

A black and white close-up portrait of Clay Regazzoni. He is looking slightly to the right with a thoughtful expression. His hair is dark and wavy. He is wearing a light-colored jacket with a ribbed collar. The background is out of focus, showing what appears to be a grid or structure.

CLAY REGAZZONI

Un pilote courageux, un homme généreux

Textes de

Pino Allievi, Nicola Nenci, Cristiano Chiavegato, Cesare De Agostini,
Piero Ferrari, Mauro Forghieri et Alessia Giorgetti Regazzoni



Preis von



dem
Nurburgring
1974

Introduction

Le mythe ne se mesure pas en nombre de victoires – il s'agit là d'un aspect secondaire. Il va bien au-delà, il se faufile dans les replis de l'esprit pour ensuite se glisser furtivement dans les battements du cœur. Il préfère l'inconscient aux données factuelles. Clay Regazzoni a été une légende, un mythe, et il le demeure, car les mythes défient le temps. Clay continue de fasciner ceux qui ne l'ont pas connu ou qui n'ont pas vécu à son époque. Car ses nombreuses interviews télévisées, encore en noir et blanc, véhiculent des messages plus que jamais d'actualité. Les expressions de son visage, souvent ironiques et provocatrices, donnent pourtant un sentiment de confiance rassurant, dans un monde plus défiant que jamais, et à juste titre, envers les «vendeurs de vent».

Avec Clay, on pouvait se chamailler toute la nuit, il pouvait m'envoyer des fax très désapprobateurs. Puis l'incident était clos, il n'y avait visiblement plus aucune acrimonie, ni rancune. Comme tous ceux qui ont vraiment quelque chose à dire, il n'était pas toujours facile à vivre. Les racines de son charisme étaient culturelles et exprimaient une manière différente d'appréhender et d'affronter les problèmes, quitte à en supporter personnellement les conséquences.

Il y a des champions qui divisent. Regazzoni, lui, a toujours fédéré, grâce à la pureté de sa personnalité solaire. Il était apprécié même des rivaux qu'il surclassait, chose rare dans un milieu où l'égo l'emporte sur les sentiments et devient une barrière qu'il est difficile de franchir. Sans ces qualités, Clay n'aurait pas pu construire son existence «d'après». Identique à sa vie «d'avant», mais avec des objectifs différents, qui intégraient les plus faibles, un choix singulier pour un homme comme lui, qui avait été le symbole d'un sport exclusif et peu enclin à regarder ce qui se passe au-delà du podium.

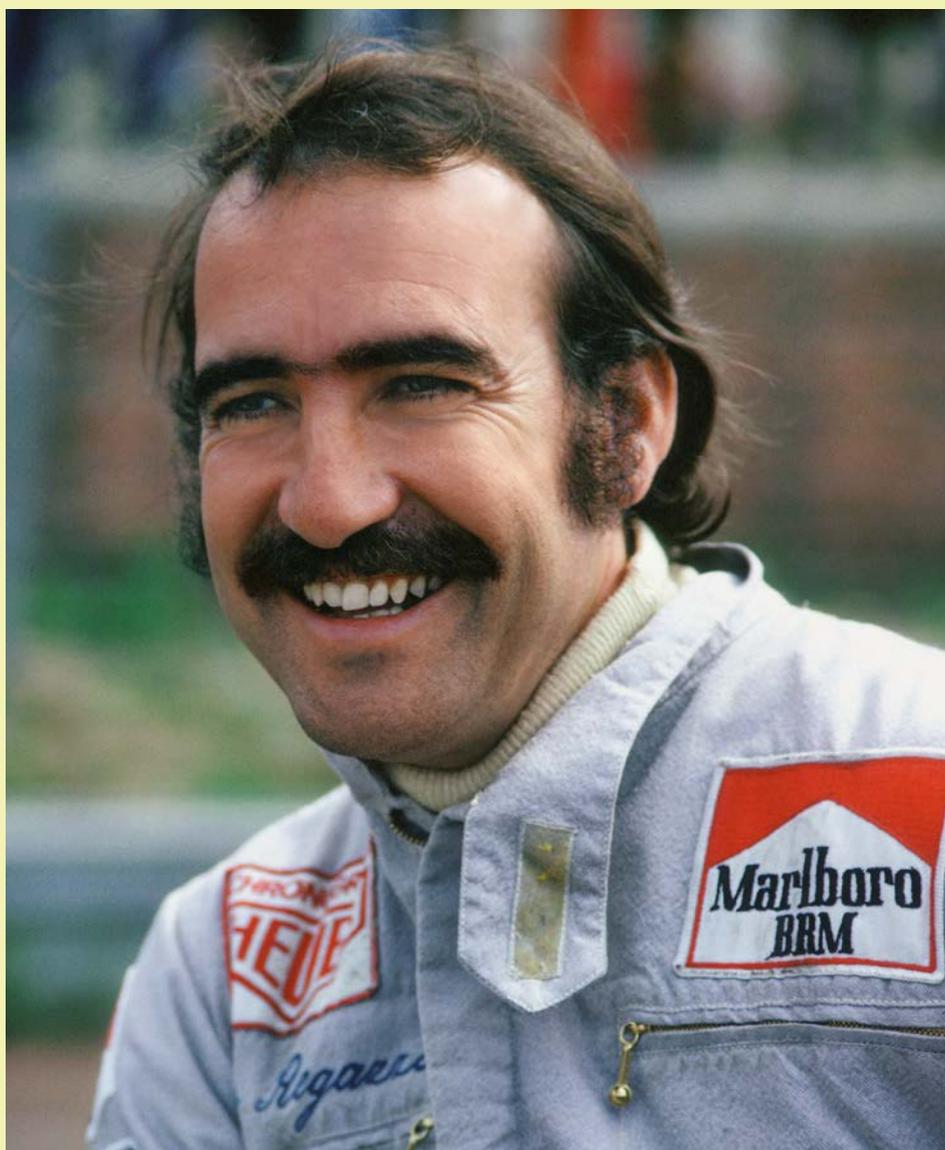
Suisse de naissance aux racines italiennes, et donc au tempérament impétueux, Regazzoni était aimé où qu'il coure, car les Grands Prix étaient une métaphore de sa façon d'affronter la vie: avec sérieux, ardeur, fougue, et non sans une satisfaction visible, puisque son travail était sa passion. Il était tout à fait conscient de cette chance et en jouissait. Il était un modèle pour ceux qui n'avaient pas osé tout quitter pour suivre leur vocation. Un homme charmant et cabotin. Un anachorète de la vitesse qui brûla le pavé en y laissant des traces profondes. Mais aussi un farceur, qui pourrait revenir à tout moment.

Pino Allievi

Page I:
Un portrait expressif
du jeune Clay.

À gauche:
Clay Regazzoni
rayonnant sur
le podium du GP
d'Allemagne,
Nürburgring, 1974.

Biographie



Clay (Gian Claudio) Regazzoni est né à Lugano le 5 septembre 1939; son père Pio est maire de la commune de Porza et propriétaire d'une carrosserie à Mendrisio. C'est là que travaillera Clay, après avoir terminé sa scolarité à Lugano.

Déjà passionné, à l'époque, de course automobile, il ne commence toutefois qu'en 1963 à participer à plusieurs épreuves du Championnat suisse, au volant d'une Austin Sprite. En 1964, il tente sa chance à celles du Championnat national avec une Morris Cooper. En 1965, il acquiert une De Tomaso Formule 3, qu'il remplacera peu après par une Brabham. En 1966, il dispute une course de F3 au volant

de la Brabham de l'écurie Martinelli + Sonvico. Et entre deux courses, il trouve le temps d'épouser la charmante Mariapia. À la fin de la saison, il signe un contrat avec Tecno en F3. Le 5 janvier 1967, Alessia vient au monde. La même année, il participe à la Temporada Argentina et au Championnat d'Europe de F3. Le 28 avril 1968 naît son fils Gian Maria, et Clay remporte sa première victoire en F3. Tout au long de l'année, il participe à des courses de F3 et de F2. Le 31 décembre 1968, il signe un contrat avec Ferrari pour courir en F2 en 1969. Mais le bolide au cheval cabré donne des résultats insatisfaisants, ce qui l'amène à retourner chez Tecno. L'année 1970

Clay, serein et souriant avant d'attaquer la nouvelle saison avec sa BRM, GP d'Argentine, Buenos Aires, 1973.

fut, pour Clay, celle du triomphe : il remporte le titre de champion d'Europe de F2. Cette même année, il fait ses débuts en F1 au volant d'une Ferrari, en se classant quatrième. En participant en alternance aux courses F2 et F1, il remporte, en courant son quatrième Grand Prix au GP d'Italie de Monza, sa première victoire avec la voiture rouge n° 4 de la marque de Maranello. Il terminera la saison — à l'issue de sept Grands Prix seulement — en se classant troisième au Championnat du monde. La même année, il participe aux 24 Heures du Mans au volant d'un prototype Ferrari 512 S. Regazzoni est désormais une star au firmament du sport automobile ; dès 1971, il se consacre presque exclusivement à la F1. En 1971, il remporte la Race of Champions de Brands Hatch (Grande-Bretagne), mais au Championnat du monde, il n'obtient que trois troisièmes et une sixième places ; en prototype, il se hisse à la 1^{re} place du podium lors des 9 Heures de Kyalami. Au Mondial, il se classe septième. L'année 1972 ne sera pas des plus brillantes pour lui : il terminera sixième au Championnat du monde de F1. En catégorie prototype, il remporte les 1000 km de Monza et les 9 Heures de Kyalami. En 1973, il passe à l'écurie BRM. Mais ses meilleurs résultats ne sont que deux sixièmes places. En 1974, il retrouve la Scuderia Ferrari : cette année-là, il sera à deux doigts de s'adjuger le titre mondial. S'il n'a remporté qu'une seule victoire (le GP d'Allemagne), il a aussi obtenu une série de bons résultats qui lui permettent de jouer le titre. La veille de la dernière course de la saison, Regazzoni et Fittipaldi sont à égalité : tout se décide lors du GP des États-Unis. Mais la voiture de Clay n'est pas au mieux de sa forme ; il est ainsi coiffé au poteau par Fittipaldi, qui s'est classé quatrième.

