rationnée en Angleterre, les paddocks ouverts à tous et non goudronnés. La course automobile n'a pas encore connu sa révolution industrielle, l'artisanat, souvent la débrouille prévalent. C'est un monde d'autrefois qui invite pourtant à la modernité dans ce que l'idée de vitesse, de victoires, de triomphes comporte. Il faut être de toutes les courses : Formule 1, Formule 2, Sport, Prototype, Can-Am (Canadian-American Challenge Cup), pour les primes et la bataille, ou imaginer des Formule 2, Formule Junior ou Can-Am comme Bruce McLaren si la tentation de devenir constructeur est là. Les écuries de course initiées par des privés comme Georges Filipinetti, Rob Walker, John Wyer laisseront petit à petit le champ aux constructeurs qui, à la fin des années 1960, y verront un idéal support de communication. Les sponsors apparaissent en 1968, véritables loups dans l'écurie. En attendant, les pilotes se doivent d'être généreux, infatigables. Pour la seule année 1963, Jim Clark, pourtant champion du monde de Formule 1 en titre, dispute plus de dix courses hors championnat et vingt-six grands prix sont répertoriés comme hors championnat du monde de Formule 1. Ricardo et Pedro Rodriguez, Jo Siffert, entre autres, se tueront durant des courses ne présentant aucun enjeu pour la course au titre. > Les circuits sont souvent en ville comme en Espagne avec Montjuich, un parc intra-muros, à Reims ou Spa-Francorchamps avec ses routes publiques, ses haies, ses maisons, ses poteaux téléphoniques, autant d'obstacles mortels en cas de sortie de route. Bruce McLaren perdra ainsi la vie durant des essais à Goodwood en fracassant un poste inutilisé de commissaire de piste. Au Grand Prix du Portugal en 1960, John Surtees est à la lutte avec Stirling Moss. Mais ses roues patinent sur les rails du tramway et, en sous-virant, il vient taper la bordure d'un trottoir. Quant à Jack Brabham, qui finira par gagner ce grand prix, il se retrouve lui aussi sur les rails et manque de finir dans l'entrepôt de tramways ! > À la fin des années 1960, les grands prix de Formule 1 ressemblent à des sprints de trois heures… La technologie sophistiquée est loin d'être une idée qui a fait son chemin. Stirling Moss perdra sept fois des roues, connaîtra huit défaillances de freins et cassera deux fois la direction. Pour John Surtees : « Il fallait absolument établir des liens avec les ingénieurs parce qu'on ne disposait pas de la télémétrie d'aujourd'hui. Toutes les données provenaient des impressions du conducteur, de son pilotage aux fesses. » > En ces pages, douze pilotes ont été retenus sur la grille de départ. Le plus vieux, Jack Brabham, est né en 1926, le plus jeune, Jacky Ickx, en 1945. Stirling Moss, John Surtees, Chris Amon et Jacky Ickx sont encore en vie. Beaucoup d'autres sont « morts dans l'après-midi », comme l'écrivait Ernest Hemingway à propos des toréadors. Seul Masten Gregory, à 53 ans, ne s'est jamais réveillé d'une paisible nuit italienne. Certes, Jack Brabham est parti à la retraite après quarante-quatre années de compétition tant comme pilote que comme constructeur et Stirling Moss, à quatre-vingt-quatre ans, donne encore son avis sur le sport automobile alors que son destin aurait dû être stoppé net en avril 1962 sur le circuit de Goodwood. John Surtees, quant à lui, a quatre-vingts ans. Il reste

For further information, please write to:
Mediatoon Foreign rights,
57 rue Gaston Tessier
75019 Paris, FRANCE.
contact.mfr@mediatoon.com

