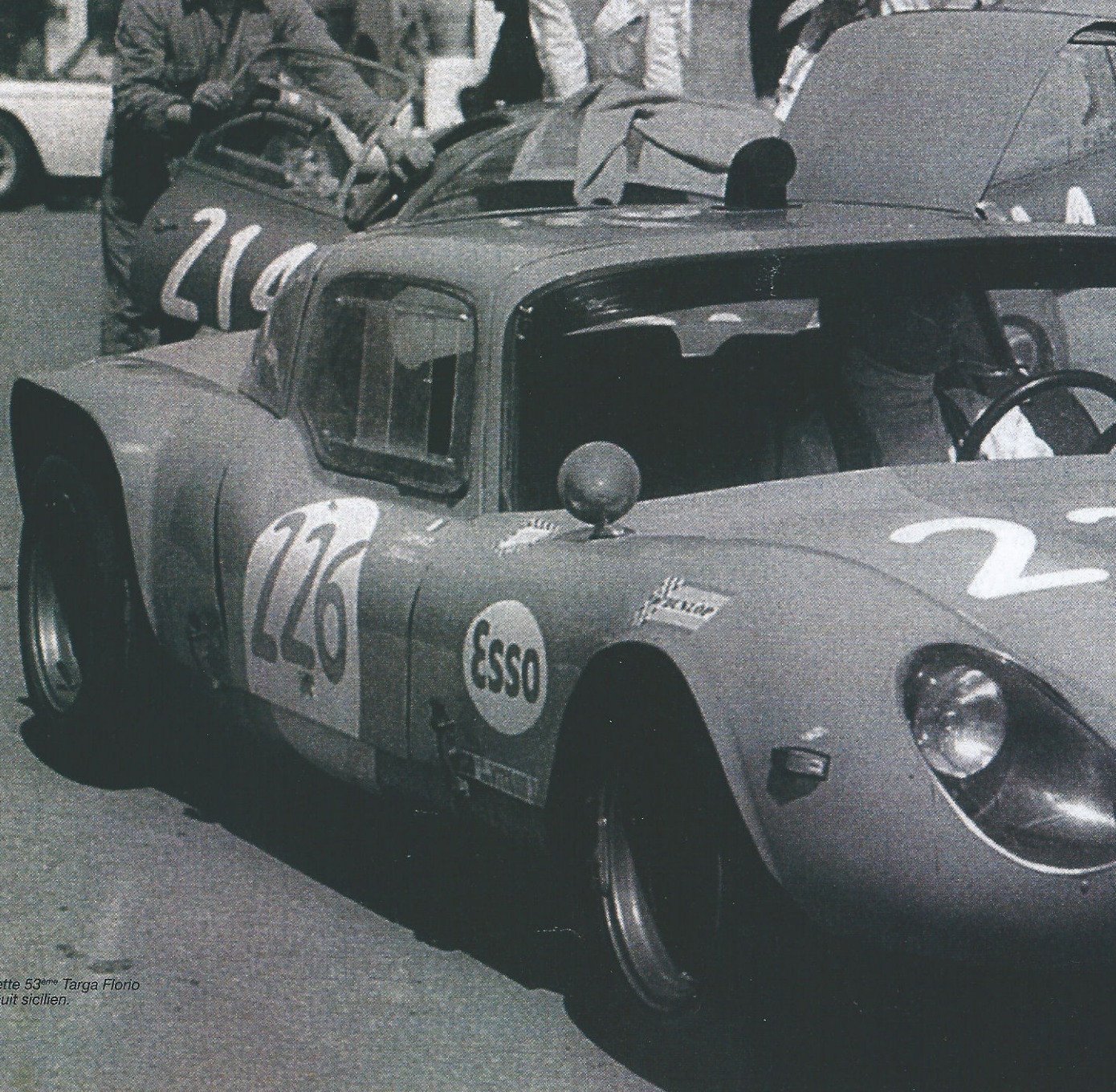


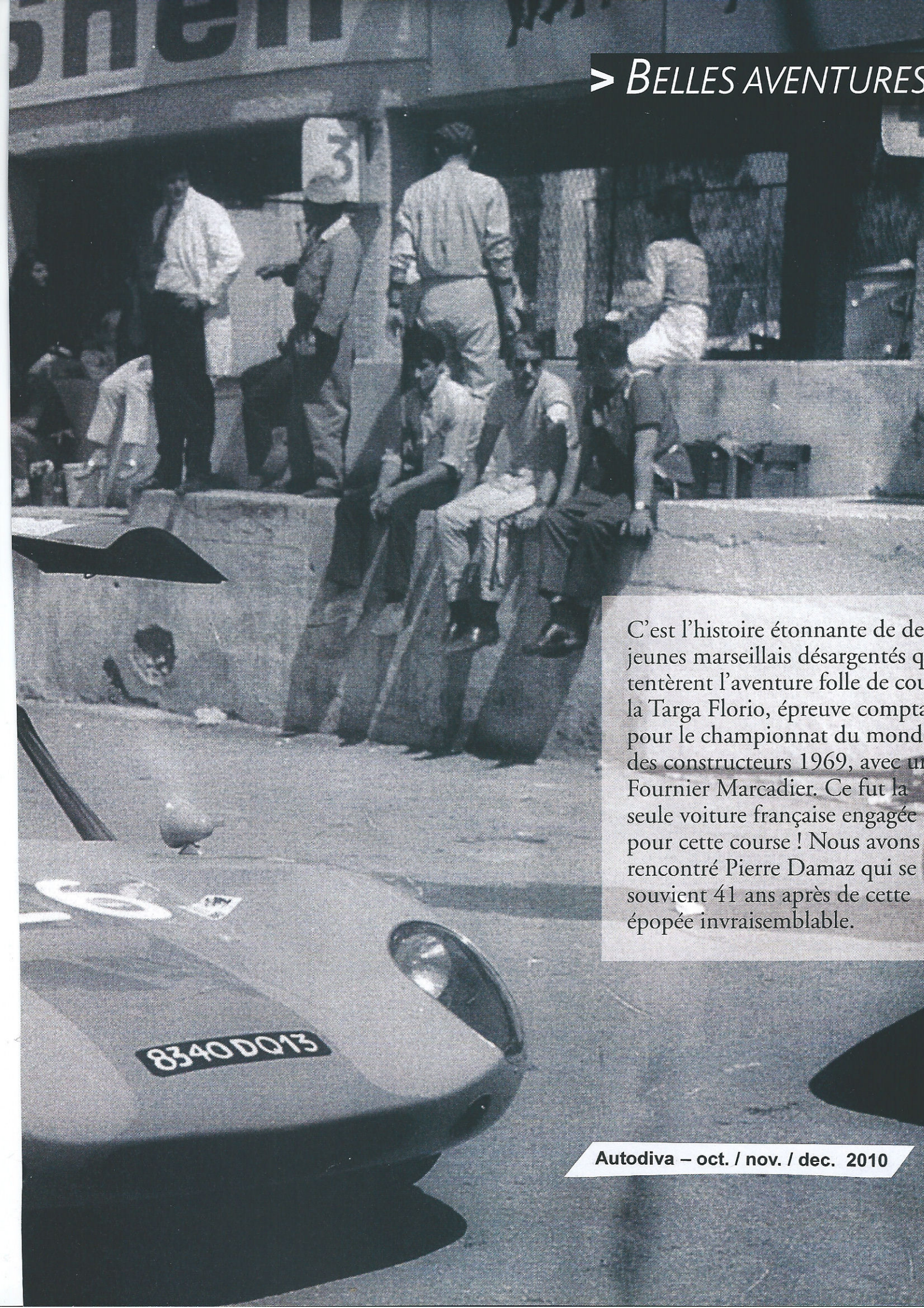
# Deux marseillais à la Targa Florio 1969

Par Gérard Gamand



de l'ambiance de cette 53<sup>ème</sup> Targa Florio  
à ses stands du circuit sicilien.





