



JACQUES SWATERS,  
L'HOMME DE CONFIANCE  
D'ENZO FERRARI, RACONTE...

# COMLOT À MARANELLO !

Les armes à la main pendant la Seconde Guerre mondiale, au volant ensuite, puis à la tête du garage et de l'écurie Francorchamps, Jacques Swaters n'a pas été un témoin de son siècle, mais un acteur. A ce titre, il a participé étroitement à l'histoire de Ferrari. Jusqu'à en partager les moindres secrets. Ainsi Jacques était-il à Maranello, le 6 novembre 1961, le jour du putsch qui a ébranlé Ferrari. Son récit dit qui était Enzo Ferrari. Et aussi, en filigrane, qui était ce Belge ayant consacré sa vie au Cheval cabré : hommage à l'importateur de la marque au Benelux, récemment disparu.

Par **Jacques SWATERS** Propos recueillis par **Xavier CHIMITS** Photos **D.R., Archives GALERON** et **XPB**



## WEBCLIC

### Sur YouTube :

Von+Trip+Monza+extended:  
Des images qui viennent  
de sortir des archives.  
Italian+prix+1961:  
Résumé de la course.



Le Commendatore en compagnie de son ami Jacques Swaters, importateur Ferrari au Benelux, qui fut par hasard le témoin privilégié des événements du 6 novembre 1961 : son récit constitue un véritable scoop.

Ce matin-là, Enzo Ferrari est arrivé de mauvaise humeur à Maranello...

**D**epuis six mois, je savais qu'un orage couvait chez Ferrari. Il a éclaté alors que je me trouvais à Maranello. Nous n'avions pas de camion de livraison à l'époque : je

descendais en train chercher les voitures des clients du garage Francorchamps, et les remontaï à Bruxelles par la route. Le malaise avait une cause apparente, et une cause plus profonde. La cause apparente s'appelait Laura Ferrari. Jamais auparavant, l'épouse du Commendatore ne s'était intéressée à la bonne marche de l'entreprise. Mais là, à la demande d'Enzo, Laura venait chaque jour à l'usine, avait l'œil sur tout, notamment sur les finances. Elle allait même sur les Grands Prix, au contraire du Commendatore. Romolo Tavoni, directeur sportif de la Scuderia, et Carlo Chiti, directeur technique, faisaient route avec elle à bord d'une Fiat 1100. Laura emportait des sandwiches et un thermos de café pour économiser l'argent du déjeuner. Sur les circuits, elle s'asseyait dans les stands et surveillait les membres de la Scuderia...

Nul n'a jamais su pourquoi Enzo Ferrari a subitement fait partager à Laura le quotidien de son travail alors qu'elle avait déjà 61 ans. Se sentait-il redevable envers cette femme, qu'il avait passionnément aimée et dont il s'était rapproché lors de la maladie de leur fils Dino, décédé en 1956 ? Lui plaisait-il d'éloigner Laura de Modène les jours de Grand Prix, puisque lui n'allait jamais sur les circuits ? Ou bien l'a-t-il utilisée pour provoquer une révolution interne ? Ces raisons ne s'excluent pas. Mais je penche aujourd'hui pour la dernière hypothèse. Car il y avait une cause plus profonde : Enzo Ferrari supportait mal l'importance prise par Girolamo Gardini, son directeur administratif, et surtout son bras droit. Gardini était le seul homme capable de lui tenir tête, le seul aussi à avoir, aux yeux des autres employés, presque la même légitimité qu'Enzo : il était entré dans l'entreprise pendant la guerre, au moment où elle produisait des machines-outils. Et Gardini n'était pas qu'un exécutant. Il avait aussi des convictions, des intuitions.

C'est lui qui a organisé le premier rendez-vous entre Enzo Ferrari et Battista "Pinin" Farina en 1951. Le Commendatore rêvait de faire carrosser ses voitures par Farina. Et Farina rêvait de carrosser des Ferrari. Mais chacun d'eux était trop fier pour faire le premier pas, ou même se déplacer, estimant que c'était à l'autre de le faire. Gardini obtint des deux parties que la rencontre ait lieu en terrain neutre, dans un restaurant de Tortona, à 120 kilomètres de Turin et 150 de Bologne... A dater de ce jour, toutes les Ferrari ou presque ont porté la griffe de "Pinin" Farina.

Mais le coup de génie de Gardini était d'avoir fait passer Ferrari du rang d'artisan à celui de constructeur. Jusqu'en 1960, les bolides rouges étaient construits à l'unité. Gardini savait que cette pratique appartenait à une époque révolue,



En conflit avec Carlo Chiti, son directeur technique.



