

PHIL HILL

Nombreux sont les pilotes américains des années cinquante ou soixante qui ont débuté leur carrière au volant de Jaguar. Phil Hill en fait partie.



Né à Miami en Floride et décédé le 28 août 2008 à Salinas en Californie Phil Hill est devenu en 1961 le premier pilote américain sacré champion du monde de Formule 1. Il a également remporté à trois reprises les 24 Heures du Mans en 1958, 1961 et 1962, des résultats inattendus eu égard à ses débuts...

Les débuts

Né le 20 avril 1927 en Floride, Phil Hill déménage très tôt avec sa famille à Santa Monica, en Californie, où son père exerçait les fonctions de maître des postes. Très jeune, Hill se passionnait pour la mécanique. A 12 ans, l'un de ses oncles lui offre une vieille Ford T qu'il retape. Plus tard, il abandonna ses études pour devenir mécanicien. Il trouva un job chez John Von Neumann, l'importateur VW/Ferrari/Porsche/MG (et plus tard Lotus). Dès 1948, il courait avec sa MG le week-end.

Fin 1949, son employeur l'envoya au Royaume-Uni pour qu'il se spécialise dans les carburateurs SU et suive des stages de perfectionnement chez Jaguar et Rolls-Royce.

Il en revint avec la 138e Jaguar XK120, qu'il ramena par la route de New York à Los Angeles (avec un arrêt pour assister aux 500 miles d'Indianapolis). Ensuite, Hill allégea de 200kg la Jaguar. C'était le début du « road racing », en Californie : un aérodrome désaffecté ou une route un peu sinueuse bordée de quelques bottes de paille suffisaient pour organiser des courses le week-end ! C'est ainsi qu'il s'imposa à la course de Pebble Beach, en 1950, sa première victoire.





Les choses s'enchainèrent. En 1951, il décrocha le volant d'une XK120 Lightweight LT 3. Phil Hill a piloté ce roadster à plusieurs reprises durant les saisons 1951 et 1952. Dans la course SCCA d'Elkhart Lake d'août 1951, il se classa 3e et premier de sa classe.

Luigi Chinetti, importateur Ferrari aux USA, le repéra et lui confia une voiture. En 1952, il s'aligna à la Carrera Panamerica sur une Ferrari privée.



1954, l'année des doutes

Il découvrit une autre réalité : la course est un sport dangereux. Plusieurs pilotes se tuèrent sous ses yeux et début 1954, il songea à renoncer. Puis il participa au film *The racers* (Le cercle infernal en Français) et il restaura une Pierce-Arrow, qui s'imposa au concours d'élégance de Pebble Beach.

Mais le virus de la course fut le plus fort. Fin 1954, il disputa la Carrera Panamerica sur une Ferrari 375MM ex-usine avec Richie Ginther.

En 1955, il participa, une fois de plus, à la Carrera Panamericana puis les 1000 kilomètres de Buenos Aires et les 12 heures de Sebring où il termina second au volant d'une Ferrari 750 Monza copilotée par Carroll Shelby.

Aux 24 Heures du Mans de cette année-là, il assista, au volant de sa Ferrari du NART de Luigi Chinetti, à l'accident de Pierre Levegh. Il termina la saison Champion des États-Unis de voitures de sport de classe D modifiée (sur Ferrari 750 Monza), remportant des victoires à Pebble Beach, Beverly, Road America, Sacramento et Glendale, en fin de saison sur des voitures de John von Neumann.