C'est l'histoire étonnante de deux jeunes marseillais désargentés qui tentèrent l'aventure folle de courir la Targa Florio, épreuve comptant pour le championnat du monde des constructeurs 1969, avec un Fournier Marcadier. Ce fut la seule voiture française engagée pour cette course ! Nous avons rencontré Pierre Damaz qui se souvient 41 ans après de cette épopée invraisemblable.





*A quelques jours du grand départ, la carrosserie n'est toujours pas peinte dans ses couleurs définitives.*

L'été est au zénith quand nous arrivons à Marseille. Pierre Damaz, volubile et enjoué comme tout bon méridional qui se respecte, nous accueille avec un grand sourire pour nous conduire dans les collines dominant la ville. Nous sommes toujours dans la cité, mais déjà dans la campagne provençale, cigale et figuier compris. C'est ici, qu'il va nous raconter l'histoire formidable de deux copains qui participèrent à l'une des plus mythiques épreuves de l'histoire de la course automobile : la Targa Florio. Le deuxième compère de l'aventure aurait du être présent pour cette rencontre, mais trop occupé par des rendez-vous professionnels, Max Soleil n'a pu se libérer. C'est donc Pierre Damaz qui va nous faire remonter le fil du temps. Nous sommes au début de l'année 1969 dans un petit garage de la rue Montevideo à Marseille. Mais avant cela, examinons les racines d'une passion. Pierrot est tombé dans la marmite de la course automobile en 1961. Il était alors en vacances en Suisse avec son père, grand passionné d'automobile. C'est par le plus grand des

hasards qu'ils se retrouvent dans la station de Villars-sur-Ollons ! Ils arrivèrent dans une petite ville tranquille et le lendemain au réveil il découvrirent un spectacle inouï : il y avait des voitures de course de partout, des Ferrari 250 GTO, des Porsche Abarth, des Lotus, des Cooper Climax... des pilotes partout : c'était la veille de la course de côte d'Ollons-Villars, qui traditionnellement attire les grands noms du sport automobile. *"Depuis cette journée, j'ai contracté le virus. Moi aussi, je voulais faire le coureur automobile. Je ne savais ni comment, ni pourquoi, mais c'était une évidence"*. Nous retrouvons Pierrot quelques années plus tard pour les sélections de la Coupe Ford Jeunesse (Ford France et Europe 1 avaient offert des Lotus Seven aux ASA des régions française pour organiser une épreuve destinée à faire émerger de jeunes talents). Les qualifications sont organisées dans le Parc Borrelli : il y a Jean-Louis Staïano, Max Jean, Michel Gamet, Pierre Damaz et quelques autres... Max Jean arrive au volant d'une Dauphine 1093 à pont court et, fort





Arrivée improbable au fin fond de la Sicile...

logiquement, écrase les autres candidats qui ne disposaient pas d'un tel matériel. *"Nous ne reverrons jamais cette Lotus, alors qu'elle était sensée être pilotée par plusieurs pilotes... j'ai vécu cela comme une arnaque..."*. Un mauvais souvenir. Pierre tente alors sa chance au volant d'une mini Cooper qui appartenait à la mère d'un copain. *"Quand je suis sorti de la route dans une épreuve et qu'elle a dû payer la note de la réparation elle m'a sobrement dit - Pierre : Il est plus sage d'en rester là - Je crois bien qu'elle avait raison..."* Il y eut ensuite une R8 Gordini puis une Porsche 911S. Un jour Antoine Raffaelli lui dit : *"Mais pourquoi tu t'emmerdes avec ces grosses voitures. On va acheter un Marcadier, ça ne coûte que 9.000 F c'est léger, on va se faire plaisir"*. Du coup, ce n'est pas une Marcadier, mais trois qui vont arriver à Marseille ! Une pour Pierre

Damaz, une pour Antoine Raffaelli et une pour un troisième larron Jo Picarelli ! C'est le lyonnais Dédé Marcadier qui était content : trois ventes d'un coup ! Pierre Damaz commence alors le montage du kit de son coupé Barzoï. Un soir, un de ses clients qui lui confiait la préparation de sa R8 Gordini s'attarde au garage autour de la Marcadier...