En 1975, Clay, toujours avec Ferrari, renoue avec les places d'honneur, en remportant notamment le GP d'Italie, et se classe cinquième au Championnat du monde. Il retrouve la même place l'année suivante (1976), en gagnant le GP des États-Unis. C'est à ce moment que le chapitre Regazzoni-Ferrari se clôt définitivement ; en 1977,

Clay passe chez Ensign, une écurie avec laquelle il obtient, à deux reprises, d'excellentes cinquièmes places. Pour la première fois, il participe aux 500 Miles d'Indianapolis sur McLaren : une expérience inoubliable, même s'il est contraint à l'abandon après 25 tours. En 1978, il rejoint Shadow mais, avec cette voiture aussi, il lui est impossible de se battre pour la victoire ; son meilleur résultat sera une cinquième place au Brésil. Au début de 1979, une nouvelle occasion de briller se présente pour Regazzoni. Voyant en lui le pilote qui saura donner la première victoire à sa monoplace, Frank Williams l'engage. Il n'a pas à le regretter, car Regazzoni remporte le GP d'Angleterre, et ajoute de brillants résultats à son palmarès : il se classe cinquième au Championnat du monde. En 1980, il retourne chez Ensign ; malheureusement, ce sera l'année de ses adieux à la course. Le 30 mars 1980 à Long Beach, au cinquante et unième tour, Clay déboule sur la Shoreline Drive à 250 km à l'heure, il essaie de freiner mais son pied ne rencontre que le vide. L'impact contre le mur de béton marque la fin de sa carrière et le laisse paraplégique. Après avoir participé à 132 GP, avec à la clé 5 victoires, 13 places de dauphin, 10 troisièmes rangs, plusieurs places d'honneur et 15 tours le plus rapide en course, Regazzoni doit dire adieu à la Formule 1. S'ensuivent quatre années passées dans les hôpitaux et plus de 60 heures d'opérations chirurgicales, à l'issue desquelles il devient clair que Clay ne marchera plus jamais. Il commence alors à développer des systèmes de conduite au volant et reprend la course automobile. Il participe plusieurs fois au rallye Paris-Dakar, il court en kart, dans des épreuves réservées aux voitures d'époque, et se spécialise dans les grands raids.

Il a perdu la vie le 15 décembre 2006, dans un tragique accident sur l'autoroute A1, non loin de Parme.



Clay Regazzoni et sa terre

par Nicola Nenci*



À gauche:
Clay dans la De Tomaso, devant le siège
de l'écurie Martinelli + Sonvico Racing Team,
Lugano, 1965.

Sur cette page:
Clay près de la Brabham que lui a prêtée
Silvio Moser à Montlhéry (France), 1965.

Clay et Silvio Moser à côté s de l'Austin Sprite «bricolée» de façon artisanale, avec laquelle il disputa la course de côte Freiburg-Schauinsland (Allemagne), 1963.

Ci-dessous: Clay à l'atelier du garage Regazzoni, géré par son père à Mendrisio, 1964.

Si Clay Regazzoni s'est installé à Monaco, et a piloté avec passion pour la Scuderia Ferrari, ce qui a fait de lui un Italien «d'adoption», le lien qui l'unissait à sa terre est resté très fort, si l'on en juge par son attachement pour le Tessin, sa maison de Lugano et son travail dans la carrosserie de Mendrisio. Il entretenait un lien affectif profond avec son pays et avec un «petit monde d'autrefois», qui lui envia d'ailleurs parfois son parcours. *Nul n'est prophète dans son pays*, dit-on. C'était particulièrement frappant dans le cas de Regazzoni: vingt kilomètres plus au sud, de l'autre côté de la frontière, Clay était une idole. Son idylle avec la Scuderia Ferrari, mais aussi ses traits latins lui valurent d'être porté aux nues, célébré sur les banderoles, couvert d'éloges à la télévision, invité dans les émissions de variétés, idolâtré par le public. Clay l'Italien, malgré son nom à consonance anglaise. De ce côté-ci de la frontière, au Tessin, les réactions sont un peu plus froides, ou peut-être un peu moins extrêmes, plus dans la retenue.

Gian Claudio vint au monde si rapidement qu'on pensa à l'appeler Furio. Mais c'est sa mère, qui, séduite par le prénom Jean-Claude lu dans un journal, décida de l'italianiser, ou plutôt de l'adapter au goût tessinois, et appela donc son fils Gian Claudio. Pour la famille, il était Gian Claudio. Celui qui, enfant, apprenait à conduire dans l'atelier de Mendrisio, qui s'occupait de déplacer les voitures dans la cour, pour se familiariser avec le volant, le frein, l'embrayage. Celui dont la personnalité avait été forgée par une éducation sévère, soumise à des valeurs fortes et un ordre moral guidé par la foi. Autant de principes qui non seulement l'aidèrent dans sa brillante carrière de pilote, mais le «dynamisèrent»



également pendant toutes ces années passées dans un fauteuil roulant. Ils furent à la fois le détonateur d'une nouvelle vie et le carburant qui alimenta la machine...

Il fit ses débuts en 1963 avec une Austin Sprite au museau modifié par son frère Reno afin de la rendre plus agressive et plus aérodynamique. Après avoir participé à plusieurs courses en Suisse et à Monza, il la troqua en novembre de la même année, contre une Mini Cooper S, au volant de laquelle il disputa aussi la saison 1964.

En 1965, il acheta à Mario Casoni une De Tomaso qui, dès les premiers essais sur l'aérodrome de Modène, s'avéra peu performante: il pensa alors, comme jamais, à rester carrossier toute sa vie.

Peu de temps après, on lui fit une proposition inattendue: Silvio Moser lui suggéra de courir la Temporada Argentine sur sa vieille Brabham. Sans lui, il n'aurait jamais pu franchir la «barrière du rêve», il serait resté l'un des nombreux jeunes talents qui, après leurs débuts, ont dû s'arrêter, faute de moyens. Il avait fait sa connaissance un jeudi soir au restaurant «Galleria» à Lugano, où se tenait le rendez-vous hebdomadaire des passionnés d'automobile; ce restaurant était en effet le siège du SAR (Schweizerische Automobil Rennsport), un club de passionnés qui comptait des représentations un peu partout en Suisse. Clay et Silvio sympathisèrent et ne tardèrent pas à devenir inséparables. Ce fut une amitié sincère et profonde, scellée par leur grande envie, à tous les deux, de courir. Le vendredi, et parfois même le jeudi, Clay quittait la carrosserie — au grand dam de son père — et partait avec Silvio, sans en demander la permission.

Le Racing Team
Martinelli + Sonvico
au GP de Zolder
(Belgique), 1965.

Ci-dessous:
Clay au volant de la
Tecno de F2 au GP
Lotteria, Monza, 1968.



La même année, il participa au cours de pilotage à Montlhéry (France) au volant d'une Brabham que lui avait prêtée Moser et fut jugé le meilleur parmi plus de 200 élèves.

Cette amitié avec Silvio soutint Clay dans ses débuts de pilote. Les deux Tessinois rejoignirent le Martinelli + Sonvico Racing Team (ainsi nommé en l'honneur de ses deux fondateurs, Amilcare Martinelli et Aldo Sonvico). En 1965 et 1966, Clay subit de nombreux accidents, tout en se classant honorablement à plusieurs reprises; aidé par sa personnalité hors norme et sachant habilement se mettre en scène, il fut engagé comme pilote officiel Tecno, l'écurie des frères Luciano et Gianfranco Pederzani de Bologne.

Au Tessin, il fut à plusieurs reprises sous le feu des projecteurs, loin des circuits automobiles. En 1973 par exemple, il ouvrit un pub à Pregassona, le Clay's Pub. Un pub dans le plus pur style anglais, décoré de photographies, dont un poster géant de la BRM qu'il conduisait cette année-là avec, devant l'entrée, un pneu de Formule 1 en

guise de bienvenue. L'inauguration fut solennisée par la présence de Mike Hailwood, pilote moto et automobile de légende, à titre d'invité d'honneur.

Mais c'est en organisant une exposition de voitures mythiques — c'est le terme approprié — que Regazzoni réalisa le plus beau dérapage contrôlé pour sa ville: la biennale Esposauto, qui se tenait les années impaires dans le pavillon des foires de Lugano, où vrombissait la magie des courses. Grâce aux amitiés nouées dans les stands, Clay avait accès non seulement à presque toutes les voitures de Formule 1 qui avaient couru pendant la saison, mais côtoyait aussi les pilotes en chair et en os; ces derniers se retrouvaient dans le salon du pavillon central, pour le plus grand plaisir des fans. On y entra et on s'y sentait comme dans le paddock d'un GP, avec Villeneuve, Peterson, Cévert, Laffite, Piquet, Patrese, De Cesaris, Nannini, Surer, Alboreto qui se baladaient parmi les visiteurs, aux côtés de «l'hôte», Clay. Toujours dans le contexte d'Esposauto, il eut une brillante idée de marketing: faire réaliser par Jeb's, sa marque de casque, une réplique pour enfants!

En 2000, Clay fut nommé sportif tessinois du siècle. Selon ses propres mots: «C'est une distinction qui me va droit au cœur. J'ai reçu de nombreux prix, mais ceux qui me viennent de ma terre et de mes amis tessinois sont très importants pour moi».

* **Nicola Nenci**

Journaliste à «La Provincia di Como».

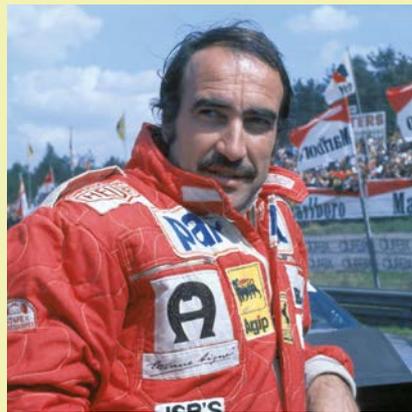




Un pilote courageux, un homme généreux

Le tournant d'une carrière extraordinaire

par Pino Allievi*



À gauche:
Clay sur la Ferrari 312 T2.
GP de France, Le Castellet, 1976.

Sur cette page:
Clay au GP d'Italie, Monza, 1975.

L'Ensign n°14, le destin de Clay a basculé alors qu'il la pilotait à Long Beach (USA), 1980.

Il est dix heures du matin, la ville de Lugano est écrasée par une chaleur insupportable. Sur la terrasse au dernier étage de sa maison, entre lac et montagne, souffle par moments une légère brise, on respire. Nous sirotons une boisson fraîche, qu'il a sortie de son frigo:

«Tout ce que je fais, j'ai l'impression de le faire pour la première fois. Je vois mon chez-moi sous un autre jour, je n'avais jamais remarqué les marches pour descendre au garage, et qui sont maintenant un obstacle: la vie peut changer en un clin d'œil.»