à ce jour, et sans doute pour l'éternité, le seul pilote à avoir été sept fois champion du monde de moto et champion du monde auto. > Le sport automobile, durant cette longue décennie, c'est « l'ironie du sort », sans doute parce qu'il faut, parfois, trouver un peu de sens à l'absurdité. Rien n'est jamais acquis, surtout en compétition. Il est impératif d'attendre le générique de fin du film pour s'assurer que le héros est toujours en vie : François Cevert se tuera lors de l'ultime tour d'essais qualificatifs à Watkins Glen. La Ferrari de Lorenzo Bandini s'embrasera à quelques tours de la fin du Grand Prix de Monaco. Bernard Cahier, qui était à la photographie automobile ce que fut Henri Cartier-Bresson à la photographie d'art, rappelle en un seul cliché le destin de ces jeunes hommes. Un autocar en repérage sur la piste du Grand Prix de Monaco de 1968, et à son bord la dream team de l'époque. Cinq pilotes à vivre une trentaine conquérante, ils pourraient être les membres d'un groupe de rock. Ils portent beau avec cette certitude, peut-être, qu'ils sont les élus du sport automobile : Ludovico Scarfiotti, Bruce McLaren, Joakim Bonnier, Jochen Rindt, Silvio Moser. Aucun ne survivra. Quinze jours après ce cliché improvisé, Scarfiotti trouvera la mort, McLaren et Rindt disparaîtront en 1969, Bonnier en 1972 et Silvio Moser en 1974. > Les douze pilotes de cet ouvrage, malgré leur différence d'âge, se connaissent, s'apprécient ou se haïssent. Ils appartiennent à un même arbre généalogique aux ramifications parfois incertaines. François Cevert et Jack Brabham, le plus étrange des équipages, le solaire et l'austère, remportent les 1 000 Kilomètres de Paris sur Matra 660, Graham Hill et Henri Pescarolo gagneront les 24 Heures du Mans en 1972 sur Matra Simca 670, Chris Amon et Lorenzo Bandini seront équipiers chez Ferrari, Jo Siffert et Pedro Rodriguez se détesteront au sein du team Porsche-Wyer mais disparaîtront la même année (1971) à quelques mois d'intervalle, Jim Clark et Graham Hill seront inséparables à l'heure des duels, Peter Revson pilotera avec talent mais avec une malchance renouvelée des McLaren, tout en devenant le premier pilote Américain à gagner le challenge Can-Am en 1971 après la disparition de Bruce McLaren. Jack Brabham et Bruce McLaren – encore lui –, les deux grands exilés en terre européenne, seront amis à la vie à la mort. Jacky Ickx luttera souvent avec succès en Formule 1 ou en Endurance contre John Surtees, Jochen Rindt et Chris Amon. Stirling Moss sera équipier de Juan Manuel Fangio chez BRM puis chez Mercedes-Benz dans les années 1950, devenant l'homme de la transition entre ces différentes générations de pilotes. > Des pilotes pour des vies aux racines si différentes, si lointaines. Jim Clark n'aurait jamais dû quitter sa terre écossaise… Graham Hill, horloger et barreur d'aviron découvre, par hasard et sur le tard, une publicité où il voit la possibilité de piloter une voiture de course… Ce sont surtout des destins dont le cours de la vie aura souvent oscillé entre la comédie, à l'heure des victoires, la fraternité réelle de l'époque, et la tragédie – mot final d'une règle du jeu que tous connaissaient et acceptaient. > Et qui mieux que Denis Sire pour leur donner vie dans ces pages ? La perfection même dans le choix de la trajectoire à dessiner, une connaissance infaillible de l'histoire de la course automobile, une mise en couleurs fidèle à l'envi, une méticulosité qui pourrait être qualifiée d'extrême… Denis Sire est bien plus qu'un illustrateur ou un dessinateur, c'est un créateur d'images. Plus de trente années à faire revivre le monde de la compétition sans jamais faillir. Je l'ai vu revenir plus de vingt fois sur la courbe de l'aile d'une Porsche 917, être insatisfait une semaine durant de la nuance de noir qu'il venait de donner au brasier de l'accident de Jacky Ickx au Grand Prix d'Espagne en 1970, sursauter à mes oublis d'une victoire sur un circuit anonyme en Formule 2 de Jim Clark. Ainsi est Denis Sire, rare dans sa production mais toujours d'un égal talent. Ces « 12 pilotes » sont les siens. > **JEAN-MARC THÉVENET**

For further information, please write to:
Mediatoon Foreign rights,
57 rue Gaston Tessier
75019 Paris, FRANCE.
contact.mfr@mediatoon.com

Jack BRABHAM
(1926 - 2014)