### Premiers essais au Col de la Gineste

Il s'agit de Max Soleil, alors tout jeune architecte. *"Tu sais Pierre, en 1966, Jean-Pierre Nicolas et Jean-Loup Pellecoeur ont fait la Targa Florio avec une Porsche 911, ils m'ont raconté, il paraît que c'est fa-bu-leux ! Ça ne tenterait pas de la faire avec moi sur le coupé*







Barzoi ?". Il s'éloigne alors, comme si de rien n'était. La Targa ? Mais c'est un truc de fou "Ce n'est pas pour nous, il y a toutes les voitures usines : Porsche, Ferrari, Alfa Romeo, Abarth, qu'est-ce qu'on va bien pouvoir faire ?". Mais le ver est dans le fruit et la gamberge s'installe dans la tête de Pierre Damaz. Puis, peu à peu l'envie se transforme en impatience et quelques jours plus tard, c'est un oui, franc et massif. Aussitôt la décision prise, se met en mouvement un réseau de solidarité. Tout le petit monde marseillais de la course automobile ne parle plus que de cela. "Nous avons envoyé un courrier aux organisateurs en Sicile avec notre CV de pilote ! Par retour nous avons reçu une réponse positive. Oui, la Fournier Marcadier était la bienvenue avec ses deux jeunes pilotes marseillais. En plus, cerise sur le gâteau, ils nous proposaient 500.000 livres de prime de départ ! C'était presque trop ! De ce jour nous avons bossé jour et nuit pour finir l'auto. Il fallait absolument qu'elle soit terminée pour mi avril." Spontanément les aides arrivèrent de tous côtés portées par un mystérieux bouche à oreille. Gérard Camili qui avait une monoplace Marcadier proposa de

prêter ses quatre jantes, Jo Picarelli en fit de même, Antoine Raffaelli va prêter sa remorque et, cerise sur le gâteau, l'écurie automobile de l'ORTF de Marseille va prêter un break 403 avec un attelage. "C'était l'Amérique ! Nous devenions presque une véritable équipe de course automobile.". Mais les semaines passaient vite et Pierre était un peu inquiet. N'oublions pas que cette Fournier Marcadier n'avait pas encore fait un seul tour de roue quand tout fut décidé ! Finalement, le moteur 1296 avec le kit Renault (préparé par Pierre Damaz) est installé dans la voiture. Evidemment il n'est pas question d'aller sur un circuit pour les premiers essais. Max et Pierre démontent les plaques de la R8 Gordini, les installent sur la barquette et roulez jeunesse ! Les premiers staccatos du moteur retentirent dans les lacets du col de la Gineste, entre Marseille et Cassis, nuitamment bien entendu ! Une fois dans un sens un fois dans l'autre. Cette fois les choses sérieuses commençaient, mais rapidement aussi les premiers ennuis. Les réservoirs du kit se bouchent régulièrement. Qu'à cela ne tienne, Pierre a un copain qui propose de l'aide. Cette fois







La petite lyonnaise en bonne compagnie.

il s'agit de Jean-Yves Ortollan qui fait discrètement passer la fabrication de nouveaux réservoirs en aluminium sur les comptes de sa société. Le système D fonctionne à merveille.

