

Le fantôme de Fangio aperçu à La Havane...

Félicitations à Renato Zacchia et Flavio Pompetti pour leur ambitieux projet de faire venir à Cuba, pendant quelque temps, une GranCabrio entièrement neuve et de la faire rouler sur le Malecon. Il aura suffi de se mettre en contact avec le Club des amis de Fangio à La Havane et d'obtenir une entrevue auprès de deux des sympathiques ravisseurs de Juan Manuel Fangio qui ont participé à l'enlèvement du champion en 1958.

Le plus étonnant, c'est que non seulement ils ont mené à bien leur projet, mais ils ont réussi à reconstituer les divers éléments qui allaient donner vie à ce véritable roman historique dont les intrigues ont une saveur bien contemporaine. Nos explications :

Traduit de l'anglais par Léo La Brie

Il est à peu près 10 heures du matin. Devant le Capitolio, à La Havane, le soleil est aveuglant et on étouffe de chaleur; comme toujours, la place est encombrée de rutilantes voitures américaines des années 50 qui servent de taxis aux touristes. Je me fraie un chemin quand soudain certains se mettent à crier « Maserati, Italia, Fangio ! » Et cela se poursuit jusqu'au Malecon. Rien d'étonnant, les Cubains sont ébahis de voir une GranCabrio chez eux, dans les rues

de la capitale, cinquante-trois ans après la dernière présence d'une Maserati. Et c'est précisément le souvenir durable de cette journée fatidique, et de ses conséquences pour l'histoire de l'île, qui justifie ce retour, si chargé en émotions et relents du passé.

Le Malecon, cette large voie asphaltée qui longe l'océan sur 4 km, si près que les vagues viennent s'y briser, est le site du deuxième Grand Prix cubain, en février 1958. La course de Formule Un sur invitation est de nouveau organisée par le trop célèbre général Fulgencio Batista. Le grand champion pilote Juan Manuel Fangio, « El Maestro » (le Maître) ou « El Chueco » (le Cagneux) pour ses millions de fans à travers le monde, est de retour avec une Maserati 450S prêtée par le collectionneur de voitures américaines Temple Buell. L'année précédente, Fangio a gagné à bord d'une 300S construite par le même carrossier italien. Une longue file de Ferrari est au rendez-vous pour le défier : Stirling Moss avec sa flamboyante 335S, Phil Hill avec une 335S lui aussi, Masten Gregory avec une ancienne 860 Monza et Porfirio Rubirosa avec sa TRC 500.



Un mélange raffiné de célébrités du monde du sport et de la haute société a été invité sur place pour célébrer le pouvoir du dictateur et sa parfaite maîtrise de la sécurité nationale. En réalité, l'emprise du dictateur a déjà commencé à s'éroder, car les forces révolutionnaires de Castro s'apprêtent à quitter les montagnes de la Sierra Maestra pour marcher sur la capitale. La veille de la catastrophe qui frappera la course, Fangio est enlevé par la Brigade du 26 Juillet pour l'empêcher de participer au Grand Prix. Il sera libéré 27 heures plus tard et remis entre les mains d'un attaché militaire argentin. La fête prévue par le général n'aura jamais lieu. Au contraire, toute l'opération tourne au cauchemar quand la course est plusieurs fois retardée avant de finir par se dérouler dans un climat de haute tension. Après cinq tours, la compétition

prend une tournure dramatique quand la Testarossa numéro 54 conduite par le Cubain Armando Garcia Cifuentes quitte la piste et heurte des dizaines de spectateurs debout devant l'ambassade des États-Unis. Bilan : sept morts et 40 blessés. Le drapeau rouge est levé, on met fin à la course et la victoire sans triomphe est accordée à Stirling Moss, alors en tête.

