

PRÉFACE

Une carrière est un long chemin jonché d'anecdotes. Difficile d'en sélectionner, tant je pourrais vous en raconter... Mais allez, je me lance ! Deux d'entre elles sont plutôt sympas et demeurent de très bons moments de ces dernières années sur les circuits.

La première remonte à 2015. Saison pour laquelle je roule sous les couleurs de Lotus F1 Team. Nous sommes à Spa-Francorchamps, juste après la pause estivale. À la maison, ma femme est avec nos deux garçons, Sacha (deux ans), Simon (trois mois), et mes beaux-parents. Je pars donc en Belgique l'esprit tranquille.

Le week-end commence mal, ma boîte de vitesses rend l'âme en essai libre le vendredi, ce qui implique cinq places de pénalité sur la grille de départ du Grand Prix. D'ordinaire, nous avons une boîte de vitesses exclusivement réservée aux essais libres, mais l'équipe est en grande difficultés financières, et nous roulons donc dès les premiers tours de roues avec celle destinée à la course.

Heureusement, les qualifications, elles, se passent à merveille, et je signe le 4^e temps. Je m'élancerai donc 9^e du Grand Prix. La voiture fonctionne bien, et côté piste, je ne suis pas inquiet. En revanche, en interne, c'est une tout autre histoire. L'ambiance est terriblement lourde. Depuis le jeudi, les voitures sont sous le contrôle de deux huissiers

de justice ; l'équipe n'ayant pas payé certains fournisseurs, nous sommes sous le coup d'une procédure judiciaire.

Malgré ces angoissants déboires, nous sommes autorisés à prendre le départ du Grand Prix de Belgique 2015. Une course de folie, qui me permet d'aller signer, à la surprise générale, mon 10^e podium en formule 1. Sur ce même podium, d'ailleurs, Nico Rosberg me regarde et, en rigolant, me dit : « Pas mal, mec, avec ta caisse ! »

Imaginez la joie immense de toute une équipe en si grande difficulté quand je suis de retour dans le paddock... Des mécaniciens, des ingénieurs, qui se sont battus pour aligner une voiture avec si peu de moyens et un avenir incertain. Même les huissiers semblaient heureux d'avoir participé à ce moment magique !

Ma seconde anecdote est un peu plus récente. Elle se déroule en mars 2016, lors de ma toute première course avec ma nouvelle équipe, Haas F1 Team, en Australie. Comme le veut la tradition, c'est le premier Grand Prix de la saison, mais aussi et surtout le tout premier de l'histoire de cette nouvelle écurie américaine.

Premier jour d'essais à Melbourne, et il pleut des cordes en ce vendredi. Sans roulage, nous ne pouvons pas engranger la moindre information sur le comportement de la monoplace en piste sèche. Nous comptons alors sur le samedi matin pour travailler quelques réglages avant les qualifications, mais je me fais percuter dans la voie des stands et perds une grande partie de l'ultime séance d'essais libres. Je m'apprête donc à me lancer à l'assaut du chrono l'après-midi sans presque aucun roulage sur le sec.

En ce début de saison 2016, la F1 teste un nouveau format de qualifications avec l'élimination de monoplaces toutes les minutes. Format qui ne sera gardé que sur les deux premiers Grands Prix de la saison tant il est impopulaire.

Nous ratons notre créneau et me voilà dernier sur la grille de départ. Heureusement, en sport auto, la vérité d'un jour n'est pas toujours celle du lendemain, et le début de course se déroule mieux que prévu. Je remonte au gré des premiers arrêts au stand lorsque, soudain, Fernando Alonso est victime d'un énorme accident ! L'équipe choisit de me laisser en piste alors que tous les autres pilotes rentrent effectuer un changement de pneus. Je me retrouve 6^e, et la chance me sourit : le drapeau rouge est brandi ! La course est interrompue. Nous avons le droit d'effectuer notre changement obligatoire de pneumatiques dans la voie des stands, pendant l'interruption, sans perdre notre position. À ce moment-là, je comprends que si nous parvenons à finir la course sans nous faire dépasser lors de ce second départ, je me classerai à la 6^e position lors du premier Grand Prix de Haas F1 Team en formule 1, ce qui serait historique.