Un instant plus tard, nous sommes de nouveau dans la maison, dans sa chambre, ou plutôt son bureau, ou son studio, difficile de dire, en fait. Il me montre les lettres qu'il a reçues, je lui en remets d'autres que, à sa demande, j'avais mises de côté, pendant son séjour à l'hôpital de Long Beach, en Californie. Nous nous amusons des contenus, de la photo d'une Allemande en bikini, jamais vue auparavant, qui lui a adressé des vœux très... chaleureux. Il y a aussi les messages de soutien et d'encouragement envoyés par des gens qui l'invitent à des dîners, des conférences, des rencontres, pour célébrer son retour à la normalité. Car finalement, c'est comme ça: la parenthèse des courses s'est refermée, inutile de se faire des illusions, mais Clay reste lui-même, avec sa remarquable stature morale, une personnalité un brin accaparante, sa capacité à faire entrevoir de vraies lueurs d'espoir.

Il me montre le dessin des «nouvelles» commandes pour conduire sa Jaguar et m'explique comment le système fonctionnera aussi sur ses autres voitures. Le téléphone sonne: c'est Mario Poltronieri qui insiste pour qu'il accepte de commenter les Grands Prix pour la RAI, la radiotélévision italienne. «Qu'en dis-tu?» Je lui réponds que oui, il doit le faire, car je sais que c'est ce qu'il veut de toute façon.

Il est rentré depuis quelques jours du Centre suisse pour paraplégiques de Bâle, où il espérait que se produirait un miracle et qu'il retrouverait sa mobilité. Il a découvert qu'en fait, on lui a appris à vivre comme un paraplégique, comme une personne qui n'a plus l'usage de ses jambes,



mais qui s'adapte et peut encore tout faire. En fait, il ne s'est adapté qu'en apparence. En son for intérieur, il s'est mortifié et a même envisagé d'en finir. L'espace d'un instant, guère plus. Avec au-dedans de lui une réaction très violente: «Je me suis dit que j'étais fou de penser certaines choses, que ça n'avait aucun sens. C'est précisément cette pensée négative qui s'est transformée en déclic et m'a aidé à remonter la pente». Maintenant, il en est conscient, mais non résigné: «Tôt ou tard quelqu'un me remettra sur pied», dit-il, sourire en coin. Il a hâte de reprendre contact avec les personnes qui lui sont chères et de s'offrir une période de repos complet, après plusieurs mois de stress. Il m'interroge sur Jacques Laffite, Jean-Pierre Jabouille, Enzo Ferrari et bien d'autres qui ont été proches de lui; il s'est remis à parler des courses mais sans aucune aigreur pour ce qui s'est passé:

«J'ai discuté de l'accident avec Morris Nunn, le fondateur de l'écurie Ensign; la pédale de frein s'est cassée, ça n'aurait pas dû arriver, mais voilà, parfois il y a des accidents, je ne veux accuser personne. Les choses se sont passées comme ça, un point c'est tout.»

Aucune rancœur, c'est un état d'esprit, qui l'aide à surmonter tout sentiment d'amertume.

Un jour, en plein hiver, j'apprends de la rédaction de Catane de la Gazzetta dello Sport qu'un avocat de la région, un certain M^e Donati, s'est longuement entretenu avec Clay en lui expliquant qu'il a lui aussi subi un traumatisme de la colonne vertébrale à la suite d'un accident de la route; mais que, grâce à son ange gardien, il a été remis sur pied et a

pu marcher à nouveau. Incroyable mais vrai! Je commence à penser à ces histoires de charlatans qui inventent des cas miraculeux et se révèlent, en réalité, être de colossales escroqueries. Or, M^e Donati est une personne sérieuse et estimée, son handicap a bel et bien existé, on en a la preuve, et maintenant, il est guéri, c'est évident. Clay prend les informations nécessaires et part pour Washington, où le professeur Kao l'opère sans tarder. Cette intervention de microchirurgie a duré pas moins de 17 heures! Ce que Regazzoni m'explique au téléphone relève de la science-fiction: les résultats devraient être visibles d'ici quelques semaines déjà. Je loge à l'hôtel Watergate, suite 202, ajoute-t-il.

Et me voilà à l'aéroport de Washington, d'où je lui passe un coup de fil: surprise, je viens lui rendre visite. Il est heureux de me voir et m'attend pour dîner, puisqu'il est déjà 18 heures. Je prends un taxi, je m'arrête à l'hôtel pour y laisser ma valise et prendre une douche, puis de nouveau un taxi pour filer au Watergate, un complexe de bâtiments à deux pas de la Coupole, face à un boulevard où les cerisiers sont en fleurs. Je monte jusqu'à la suite et, là, je me retrouve dans un chaos total: l'appartement est un joyeux charivari d'amis tessinois que je connais depuis des années. Les verres de vin blanc glacé virevoltent et tourbillonnent dans une ambiance euphorique. Dans son lit, Clay est gai et se réjouit de ces retrouvailles. Je lui tends les journaux ramenés d'Italie, nous échangeons deux mots sur l'équipe de l'Inter qui vient de jouer. Comment vas-tu? En guise de réponse, il écarte le drap et me montre qu'il parvient à lever les jambes, l'une après l'autre, d'une quarantaine de centimètres, et à bouger les orteils: «Ils sont tous optimistes, les médecins. Je suis là, un peu comme un spectateur, pour voir ce qui se passe.»

Au moment où Mariapia égoutte les spaghettis et les mélange à la sauce, tous invitent Clay à marcher jusqu'à la table. Soutenu d'un côté par Pablo Foletti, le chantre de ses exploits à la télévision suisse italienne, et de l'autre par son épouse, il se déplace lentement, pas à pas, pour gagner la table, à quelques mètres du lit. L'exploit est accueilli par une salve d'applaudissements, comme lorsqu'il arrivait premier d'un Grand Prix, à la différence que l'enjeu était autre.

C'est le mois de février, je crois, en pleine nuit. Nous sommes à un dîner à Codogno, entre Milan et Plaisance, invités par un club d'amis de Beppe Gabbiani, jeune espoir de la course automobile italienne, qui partage quelques traits communs — le caractère serein et la manière de conduire — avec Regazzoni. Pas si nombreux, selon Clay, qui se prête néanmoins au jeu des ressemblances. Il apprécie Beppe, malgré une certaine tendance à l'indiscipline qu'il reconnaît en lui, et que lui-même n'a jamais eue. Le vin coule à flots, et à sa suite s'écoulent les heures, les souvenirs et les bonnes résolutions creuses, les promesses de rendez-vous qui ne seront jamais tenues. Comme toujours, dans ces soirées. À un moment donné, Clay se met à raconter qu'il a pris contact avec quelques jeunes paraplégiques victimes d'accidents de voiture et de moto:



«Ils croient que tout est fini, mais je les ai convaincus que je les ferai revenir sur les pistes, que je les ferai courir à nouveau. J'ai parlé avec la Fédération italienne pour que soient organisées des compétitions destinées aux personnes en situation de handicap. Maintenant, j'ai davantage de temps qu'autrefois, et faire ces choses m'amuse, Giacomo Tansini me donne un coup de main, de même que d'autres personnes qui sont motivées par la volonté de rendre la vie moins difficile à ceux qui se retrouvent dans une situation semblable à la mienne.»

Et soudain, tous restent bouche bée devant ce Regazzoni que personne ne connaissait. Auparavant, Clay parlait avec ses amis de ce qu'ils voulaient entendre: des anecdotes,

Clay court vers le podium escorté par des carabinieri au GP d'Italie, Monza, 1975.

Ci-dessous: Clay pose pour une photo à côté d'un officier de police, Sao Paulo, Brésil, 1973.



des histoires de femmes en Formule 1, des duels sur piste. Là, il s'ouvre, et dit tout ce qu'il a sur le cœur.

Deux heures et quelques du matin, il est temps de partir et l'ami qui m'avait accompagné en voiture de Milan a filé à l'anglaise, cet ahuri, avec pour excuse un rendez-vous très tôt le lendemain. Entre-temps un brouillard à couper au couteau est tombé; il ne me reste qu'à accepter la proposition de Regazzoni de m'accompagner dans sa BMW série 3 qui vrombit comme une voiture de course. Nous parcourons les premiers kilomètres tout doucement. Je me rends compte que, depuis son accident, je n'étais plus monté dans une voiture avec lui. J'en déduis qu'il

s'est «repenti», me souvenant d'épisodes où, comme à Rio de Janeiro durant les journées du Grand Prix, nous revenions d'un restaurant avec Clay au volant: il était passé à travers Copacabana, Ipanema et Leblon sans jamais s'arrêter aux feux de signalisation, en grillant allégrement les feux rouges. Des souvenirs qui, lorsqu'ils me reviennent à l'esprit, m'empêchent de dormir.

Nous voici sur l'autoroute, arrêt au péage, ticket, et en route. La visibilité est presque nulle, mais Clay accélère, accélère, et accélère encore. Nous dépassons un camion par la droite, puis prenons la voie de gauche. Je n'ose pas regarder à quelle vitesse on va, je ne veux pas non plus fermer les yeux. Je le supplie de me laisser quelque part, je reviendrai à pied dans la nuit, seul mais vivant. Il sourit: «Tu sais, moins longtemps on reste dans le brouillard, mieux c'est!» Peu après, nous voilà aux abords de Milan et, en moins de deux, j'arrive chez moi: «Tu n'as pas eu la trouille, tout de même, tu sais bien comment je conduis...»

Une autre soirée arrosée à Bologne, nous allons dîner chez Diana, sous les arcades, un restaurant de longue tradition et fréquenté par les célébrités. Nous sommes trois, nous prenons place. Quelques instants plus tard,



Sprint final du GP de Grande-Bretagne, le premier remporté par Clay sur une Williams, 1979.

trois ou quatre personnes s'installent à côté de nous; parmi elles, Adriano Panatta, qui vient de se retirer de la scène du tennis. On s'embrasse avec effusion, heureux de ces retrouvailles. Nous rapprochons les tables et entre Clay et Adriano commence une scène que je n'oublierai jamais. L'un révèle le bon et le mauvais côté de la Formule 1, l'autre en fait de même pour le monde du tennis, avec des histoires de femmes célèbres et leurs différents flirts, d'hôtels, de voyages dignes d'un vaudeville, autrement dit le sport vu sous un autre angle. Nous voilà encore une fois à 2 heures du matin, j'ai emporté un sac de voyage, mais en fait j'aurais dû prendre un train pour Milan à 21 heures. Toujours aussi serviable, Regazzoni me propose de me raccompagner en voiture: «Viens avec moi, dans une heure et demie, tu es chez toi.» Je le remercie, je prétexte un rendez-vous à Bologne le lendemain matin, et je trouve immédiatement une chambre au Carlton.

«Tu sais que je n'avais presque pas conscience d'avoir gagné? Cela me paraissait tout à fait normal, au début. Puis, en me réveillant ce matin, j'ai compris qu'il s'était passé quelque chose d'extraordinaire. Oui, j'avais parlé avec Ferrari juste après la course, et il était radieux, tout comme son fils Piero, lui aussi à Monza, et que j'aime bien. Mais maintenant, bon sang, le téléphone n'arrête pas de sonner, je vois les images à la télévision, les titres dans les journaux...»