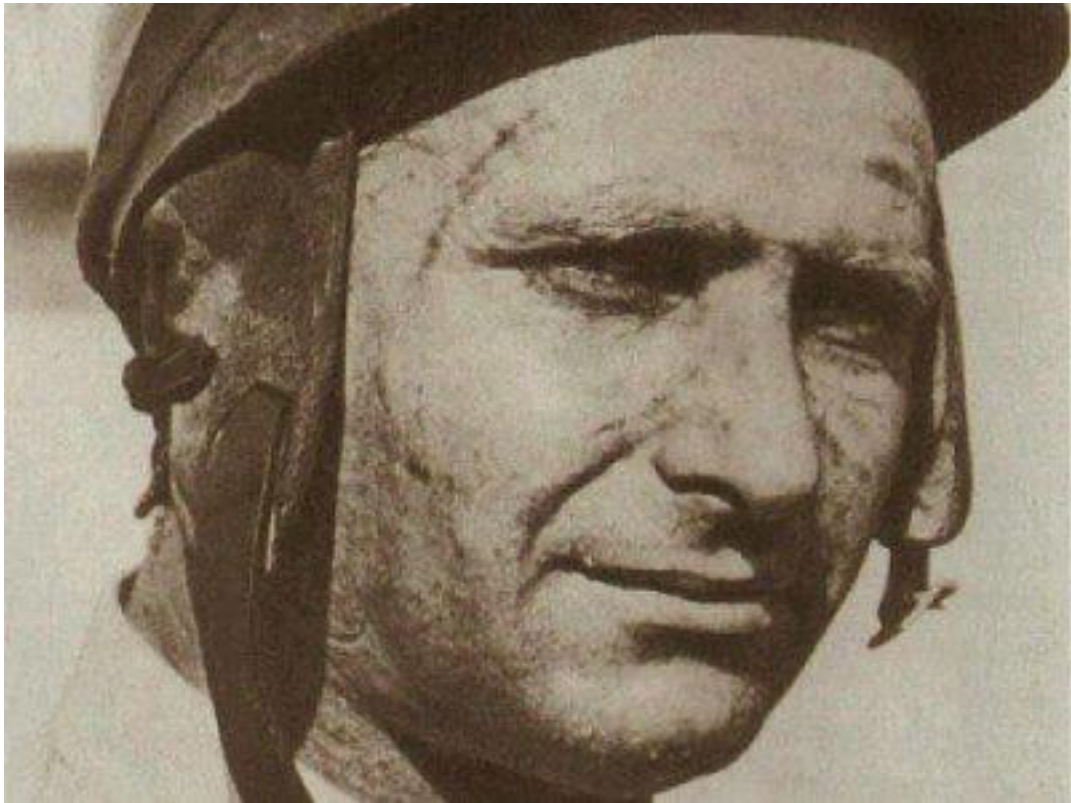
Le 23 février 1958 s'avère une date fatidique pour tout le monde. Batista prend, aux yeux du grand public, des allures de roi déchu, n'étant plus maître de son pays, car l'enlèvement et le retour de captivité ont lieu au nez de son service de police, sans qu'une seule goutte de sang soit versée. À peine 10 mois plus tard, la veille du Nouvel An, l'omnipotent général doit s'enfuir précipitamment de La Havane, en smoking, et se réfugier à Saint-Domingue.

L'enlèvement de Fangio est un triomphe pour la Brigade du 26 Juillet, qui fait alors les manchettes des journaux, partout dans le monde, mettant ainsi le mouvement révolutionnaire hors de portée de la censure d'État. Fangio fait lui aussi cette nuit-là une rencontre avec son destin. À l'âge respectable de quarante-sept ans, avec cinq championnats du monde à son actif au cours des sept dernières années, il est au sommet de sa carrière et adulé par des hordes de fans sur tous les continents. Il n'admettra jamais à quel point la folle course de nuit aux mains des ravisseurs en quête d'un lieu sûr l'a ébranlé, mais la suite est éloquente : El Maestro n'a plus jamais gagné d'autres

courses après ce jour-là, et cinq mois plus tard, il s'est retiré de la compétition pour de bon.

Manuel Nuñez est l'un des deux hommes du Mouvement du 26 Juillet. C'est lui qui, il y a 53 ans, est entré dans le hall de l'hôtel Lincoln pour perpétrer l'enlèvement. Il avait alors un fusil-mitrailleur Thompson .45 caché sous le bras. Je l'ai rencontré à Viñales, où il est retourné après la Révolution pour cultiver le sol et remuer les souvenirs de ces années tumultueuses. Il se souvient avec détachement des quatre fois où il a été arrêté et de la torture qu'il a subie aux mains de la police. Il parle de la souffrance de sa mère pendant ses épisodes de détention et de torture. Il se souvient en détail des événements. « Nous nous sommes assis autour d'une table dans la section locale des Combatientes de la Revolución. Nous avons suivi Fangio pendant des jours partout où il allait, de son arrivée à l'aéroport le vendredi 21 février jusqu'à la conférence de presse à l'hôtel Nacional, le samedi, puis le dimanche 23, le jour prévu pour le kidnapper, pendant les essais. Pour différentes raisons, nous n'avons pas été en mesure d'agir. Faustino Perez, le responsable local des Brigades du 26 Juillet était tellement impatient qu'il a annoncé au chef de notre groupe, Oscar Lucero : "Si vous ne le faites pas tout de suite, je vais devoir m'en occuper moi-même !" Ce soir-là, nous avons donc décidé d'agir sans tarder. »

Le soir même, Fangio descend de sa chambre (aujourd'hui, la 810 est un mausolée à la mémoire du champion, pleine d'objets nostalgiques pour tous ceux qui souhaitent y passer une nuit) pour dîner avec quelques amis. Sont présents le directeur des sports chez Maserati, Nello Ugolini, qui suit Fangio, même si sa société vient d'annoncer qu'elle se retire de la compétition, et le mécanicien Guerino Bertocchi qui vient de terminer la réparation de la 450S. La voiture a des problèmes de stabilité depuis que l'Américain Gregory l'a fait capoter lors du Grand Prix du Venezuela. Dans le lobby de l'hôtel, Manolo Uziel s'approche de Fangio et, à la pointe du fusil, lui ordonne de le suivre. « C'est un géant baraqué qui a le courage d'un lion, se souvient Nuñez : je couvre la sortie. Dehors, trois voitures nous attendent et six autres d'entre nous se tiennent prêts à nous couvrir. » Le pilote argentin Alejandro de Tomaso est près de la scène et va tenter de saisir un cendrier, quand Uziel lance : « Que personne ne bouge ou je tire. » « Nous quittons alors les lieux, deux devant et moi derrière. Nous conduisons Fangio jusqu'à une Plymouth noire dans laquelle il sera emmené. Nos ordres sont de mourir plutôt que de toucher un seul cheveu du champion. »