### La longue route entre Marseille et Naples

Il ne reste plus que la peinture avant de terminer la voiture. Elle sera évidemment bleu de France, assortie d'une large bande rouge. "J'avais repris les couleurs de ma R8 Gordini qui était bleu Gordini avec une calandre rouge vif. Comme j'avais gagné beaucoup de courses à son volant, j'ai pensé que cela allait nous porter chance !" explique Pierre dans un grand éclat de rire. Le jour du grand départ arrive enfin. "Au dernier moment, nous nous sommes dit que ce serait bien que quelqu'un puisse nous accompagner pour nous donner un coup de main. Max avait un copain en architecture qui dessinait bien : c'est Auguste qui allait donc accompagner notre improbable équipage. La route fut longue entre Marseille et Naples !". N'oublions pas

que nous sommes en 1969 et que le réseau routier n'est pas, loin s'en faut, celui d'aujourd'hui. "Pendant que l'un conduisait le break 403, l'autre le naviguait pendant que le troisième dormait dans l'arrière de la voiture entre les trains de pneus et un lit de camping !" Après maintes péripéties, nos trois compères arrivent enfin à Naples, pour voir partir le bateau qu'ils devaient prendre... Il faudra attendre douze heures le suivant. Inutile de dire que nos trois gaillards n'ont pas quitté le précieux équipage pendant tout ce temps. Nous sommes à Naples quand même... Finalement ils embarquent et sympathisent avec un équipage italien qui tire sur une remorque un coupé... De Sanctis ! C'était vraiment une autre époque... L'hôtel réservé s'avère être un bouge immonde et crasseux, mais qu'importe. L'équipage Damaz-Soleil est enfin sur place dans le temple de la course automobile sur route. Les deux copains dévorent des yeux l'armada Porsche avec ses sublimes Porsche 908/2 blanches aux museaux de différentes couleurs. Il y a là Elford, Stommelen, Mitter... Ils restent béats d'admiration devant l'équipe Alfa Romeo Autodelta et ses Alfa 33 rouge vif. Ils constatent que Nino Vacarella est un





Cette aventure reste une formidable souvenir pour les deux compères.

Dieu vivant ici... Mais quand débarque la monstrueuse Lola T70 MKIIIB de la Scuderia Filipinetti ils manquent défaillir. Ils se pincent pour vérifier qu'ils ne sont pas dans un rêve.

### **De la folie pure et simple**

On décharge le matériel et on programme les reconnaissances. Il faut préciser que la Targa Florio, c'est un circuit qui emprunte des routes ordinaires sur près de 72 kilomètres. Il y a des successions de virages et de traversées de petits villages siciliens, des descentes vertigineuses, des montées aveugles, des angles droits au coin des maisons de village qui excluent toute anticipation. Bref un truc de "mecs" ou plutôt comme on dit maintenant un truc de "ouf". Voilà donc nos marseillais en train de limer les 72 kilomètres pour prendre des repères avec le vieux break 403... Imaginez la scène avec les innombrables Fiat 500, les ânes nonchalants, les vespas pétaradantes et au milieu de ce capharnaüm, la Porsche 908/2 de Vic Elford qui débaroule comme s'il était seul sur une

piste. Dantesque ! Inimaginable de nos jours... Et ne parlons pas de l'enfant du pays, Nino Vacarella, qui enquille les virages en faisant hurler son Alfa 33. Les villageois ont juste le temps de sauter sur un muret de pierres sèches lorsque surgit le bolide rouge. De la folie pure et simple ! Pierre Damaz et Max Soleil roulent, roulent, et roulent encore épuisant chaque jour un peu plus le pauvre break qui commence à demander grâce. *"Nous avons alors décidé de sortir le coupé Barzoi pour les premiers entraînements officiels, en surveillant attentivement notre rétroviseurs pour céder la place aux Porsche 908/2, Alfa 33 ou autre Lola T70, sans compter les protos 2litres Abarth ou Chevron... Les plus gros nous déposent littéralement et nous avions intérêt à ne pas trop les gêner dans un tour..."*. Pierre et Max constatent que sur la longue ligne droite qui borde une plage sur plusieurs kilomètres, le coupé ne tient pas du tout son cap à fond de cinquième. Il louvoie même dangereusement à 8.000, ce qui correspond à environ 240 km/h... tout cela au milieu des Fiat 500 et des bicyclettes... Le soir ils en parlent autour d'eux. *"C'est la première fois que nous roulions avec des pneus racing Dunlop CR65 et nous étions*









