

Bulletin périodique de L'Association Française de Philatélie Thématique



LA PHILATÉLIE THÉMATIQUE

Association régie par la loi de 1901 - Siège social : 2 rue de Berry - 86170 AVANTON.
Affiliée à la Fédération Française des Associations Philatéliques (n° 423 - I C)

ISSN : 1268-6956



Janvier 2020 - N° 233

LA TORTUE ETAIT DANS LA COURSE



Le général italien Gabriele d'Annunzio, prince de Montenevoso, poète et écrivain, offre le 28 avril 1932 à Tazio Nuvolari une petite tortue en or portant la dédicace « *A l'homme le plus rapide du monde, l'animal le plus lent* ». Le pilote automobile fait monter ce porte-bonheur en pendentif et l'utilisera comme fétiche durant toute sa carrière.



A l'âge d'or de l'automobile, Tazio Nuvolari a laissé en Italie l'empreinte d'un exceptionnel conducteur d'élite. A 17 ans, il débute sa carrière de pilote en participant à des compétitions de motocyclettes. Dans les années 1924, 1925 et 1927, courant tantôt sur moto et tantôt sur voiture, il remporte plusieurs victoires et reçoit le titre de champion d'Italie en catégorie 500 cm3.

Le 13 avril 1924, il fait une sortie de route sur le circuit de Tigullio (Italie) et remporte sa première victoire automobile en franchissant la ligne d'arrivée sur les jantes de son imposante Bianchi.



En 1930, il décide de se consacrer uniquement à l'automobile et il prend le départ des 1000 Miglia sur une Alfa Romeo. La nuit tombée, tous feux éteints, il prend en chasse à 150 km/h son coéquipier Achille Varzi, le double et devient le premier pilote à parcourir le circuit à plus de 100 km/h de moyenne. L'amitié des deux hommes étant brisée, Nuvolari remporte coup sur coup plusieurs victoires dont la course de côte de Coni au col de la Madeleine (Italie) en championnat d'Europe de montagne. Victime de spectaculaires péripéties, on le verra un jour franchir la ligne d'arrivée avec le volant de sa voiture à la main. Il ne faut donc pas s'étonner si la légende s'est emparée de cet ambitieux champion passionné par la compétition.



En 1931, l'Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus (AIACR) crée le championnat d'Europe des pilotes qui comporte trois Grands Prix disputés en Italie, en France et en Belgique. En Italie, Nuvolari et son copilote Baconin Borzacchini sont en 9^{ème} position sur la ligne de départ et ils ne parviennent pas à marquer des points. En France, suite à un problème mécanique, Nuvolari chute de la 5^{ème} à 11^{ème} place du classement. En Belgique, les deux coéquipiers italiens dominent la course mais terminent seulement cinquième du championnat.

Le 17 avril 1932 au Grand Prix de Monaco, Nuvolari garde la tête de la course. Il franchit en vainqueur la ligne d'arrivée et remporte le championnat d'Europe des pilotes. A Targa Florio (Italie), le mécanicien Mabelli occupe la place du passager dans la voiture de Nuvolari. Avant le départ Tazio lui donne des consignes et lui demande de s'accroupir sous le tableau de bord à chaque cri. Ce signal était donné pour modifier le centre de gravité de la voiture afin de compenser l'action d'une trop grande vitesse dans les virages. A l'arrivée, Mabelli raconte : c'est un fou, il n'a pas arrêté de hurler et j'ai passé toute la course au fond de la voiture. Cette année là, au Grand Prix de France, un journal de l'époque titra : A Reims, rien de nouveau : Nuvolari est à la première place sur Alfa Roméo.



Les 17 et 18 juin 1933 sur le circuit de la Sarthe, Nuvolari remporte sur Alfa Romeo les 24 heures du Mans, sa seule et unique participation à cette course. Cette année là, en raison de problèmes relationnels, il quitte l'écurie Ferrari pour celle de Maserati.



Le 22 avril 1934, Nuvolari et Achille Varzi se retrouvent sur le circuit d'Alexandrie (Italie). Il pleut, Nuvolari sort de la piste et percute un arbre. Il est blessé. Il a une double fracture à la jambe gauche. A l'hôpital, il dit que ce n'est pas un accident, c'est Varzi qui l'aurait poussé dans le décor. Quatre semaines après, encore convalescent, il s'engage sur le circuit de l'Avusrennen à Berlin avec une Maserati modifiée pour se servir des 3 pédales avec un seul pied. Il a la jambe et la cuisse plâtrées. Victime de crampes, il se bat pour terminer en cinquième position.

En 1936 fassé aux bolides allemands, avec un nouveau modèle d'Alfa Roméo, Nuvolari gagne la coupe Ciano à Livourne (Italie), le Grand Prix d'Espagne, le Grand Prix de Hongrie et termine la saison en remportant la coupe Vanderbilt à New York (USA).

Le 10 avril 1938 à Pau, le réservoir d'essence de son Alfa Roméo explose et Nuvolari, grièvement brûlé, sort in extremis de sa voiture en flamme. Il utilisera cet accident pour quitter Alfa Roméo et se faire engager par la firme allemande Auto Union.

Le 03 septembre 1939, au volant de cette nouvelle voiture difficile à conduire, il gagne à Belgrade le Grand Prix de Yougoslavie.

Le 14 juillet 1946, après guerre, Tazio au volant d'une Maserati fait une belle course et remporte le Grand Prix automobile d'Albi en France.



En 1950, on vit la dernière fois Nuvolari au volant d'une Jaguar sur la piste de Silverstone (Angleterre). A l'âge de 58 ans, Il a survécu à sept accidents et il souffre d'une grave maladie pulmonaire à force de respirer les gaz d'échappement des autres véhicules. Tazio Nuvolari mourut trois ans plus tard dans sa ville natale de Mantova des suites d'un second infarctus. Au cours de ses trente ans de carrière internationale, il a conduit toutes sortes de bolides sur les circuits du monde et seule la victoire lui importait. La célèbre légende d'un des plus

grands pilotes d'automobile du monde, élevé au rang d'idole en Italie, reste pour beaucoup de personnes une référence de courage physique et mental.



Manuel Riera (A.F.P.T.)