La course reprend et, sur mon volant, l'écran m'envoie de mauvaises informations sur mon niveau de carburant, le drapeau rouge ayant changé toute la donne.



Derrière moi, les monoplaces me mettent une pression dingue, et nous n'avions jamais parcouru autant de tours d'affilée auparavant. Nous roulons complètement à l'aveugle, en pleine découverte de cette voiture, à chaque virage ! Malgré cela, je maintiens le cap et franchis la ligne d'arrivée à la 6^e place. Résultat exceptionnel pour le premier Grand Prix d'une nouvelle écurie de F1 !

Un joli souvenir sur un circuit que j'aime tant, et une savoureuse anecdote qui écrit une page de plus de l'histoire du sport automobile.

Mais ce ne sont que deux petites histoires vécues à quelques mois d'intervalle. Car celles qui suivent s'échelonnent sur plus d'un siècle, des premiers moteurs pétaradants aux technologies les plus poussées, du circuit de la Sarthe au Speedway de l'Indiana, du col de Turini aux dunes du Sahel, de la première course entre Paris et Rouen à la dernière édition du Grand Prix de Monaco...

Toutes ces petites histoires du sport automobile ont contribué à faire la grande histoire du sport auto où des champions et des marques ont fait rêver des générations de fans, où des villes comme Le Mans, Indianapolis ou Silverstone sont désormais connues du monde entier.

En tournant les pages de ce livre, vous y trouverez des situations insolites, drôles, ubuesques survenues depuis que l'être humain a décidé de dompter la mécanique à quatre roues et d'aller plus vite que son adversaire.

Bonne lecture,

Romain Grosjean

L'AVENTURE PEUT COMMENCER

Le 31 juillet 1891, la Panhard & Levassor à moteur Daimler type P s'élance de l'avenue d'Ivry à Paris. Émile Levassor ne laisse à personne d'autre le soin de conduire son prototype qui, six mois plus tôt, a déjà effectué avec succès un aller-retour de 15 km jusqu'au Point-du-Jour à Boulogne puis, le mois suivant, une petite escapade de 40 km jusqu'à Versailles. Ce vendredi 31 juillet 1891, c'est accompagné d'Hippolyte Panhard, le fils de René, qu'il se met en chemin à 4 heures du matin (d'autres versions disent que c'est avec sa femme Louise qu'il a effectué le voyage). Il pleut. La route est collante. Les deux hommes s'arrêtent à Vernon pour déjeuner puis arrivent à Rouen vers 20 heures où ils font le plein d'essence chez un épicier.

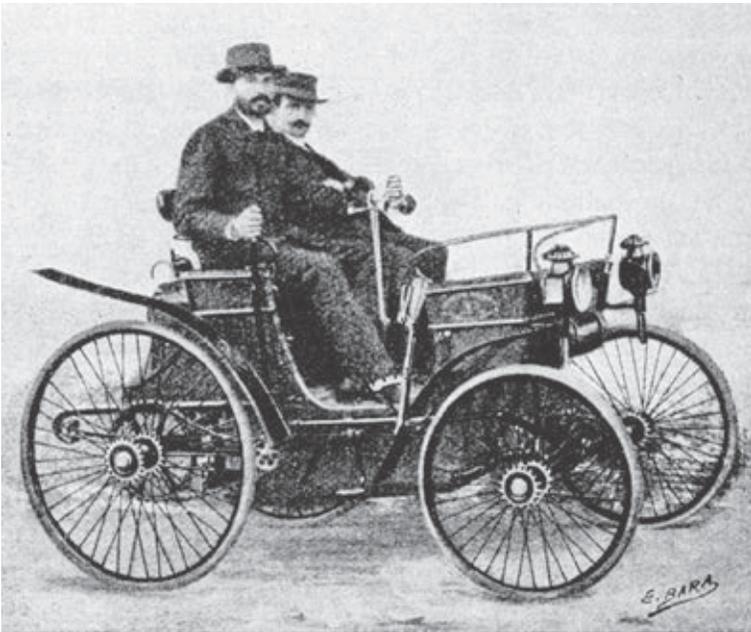


Le lendemain, et après avoir fait une petite halte gastronomique à Caudebec-en-Caux et réparé les brûleurs encrassés à cause de la mauvaise qualité du carburant acheté la veille, ils atteignent Étretat en fin de journée au terme d'un périple de 225 km. Vitesse moyenne : 10 km/h sans incident, avec des pointes à 17 km/h ! Ce 1^{er} août 1891 à 18 h 45, l'aventure automobile commence.