Nous sommes le 7 septembre 1970. La veille, Regazzoni a remporté le Grand Prix d'Italie, les boulevards où passaient les voitures de course ont été envahis par des tifosi déchaînés, ça n'était jamais arrivé les années précédentes. Tous se sont amassés devant le podium pour saluer Clay, à qui il a fallu trois courses de Formule 1 à peine pour se hisser sur la marche la plus haute.

Entre lui et Ferrari naît un amour viscéral. Enzo Ferrari voit en Clay le pilote prêt à tout, même à prendre quelques risques de trop, et qui peut mettre en valeur ses voitures. Et Regazzoni voit en lui la référence ultime de son aventure en compétition. Les deux hommes parlent beaucoup, plaisantent, se disputent, se lient d'amitié. Lorsque, à la suggestion de Clay, Niki Lauda



débarque chez Ferrari, Mauro Forghieri, ingénieur, précise d'emblée que les réglages de la voiture, c'est Regazzoni qui s'en occupera, avec ses conseils très pertinents. Tout le monde pleure lorsque le titre mondial échappe à Clay lors de la dernière course de la saison 1974: soudainement la Ferrari ne tient plus la route, un mystère qui ne sera jamais élucidé.

Mais Regazzoni n'est pas que Ferrari: il passe chez Williams et, à 40 ans, donne à l'équipe britannique sa première victoire en Formule 1 à Silverstone, l'endroit même où le Championnat du monde a commencé, en 1950. Un triomphe, une consécration à l'époque où l'écurie Williams était parrainée par un groupe de sociétés arabes, dont l'entreprise de construction appartenant au père du tristement célèbre Oussama Ben Laden.

«Sur le podium, j'ai dû ingurgiter une boisson à base de jus de fruits, tu te rends compte? Un truc dégoûtant. Je n'avais pas pensé au fait que l'alcool était interdit à cause des sponsors d'Arabie saoudite. Je ne conçois pas de victoires sans champagne. Mais le soir, nous avons trinqué comme il se doit.»

Ce fut son dernier succès avant la plongée dans les ténèbres. Ou avant un nouveau départ.

*** Pino Allievi**

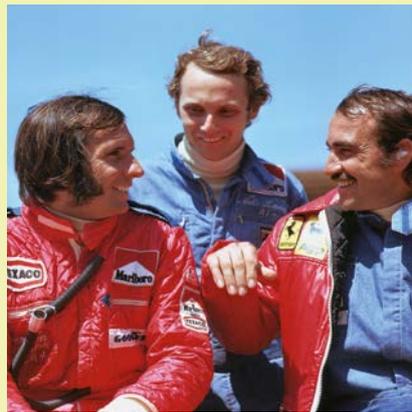
Éditorialiste de «La Gazzetta dello Sport» et journaliste à la Rai, expert de la Formule 1. Avec Regazzoni, il a suivi, des années durant, les Grands Prix aux quatre coins du monde. Lauréat du prix du journalisme «Dino Ferrari», il est l'auteur de plusieurs livres sur le sport automobile.



Un pilote courageux, un homme généreux

Derrière un grand pilote, un grand homme

par Cristiano Chiavegato*



À gauche:
Présentation de la Ferrari 312 T
sur la piste de Fiorano. Niki Lauda
est au volant de la monoplace. 1976.

Sur cette page:
Clay en compagnie de Niki Lauda
et d'Emerson Fittipaldi.

Clay à bord de la Ferrari 312 B, GP d'Italie, Monza, 1971.



Je me souviens du jour où Regazzoni a fait ses débuts en Formule 1. C'était le 21 juin 1970, sur le circuit de Zandvoort, aux Pays-Bas. Je n'étais pas là. Je l'avais connu à Maranello peu avant, et je suivis sa belle chevauchée, commentée à la télévision par un jeune, Mario Poltronieri. Il termina quatrième dans la course remportée par Jochen Rindt, un brillant résultat pour un débutant dans une course de 20 participants. Mais la première fois que j'ai parlé à Clay, c'était à l'occasion d'un autre événement très spécial. Le 24 août 1975, à Dijon, dans un Grand Prix de Suisse inédit disputé hors Championnat du monde, le Tessinois, en troisième position sur la grille de départ, employa la manière forte et gagna la course.

Je l'ai interviewé peu après la fête sur le podium :

«Franchement, me fit-il, j'aurais préféré remporter un Grand Prix comptant pour le championnat. Je me contente de cette «petite» victoire suisse dans l'espoir qu'elle sera de bon augure pour les prochains Grands Prix, qui se disputeront à Monza et en Amérique. Jusqu'à présent la malchance m'a poursuivi, j'aurais besoin d'un succès pour me remonter le moral. Combien de fois, dans les courses que j'ai disputées, ai-je figuré en tête ou parmi les premiers pour ensuite ne pas franchir la ligne d'arrivée? La Formule 1 est désormais une science exacte: on ne gagne pas si les éléments nécessaires

ne sont pas tous réunis. Il suffit de peu, d'une bagatelle, d'un petit détail technique pour que tout rate. Malheureusement le pilote ne joue pas un rôle très important, c'est la voiture qui gagne. Mais ici tout s'est bien passé et j'aimerais continuer comme ça. Mon rêve serait de remporter la victoire à Monza. Lauda pourrait s'assurer le titre mondial, et moi, je pourrais monter sur la marche la plus haute du podium. Ce serait génial.»

Ce rêve fut prophétique, car Regazzoni a remporté le Grand Prix d'Italie et le champion autrichien s'est adjugé le premier de ses trois titres mondiaux. Au cours de sa carrière, Clay a fait preuve de nombreuses qualités: sur le plan humain, la gentillesse et la loyauté, et sur le plan de la compétition, le courage et la détermination. Des qualités confirmées par tous ceux qui l'ont connu: ses coéquipiers, ses adversaires, les directeurs sportifs et les constructeurs. Le grand Jacky Ickx, qui a été son coéquipier chez Ferrari durant trois saisons, m'a avoué:

«Il montait dans la voiture et fonçait. Tout de suite. En 1970 à Monza, la course a été très dure, mais finalement c'est Regazzoni qui l'a emporté sur tout le monde, même sur Stewart, le champion en titre. Sur le circuit, il régnait une atmosphère triste en raison de l'accident mortel qu'a subi Joachim Rindt pendant les essais. L'affirmation de Clay avec la mythique

Clay parcourant la piste des stands en scooter; à l'arrière Giulio Borsari, son fidèle chef mécanicien.

À gauche: Clay avec Mauro Forghieri sur le circuit Paul Ricard, Le Castellet (France), 1971.

312B a également réveillé l'enthousiasme, alors étouffé dans l'ambiance marquée par l'événement tragique de la veille.»

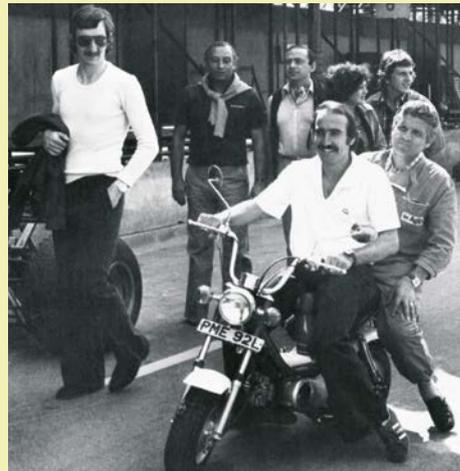
Jackie Stewart fut impressionné par le talent du pilote suisse. Le champion écossais m'a raconté une histoire qui s'est produite en 1972:

«Sur le plan humain, je me suis senti bien avec lui, il avait un bon sens de l'humour; il me faisait rire. C'était quelqu'un de bien. Mais sur la piste, c'était un dur. Au Nürburgring, j'étais au volant de la Tyrrell, et lui de la Ferrari. Le moteur de sa monoplace était un peu plus puissant, et chaque fois que j'essayais de le doubler, il m'échappait. J'étais encore en lice pour obtenir le titre, mais les freins ont lâché; il m'a accompagné hors de la piste dans le virage Hattenbach durant le dernier tour. J'ai terminé la course sur les barrières. J'étais furieux, mais plus tard la colère s'est transformée en amitié. Clay, un grand homme, fascinant, une figure positive pour le sport.»

L'ingénieur Mauro Forghieri fut directeur technique de Maranello pendant quatre des six années où Regazzoni a couru sur Ferrari. Et il l'a très bien connu, sous tous les aspects:



«Clay — m'a-t-il expliqué — incarnait celui qui savait apprécier tout ce que la vie pouvait lui offrir. Je dois dire que, souvent, le comportement qu'il avait dans le privé avait tendance à déteindre sur celui qu'il avait dans son activité professionnelle. Il n'arrivait pas toujours à dissocier les deux choses. Mais c'était un excellent pilote, un grand pilote. Surtout, il savait s'adapter aux voitures que nous lui donnions, ce qui n'est pas rien. Car souvent les pilotes d'envergure prétendent à ce que la voiture soit adaptée à leurs exigences. Et cela n'est pas toujours possible. Ils devraient comprendre que parfois il faut faire le contraire. Regazzoni, lui, cherchait à prendre tout ce qu'il pouvait de la voiture, aussi bien en Formule 1 qu'avec des prototypes. Certains grands pilotes n'ont pas réalisé tout leur potentiel car ils n'étaient pas de cette trempe. De ceux-là, il y en a aussi aujourd'hui.»



Pietro Corradini, mécanicien, a été engagé chez Ferrari la même année que Regazzoni. Il le connaissait très bien, d'autant plus que Clay ne se comportait pas avec les membres de l'équipe comme le faisaient certains, qui gardaient leurs distances:

«Il faisait partie de l'Équipe des courses, quant à moi je m'occupais des moteurs, notamment des voitures Sport». En 1975, en travaillant sur les châssis, j'ai collaboré justement avec son équipe, avec Giulio Borsari comme chef. Clay était l'un des nôtres, un peu fanfaron, un bon vivant. Il était convivial, de bonne compagnie. Il adorait plaisanter, et redevenait un

homme normal dès qu'il soulevait la visière de son casque. À l'époque, il était parvenu à convaincre Niki Lauda, qui, jusqu'alors, ne pensait qu'aux voitures. À mon avis, et d'après les données que les techniciens ont pu accumuler, il était très rapide. Plus que ce qu'il est parvenu à traduire en résultats, en fait. La chance ne lui a pas toujours souri, parce qu'il ne redoutait pas le duel direct. En piste aussi, il s'amusait bien. Ce n'était pas un de ces pilotes qui jouent les ingénieurs. Pour nous, il est inoubliable, un compagnon de route, il n'oubliait personne, il y avait également Mario Andretti et Jacques Laffite, on travaillait, on courait et on prenait du bon temps.»

