

Les photos de Michel Wurtz donnent une image bien romantique du sport auto. Helen et Jackie Stewart ne devaient pas avoir l'impression de vivre quelque chose d'extraordinaire. Helen tenait son rôle de femme de pilote et Jackie, lui, pilotait du mieux possible.

UNE SEMAINE CHEZ TYRRELL

« When sex was safe and racing dangerous »

Spécialiste de la photo vintage, Speedbird Productions vient de ressusciter quelques clichés fabuleux du GP d'Autriche 1971. On les doit à un photographe français de Paris Match, Michel Wurtz, qui avait passé une semaine au sein du team Tyrrell.

texte **Jean-Louis Basset** - photos **Michel Wurtz/Paris Match**



Depuis 1958 et la seconde victoire de Maurice Trintignant au Grand Prix de Monaco, le sport automobile français est en berne. À la toute fin des années soixante, le Bleu de France reprend des couleurs grâce à deux firmes bien décidées à briller au sommet : Elf et Matra. Un nouveau pétrolier et un fabricant de missiles, qui a racheté en 1964 la marque automobile René Bonnet.

En 1969, l'association Matra-Elf débouche sur un résultat à peine concevable : Jackie Stewart est sacré champion du monde de Formule 1 au volant d'une Matra-Ford managée par Ken Tyrrell ! Matra, qui enlève le titre Constructeur devant Brabham et Lotus, se lance dans la conception d'un V12 dont la musique ravira des millions de mélomanes. Mais Ken Tyrrell, qui gère l'écurie depuis 1966, préfère continuer avec le moteur Cosworth, plus léger, et crée son propre team. En 1970, le Elf Team Tyrrell engage des March 701 bleu nuit pour Jackie Stewart et Johnny Servoz-Gavin, un pilote français de la filière Matra. À la surprise générale, Servoz-Gavin plaque tout pendant le Grand Prix de Monaco et abandonne son baquet à un autre pilote français prometteur, François Cevert. Pour la saison 1971, l'écurie Tyrrell fait figure de favorite et



Après une vie de reporter exaltante, Michel Wurtz s'est retiré dans un coin de banlieue parisienne.

la France pompidolienne s'enthousiasme pour cet Écossais sympathique et ce Français, aussi séduisant que talentueux. Pas étonnant que *Paris Match* dépêche l'un de ses meilleurs photographes sur le théâtre d'un Grand Prix. Michel Wurtz n'est pas un spécialiste du sport mécanique mais il a travaillé sur des théâtres d'événements autrement plus compliqués qu'un circuit automobile. Ce grand gaillard au CV impressionnant a commencé par s'engager dans la marine marchande juste après son certificat d'études. Il effectue ses 28 mois de service militaire dans la Marine nationale et devient plongeur démineur. À l'issue de cette période, Michel reçoit des propositions d'embauche du Commandant Cousteau et du Club Med. « *Mais je voulais changer de vie* », explique-t-il en souriant. Pendant son service, Michel avait été subjugué par la vision d'un reporter de *Paris Match* venu faire un reportage sur les commandos de Marine. « *Il avait une Porsche, un costume en lin, des Ray-Ban et des Leica autour du cou. Ça m'avait complètement fasciné* », avoue

Michel. Il apprend la photo sur le tas et commence sa carrière de reporter en couvrant les matches de football en banlieue parisienne pour *Le Parisien Libéré*. Une course en ballon libre lui permet de publier seize pages en couleurs dans "*Match*" et de se lancer dans le monde de la photo. Après une carrière de



Une caisse de "loc" et l'aval de Elf suffisaient à monopoliser le circuit le temps de cramer un ou deux rouleaux de pellicule.

La Galerie Speedbird a le chic pour ressusciter des pépites comme ces images de Jackie Stewart et François Cevert.



Coqueluche de la presse people et des fans d'auto, Cevert était le premier pilote français capable de décrocher le titre suprême.



La Formule 1 a changé ? Imagine-t-on Lewis Hamilton faire sécher ses sous-vêtements à l'arrière du bus entre deux séances d'essais ?