Jack Brabham, né en 1926, était jusque récemment le plus ancien champion du monde de Formule 1 encore en vie et il reste le seul pilote à être devenu champion du monde – en 1966 – sur une voiture portant son nom. Enfin, il ne connut qu'un seul accident notable, lors d'un Grand Prix du Portugal, dû à la fougue d'un pilote inexpérimenté. Il abandonna la compétition au plus haut niveau à l'âge de 44 ans. > Depuis longtemps, Jack Brabham était devenu pour ses cadets Denny Hulme, Jackie Stewart ou Jochen Rindt, « Old Jack ». C'est un personnage hors norme en tant qu'ingénieur, pilote et manager d'une écurie de courses. Père de famille exemplaire, marié depuis si longtemps à l'idéale Betty, jamais vu avec une cigarette ou un verre d'alcool à la main, il fallut pourtant du temps et des victoires pour que les journalistes admettent ses talents de pilote, tant l'homme semblait loin du brouhaha habituel des circuits. Ses coéquipiers le reconnaissaient volontiers, comme Denny Hulme, dont Jack Brabham fut le patron entre 1965 et 1967 : « Plus vous fréquentez Jack, plus vous vous apercevez qu'il est complètement insaisissable. Cet homme n'extériorise jamais ses sentiments et je ne me souviens pas d'avoir aperçu un jour la moindre trace de déception sur son visage. » Pourtant, des déceptions, Jack Brabham en a connu ! Mais rien, jamais, ne semblait pouvoir l'arrêter. Faut-il imaginer que ce sont ses origines – il est né à Hursville dans la banlieue de Sydney, bien que descendant d'immigrés d'East London, une autre culture que celle de ses *confrères* pilotes majoritairement européens – qui marquèrent cette différence ? Proche de John Surtees dans son parcours de pilote et de constructeur, il était encore plus mutique que l'Anglais, et le seul dont il fut l'ami déclaré était le Néo-Zélandais Bruce McLaren, son cadet de neuf ans. > Le père de Brabham, Tom, dirige un important commerce de légumes. Le jeune Jack quitte l'école à quinze ans. Il est mécanicien pour poids lourds puis ingénieur automobile et enfin mécanicien dans l'aviation, en s'engageant dans la Royal Australian Air Force. Il découvre par hasard, grâce à un ami, le monde de la course automobile, « à l'australienne », sur des pistes cendrées. Il débute dans des courses de Midget-cars (sorte de monoplaces tout-terrain) et se découvre un « coup de volant » assez efficace. Il s'offre ensuite sa première vraie voiture de course : une Cooper Mark IV dont il imagine, déjà, le moteur. > Jack Brabham sait que l'Australie n'est pas une fin en soi. Une seule direction possible : l'Europe. L'objectif est d'y séjourner un an, le temps d'apprendre le métier de pilote. Il y restera, en réalité, dix-sept ans. Il arrive sur le Vieux Continent en 1955 et, muni de quelques lettres de recommandation, il tente sa chance auprès de Maserati et Ferrari, en vain. Il achète une Cooper Alta avec laquelle il dispute sa première épreuve, l'Easter Meeting de Goodwood. Par la suite, il monte en *kit* une Cooper et participe à son premier grand prix à Aintree, près de Liverpool. Mais la monoplace ne lui convient pas et il en allonge le châssis. Son style de conduite reste très « viril », toujours à fond, et tout en glisse. Stirling Moss reconnaîtra que sa Maserati 250F avait du mal à dépasser « le chasse-neige Cooper » de Brabham. Jack Brabham comprend que les évolutions techniques de Cooper vont bientôt changer la donne face aux lourdes Maserati 250F. Les ingénieurs de chez Cooper imaginent alors dans l'indifférence générale de monter le moteur entre le siège du pilote et la suspension arrière, soit l'ère moderne de la compétition automobile, puisque jusqu'alors les motorisations sont à l'avant. > Remarqué par sa conduite si particulière, « un style sans style » comme il le dit lui-même, Jack Brabham est engagé ponctuellement par Rob Walker. Il découvre l'Endurance et fait équipage avec Stirling Moss sur Aston Martin, avec lequel il remporte les 1 000 Kilomètres de l'ADAC au Nürburgring. 1958 est une année d'observation technique, ses résultats comme pilote ne sont guère encourageants. Jack Brabham devient capitaine de l'équipe Cooper dont les pilotes sont Masten Gregory et le débutant néo-zélandais Bruce McLaren. > 1959 est l'année du couronnement mondial, il a su tant comme ingénieur que comme pilote tirer le meilleur de la Cooper en gagnant, dès la première épreuve du championnat du monde, le Grand Prix de Monaco. Certes, il finit l'ultime course du championnat du monde, le décisif Grand Prix des États-Unis,