Niki Lauda, que beaucoup considéraient comme un ordinateur sur la piste, déterminé, méticuleux jusqu'à l'excès, a admis avoir appris beaucoup de Regazzoni:

«Je dois à Clay, qui était un coéquipier compétitif et très rapide, quelque chose d'important: il m'a appris à vivre, à comprendre que pour le sport, c'est un fait, il faut se dévouer. Mais qu'il n'est pas la seule raison de vivre. Il y a aussi les sentiments, la joie, l'insouciance. Quant à lui, il régnait en maître sur les pistes, sa passion, où il donnait le meilleur de lui-même, et ailleurs car il savait cueillir les bons moments pour relâcher la pression et se distraire.»



Luca Cordero di Montezemolo, directeur sportif de la Scuderia Ferrari depuis 1973, vécu personnellement la seconde période où Regazzoni courut pour la marque au petit cheval cabré, coéquipier de Lauda.

«De Clay je n'ai — a-t-il déclaré — que de bons souvenirs. On aurait dit un Suisse napolitain: extraverti, généreux, avec beaucoup d'entregent. Une personne sympathique et courageuse. Sur la piste, il montrait son caractère, il ne levait jamais le pied de l'accélérateur. Il suscitait beaucoup d'enthousiasme. Malheureusement, il a échoué au Championnat du monde de 1974, par notre faute. Dernière course à Watkins Glen (États-Unis), Regazzoni figurait en tête de classement à égalité avec Emerson Fittipaldi. Chose incroyable, Clay partit derrière le Brésilien, mais il parvint à le doubler. C'est alors qu'un problème de suspension arrière survint, et le pilote de McLaren, quatrième sur la ligne d'arrivée, remporta le titre. C'est



Ci-dessus:
Clay avec Luca
Cordero di
Montezemolo
et Niki Lauda,
1974.

Avec Niki Lauda
durant une pause
lors des essais
du GP de Monaco,
Monte-Carlo, 1976.

précisément Regazzoni qui avait conseillé à Ferrari d'engager le jeune Niki Lauda, avec lequel il avait couru sur BRM l'année précédente. Le "Commendatore" voulait engager le Français Jean-Pierre Jarier, mais Clay parvint à le convaincre. La suite est entrée dans l'histoire: l'Autrichien était désormais leur fer de lance et Regazzoni est resté persuadé que nous favorisions Niki. Mais les résultats ont parlé. Il a toujours donné le meilleur de lui-même, et quitta la Squadra déçu. Nous sommes restés amis, au bout du compte. Je peux raconter une anecdote sur lui. Un jour où nous étions avec Enzo Ferrari, nous avons appris que l'État statuait sur les limitations de vitesse. Le secrétariat s'est alors activé pour obtenir un rendez-vous à Rome: on nous dit que le Premier ministre Giulio Andreotti pourrait nous recevoir à 15 heures. Il était près de midi. Clay m'a dit: je t'emmène. À bord d'une Ferrari, nous avons parcouru la distance Maranello-Rome en un éclair, et sommes arrivés à temps pour l'entretien. Cependant, j'avais les cheveux hérissés sur la tête... c'était vraiment un pilote extraordinaire».



Le personnage Regazzoni avait aussi d'autres facettes, plus vraies et humaines. Il suffit de lire la déclaration de Luca Pancalli, ancien athlète, président du Comité paralympique italien, frappé d'un handicap en 1981 à la suite d'une chute de cheval alors qu'il pratiquait le pentathlon moderne:

«J'ai connu Clay après son accident, par l'intermédiaire d'un ami commun, Stefano Venturini. Nous avons fondé ensemble la Federazione Italiana Sportiva Automobilismo Patenti Speciali pour offrir de nouvelles perspectives aux jeunes

porteurs de handicap qui voulaient tenter leur chance dans le sport automobile de haut niveau. Et Clay, qui ne se démentait pas, s'est élancé avec passion dans cette aventure. C'était quelqu'un d'authentique, loyal et — ce qui était un peu surprenant par rapport à ce qu'on m'avait raconté — méticuleux, professionnel, avec une manière typiquement suisse de faire les choses, c'est-à-dire très consciencieuse. J'ai appris beaucoup de choses de lui, je sais que je lui dois beaucoup. Le fait de pouvoir se dévouer pour les handicapés sans abandonner le monde de la course automobile, qui lui appartenait totalement et pour lequel il avait un amour profond, alimentait en lui une passion extraordinaire. Son plus grand mérite, à mon avis, était précisément d'être parvenu à rendre le monde des moteurs accessible aux porteurs de handicap, deux univers jusqu'alors très éloignés. À cela s'ajoute que c'était un homme joyeux, jamais triste, capable d'affronter les problèmes comme un défi continu, mais sereinement. D'une certaine façon, je peux affirmer que Clay a été un pionnier, un homme qui a ouvert grand des portes qui semblaient impossibles à desceller.»

J'ai eu encore un contact avec Clay Regazzoni, ce soir tragique du 15 décembre 2006. J'étais à Maranello pour un dîner de Noël. Je n'étais au courant de rien. On m'appela du journal en me demandant d'aller à Parme pour rédiger un article sur ce qui s'était passé. Lorsque j'arrivai à l'hôpital, il faisait pratiquement nuit. L'endroit était désert. Ses amis qui l'attendaient pour la réunion du Club Italia s'étaient déjà retirés dans leur chambre d'hôtel, en larmes. Je cherchai mon chemin, je vis un écriteau qui indiquait le service «Anatomie pathologique». À côté, il y avait la chambre mortuaire... une tristesse infinie.

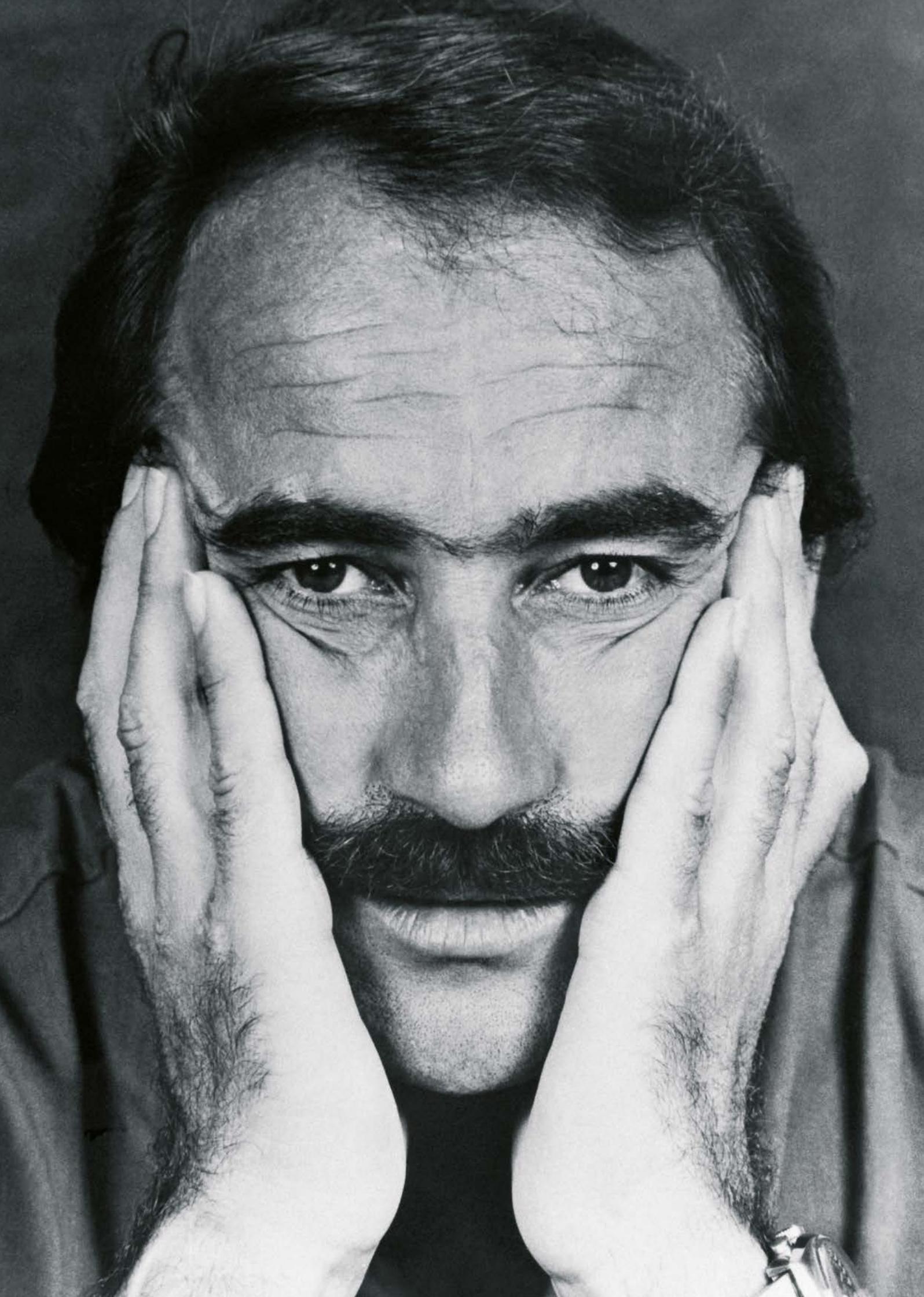
*** Cristiano Chiavegato**

Journaliste professionnel.

Correspondant du quotidien «La Stampa», il a suivi, dans les circuits du monde entier, plus de 500 Grands Prix de Formule 1.

Il est l'auteur de plusieurs livres sur le sport automobile.

Clay avec Enzo Ferrari à Maranello, en compagnie des anciens pilotes de F1 dirigés par Maria Teresa de Filippis.



La voie secrète du cœur

par Cesare De Agostini*



À gauche
Le regard intense du pilote.

Sur cette page:
Les restes de l'Ensign de Regazzoni, restée
encastrée entre le muret et les pneus
de protection, après le dramatique accident,
Long Beach (USA), 1980.

Clay en compagnie de Cesare De Agostini, travaillant sur sa première biographie Lugano, 1983.

Avec sa technique qui lui permettait déjà de réaliser des résultats prodigieux, Clay Regazzoni fut l'acteur d'une époque dédiée au mythe de la vitesse à l'état pur. C'était l'époque des «pilotes-chevaliers», rompus aux courses effectuées à 300 km/h.

C'était aussi le temps des «pilotes-chamanes», pour qui courir sur une piste ou une route signifiait échapper à la norme, pour être happés par l'extraordinaire.