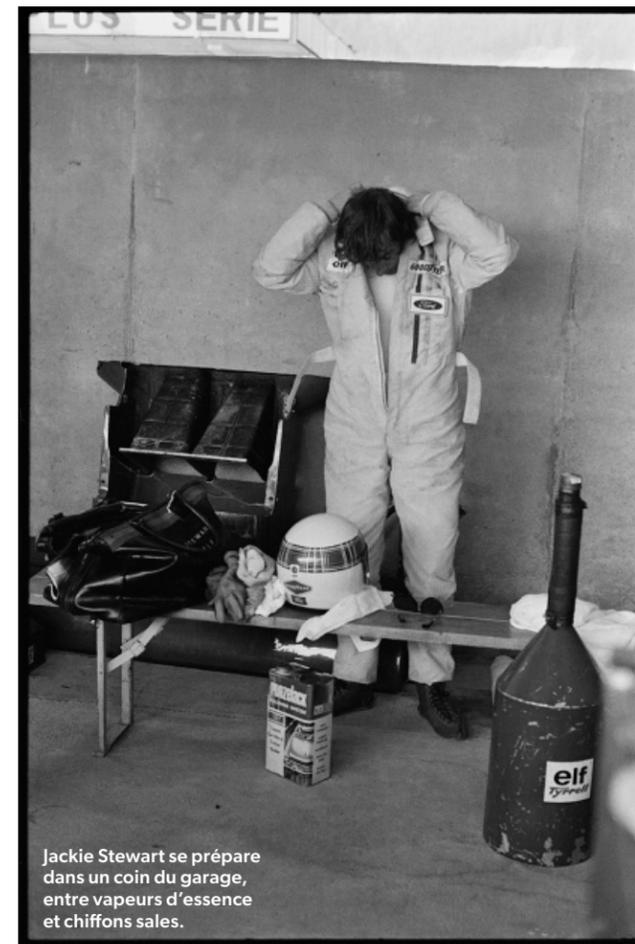


Les deux monoplaces du Elf Team Tyrrell sont alignées comme à la parade pour une série de photos sur le tracé du GP d'Autriche.

reporter photographe qui lui permettra de vivre les événements de Prague, la guerre du Kipour, la guerre du Vietnam..., Michel Wurtz devient rédacteur en chef à l'agence Gamma, puis directeur de l'agence Sygma avant de travailler dans le monde de la pub à l'époque de la création des nouvelles chaînes de télévision. Excusez du peu ! Après cette vie de boulingueur (on n'a pas parlé de sa carrière pour *Lui*, *Playboy* et *Penthouse* ou de ses scoops), Michel a éprouvé le besoin de souffler et a découvert une certaine forme de sérénité en devenant oblat bénédictin. Ce qui ne l'empêche pas de rester (hyper)actif et de publier ses mémoires (*De l'Aventure à l'Oblature* chez Dualpha). Avec l'aide d'Elf, Michel passe la semaine du 15 août au sein de l'équipe Tyrrell. Il suit Jackie Stewart et François Cevert dans leur "intimité" de pilotes à l'arrière des stands, dépourvus du moindre confort. Sous l'œil indifférent de Johnny Rives du journal *L'Équipe*, on découvre Jackie Stewart, qui étend lui-même ses sous-vêtements en Nomex sur une bâche huileuse protégeant une monoplace. C'est peut-être une bâche récupérée par l'oncle Ken chez un boucher des environs de l'usine comme on le ferait pour protéger sa Lotus Seven ou sa Bristol dans son garage. Sur d'autres images, on découvre Helen Stewart

partager le quotidien de son mari ou François discuter avec Jackie dans le stand. Il n'y pas encore d'armada d'ingénieurs décortiquant des téra-octets de datas sur des écrans, parce que Derek Gardner connaît intimement la voiture qu'il a dessinée sur une planche à dessin. La Tyrrell 003 est équipée du Cosworth de 3l de cylindrée, qui motorise la majorité du plateau ; le V8 Ford tient la dragée haute aux V12 des Ferrari, des Matra et des BRM (Alfa Romeo est présent avec un V8 dérivé du moteur qui équipe la Tipo 33 en Sport-Proto). Les voitures sont toutes différentes car l'aérodynamique reste encore une notion empirique. Tout est possible à cette époque et Michel peut shooter les deux Tyrrell 003 sur le tracé même du Grand Prix entre deux séances d'essai. Le photographe a même demandé s'il pouvait faire un tour dans la voiture championne du monde mais sa requête a été considérée comme un peu trop gourmande. En 1971, la saison de F1 compte onze Grand Prix et le Grand Prix d'Autriche est le huitième de la saison. Si Tyrrell ouvre grande l'écurie au média français, c'est aussi que le championnat est déjà joué. Tout le monde est persuadé que Stewart et sa Tyrrell sont prêts à conquérir une nouvelle victoire, qui serait sa quatrième consécutive et la sixième de la

