

# La Gazette du TAR

## LES 24 HEURES DU MANS 1955

Le livre, désormais un peu jauni, ne m'a jamais quitté.

Pour son auteur (J.A.G pour ses amis), un premier roman, pour « le jeune Michel Baron.....», une toute première dédicace agrémentée, par la main adroite de son premier mécanicien T Vallon, d'une caricature du Patron.

L'Ingénieur-Gregoire a laissé, dans l'Histoire de l'Automobile la trace de l'un des inventeurs les plus flamboyants d'une époque bénie qui offrait aux plus talentueux des ingénieurs, le privilège, non seulement de construire, chez eux, leurs propres prototypes, mais parfois ( et c'est ici le cas ), de les piloter au Mans, la Course Absolue ! Il faut imaginer l'enjeu de la course pour J.A.G, qui, non seulement devait valoriser sa marque Tracta tout en démontrant au public la valeur de la Traction Avant. (Tract- À). Une première !

Au Mans, ce 13 juin 1955, il est bientôt 16 heures ; C'est l'attente du départ. Bientôt, les chevaux furieux seront lâchés.

Pour ma famille, c'est un baptême et pourtant nous sommes séparés.

Ma mère est dans les tribunes avec mon jeune frère, l'aîné a suivi son père jusqu'au virage d'Arnage qui précède la ligne droite des tribunes.

Des amis des parents, conseillés par Grégoire, m'ont entraîné au stand dit « des Pilotes », face aux tribunes.

L'espace est herbeux, clos d'une légère barrière. Nous sommes quasiment sur la piste, face aux stands de ravitaillement. Excitant, j'ai 13 ans !

J'ai relu le livre plusieurs fois. A chaque lecture m'a gagné la même sensation d'intense tension. Tension entre les constructeurs, bien souvent endettes, tension particulière de l'affrontement entre les bolides dits « classiques », déjà éprouvés et le prototype à turbine, sensation de cette épreuve. Simple idée de l'auteur pour pimenter l'histoire ? Ce modèle à turbine, j'ai pu le découvrir dans sa « maison » d'Asnières quelques années après le drame.

Me voici donc, seul petit ou presque, parmi les adultes. J'attends mais ignore beaucoup de la course. A cet âge, on a besoin de Héros et ce qui m'importe, au-delà de l'empoignade Jaguar- Mercedes annoncée, c'est la victoire possible de Juan Manuel Fangio sur tous les autres que je place dans un même panier. Il est l'Idole absolue des circuits et court pour Mercedes.

16 heures ! La course est lancée. Je ne me souviens que du bruit.

Difficilement je m'accoutume à la répétition du hurlement des moteurs aux passages devant les stands. Chaque moteur semble, peu à peu, trouver sa voix propre. La cacophonie du départ devient polyphonie.

Je guette attentivement le chant du bolide argenté.....et soudain, il est là! Il ne roule plus mais traverse le ciel au-dessus de ma tête et je garde,

tellement nette, l'image de ce châssis volant. C'est Fangio!

Une main me plaque au sol puis j'entends, tout près sur ma gauche, la terrible explosion.

La suite est une panique, une folle course parsemée de sinistres obstacles que l'on tente d'éviter. Le stand est moissonné de formes étendues au milieu de débris métalliques brûlants. Déjà les secours arrivent.

Je viens de vivre la pire catastrophe de toute l'histoire de la Course Automobile.

J'apprends le nom de Levegh en même temps que sa mort au volant de la « Mercedes volante », que mon héros, placé derrière avait pu éviter la Jaguar de Hawthorne et l'Aston Martin de Mackling.

Puis viendra le terrible bilan. 80 morts et autant de blessés !

La nuit finira par tomber sur le drame. Plus tard, vers minuit, l'Ecurie Allemande quittera la course après un baroud d'honneur.

Trop ému, mon esprit est ailleurs. Ma course, cette année 1955 n'aura duré que deux heures plus quelques fatidiques minutes.

Bien des années passeront avant que je ne retrouve l'Ingénieur Grégoire qui me fait l'honneur de m'inviter à visiter en sa seule compagnie, ses Ateliers d'Anières parfaitement conservés.

Il est très âgé mais droit, toujours posé. Ses amis souriaient parfois de ses excès de fierté. A cet âge, ce travers deviens vertu tant il contribue au maintien ! Une à une il a fait glisser chacune des bâches protégeant chacune de ses créations automobiles. La lumière traversant la grande verrière fait rutiler le bleu des Tracta sans rides, Le Brun tabac du superbe cabriolet Hotchkiss qui nous faisait

rêver enfants (dans l'impitoyable course du marché du cabriolet, la Facel Vega, moins chère....mais moins belle, l'emportera).

Quelques pas encore, comme échappée, indemne de la course mythique du livre, le Prototype unique de la Turbo-Gregoire.

La dernière bache au sol, un seul commentaire de J.A.G : « Une batterie, et elles tournent »

Trop impressionné, j'ai quitté ce lieu de magie et d'histoire sans avoir osé évoquer avec lui ce deuxième trimestre de l'année 1955, celui de la parution de « 24 heures au Mans » et les dramatiques disparitions au 24 heures du Mans.

La mort en course du héros de ce premier roman a rejoint, dans ma mémoire d'enfant la scène irréaliste de ce champ ravagé par le deuil.

Plus jamais je n'ai pu revenir sur un circuit automobile.

**« 24 Heures au Mans » par  
J.A.GREGOIRE, Éditions Flammarion,  
dépôt légal, 2<sup>ème</sup> trimestre 1955**