Né Gian Claudio, ayant vécu ses premières années sous le nom de Clyde, il finit par devenir Clay. Un prénom court, ramassé, efficace, qui seyait bien à ce visage à la beauté grecque. Le 30 mars 1980, à Long Beach, il disputait un Grand Prix de Formule 1. Au bout d'une longue ligne droite, il arriva à 280 km/h dans un virage à prendre à 60-70 km/h. A la vitesse de l'éclair, son pied droit passa de l'accélérateur au frein. En vain. Il ne trouva que du vide, de l'air. Plus de pédale. Son Ensign heurta tout d'abord une voiture arrêtée sur la bande d'arrêt, puis une pile de pneus, ensuite un mur de béton, pour finir contre une grille métallique. Il sentit une douleur aiguë courir le long de sa colonne vertébrale, jusqu'en bas, là où le siège en plastique exerçait une pression constante, pour remonter jusqu'en haut, dans le cou. Il en sortit vivant, mais le destin, sournois, lui barra tout horizon et changea le cours de son existence, le sens même de sa vie: ses jambes n'étaient plus en mesure de le porter. Il était devenu comme un tronc d'arbre, vivant grâce à une fine couche d'écorce dans laquelle un peu de lymphes s'écoulait encore miraculeusement.

Un hôpital américain le prit en charge; puis il fut transféré en Suisse, au Centre suisse pour paraplégiques de Bâle, où sont soignées les personnes souffrant de graves lésions de la colonne vertébrale.

Ce fut une erreur. Avec une obstination qui lui fut néfaste, on le soumit à une physiothérapie inadaptée. On essaya de le convaincre que la frontière entre la capacité et l'incapacité de marcher était très ténue, aussi ténue qu'un cheveu.

Les journées sombres, pesantes et étranges défilaient, dominées par l'attente. Mais l'attente de quoi?

Il ne lui restait plus qu'à se remémorer et à se raconter le passé, le plus fidèlement possible, en allant à l'essentiel. Sous quelle forme? Un



article, une «contribution unique», un livre? Voilà, ce serait un livre. Son livre.

Au Centre suisse pour paraplégiques, dans un long couloir aux murs oranges, derrière une porte grise, lourde et austère se trouvait la chambre 204 qui l'accueillait, lui et tout son passé de champion. Mais le visiteur était retenu au dernier moment par un doute, et ralenti dans son désir de frapper à cette porte. Il fallait déjà du courage pour affronter l'homme, et le cadre dans lequel il se trouvait semblait si peu propice...

Les trois chiffres de la «204» – le 2, le 0, le 4 – restaient là, figés et sévères, défiant toute personne souhaitant outrepasser cette frontière. Le moment d'indécision était long.

En effet, il allait falloir frapper, tourner la poignée, pousser l'imposante porte, réveiller «la bête» et la fixer dans les yeux. Restait encore le salut, qui devrait être le plus convaincant possible.

Faudrait-il lui serrer la main ou non? Comment serrer la main d'un homme cloué dans un fauteuil roulant? Deux bras qui se tendent, à des hauteurs décalées, pour se rejoindre. Et ensuite, comment continuer? Mais rien de tout cela: au bout de quelques secondes, alors qu'on retenait son souffle, la porte s'ouvrait sous une pression timide et indécise. Un «ciao!» résonnait dans l'air: c'en était fini de la gêne.

Il n'était pas besoin de le regarder dans les yeux ni de rompre la glace, il n'était pas nécessaire d'essayer de le mettre à l'aise, de le «secouer», de le faire parler: tout sortait spontanément. Il avançait dans son fauteuil avec naturel: il semblait sur le point de se lever d'un moment à l'autre, et on avait l'impression qu'il allait se mettre à marcher, agile et désinvolte, comme on l'avait toujours connu.

Ses premiers mots, prononcés dans un souffle nostalgique, ne furent ni pour les bolides, ni pour les pistes, ni pour la vitesse. Mais pour les courts de tennis, pour les filets qui arrêtaient les balles, pour les coups de raquettes précis et puissants, pour les bonds que ses jambes lui permettaient alors de faire: «Le rêve, dit-il, un match de tennis!»

Il eut un regard vague pendant quelques secondes, baissa la tête, observa ses cuisses, ses genoux et ses pieds: «Tu vois, c'était le destin... mais pourquoi moi, justement?». Et d'enchaîner:

«A une époque, j'étais sans doute en apparence un garçon comme les autres, mais à l'intérieur, je sentais que je devais suivre une autre voie, secrète, qui m'offrait une possibilité sur mille de réussir. Je pense que cette "voie secrète", c'était celle du cœur.»

Des paroles qui révélaient une pensée en clair-obscur, un regret.

Son beau regard ténébreux, inchangé, traduisait tout ce qu'il ressentait au plus profond de lui. Mais c'est sa voix qui touchait le plus. Capable de frémir, de vibrer, de s'affirmer pour ensuite résonner en mille échos, dérobés, qui sait, aux 300 km/h, dont il était coutumier. Ce sentiment de nostalgie éprouvé à l'égard du tennis était pour moi une surprise. N'avait-il pas d'autres regrets? Il passa soudain à

l'automobile, racontant qu'il était prisonnier d'un rituel qu'il accomplissait immuablement avant le départ de chaque Grand Prix: mettre ses lunettes géantes. Plus tard, celles-ci furent été remplacées par les casques intégraux, dont il suffisait de monter et baisser la visière, mais qui ne lui procuraient en aucun cas la même émotion.

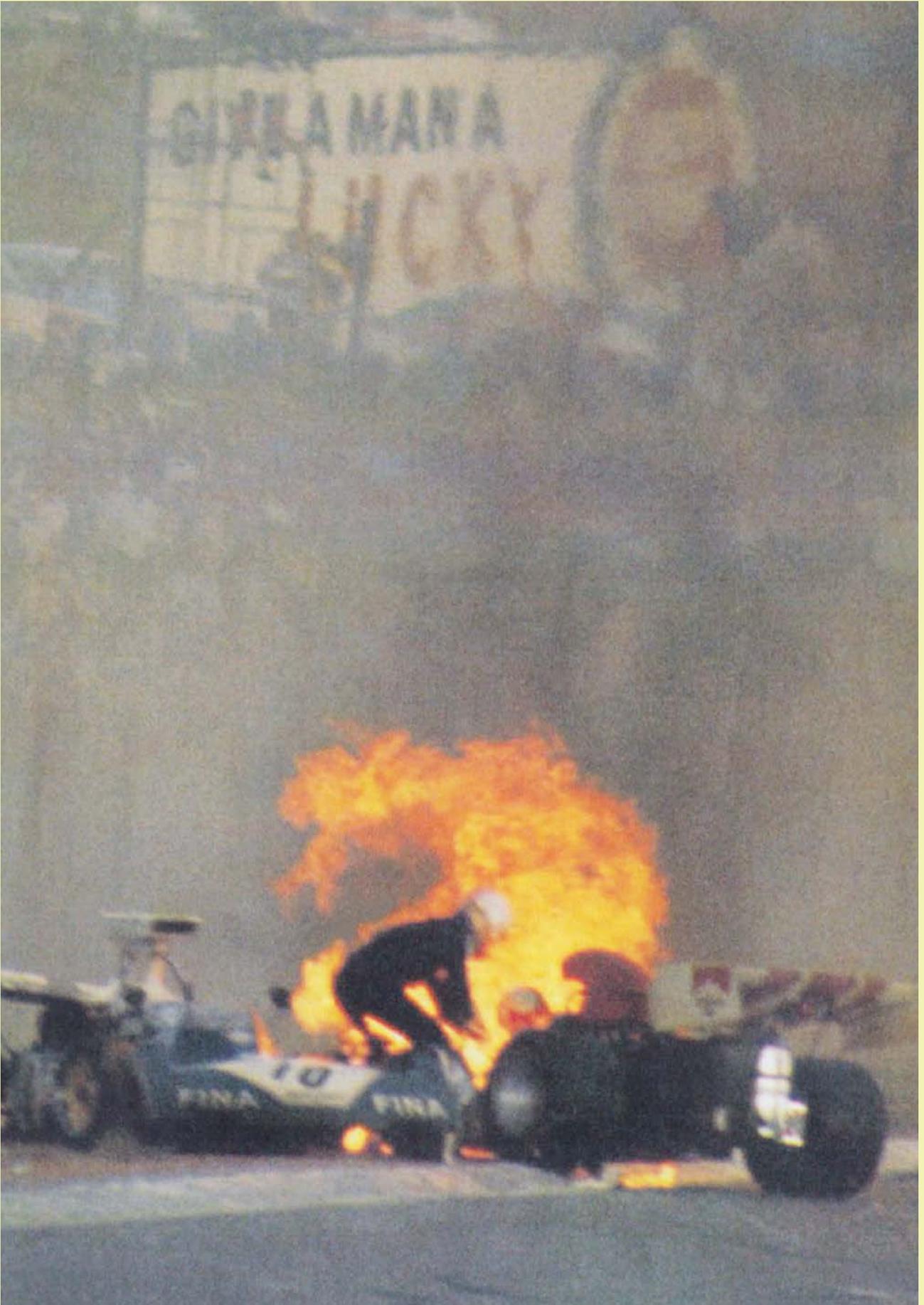
En revanche, le geste de baisser les lunettes et de les ajuster entre le front et les yeux avait un effet quasi magique et lui procurait une sensation inédite, qui en faisait un autre homme: il devenait presque glacial et détaché. Comme un robot.

«Mais oui, un robot», confirma-t-il. Ses lèvres prenaient une forme un peu particulière, exprimant la surprise ou l'émerveillement. Devenant toujours un «robot», le temps d'une course, il n'avait pas songé, en quarante-trois ans, aux risques, il ne les exorcisait pas, ni ne les refusait. Même si pour les autres, les gens férus de normalité, ces risques étaient absurdes.

Mai 1965. Ce fut une journée spéciale à Monaco, où le trône était alors occupé par le Prince Rainier. Depuis 1929, chaque année, une course était organisée sur un parcours urbain. C'était – et c'est resté – un parcours illogique, tributaire des caprices de la route, confinant au sadisme. Clay en fit l'expérience à ses dépens, au volant d'une petite monoplace de Formule 3, alors qu'il n'était qu'un tout jeune pilote rempli d'espoir.

L'impressionnant accident de Regazzoni durant les essais du GP de Monaco (Formule 3), dont il sortira miraculeusement indemne, Monte-Carlo, 1968.





Commencèrent alors les épreuves. Le public découvrit soudain un certain Regazzoni (alors totalement inconnu) et le vit se lancer sur le circuit. Danger évident, risque extrême: une vie sur le fil du rasoir. Au virage du port, il perdit en effet le contrôle de son véhicule, qui heurta la barrière de protection, manquant de tomber à l'eau.