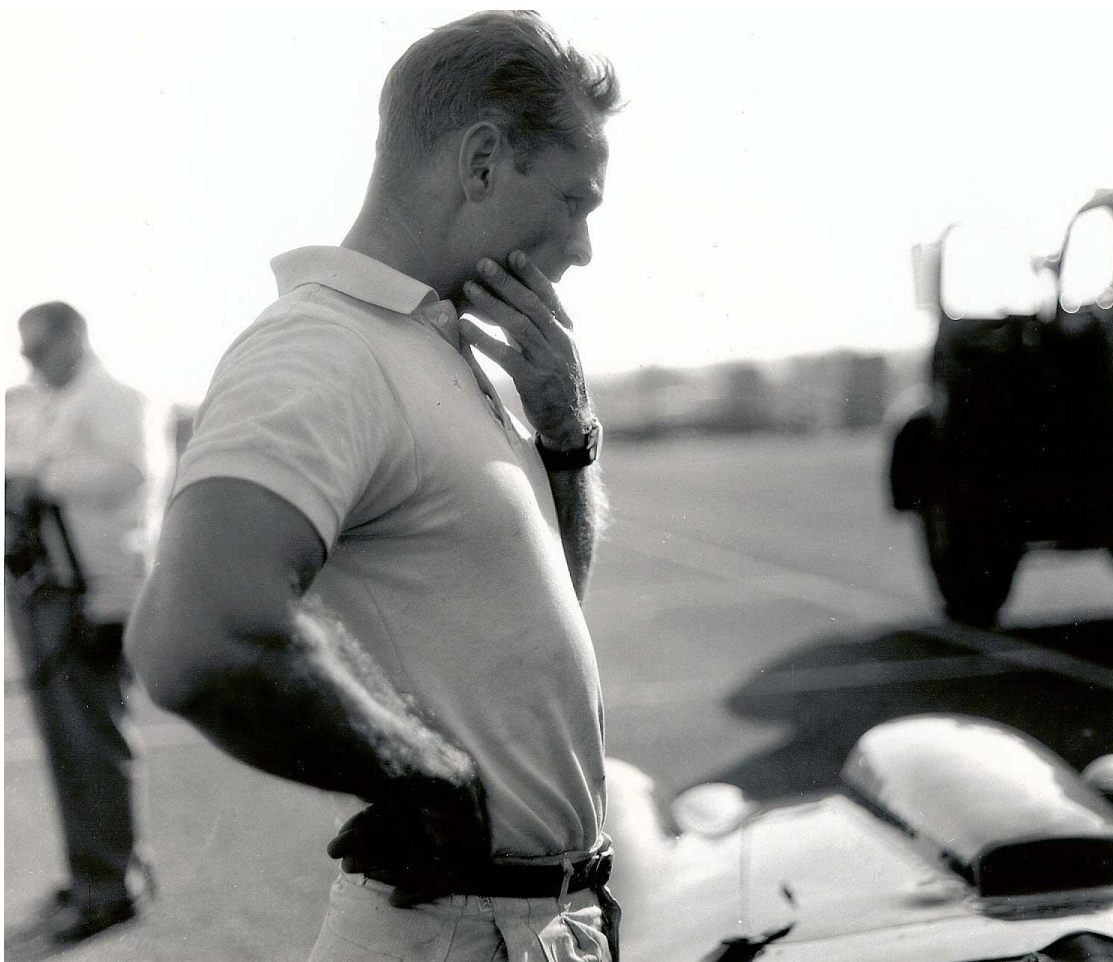
PHIL HILL



Pilote officiel Ferrari en endurance puis en F1

Il envisagea, une fois de plus, de renoncer au sport automobile mais Chinetti le poussa à continuer et conseilla même à Enzo Ferrari de l'intégrer à l'écurie officielle d'endurance à compter de la saison 1956. En équipage avec le Belge Olivier Gendebien, il se classa ainsi deuxième des 1 000 kilomètres de Buenos Aires en janvier, ce qui convainc le Commendatore de l'intégrer à la Scuderia. Après quelques succès mineurs en 1956 et 1957, la carrière de Phil Hill au sein de la Scuderia décolla véritablement en 1958, saison au cours de laquelle il remporta les 1 000 kilomètres de Buenos Aires, les 12 heures de Sebring puis les 24 Heures du Mans au volant de la 250 Testa Rossa qu'il partageait avec Gendebien.

Fort de ses succès en endurance, il demanda à Enzo Ferrari de lui donner sa chance en Formule 1. Celui-ci refusa. Par dépit ou par provocation, il s'est alors engagé au Grand Prix de France au volant d'une Maserati privée du Jo Bonnier Racing Team et se classa à la septième place. Enzo Ferrari aurait pu prendre ombrage d'un tel comportement mais le décès de son pilote Luigi Musso durant la course l'amena à donner sa chance à Hill pour le Grand Prix d'Allemagne, qu'il termine en neuvième position au volant de la Dino 156 de Formule 2. Cette course fut le théâtre d'un nouveau drame pour Ferrari qui vit l'un de ses pilotes, Peter Collins, se tuer dans un accident. La situation était d'autant plus délicate pour la Scuderia que cela laissait isolé Mike Hawthorn qui jouait le titre mondial face à Stirling Moss. Hill fut donc rappelé pour les deux dernières manches de la saison en Italie et au Maroc sur la Dino 246. À Monza, il se classa troisième, une performance qu'il réédita à Casablanca, non sans avoir cédé sa deuxième place en vue de l'arrivée à Mike Hawthorn, un geste qui assura le gain du titre mondial à son coéquipier.