Tirages grand format ou impressions sous plexi, la galerie Speedbird magnifie ces images vieilles de près d'un demi-siècle.



Jackie Stewart se prépare dans un coin du garage, entre vapeurs d'essence et chiffons sales.



Oncle Ken, un des surnoms de Ken Tyrrell, veille sur ses pilotes et sur ses autos.



Stewart et Cevert formaient certainement un des duos les plus compliques du paddock de F1.

saison. Jackie Stewart est sur le point d'enlever son deuxième titre, qu'il marque ou non des points. Les trois dernières victoires du pilote écossais ont été obtenues si facilement que le paddock est complètement déprimé. Et puis, François Cevert joue à merveille son rôle de jeune et beau lieutenant. Quand les essais débutent ce jeudi après-midi, la pluie a cessé. La température est parfaite pour le fonctionnement des moteurs et on peut s'attendre à ce que les chronos s'affolent. Le record du tour date du mois de juin. La Porsche 917 de Pedro Rodriguez a tourné en 1 min 39 s 35 à une moyenne de près de 214 km/h. Stewart commence ses essais en tournant en moins de 1'39" et il écœure définitivement ses concurrents en établissant un chrono de 1'37"65. Le Brésilien Emerson Fittipaldi (JPS Lotus) réalise le deuxième temps en se mettant dans le sillage de Stewart et Cevert est 3^e. En fond de grille, la situation est moins rose. Jackie Oliver et Henri Pescarolo attendent leur voiture et un jeune pilote autrichien, qui a loué une March 711 pour ce week-end, constate que la voiture est entièrement démontée derrière les stands en attendant l'arrivée d'un nouveau moteur ! Le pauvre Nikolaus Lauda doit être dépité. La F1 est en train de se professionnaliser avec l'arrivée des sponsors mais cela reste une époque que l'on qualifie aujourd'hui de "romantique". Le samedi est caniculaire et les essais se déroulent de 14



à 17 heures. La grille est enfin complète : la March 711 de Pescarolo et la McLaren M19A/1 d'Oliver sont là, tandis que les moteurs des March d'usine sont arrivés. À l'issue des essais, Jo Siffert (Yardley BRM) est en pole position ; Jackie Stewart, avec son très bon chrono du jeudi, s'élance à côté du pilote suisse. Cevert et Reggazoni (Ferrari) partiront de la deuxième ligne, suivi de Fittipaldi et Ickx (Ferrari). Les Matra n'ont pas fait le déplacement pour tenter de combler leur déficit de performance. Au total, treize pilotes ont amélioré le record du tour existant et ils ont tous été plus rapides que le meilleur temps des essais de l'année dernière. Dimanche sera le jour de Jo Siffert. La Yardley BRM P160 du Suisse s'élance en tête, poursuivie par la Tyrrell de Stewart et, plus loin, par Cevert et Reggazoni. La Ferrari du Suisse s'arrête au 9^e tour (piston crevé), la Tyrrell de Stewart casse un axe de roue au 36^e et Cevert abandonne six tours plus tard (boîte bloquée). Siffert franchit la ligne d'arrivée avec 4 secondes d'avance sur Emerson Fittipaldi et Tim Schenken (Brabham Ford). Au terme de cette course, Jackie Stewart est sacré champion du monde F1 de 1971. Au mois d'octobre, François Cevert remporte sa première victoire en F1 lors du dernier Grand Prix de la saison, à Watkins Glen. Vous n'imaginez pas quel bonheur ce fut pour quelques mêmes qui découvraient ce résultat à *Sport Dimanche*, la seule et unique émission de sport sur la première chaîne.