© Autodiva





*un peu perdus. Un pilote italien m'a demandé à combien je gonflais – 2 kilos lui ai-je répondu – Mama Mia ces français sont fous s'est il exclamé ! Il ne faut pas dépasser 900 G devant et 1 kilo derrière...*

*C'est pour dire à quel point nous étions inexpérimentés sur un proto !". Petit à petit, ils commencent à se familiariser avec ces petites routes et surtout, ils repèrent les marques tracées au sol par l'équipe Porsche pour servir de guide à ses pilotes... Evidement ils ne sont pas épargnés par les petits pépins d'une voiture entièrement neuve. "Je suis tombé en panne à 30 kms du stand... juste à l'entrée d'un petit village. Immédiatement j'ai été entouré d'une foule de passionnés et j'ai commencé à craindre pour l'auto. En fait, une véritable chaîne de solidarité s'est immédiatement installée et c'est le maréchal Ferrand du village qui a ressoudé un petit tuyau !". Les vérifications techniques n'étaient qu'une simple formalité : personne n'avait jamais vu de Fournier Marcadier et à cette époque on se fichait un peu de toutes les normes obligatoires de nos jours : le sport primait toute autre considération ! Les organisateurs vinrent peindre... au pinceau les numéros blancs. Les choses se mettaient en place pour de bon.*

## **Un type tapote sur l'épaule de Pierre : c'est Jo Bonnier !**

La course elle-même se déroula par une magnifique journée ensoleillée. Les organisateurs faisaient partir les voitures groupe par groupe et la petite Fournier Marcadier des marseillais se retrouvait dans le même groupe que les Porsche, Alfa Romeo ou Abarth... c'est-à-dire dans le groupe 6. Celui des voitures les plus rapides ! Il y avait 10 tours à parcourir soit un tout petit peu moins de 720 kms... Les deux compères avaient la veille au soir tiré au sort l'ordre de départ et c'est Pierre Damaz qui avait gagné. "De toute façon j'avais dit à Max que je m'arrêterai à la fin du premier tour pour lui passer le volant. En cas de problème, il aurait au moins pris son relais.". Juste avant le départ, un type tapote sur l'épaule de Pierre qui était déjà casqué : c'était le grand Jo Bonnier. Avec un large sourire et beaucoup de gentillesse il lui demanda de bien regarder dans ses rétroviseurs... Le suédois partageait le volant de la monstrueuse (sur ces routes de chèvres) Lola T70 de la Scuderia Filipinetti avec le suisse Herbert Müller et ils partaient en groupe 5, c'est-à-dire après les groupe 6... D'habitude les pilotes s'élancent de 30 secondes en 30 secondes, mais cette année-là les organisateurs lâchèrent quasiment ensemble les 79 voitures ! Elles partaient à peine