ENCORE BATTU PAR LE VÉLOCIPÈDE

Le 6 septembre 1891, rue de Châteaudun, à Paris, plus de dix mille spectateurs sont au départ de l'épreuve cycliste Paris-Brest-Paris ; 207 concurrents sont sur la ligne. Et derrière ces bicyclettes, un quadricycle. C'est Armand Peugeot qui a conçu cet engin doté d'un réservoir à pétrole, caché sous la banquette, et monté sur de frêles roues à rayons d'acier. Défi incroyable pour cet ensemble à moteur qui ose défier les cyclistes. Aux commandes de cette machine révolutionnaire qui attire les regards, un ingénieur, Louis Rigoulot, et un contre-maître, Auguste Doriot. Les deux hommes ont déjà effectué 430 km en partant de l'usine de Valentigney pour se rendre à Paris. La monture est donc bien rodée lorsqu'elle s'élance dans de grandes pétarades accompagnées d'une odeur presque insoutenable. Tous les cent kilomètres, la Peugeot s'arrête pour faire le plein d'essence et d'eau. Première nuit à Alençon, une deuxième à Dinan, un arrêt forcé de vingt-quatre heures à Saint-Brieuc pour réparer une pièce, Rigoulot et Doriot arrivent à Brest dans la soirée du 9 septembre. Pendant ce temps, Charles Terront a déjà effectué le chemin inverse et a déjà remporté, sur sa bicyclette Humber d'un poids de 21,5 kilos, le premier

Paris-Brest-Paris, soit 1 196 km en 71 h 37 d'efforts, sans dormir, le tout à une moyenne de 16,7 km/h. Ce n'est que le 11 septembre que les deux hommes repartent de Brest. À leur arrivée à Paris le 15 septembre, des dizaines de curieux les attendent porte Maillot. Encore battue par le vélo, la voiture sans chevaux a pourtant impressionné les observateurs avec ses pointes à plus de 20 km/h.



LA PREMIÈRE COURSE AUTOMOBILE DE L'HISTOIRE

Dimanche 22 juillet 1894, 17 h 40. Avec plus d'une heure d'avance sur l'horaire prévu, Jules-Albert de Dion arrive à Rouen. Assis dans sa calèche tirée par un tracteur à vapeur, il termine vainqueur d'une course partie de Paris et qui trouve son terme dans la capitale normande. Le chrono est incroyable, à peine pensable. Avec cette étrange monture qui fait du bruit et qui fume, il



a mis 6 h 48 à une moyenne de 19 km/h pour effectuer les 126 km. Parti à 8 heures de la porte Maillot, le comte de Dion est le premier des 21 concurrents de cette épreuve organisée par le Normand Pierre Giffard, journaliste pour *Le Petit Journal*. Créateur en 1891 de la première édition du Paris-Brest à bicyclette puis l'année suivante de la course à pied Paris-Belfort, c'est lui qui a lancé ce concours international de voitures sans cheval. La De Dion-Bouton est suivie quelques minutes plus tard de deux Peugeot équipées d'un moteur à explosion, celle d'Albert Lemaître puis celle d'Auguste Doriot. C'est ensuite Hippolyte Panhard sur sa Panhard & Levassor qui franchit la ligne. Les pionniers de la construction automobile viennent d'écrire une belle page de l'histoire. Sur la quasi-totalité du parcours, ce fut l'émerveillement. Applaudissements, jets de fleurs, sourires... Même les chevaux qui se sont fait doubler n'ont pas été effrayés. Mais si le tracteur à vapeur du comte de Dion est bien arrivé le premier devant les voitures à pétrole Peugeot et Panhard & Levassor, le jury déclassa le vainqueur au motif que la présence nécessaire d'un chauffeur pour alimenter la machine en charbon est peu pratique. Les fils de Peugeot frères ainsi que Panhard & Levassor sont donc déclarés vainqueur du Paris-Rouen et se voient remettre un prix de 5 000 francs. Le comte de Dion est furieux. Il était pourtant le seul des sept participants engagés avec des voitures à vapeur à avoir terminé, mais surtout, il est le premier à avoir franchi la ligne d'arrivée de ce qui est aujourd'hui considéré comme la première course automobile de l'histoire.