For further information, please write to:
Mediatoon Foreign rights,
57 rue Gaston Tessier
75019 Paris, FRANCE.
contact.mfr@mediatoon.com

en poussant sa Cooper tombée en panne d'essence mais lui assurant une quatrième place ! Il est de nouveau champion du monde en 1960 et rappelle : « Ma course préférée a été le Grand Prix de l'ACF 1960. Battre les Ferrari à Reims sur un circuit aussi rapide où la puissance parle m'a causé une impression fantastique. Mais le Grand Prix de Spa 1960 est une épreuve que je n'oublierai jamais, Alan Stacey et Chris Bristow se sont tués en course devant moi et, croyez-moi, ça supprime tout le plaisir de gagner. » > Après avoir tenté de racheter Cooper, fin 1959, il se décide à créer sa propre structure. Si la « Brabham Organisation », est déjà présente en Australie, il s'installe en Angleterre avec sa femme Betty, Ron Tauranac et Phil Kerr et fonde la Brabham Motors avec garage et station-service. En 1961, son contrat avec Cooper s'achevant, il construit sa première voiture : une Formule Junior inspirée de la MRD junior, première voiture à être appelée Repco-Brabham. Avec Ron Touranac, excellent ingénieur et pilote, il crée en 1962 Brabbham Racing Organisation qui deviendra en 1969 Motor Racing Developments LTD. Il fonde également la Brabham Racing Organisation et la Brabham Conversion qui propose des kits pour, entre autres modifications, aléser soi-même sa voiture... En 1966, il remporte le Grand Prix de Reims avec une Repco-Brabham. Une première mondiale : pilote et constructeur portent le même nom. > La Brabham Organisation construit des Formule 1, des Formule Junior, des Formule 3 et des Formule 2 pour une clientèle de pilotes privés. Il participe en 1961 à Indianapolis où il finira avec une très honorable neuvième place avec une Cooper sous-motorisée mais qui, comme en Europe, démontre aux Américains que l'époque des moteurs avant ou centraux s'achève. > À la fin de la décennie, il innove encore, en 1968, aux essais du Grand Prix d'Italie à Monza, avec la formule « biplan », soit deux ailerons surélevés dont l'aileron arrière solidaire des porte-moyeux. Il sera imité par Lotus et Matra. Mais les envolées régulières des ailerons assurant de belles frayeurs, à l'exemple de Graham Hill et Jochen Rindt partis se fracasser à plus de 250 km/h contre une glissière au Grand Prix d'Espagne de 1969, enterreront cette vision nouvelle des monoplaces. > Dès 1965, Jack Brabham avait imaginé de se retirer de la compétition au profit de la gestion de son écurie. Denny Hulme rejoint Brabham auprès de Dan Gurney qui apporte les deux premières victoires. Mais Dan Gurney part fonder sa propre écurie. En 1967, Denny Hulme devient champion du monde, Jack Brabham pense se retirer mais Hulme part rejoindre Bruce McLaren qui a créé lui aussi son team. En 1968, c'est au tour de Jochen Rindt, qu'il vient de former durant un an, de partir chez Lotus. Old Jack doit jouer les prolongations et, avec le temps, il possède un style de plus en plus rugueux, tâchant même d'impressionner ses adversaires, comme le rappelait Ken Tyrrell à ses pilotes débutants : « Attention à Brabham. Lorsqu'il n'est pas assez rapide pour vous dépasser, il essaie de le faire à l'intox en gesticulant comme un fou... » C'est en 1970, lors de l'ultime course de la saison, le Grand Prix du Mexique, qu'il se retire définitivement de la compétition. Pour cette dernière course, il bataille dur avec Denny Hulme avant d'abandonner à treize tours de l'arrivée. Dommage car la saison avait parfaitement débuté avec une victoire lors du premier grand prix de l'année, en Afrique du Sud, devant Denny Hulme et Jackie Stewart. Il imagine même à 44 ans redevenir champion du monde, restant à la lutte pour le titre avec Jochen Rindt qui se tuera cette même année. Il perdra lors du Grand Prix de Brands Hatch sur panne d'essence provoquée par la maladresse de son jeune chef mécanicien, Ron Dennis, devenu plus tard le grand patron de McLaren. Il finira malgré tout cinquième du championnat du monde ex æquo avec Jackie Stewart. En 1972, Bernie Ecclestone, le futur grand argentier de la Formule 1, rachète son écurie. > Il y a un paradoxe Jack Brabham : son génie de la mécanique a masqué trop souvent ses grandes qualités de pilote. Frank Gardner, un de ses anciens pilotes, est persuadé qu'il avait le talent d'un Fangio : « Quand Jack arrivait sur un circuit, il avait déjà passé une semaine à l'atelier. Il lui manquait le punch de l'athlète en forme. » Les années Brabham furent aussi et avant tout les années Stirling Moss et Jim Clark qui fascinaient la presse. Mais Jack Brabham, qui a regagné son Australie natale, reste l'homme qui a apporté à la Formule 1, dans les années 1960, sa dimension la plus contemporaine. Il s'est éteint le 19 mai 2014, il avait 88 ans.