Fangio n'a encore aucune idée de ce qu'il y a derrière tout cela ; il est persuadé qu'il est enlevé pour faire l'objet d'une rançon. Et ce qui n'aide en rien à clarifier les choses, Uziel insiste pour qu'on s'arrête chez lui. Il souhaite montrer le champion à sa femme et obtenir un autographe, un risque carrément inacceptable pour un militant clandestin. La fuite de nuit reprend de plus belle avec changement de voiture et arrêt dans un appartement du Vedado, où les attend Angel Vila, alors âgé de 26 ans. Aujourd'hui, Vila est un bel homme de 79 ans qui n'a pas son pareil pour raconter de vieilles histoires. En 1953, il était étudiant en médecine, mais inscrit nulle part car Batista avait fermé l'université trois ans plus tôt par crainte de manifestations étudiantes. Vila a pris le maquis après sa troisième arrestation, et il s'est mis à imprimer des tracts de

propagande pour le mouvement. Son rôle était de s'occuper de Fangio pendant la dernière étape de l'enlèvement. Il était si nerveux au volant de sa Chevrolet que des années plus tard, Fangio parlait encore de lui quand il disait : « C'étaient de vrais gentleman ces ravisseurs, mais pourris au volant ». Selon Vila, « Fangio est devenu nettement plus calme à mesure que le temps passait, surtout quand il a compris qu'il ne devait rien lui arriver pour que la mission réussisse. Il s'est montré curieux au sujet du mouvement et voulait en savoir plus sur la vie à Cuba sous la dictature de Batista. Il a beaucoup échangé avec ses ravisseurs dans la troisième et dernière maison où il a été accueilli. C'était une petite maison de deux étages dans le Nuevo Vedado où la veuve d'un militant vivait avec ses deux filles. Il y a passé la nuit. Faustino Perez est venu le lendemain matin pour présenter des excuses officielles au nom du mouvement et l'inviter à revenir à Cuba quand la Révolution aurait triomphé.

C'est aussi dans cette maison que Fangio a appris le déroulement de la course et le tragique accident, ce qui lui a fait voir le beau côté des choses. « Vous m'avez peut-être évité un bien pire sort », a-t-il confié à ses ravisseurs. Le syndrome de Stockholm a été invoqué pour expliquer les liens de sympathie qui se sont développés cette nuit-là entre l'otage et ses ravisseurs. Toutefois, Vila écarte énergiquement cette théorie : « Tout d'abord, ce n'était pas un enlèvement, mais une détention patriotique. Fangio a ouvert les yeux et compris : jusqu'à ce jour, il n'avait jamais eu de

conscience politique et il a été tout simplement impressionné par notre lutte ». Quelles que soient ses motivations, quand il a été libéré à minuit, il a salué le diplomate argentin en disant : « Permettez-moi de vous présenter à mes amis les ravisseurs. » Et par la suite, il a obstinément refusé de les reconnaître sur les photos d'identité que la police lui a montrées. L'amitié devait durer pendant des décennies, jusqu'à la mort de Fangio en 1995. Les « ravisseurs » lui ont plus d'une fois rendu visite dans sa maison en Argentine, et El Maestro est lui-même retourné à La Havane en 1981, cette fois en tant que président et représentant de Mercedes en Amérique du Sud. Il avait été invité à Cuba pour négocier une vente de camions avec Faustino Perez, devenu ministre du Commerce extérieur. Perez a estimé que les conditions étaient défavorables pour son pays et n'a pas signé le contrat.



La saison des Grands Prix a duré deux ans de plus à La Havane après l'avènement de la Révolution, avant d'être abandonnée. Depuis, les voitures de course sont restées un mythe du passé. C'est l'association culturelle appelée « les Amis de Fangio », qui a organisé le retour de la Maserati sur le Malecon. La passion des courses est réduite à quelques courses clandestines de nuit entre de vieilles Lada et des Fiat 126 polonaises dans le parc Lenin, ou dépend de l'audace d'imprésarios en herbe qui tentent parfois d'organiser des courses d'accélération sur une berge d'un quart de mille en bordure d'un canal, à la Marina Hemingway. L'essence est une ressource précieuse : le gouvernement en obtient du Venezuela contre la formation de médecins dans les grandes écoles de Cuba dont la réputation n'est plus à faire. Posséder une voiture est un privilège et seules quelques vedettes de la scène ou du sport peuvent se permettre de circuler en Audi, BMW ou Mercedes d'aujourd'hui. Mais personne n'a oublié. Il suffit qu'une GranCabrio apparaisse soudain pour faire ressortir les amateurs de bolides en criant « Maserati, Italia, Fangio ! »