LE PLEIN EST FAIT

Mardi 11 juin 1895. Il est midi. Toutes les deux minutes, c'est une trentaine de véhicules actionnés par un moteur autre qu'une force animale qui s'élancent de la place d'armes du château de Versailles. C'est le marquis de Chasseloup-Laubat qui donne le départ. Louis Rigoulot, sur son quadricycle Peugeot, s'est élancé le premier. Direction Bordeaux ; 1 178 km sont à parcourir car la cité girondine n'est qu'une étape, tous les concurrents devront faire demi-tour pour revenir porte Maillot à Paris et ainsi boucler la première édition de la course Paris-Bordeaux-Paris. Parmi les concurrents ont également répondu présent Amédée Bollée et son omnibus à vapeur, Émile Levassor avec sa Panhard à pétrole ou encore Isaac et Paul Koechlin de Valentigney sur leur Phaéton Peugeot à moteur Daimler. Comme l'indique l'envoyé spécial du journal *Le Gaulois*, « aller de Paris à Bordeaux sur une voiture à vapeur constitue une fatigue sérieuse. Il faut un vin à la fois réconfortant, procurant une légère nervosité et doux à l'estomac. Voilà pourquoi tous les *sportsmen* avaient garni les coffres de leurs voitures de flacons de Pouilly sortis des caves de M. Bernot, propriétaire à Pouilly dans la Nièvre ».

Le saviez-vous ?

C'est le quotidien *The Chicago Times-Herald* qui a organisé la première course automobile américaine. Elle s'est déroulée le 28 novembre 1895 de Chicago à Evanston. Il n'y eut que six partants et, sous la neige, deux voitures seulement ont rallié l'arrivée en effectuant les 87 km en dix heures.

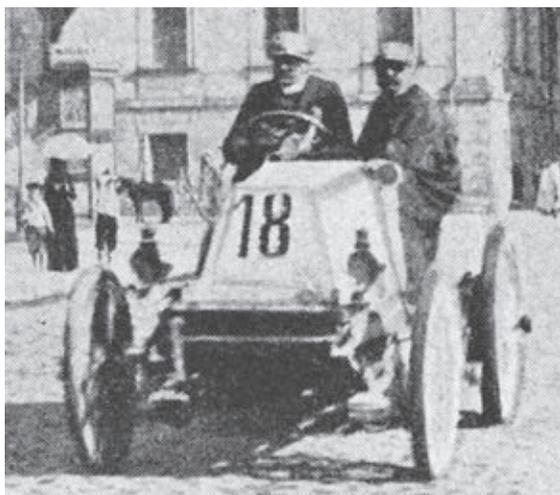
VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

Le 15 juillet 1899, à la veille du départ du premier Tour de France automobile qui doit emmener les concurrents de Paris à Saint-Germain en Laye en passant notamment par Nancy, Grenoble, Périgueux, Nantes, Caen et Évreux, toutes les voitures, voiturettes et motocycles sont invités à se rendre place de la Concorde, devant le somptueux hôtel de l'Automobile Club de France. C'est là que tous les véhicules inscrits passent entre les mains de M. Rousseau qui, assisté d'un valet vêtu en gilet jaune, culotte courte et bas blancs, impose une bien étrange opération, celle du poinçonnage. En effet, le règlement de course précise que les parties essentielles de tous les véhicules doivent être marquées d'un poinçon pour être jugées conformes.