Le museau de la monoplace s'encastra sous la barrière et ne s'arrêta pas. Un centimètre de plus et le pilote était décapité net. Sa tête était trop haute pour passer dessous. Une première photo montre le pilote et sa voiture juste avant de toucher l'obstacle.

Mais une autre, prise une seconde après, révèle que cette même tête, le même casque, les mêmes épaules sont passés sous, puis de l'autre côté de l'obstacle. Comment ce miracle a-t-il pu se produire?

«Je ne me souviens pas d'avoir baissé la tête...

Ce fut donc le fruit d'un hasard, d'un réflexe.»

Des années plus tard, il tenta l'aventure des 500 miles d'Indianapolis. Un circuit comportant seulement quatre virages et quatre lignes droites, que l'on parcourt à plus de 300 km/h de moyenne. La voiture de Clay s'éleva littéralement.

Le pilote souligna que «la vitesse était telle que tu n'avais pas le temps de te rendre compte de quoi que ce soit».

Pourtant, il atterrit indemne et, quelques minutes plus tard, le médecin lui posait le stéthoscope sur le thorax: son cœur battait plus lentement que lorsqu'il avait fait la visite de contrôle l'autorisant à courir sur l'autodrome américaine. Un cœur indifférent, détaché des nerfs, de la peur, de tout. Personne ne pouvait le croire.

Les journées d'entretien en tête-à-tête se succédaient. C'était la seule manière de pouvoir le sonder, le provoquer, et le pousser dans ses retranchements les plus intimes.

Et c'est ainsi que le Regazzoni sympathique, extraverti, fanfaron commença à s'effacer, faisant place petit à petit à un Clay réfléchi, concentré et contraint, pour la première fois, de régler ses comptes avec lui-même.

Durant ces heures de discussion, il confia certaines désillusions, telle sa déception, lorsque Ferrari le limogea à la fin de 1976; sa surprise face à l'incroyable comportement de Frank Williams, à qui il offrit en 1979 sa première victoire, sans jamais recevoir un merci en retour; le choc qu'il éprouva lorsque

le patron de la Formule 1, Bernie Ecclestone, en l'espace d'un mois, divisa par deux le salaire qu'il lui avait initialement proposé pour rejoindre Brabham, et ce alors même qu'un accord verbal avait déjà été conclu.

«Je n'accepte pas, je suis un professionnel», répondra-t-il.

Après son terrible accident, il devint l'un de ces rares êtres qui semblent être venus au monde pour témoigner du traumatisme que constitue le fait d'être victimes d'une diminution physique, comme celle de perdre l'usage de ses jambes.

La route, la piste étaient désormais quelque chose de lointain - un souvenir aux contours flous - mais pas inaccessible. Des Grands Prix de Formule 1, Regazzoni était passé aux rallyes, aux immenses courses «raids» (le Paris-Dakar par exemple) effectuées en camion et même au kart.

Il continuait à être considéré comme un héros instinctif, libre d'appliquer ses propres règles et doté d'un puissant charisme naturel. Son profil, son caractère, son comportement, sa vie au quotidien, son sourire, son impétuosité, tout son destin en faisaient un héros des temps modernes. Dynamique, fougueux, séduisant.

Passer de près de 300 à 0 km/h en quelques mètres avait été une expérience au-delà de toute limite imaginable, qui lui coûta huit mois au Centre suisse pour paraplégiques, cinq opérations et plus de 60 heures d'anesthésie. Mais il se réinséra dans la vie, jour après jour, toujours prêt à en explorer une nouvelle facette.

Il lui fallut accepter une avalanche d'invitations, renouer des liens d'amitié, reconstituer ce tissu social que la vie impose, bouger avec désinvolture. Tandis que lui-même se retrouvait, tout le reste devenait un véritable défi. «Je dois rompre la glace», se rappela-t-il.

À gauche:
GP d'Afrique du Sud,
la BRM de Clay prend
feu après une collision
avec la Surtees de
Mike Hailwood et la
Ferrari de Jacky Ickx.
Clay, inconscient, est
sauvé par Hailwood,
qui se jette dans les
flammes, Kyalami,
1973.

À droite:
Rallye Londres-Mexico
sur Mercedes, 1995.



Clay parcourt
15 000 km au volant
d'une grosse Iveco
110, Paris-Dakar,
1986.

Ci-dessous:
Le camion Tatra T815
durant le rallye
de Tunisie, 1988.



Sa première sortie en public eut lieu à Bassano del Grappa, en Italie, le 30 novembre 1980, à l'occasion de la présentation du livre *Cisitalia*, du nom de l'automobile la plus prestigieuse de l'après-guerre italien. Un ouvrage dont eut l'idée son ami Nino Balestra, écrivain passionné par les voitures d'époque et un puits de savoir dans ce domaine.

En présence d'un public nombreux et captivé, Clay commença son discours par cette phrase: «Excusez-moi, j'aimerais me lever pour vous saluer, mais je ne le peux pas», qui déclencha un tonnerre d'applaudissements. Une fois le silence revenu, on entendit de nouveau sa voix, reconnaissable entre toutes. Il expliqua être devenu acteur de sa vie par un étrange jeu du destin.

«On ne peut échapper à l'appel de la vie – souligna-t-il – chaque jour, de nombreux

handicapés me demandent comment se comporter, vers qui se tourner, s'il y a de l'espoir. Malheureusement, il n'y a pas de machine à fabriquer des miracles.»

De cette épreuve sortait un homme dont la force allait lui permettre d'accepter le passé, de reprendre le contrôle du présent et de garder espoir dans l'avenir.

C'est ainsi que Gian Claudio Regazzoni, le jeune homme des débuts, était devenu progressivement Clyde. Puis Clay, dont on prononce le «a». Et enfin Clay, prononcé «Clei». Un prénom sans frontières.

Il était logique qu'un homme de cette trempe se rebelle contre son fauteuil roulant. Il allait de soi qu'il s'intéresserait aux graves problèmes dont souffrent les personnes ne pouvant plus marcher. Il voulut inévitablement qu'elles aient elles aussi la possibilité de se mettre au volant d'une voiture et même, pour les plus motivées, de se risquer sur une piste de course.

Après leur avoir dispensé au préalable plusieurs leçons, Regazzoni sélectionna sept jeunes hommes, appelés à disputer une course sur l'autodrome de Monza quelques heures avant le Grand Prix d'Italie. Il n'existait pas de meilleur amphithéâtre: en tête, Clay, qui était considéré par tous comme un Tessinois, n'avait pas hésité à mettre en jeu son nom et son existence.



À droite:
Clay au volant de la
Lancia Aurelia B20
(avec Cesare De
Agostini) aux Mille
Miglia, 1985.

Ci-dessous:
Clay à l'autodrome
de Vallelunga, au nord
de Rome, siège de
l'école pour pilotes
handicapés, avec
l'Alfa Romeo 1.3 TI
dotée d'un système
de commandes au
volant, 1984.

Avant le signal de départ, le *briefing*, comme ils l'appelaient, fut simple et clair: «Les gars, on n'a rien à prouver à personne. Au volant, on est des hommes comme les autres.»

Il s'élança naturellement en pole position, suivi des gars qu'il avait préparés. Ce fut un show extraordinaire, inédit en Italie.

Il se reprit de passion pour les moteurs, les roues, les volants, les casques et les combinaisons ignifugées. Il signa un armistice avec les médecins et conclut un pacte «global» avec ses jambes.

Le défi était lancé, il fallait maintenant le pousser à ses limites.

Il fut peu à peu séduit par une aventure au caractère absolu, le rallye le plus célèbre du monde: l'«impossible» Paris-Dakar, à savoir l'imprévu à l'état pur, l'unique véritable périple motorisé de notre époque.

Ce furent 22 jours durant lesquels la somme des kilomètres parcourus au volant du camion «Iveco 110» numéro 627 équivalait à 50 Grands Prix.

Trois semaines durant lesquelles il vécut le souffle, le vent, le soleil du désert, mélangés à la chaleur torride du jour et à l'incroyable froid de la nuit.

«Pendant que tu roules, tu souffres, tu jures et tu es convaincu de t'être embarqué dans quelque chose d'impossible, d'irrationnel. Mais mon objectif était d'arriver coûte que coûte à Dakar, que ce soit en perdant ou en vainqueur, en compétition ou hors course.»

Et de résumer en deux mots le sens ultime de ces journées incroyablement éprouvantes: immensité et inquiétude.

Il était évident qu'il était en train d'écrire, page après page, le nouvel album d'or d'une



seconde carrière automobile s'étendant à tout moyen de transport, pourvu qu'il soit équipé de quatre roues et d'un moteur, allant des camions aux karts.

S'il regrettait quelque chose, celle de ne jamais avoir pu disputer les Mille Miglia.

«Parcourir ces 1600 kilomètres à une vitesse vertigineuse dans les rues, sur une moitié du territoire italien, cela a toujours été mon rêve. Mais je suis né trop tard.»

Il effectua plusieurs fois le fameux parcours Brescia-Brescia via Rome. Il s'agissait d'une reconstitution historique de la course mythique qui réunissait champions, semi-champions, gentlemen drivers et conducteurs du dimanche. Il ne s'agissait pas d'une course de vitesse, mais de régularité, disons, poussée à l'extrême.

Aux différents points de contrôle, les gens le reconnaissaient, s'approchaient de sa voiture et entravaient sa progression par leurs applaudissements, leurs cris d'encouragement et les petits coups de poing donnés sur le capot. Il y avait une foule incroyable de spectateurs rassemblés aux bords de la route, des hommes, des femmes, des personnes âgées, des enfants. Mais aussi des groupes organisés de sportifs qui agitaient des drapeaux et arboraient des pancartes lui témoignant leur amour.

«En passant le col de la Futa, mon regard fut accroché par l'une de ces pancartes. Juste un cœur et deux mots: "Merci, Clay".»

* Cesare De Agostini

Journaliste et écrivain, il est considéré comme le meilleur connaisseur de Tazio Nuvolari.

En 1983, il a gagné les prix littéraires «Bancarella Sport» et «Premio CONI».







Ausonia

Marlboro
CLAY
REGAZZONI

Agip

GOODYEAR

Clayton

Double page précédente: Clay à bord de la Ferrari 312 T2, Monte-Carlo, 1976.

Bibliographie sélective

DE AGOSTINI, CESARE, *E la corsa continua*, Sperling & Kupfer, Milan, 1988.

DE AGOSTINI, CESARE, *Regazzoni. È sempre questione di cuore*, Giorgio Nada Editore, Vimodrone, 2011.

HILTON, CHRISTOPHER, *Regga: the Extraordinary Two Lives of Clay Regazzoni*, Haynes Publishing, Sparkford, Somerset (UK), 2008.