Giotto Bizzarini (à droite) démissionna aussi...



Laura Ferrari avec son fils Dino, trop tôt disparu.



Le Commendatore n'était pas du genre à partager.



Le directeur sportif Romolo Tavoni, interpellé par von Trips.



Battista "Pinin" Farina, le carrossier de génie.



L'usine Ferrari concevait et construisait déjà l'intégralité des monoplaces, des châssis tubulaires aux disques de freins en passant par les moteurs 1500 V6 des 156 "sharknose".

que l'avenir passait forcément par une production en série, capable de générer des économies d'échelle. En 1960, pour façonner la carrosserie de la 250 GT 2+2, Farina exigeait une série d'au moins cent exemplaires, qui lui permettrait d'amortir son outillage. Ce chiffre paraissait extravagant à Enzo Ferrari, dont la production annuelle, tous modèles confondus, était alors de 180 voitures. Gardini a quand même réussi à arracher son consentement pour une série de cent 250 GT 2+2 carrossées par Farina. Mais le Commendatore lui en a aussitôt tenu rigueur : "Tu vas nous ruiner, lui disait-il. On ne les vendra jamais." Au total, toutes séries confondues, la 250 GT s'est vendue à 350 exemplaires. Elle a apporté à Ferrari la prospérité, et lui a surtout permis de franchir le cap qui sépare la production artisanale de la production industrielle. Enzo Ferrari aurait pu éprouver de la gratitude. Mais c'est exactement l'inverse qui s'est produit : il trouvait que Gardini avait pris trop de poids...

Vint alors l'histoire de la valise. Laura Ferrari rangeait dans une valise les documents qu'elle collectait à Maranello. Un jour, cette valise disparaît. Elle accuse Gardini de l'avoir volée. Le ton monte. D'après ce que je sais, Laura aurait giflé Gardini, en présence d'Ermano Della Casa, directeur financier. La goutte d'eau qui a fait déborder le vase !

Le 5 novembre 1961, soir de mon arrivée à Maranello, Gardini m'invite à dîner, en compagnie de Chiti et

Tavoni. Là, ils m'annoncent que le lendemain matin, les huit plus hauts responsables de Ferrari vont remettre à Enzo Ferrari leur lettre de démission : Gardini, Della Casa, Tavoni, Chiti, Giotto Bizzarrini (directeur du développement), Federico Giberti (directeur des achats), Fausto Galazzi (directeur de la fonderie) et Enzo Selmi (directeur du personnel). Tout ce qu'ils voulaient, c'était qu'Enzo ne mette plus Laura dans leurs pattes. Ce n'était donc pas un complot contre Ferrari, mais une tragédie, presque un suicide collectif. Car ils connaissaient trop le Commendatore pour

ignorer qu'il n'était pas homme à céder à un coup de force... Le lendemain, je suis dans mes petits souliers quand j'arrive à l'atelier pour surveiller les derniers préparatifs de la 250 Berlinetta que je dois ramener à Bruxelles. Gardini m'y fait porter un message : rendez-vous à son domicile à 13 heures. J'y vais, et trouve les huit conjurés : le Commendatore a accepté leur démission et les a sommés de quitter Maranello sur-le-champ. Gardini dévoile son projet : créer une nouvelle marque automobile, dont les voitures s'illustre-

raient, comme les Ferrari, à la fois sur route et sur circuit. Il me demande de le suivre. Je refuse. Malgré la sympathie que j'ai pour lui, je me sens lié au Commendatore. Dans l'après-midi, alors que je suis revenu à Maranello, Enzo Ferrari m'appelle dans son bureau. Je m'attends à ce qu'il évoque la démission de ses huit premiers collaborateurs. Il n'en dit pas un mot, et appuie sur une sonnette. Entre Della Casa, qui lui porte du courrier et me salue comme s'il me rencontrait pour la première fois de la journée, lui que j'avais vu deux heures plus tôt dans l'apparte-

**Le Commendatore rêvait de faire carrosser ses voitures par Farina. Et Farina rêvait de carrosser des Ferrari. Mais chacun d'eux était trop fier pour faire le premier pas, ou même se déplacer, estimant que c'était à l'autre de le faire.**

ment de Gardini ! Etait-il revenu au bercail ? Ou avait-il joué un double jeu à la demande d'Enzo Ferrari ? Nul ne le saura jamais... Le soir, au moment où je quitte Maranello pour Bruxelles, Enzo me fait dire qu'il souhaite dîner avec moi. J'avais déjà eu plusieurs fois ce plaisir, toujours à son domicile, via Trento e Trieste. Le Commendatore m'emmène dans une sorte de HLM, au fond d'une ruelle. Nous montons jusqu'à un petit appartement, et il me présente Lina Lardi, la mère de Piero ! Beaucoup de gens connaissent

La sublime 250 GT 2+2 habillée par Pininfarina, première Ferrari fabriquée en série, qui a fait passer le cheval cabré de l'artisanat à l'industrie automobile.