Première victoire sur Ferrari

Au soir de son titre mondial, Mike Hawthorn, très éprouvé par les morts de Musso et Collins annonça son départ à la retraite. En l'espace de quelques mois, Hill, qui n'avait pas la confiance d'Enzo Ferrari, devint donc le premier pilote de la Scuderia Ferrari en championnat du monde de Formule 1. Sur une voiture dépassée par les agiles Cooper à moteur arrière, Hill connut une saison 1959 en demi-teinte et se mit moins en évidence que son coéquipier Tony Brooks qui remporte deux victoires. La situation de la Scuderia empira en 1960 et Hill fut impuissant face aux écuries britanniques. Il remporta son premier succès en Formule 1 à l'occasion du Grand Prix d'Italie mais cette victoire est à relativiser : pour tenter de favoriser Ferrari, les organisateurs avaient décidé de faire disputer la course sur la version longue du circuit empruntant l'anneau de vitesse, ce qui amena les principales écuries britanniques à boycotter l'épreuve ; c'est donc face à une opposition très faible que Hill s'impose.



Un titre au goût amer

Dépassée depuis deux saisons, la Scuderia Ferrari mit à profit le changement de réglementation et le passage à la Formule 1 "1,5 litre" pour retrouver de sa superbe en 1961. Face à une opposition mal préparée à ce changement, Ferrari écrasa le championnat qui se résuma à un duel entre Phil Hill (victorieux en Belgique) et son coéquipier allemand Wolfgang Von Trips. Progressivement, Von Trips prit l'ascendant sur Hill, qui semblait au plus bas moralement au départ du Grand Prix d'Italie, avant-dernière manche de la saison. Distancé par Von Trips au championnat et sur la grille de départ, il dût subir en qualifications la loi de Ricardo Rodriguez, un jeune Mexicain de 19 ans qui participa, sur la troisième Ferrari, à son premier Grand Prix. Enzo Ferrari en personne ne se prive d'ailleurs pas de stigmatiser publiquement la contre-performance de l'Américain. Mais dès l'issue du deuxième tour, le championnat bascule après l'accrochage entre la Lotus de Jim Clark et la Ferrari de Wolfgang Von Trips dans lequel le pilote allemand ainsi que quatorze spectateurs furent tués. Hill remporta la course et obtint le titre mondial.



Durant l'hiver 1961-1962, la Scuderia se chargea malheureusement de dilapider l'avance prise sur la concurrence. Mécontents de l'ingérence de l'épouse d'Enzo Ferrari dans les affaires internes de l'équipe, le directeur sportif Romolo Tavoni et le directeur technique Carlo Chiti décidèrent de partir fonder leur propre équipe, Automobili Turismo e Sport. Au sein d'une Scuderia totalement désorganisée, Hill fit illusion en début de saison avant de sombrer. Il se consola en remportant pour la troisième fois les 24 Heures du Mans mais la dégradation de ses rapports avec son employeur déboucha sur une rupture en fin de saison.

Fin de carrière

Avec son coéquipier Giancarlo Baghetti, il rejoint les dissidents d'ATS à compter de la saison 1963. Mais l'aventure ATS tourna rapidement au fiasco et Hill n'inscrit pas le moindre point de la saison. Il passa chez Cooper en 1964 mais réalisa une saison assez terne.

Sans volant en Formule 1 hormis une apparition sur l'Eagle-Climax au Grand Prix d'Italie 1966 où il ne parvient pas à se qualifier, il fut le principal conducteur de la voiture-caméra du film *Grand Prix*, notamment pour les scènes en course réelle.

Hill fit son retour dans les épreuves d'endurance avant de prendre sa retraite. Au volant de la Chaparral 2D de Jim Hall, il remporta notamment les 1 000 kilomètres du Nürburgring en 1966 puis, sur la Chaparral 2F, le BOAC 500 de Brands Hatch le 30 juillet 1967. Ce fut sa dernière course.

À l'issue de sa carrière sportive, Phil Hill retourna à Santa Monica, où il fonda Hill & Vaughn, une entreprise de restauration de voitures anciennes. Il entama également une longue collaboration de journaliste avec le magazine *Road & Track*.

Atteint de la maladie de Parkinson, il mourut des suites de complications le 28 août 2008 à Salinas, en Californie, à l'âge de 81 ans.



Arnaud de Clercq