LA PIONNIÈRE

Le 29 juin 1901, au terme d'une course partie deux jours plus tôt de la côte de Champigny, les 47 rescapés de l'épreuve Paris-Berlin arrivent en Allemagne devant plus de 50 000 spectateurs réunis dans l'hippodrome de Tradderrenaben. Ils ont parcouru 1 105 km. Ils étaient 109 au départ, répartis en quatre catégories : les voitures lourdes, les légères, les voiturettes et les cycles à moteur. Le vainqueur, qui reçoit la Coupe Guillaume II, c'est le Manceau Henri Fournier qui, au volant de sa Mors, a mis 15 h 33 et déjoué tous les pronostics en s'imposant devant les Panhard & Levassor, les De Dion-Bouton et la voiturette Renault conduite par Louis Renault. Mais dans ce classement final figure à la 33^e place une femme : Camille du Gast. À 33 ans, la Parisienne n'est

pas une inconnue puisque, surnommée l'Amazone aux yeux verts, elle s'est déjà illustrée dans des compétitions d'alpinisme, de parachutisme, de luge. Elle est également chanteuse lyrique et une excellente pianiste concertiste. Tout lui réussit. Elle est même la première française à avoir obtenu trois ans plus tôt l'équivalent du permis de conduire. En cet été 1901, elle inscrit une ligne de plus à son impressionnant palmarès puisqu'elle devient la première Française à participer à une course automobile.



Le saviez-vous ?

Le 26 juin 1902, Marcel Renault, fondateur avec ses frères Louis et Fernand de la marque au losange, a remporté la course Paris-Vienne au volant de sa Type K, une voiture de sport équipée du tout premier moteur Renault de quatre cylindres, qui développait entre 20 et 30 CV pour une vitesse maximale d'environ 130 km/h. Il a effectué les 1 300 km en 15 h 47, offrant ainsi à Renault sa première grande victoire en Grand Prix automobile.

ERREUR AU RAVITAILLEMENT

Le 6 mai 1906, c'est la première édition de la Targa Florio, une course d'endurance où les dix concurrents doivent effectuer trois tours d'une boucle d'environ 150 km sur les routes siciliennes du circuit des Madonies. Dix concurrents seulement car la grève des dockers marseillais et génois a empêché l'acheminement quelques jours plus tôt de huit autres voitures françaises. Parmi elles, deux Darracq, une Mendelssohn et une Mors. C'est le Turinois Alessandro Cagno qui passe la ligne d'arrivée en vainqueur au bout de la longue ligne droite qui longe la mer et la voie ferrée. Au volant de son Itala et en compagnie de son mécanicien Antonio Moriondo, il a mis 9 h 30 à 46,8 km/h pour l'emporter au nez et à la barbe des Hotchkiss, Clément-Bayard et autres Fiat. Mais si Alessandro Cagno a été le plus rapide, ce qui lui permet de rapporter à la maison la Targa, un trophée en or massif de l'artiste français René Lalique mais aussi la belle somme de 30 000 livres d'or, c'est aussi qu'il a eu plus de chance que les deux grands favoris de l'épreuve, les Français Rigal (également sur Itala) et Bablot (sur Berliet) qui ont été tous deux victimes d'une grossière erreur de leur mécanicien qui ont rempli d'eau le réservoir d'essence, ruinant ainsi tout espoir de victoire.

C'EST GONFLÉ !

Le 26 juin 1906, 34 automobiles prennent le départ du premier Grand Prix de l'Automobile Club de France qui se déroule sur le circuit de la Sarthe. Les plus grandes marques sont là : Bayard, Panhard & Levassor, Mercedes,

Hotchkiss, Fiat, Gobron-Brillié, Renault... Des voitures équipées de pneus Dunlop, Continental et Michelin. Sauf que le fabricant clermontois arrive au Mans avec un procédé totalement innovant. Car jusqu'alors, en cas de crevaisson, le pilote devait démonter sa roue brûlante, souvent à l'aide d'un couteau. Il devait remonter une chambre neuve, un pneu neuf, gonfler le tout... Bref, une perte de temps considérable. Les frères Michelin ont trouvé la solution : accrocher à l'arrière de la voiture une jante garnie d'un pneu qui peut être changée en quelques minutes. Renault, Fiat et Clément-Bayard utilisent cette invention qui permet de changer de roue en quatre minutes. Le Hongrois Ferenc Szisz sur Renault AK remporte l'épreuve, suivi de l'Italien Felice Nazzaro sur Fiat et du Français Albert Clément sur la Clément-Bayard construite par son père.