Champion du monde en 1961, Phil Hill sombra avec la Scuderia en 1962 avant de rejoindre l'ennemi en 1963 pour piloter l'ATS ("Automobili Turismo Sport") conçue par Carlo Chiti.

l'existence de Lina et de Piero. Mais l'usage était de feindre, de l'ignorer, puisque le Commendatore n'en parlait jamais. Lina nous a servi des pâtes dans la cuisine, en tablier, sans s'asseoir avec nous. Piero était très étonné de voir un étranger en ce lieu. Il m'a dit plus tard que c'était la première fois qu'Enzo Ferrari emmenait quelqu'un dîner chez sa mère. Enzo parlait de son futur huit cylindres, des résultats scolaires de Piero. C'était surréaliste : comme si rien de particulier ne s'était passé dans la journée ! J'attendais qu'il aborde le sujet, me demande dans quel camp j'étais. Car il connaissait les liens qui m'unissaient à Gardini, "ton ami Gardini" comme il me disait, moqueur, chaque fois qu'il me parlait de lui. Rien n'est venu. Della Casa lui avait probablement déjà dit que j'avais refusé de suivre Gardini. Je me suis longtemps demandé pourquoi Enzo Ferrari, qui ne faisait rien par hasard, m'avait emmené chez Lina précisément le soir où sept collaborateurs de haut rang l'avaient quitté. Il n'était pas homme à s'épancher en confidences ou marques d'affection. Peut-être voulait-il, en me faisant ainsi entrer dans sa vie intime, me manifester sa confiance après que je lui fus resté fidèle ? Mais je peux témoigner n'avoir pas décelé en lui le moindre signe de nervosité, de doute ou d'accablement, en ce triste jour. Ce qui me laisse à penser qu'il n'avait pas subi cette crise, mais l'avait provoquée. D'ailleurs, Laura Ferrari n'a plus jamais accompagné la Scuderia sur les circuits ni occupé de fonction à Maranello. Comme si sa mission était désormais terminée...

Autre indice concordant : Enzo Ferrari a dédommagé les partants, alors que rien ne l'y obligeait, puisqu'ils avaient officiellement démissionné. Rien, sauf un certain sens de l'équité. Enzo Ferrari était un autocrate. Il voulait être seul maître à bord. Sous l'impulsion de Gardini, Ferrari était passé du stade artisanal au stade industriel, avec la 250 GT 2+2, première Ferrari produite en série. Ce faisant, Gardini avait déplacé le cœur de l'entreprise. L'argent, jadis, venait de la compétition,

Baghetti. Ensuite, chacun a suivi sa propre voie : Chiti chez Alfa, Bizzarrini chez Iso, Tavoni à la direction du circuit de Monza, Gardini à la tête d'un chantier naval. Quand je descendais en Italie, je dînais souvent avec Gardini. Il me demandait des nouvelles de Ferrari : les évolutions techniques, les résultats commerciaux. Il n'y avait aucune amertume en lui. Il parlait de Ferrari comme d'un être cher. Et considérait avec fatalisme son divorce avec le Commendatore. Pour lui, telle

**Ce n'était pas un complot contre Enzo Ferrari. C'était une tragédie, presque un suicide collectif. Le Commendatore craignait d'être débordé par son collège de généraux. Alors, froidement, il s'est débarrassé de ses compagnons de route.**

domaine régalién d'Enzo Ferrari. Dorénavant, il viendrait de la production de Ferrari routières. Et cette croissance de l'entreprise induisait forcément un mode de gestion plus collégial, un pouvoir plus partagé. Peut-être Enzo Ferrari a-t-il alors craint d'être débordé par son collège de généraux. Et, pour retrouver une autorité pleine et entière, a suscité leur départ... Giberti est revenu à Maranello dans les jours qui ont suivi. Le Commendatore lui a pardonné cet écart : Giberti travaillait déjà à ses côtés avant-guerre. Les autres conjurés ne se sont pas reniés. Avec le soutien du comte Volpi, ils ont créé, un an plus tard, la marque ATS : Automobili Turismo Sport. Qui n'est pas allée bien loin : à peine quelques Grands Prix en 1963, avec Phil Hill et Giancarlo