séparées de quelques secondes. Ce fut un joyeux bordel puisque tous les pilotes voulaient doubler les moins rapides avant les premiers lacets... Il faisait un soleil de plomb et Pierre Damaz prit un départ impeccable et commença à doubler des petites Abarth 1000 et même la Costin Nathan. Hélas, à peu près à la moitié du premier tour, le câble d'accélérateur cassa ! Pas pris au dépourvu (il en avait un de rechange) Pierre immobilisa sa Fournier Marcadier et entreprit le changement du câble. Il repartit comme un diable pour terminer ce premier tour et passer le volant à Max Soleil qui brûlait d'impatience d'en découdre. Changement rapide de pilote et Max attaque les lacets de la montée. Le moteur sonne clair mais cela ne va pas durer longtemps. Subitement le disque d'embrayage gicle littéralement de la cloche ! Sous les contraintes des violences de la vraie course, le moteur et la boîte se sont désolidarisés ! Une erreur de conception de la voiture puisque la boîte n'était pas tenue par le haut mais uniquement par le bas... Fin prématurée de l'aventure. Max va attendre au milieu des spectateurs enthousiastes la fin de la course qui dure un peu plus de six heures... Il va voir triompher l'armada Porsche qui enlève les quatre premières places de l'épreuve sous les yeux satisfaits de Ferry Porsche lui-même qui avait fait le déplacement pour assister à cette victoire absolue. Pierre et Antoine doivent patienter de longues heures et affronter d'inextricables embouteillages pour aller sauver le soldat Max ! Quand ils arrivent sur les lieux de la panne, il trouve un Max complètement épuisé qui s'est fait voler son équipement de pilote ! Enfin "voler" n'est pas le mot exact, disons que des tifosi exaltés ont voulu garder un souvenir de cette aventure... On a pu dénombrer environ 700.000 spectateurs dans une ambiance de kermesse et de folie. Nos trois lascars vont à l'automobile club de Palerme pour toucher les 500.000 lire qui les attendent. Le retour sera interminable et le break 403 à bout de souffle se traîne lamentablement. Enfin la frontière se pointe à l'horizon... et la douane aussi ! Emportés par l'enthousiasme, ils n'ont pas déclaré le matériel qui sortait de France et un gabelou pointilleux leur cherche des poux dans la tête ! Pierre explose et lui dit "tout et le reste"... Résultat, les trois compères vont devoir dormir sur place : deux dans le coupé Barzoï et le troisième dans le break. Au petit matin la relève est assurée et un douanier plus compréhensif les laisse partir. Les faubourgs de Marseille, puis la ville. Le break n'en peut plus et n'avance plus. Dans un dernier effort il va jusque devant le garage de la rue Montevideo pour expirer définitivement. Cette fois c'est la fin de l'épopée. A aucun moment les participants ne se



doutèrent qu'ils avaient écrit une petite page de l'histoire de la course automobile qui allait ravir les lecteurs d'Autodiva...

41 ans plus tard ! C'était une époque où le sport automobile était simple, les temps ont bien changé... ■



Sur une autre planète, la Porsche 908/2 victorieuse de Mitter et Schütz...

### CLASSEMENT GÉNÉRAL DE LA TARGA FLORIO 1969

1.	Gerhard Mitter-Udo Schütz	Porsche 908/2	6:07:45.3	(1 <sup>er</sup> SP)
2.	Vic Elford-Umberto Maglioli	Porsche 908/2	6:10:34.1	
3.	Hans Herrmann-Rolf Stommelen	Porsche 908/2	6:21:26.7	
4.	Karl von Wendt-Willi Kauhsen	Porsche 908/2	6:35:33.5	
5.	Enrico Pinto-Giovanni Alberti	Alfa Romeo 33	6:45:35.3	
6.	Gerhard Koch-Hans-Dieter Dechent	Porsche 907	à un tour	
7.	Corrado Manfredini-Luciano Selva	Porsche 907	à un tour	
8.	Erich Bitter-Helmut Kelleners	Abarth 2000	à un tour	(1 <sup>er</sup> SP 2000)
9.	Rauno Aaltonen-Sandro Munari	Lancia Fulvia HF	à un tour	
10.	Everardo Ostini-Gianpiero Moretti	Porsche 911	à un tour	(1 <sup>er</sup> GT)
11.	Salvatore Calascibetta-V. Ferlito	Abarth 1000	à un tour	
12.	Gianfranco Bonetto-E. Danzel	Porsche 911	à un tour	
13.	Eberhard Sindel- Dieter Benz	Porsche 911	à un tour	
14.	Peter Brown-Roger Enever	Chevron B8	à deux tours	
15.	Giuseppe Virgilio- A.Bonaccorsi	Abarth 1000	à deux tours	
16.	Enzo Buzzetti-Walter Dona	Abarth 1000	à deux tours	
17.	"Amphicar"- "Black & White"	Porsche 911	à deux tours	
18.	Tony Fall-Ruiz Jimenez	Lancia Fulvia HF	à deux tours	
19.	Raffaele Restivo-"Apache"	Lancia Fulvia HF	à deux tours	
20.	Dan Margulies-Rob Mackie	Porsche 911	à deux tours	
Etc.				
77.	Pierre Dumaz-MaxSoleil	Fournier Marcadier	à neuf tours	