L'OVALE EN BÉTON BRUT

Le 17 juin 1907, les autorités britanniques sont réunies près du village de Weybridge dans le comté du Surrey. Le colonel Hugh Locke-King Holden est aussi présent et est fier d'inaugurer son œuvre, un grand circuit ovale de 4,430 km sur 30 mètres de large qui a la particularité

d'avoir quatre virages inclinés pouvant atteindre jusqu'à 9 mètres de haut. Désormais, les férus de vitesse, les pionniers des courses automobiles vont pouvoir s'en donner à cœur joie. Car jusqu'alors, ces compétitions se déroulaient sur des routes ouvertes à la circulation comme le Paris-Rouen en 1894 ou le Paris-Madrid en 1903. Mais les accidents sont trop nombreux. Alors viennent les courses sur routes fermées à la circulation comme le Grand Prix au Mans en 1906. Mais au Royaume-Uni, depuis quatre ans déjà, le nouveau code de la route est en vigueur. Il impose une limitation de vitesse de 20 mph, soit 32 km/h, sur toutes les voies publiques. Impossible, donc, de se lancer à pleine vitesse sur les routes anglaises. Alors Hugh Locke-King Holden dessine les plans et finance la construction du circuit de Brooklands, un ovale en béton brut qui, inauguré le 17 juin 1907, devient le premier circuit automobile du monde.

SAUVÉS PAR LES NOMADES

Le 10 août 1907, la foule est au rendez-vous boulevard Poissonnière, à Paris, pour accueillir le prince Scipione Borghese qui franchit la ligne d'arrivée du Pékin-Paris en vainqueur. L'Italien a mis 44 jours pour effectuer le périple au volant de son Itala, une voiture à pétrole dotée d'un moteur quatre cylindres de 7 433 cc. Député d'Albano, le dixième prince de Sulmona est aussi un grand passionné d'automobile. Pour ce périple, il avait emmené Ettore Guizzardi, son mécanicien, Luigi Barzini, journaliste au *Corriere della Serra*, mais aussi son épouse, Anna Maria. Malgré quelques péripéties, le quatuor termine triomphalement ce challenge périlleux de 16 000 km,

sans règles clairement établies au départ, ni aucune assistance, ni carnet de route, ni même de cartes routières. Seuls cinq équipages avaient pris le départ de cette course le 10 juin 1907. Le second au classement final arrive vingt jours plus tard. Quant à Auguste Pons, il ne rejoint même pas la capitale française. En effet, son *cyclecar* Contal Mototri s'enlise dans le désert de Gobi le 18 juin. Après une nuit sur place, lui et son mécanicien Foucault quittent le véhicule et marchent pendant plus de six kilomètres pour tenter de trouver du secours. Mais personne. Alors ils rebroussement chemin, abasourdis par le soleil, abîmés par la fatigue et tourmentés par la soif et la faim. Le 20 au matin, seuls, perdus dans le désert, sans abri et sans nourriture, ils se remettent en marche, dans une autre direction, et aperçoivent des toiles de tentes. Ils essaient de s'en approcher mais ils s'écroulent de fatigue. Heureusement, un cavalier mongol vient à leur secours et les amène au village où ils peuvent retrouver leurs esprits et se nourrir. Pons et Foucault arrivent à rejoindre Kalgan quelques jours plus tard à dos de chameaux après avoir payé trente roubles au chef du village nomade. En arrivant sur place, ils apprennent qu'un détachement de soldats était parti à leur recherche, mais ils ne les avaient jamais retrouvés.