était la vie d'une entreprise : à un moment de sa croissance, son créateur éprouve le besoin d'être entouré d'une nouvelle équipe, et se sépare des hommes de la première heure. Manicardi, nouveau directeur commercial de Ferrari, le consultait souvent. Enzo Ferrari aussi. Car ils avaient préservé l'essentiel : leur amitié. Enzo Ferrari a vite pansé ses plaies. L'entreprise a poursuivi sa croissance comme si de rien n'était. Et la fameuse valise, au fait ? Au décès de Laura Ferrari, en 1978, Enzo a demandé à Carlo Benzi, son homme de confiance, de ranger les affaires personnelles de sa femme. Benzi a retrouvé la valise. Elle était dans la chambre de Laura, au-dessus d'une armoire, encore pleine des documents prétendument dérobés par Gardini... **FI**



Pour combler la fuite des cerveaux, le Commendatore fit confiance au jeune Forghieri.



En 1962, Ferrari fut débordée par la concurrence, emmenée par BRM, Porsche et Lotus.



**Wolfgang von Trips était le favori de Laura Ferrari.**

Vainqueur en Hollande et en Grande-Bretagne, deuxième en Belgique et en Allemagne, le comte Wolfgang von Trips n'avait besoin que d'une troisième place en Italie pour coiffer la couronne mondiale avant même le dernier Grand Prix de la saison, prévu aux USA en octobre. Mais ce dimanche-là à Monza, l'aristocrate allemand avait rendez-vous avec son destin. Le Commendatore le recruta dans la Scuderia dès 1956 et il fit progressivement ses classes pour s'imposer comme le favori de la course au titre en 1961, l'année où les Ferrari 156 "sharknose" (avec le museau en forme de nez de requin) dominèrent la Formule 1 comme rarement auparavant. Le passage à la cylindrée de 1,5 litre avait donné un avantage déterminant à l'équipe italienne, dont le moteur V6 1500 surclassait alors la concurrence. Le seul Grand Prix à avoir échappé



**La 156 du champion allemand escalade le talus vers le public, mais la course continua pour les autres pilotes Ferrari.**

aux pilotes Ferrari fut celui de Monaco, où la virtuosité de Stirling Moss fit merveille pour remporter la victoire au volant de la Lotus 18 de Rob Walker, devant les trois 156 de Richie Ginther, Phil Hill et von Trips. Le débutant Giancarlo Baghetti créa encore la surprise en gagnant son premier Grand Prix à Reims sur une 156, mais en arrivant à Monza en septembre, la messe semblait dite et le titre mondial ne pouvait échapper à "Taffy" von Trips, premier pilote allemand à être sacré en F1. Comme prévu, les Ferrari monopolisaient la première ligne de la grille de départ avec von Trips en pole, flanqué de ses alliés Ricardo Rodriguez (nouveau venu, âgé de 18 ans à peine), Ginther et Hill. Les 156 s'envolèrent d'emblée mais, au jeu de l'aspiration, la Lotus 21 du jeune surdoué Jim Clark parvint à se mêler à la lutte. Peu après la courbe Ascari, où l'anneau de



vitesse rejoignait le circuit routier, la voiture de von Trips fit un écart et Clark ne put l'éviter en approchant du freinage de la Parabolique. Le contact à haute vitesse provoqua une folle embardée, la Ferrari virevoltant sur les fascines avant d'échouer dans le public, tuant au passage quinze malheureux spectateurs et son pilote, qui avait été éjecté de son cockpit. Malgré ce sinistre spectacle de désolation, la course continua – comme le voulait la coutume à l'époque – et Phil Hill l'emporta, ce qui lui permit de décrocher le titre en lieu et place de son infortuné équipier. Le pilote américain ne fut évidemment pas fêté comme cela aurait été le cas en d'autres circonstances, car les tifosi avaient le cœur gros en apprenant que quinze des leurs avaient succombé à leur passion...

Un mois plus tard, la Scuderia déclara même forfait pour l'ultime Grand Prix de la saison, couru pour la première fois sur le circuit de Watkins Glen, où Hill aurait pu étrenner à domicile le premier titre de Champion du monde d'un Américain. Même avec la livrée blanche et bleue du NART (North American Racing Team), sous la licence de l'importateur Luigi Chinetti, le Commendatore ne le souhaita pas. Phil Hill en conserva de l'amertume, car il n'hésita pas à rejoindre les dissidents de Ferrari en 1963 – après une laborieuse saison 1962 encore en rouge – pour participer à l'aventure ATS, avec les résultats que l'on sait.

P.V.V.

**L'épave de la Ferrari n° 4 et le corps sans vie de son pilote au milieu des débris qu'évitent les autres concurrents : le Grand Prix se poursuivit, enlevé par Phil Hill.**