REGAZZONI, CLAY – DE AGOSTINI, CESARE, *È questione di cuore*, Sperling & Kupfer, Milan, 1982.

Filmographie

«Destin: Clay Regazzoni», film-documentaire réalisé par Antoine Bordier, TSR 1997.

Sitographie

www.clayregazzoni.com

www.clubclayregazzoni.it

www.irp.ch

Pour en savoir plus

ANDRETTI, MARIO (né à Montona en 1940), pilote automobile américain d'origine italienne. En 1969, il remporte les 500 Miles d'Indianapolis et l'année suivante, en Formule 1 au volant d'une March, il franchit pour la première fois la ligne d'arrivée en Espagne en terminant troisième. En 1978, il gagne le Championnat du monde des conducteurs de Formule 1.

BORSARI, GIULIO (Montale, 1925-2013), mécanicien sur Maserati et Ferrari, fondateur et président du «Club Meccanici Anziani F1». De 1974 à 1976, il a dirigé l'équipe des spécialistes chargés des réglages de la monoplace de Clay Regazzoni.

BRABHAM, écurie de Formule 1 fondée en 1962 par l'ancien champion du monde (1959 et 1960) Jack Brabham et Ron Tauranac, ingénieur automobile. La Brabham s'est imposée au bout de quatre éditions du Championnat du Monde des constructeurs de Formule 1 (1966, 1967, 1981, 1983).

BRM, British Racing Motors, écurie anglaise de Formule 1 qui a remporté 17 Grands Prix et a été sacrée championne du monde des constructeurs en 1962.

CASONI, MARIO (né à Finale Ligure en 1939), président des Petites industries italiennes et

vice-président de Confindustria. Sa grande passion pour la vitesse va de pair avec son extraordinaire sens de l'entrepreneuriat: il remporte le Trophée de la Montagne (1963-1964) et se classe deuxième dans le concours de vitesse sur piste (1964). Il a également participé aux courses de Formule 2 avec sa Ferrari «Dino». Pilote officiel jusqu'en 1970, il n'arrêtera complètement sa carrière qu'en 1983.

CORRADINI, PIETRO (né en 1947), chef mécanicien historique de Ferrari, pour qui il a commencé à travailler en 1970.

ECCLESTONE, BERNIE (né à Ipswich, 1930), pilote et entrepreneur britannique. En 1974, il figure parmi les fondateurs de la FOCA (Formula One Constructors Association) et de la FOA (Formula One Management), sociétés qui acquièrent et gèrent les droits de télévision pour la Formule 1.

ENSIGN, écurie britannique de Formule 1 fondée par Morris Nunn en 1973.

FERRARI, ENZO, (Modène, 1898-1988), fondateur en 1929 à Modène de la prestigieuse écurie Ferrari. Pour sa formidable carrière, il a reçu de nombreuses distinctions dont, en 1952, le titre de Chevalier du travail et, en 1979, celui de Chevalier de la Grand-Croix de la République italienne.

FITTIPALDI, EMERSON (né à Sao Paulo au Brésil, 1946), pilote automobile brésilien, champion du monde de Formule 1 en 1972 (sur Lotus) et en 1974 (sur McLaren). En 1989, il a remporté les 500 Miles d'Indianapolis et le Championnat IndyCar Series.

FOLETTI, PABLO (Lugano, 1937-1998), journaliste, commentateur et auteur d'ouvrages sur le sport automobile. Cofondateur d'Esposauto.

FORGHIERI, MAURO (né à Modène en 1935), ingénieur italien, concepteur de bolides de Formule 1, directeur technique de la Scuderia Ferrari de 1962 à 1971 et de 1973 à 1984. Sous sa direction, la Ferrari remportera quatre titres mondiaux des conducteurs.

GABBIANI, GIUSEPPE (dit Beppe, né à Plaisance en 1957), pilote automobile italien, a

participé également aux saisons 1978, 1979 et 1981 de Formule 1.

HAILWOOD, MIKE (né à Great Milton, 1940), surnommé «Mike the Bike» pour son aptitude exceptionnelle en matière de conduite de motos, il est considéré comme l'un des plus grands champions de motocyclisme de tous les temps. Il compte 76 victoires et neuf titres mondiaux remportés au Grand Prix moto. Il a ensuite participé à 49 Grands Prix de Formule 1, devenant ainsi l'un des rares pilotes capables de concourir dans les grandes séries tant sur les motos que sur les voitures.

ICKX, JACKY (né à Bruxelles en 1945), formation en motocyclisme, il a couru en Formule 1 entre 1966 et 1979, remportant huit victoires, 13 pole positions, 14 tours rapides et quatre *hat tricks*. Vice-champion du monde en 1969 sur Brabham et en 1970 sur Ferrari, il est considéré comme l'un des meilleurs pilotes de tous les temps à ne pas avoir remporté le titre mondial.

JABOUILLE, JEAN-PIERRE (né à Paris, 1942), pilote automobile français, a été champion d'Europe de Formule 2 en 1976 et a remporté deux Grands Prix de Formule 1 en 1979 et en 1980. Il est également connu pour avoir été le premier pilote à mener Renault F1 (1979) à la victoire.

JARIER, JEAN-PIERRE (né à Charenton-le-Pont en 1946), pilote automobile français de Formule 1 et de Formule 2, catégorie dans laquelle il a été champion d'Europe en 1973. C'est toutefois sur Lotus qu'il eut les meilleures chances de victoire, lorsqu'en 1978, il fut appelé à remplacer Ronnie Peterson, décédé à la suite d'un accident au Grand Prix d'Italie.

LAFFITE, JACQUES (né à Paris en 1943), pilote automobile français, champion d'Europe de Formule 3 en 1973 et de Formule 2 en 1975. Il a fait ses débuts en Formule 1 en 1974, y restant jusqu'en 1986 (il obtiendra un total de six victoires), année au cours de laquelle il a dû se retirer après avoir subi un grave accident. Il est actuellement commentateur sportif à la télévision française.

MOSER, SILVIO (Zurich 1941 — Locarno, 1974), pilote suisse de renommée internationale. La saison 1964 sera rendue inoubliable grâce aux victoires de Temporada Argentina et du

Championnat d'Europe de Formule 3. Il a été le premier Tessinois à inscrire des points au Championnat mondial de Formule 1 dans les années de 1967 à 1971. Cofondateur d'Esposauto.

NUNN, MORRIS (né à Walsall en 1938), ingénieur britannique, fondateur et propriétaire dans les années 1970 de l'Ensign, écurie de Formule 1.

PANCALLI, LUCA (né à Rome, 1964), pentathlonien, nageur, sportif et homme politique italien. Après un grave accident survenu lors d'une course d'équitation (1981) qui l'a contraint à se déplacer en fauteuil roulant, il a continué à pratiquer le sport de très haut niveau, participant à quatre éditions des Jeux paralympiques et remportant huit médailles d'or, six d'argent et une de bronze.

POLTRONIERI, MARIO (Milan, 1929-2017), journaliste, pilote automobile et commentateur sportif, est depuis près de 25 ans la voix de la Formule 1 à la RAI.

RINDT, JOCHEN (Mayence, 1942 — Monza, 1970), pilote automobile germano-autrichien, champion du monde de Formule 1 en 1970, le seul coureur auquel a été attribué le titre mondial à titre posthume.

STEWART, JACKIE (né à Milton, Fife, 1939), pilote automobile britannique, vainqueur du Championnat du monde de Formule 1 en 1969, 1971 et 1973.

TYRRELL, fondée à la fin des années 1960 par Ken Tyrrell, cette écurie a remporté 24 Grands Prix et le Championnat du monde des constructeurs en 1971; la même année, son pilote Jackie Stewart s'est également adjugé le titre des conducteurs catégorie. À deux doigts de la faillite après un long déclin qui s'est terminé avec la saison 1998, elle a été reprise par British America Racing.

WILLIAMS, FRANK (né à Southshields en 1942), entrepreneur et constructeur automobile britannique; fondateur en 1973 de Williams Grand Prix Engineering Limited, il s'est lancé en Formule 1, remportant neuf fois le Championnat du monde des constructeurs.

Sources: www.treccani.it, www.sapere.it



Clay Regazzoni: Le souvenir d'un champion



«Clay? Quelle belle personne! Il a fait partie de l'écurie pendant six ans, avec une interruption, et nous a laissé un souvenir impérissable. Sa disparition nous a causé une douleur immense, parce que Regazzoni était l'un des nôtres, il faisait partie de la famille. Mon père l'a rappelé en 1973 parce qu'il l'estimait beaucoup et qu'il appréciait sa manière décontractée d'appréhender les courses, typique des pilotes de cette époque-là, où l'on valorisait le courage, le panache et la bravoure. Clay était en plus très sociable, il discutait de tout avec mon père, de foot mais aussi de femmes. Et comment oublier qu'il est à l'origine de l'engagement de Niki Lauda? Ce fut vraiment un geste loyal, même si par la suite, entre coéquipiers, tous les coups étaient permis. Et concernant le titre mondial des conducteurs que Regazzoni a perdu en 1974, je dois rappeler qu'il n'y a pas eu de «conspiration»; ce fut juste le fruit de circonstances malheureuses liées au choix des réglages et à d'autres détails techniques. Sinon, Clay et moi, nous avons noué une très belle amitié, et une vraie complicité s'était installée entre nous. C'était un pilote hors du commun, et un homme hors du commun.»

Piero Ferrari

Né à Castelvetro di Modena en 1945, entrepreneur et dirigeant sportif; il est l'unique fils encore vivant d'Enzo Ferrari.

«C'était un type fantastique, c'était tellement agréable d'être avec Clay sur les pistes, ou en dehors. Il avait le don de vous communiquer son optimisme, sa sérénité. Et il n'abandonnait jamais la partie, même lorsque les choses n'allaient pas très bien. Lorsqu'il était sur la piste, il savait exalter la foule car il était indomptable et intrépide. Il n'avait peur de rien, même après des accidents terribles, il retrouvait rapidement le sourire. Le fait qu'il parle notre langue et qu'il soit communicatif a également facilité les choses, surtout lorsqu'il fallait mettre au point les automobiles. Pendant les tests, Clay nous permettait d'identifier tout de suite les points faibles et les points forts de chaque véhicule. C'était bien sûr un excellent metteur au point, et aussi un grand travailleur. Mon meilleur souvenir? Sa victoire à Monza en 1970, lorsque la foule envahit la piste et vint nous rejoindre dans les box, où, fous de joie, nous nous sommes tous embrassés.»

Mauro Forghieri

Né à Modène en 1935, il a consacré toute sa vie à l'automobile. Ingénieur, concepteur de voitures de Formule 1, directeur technique de l'écurie Ferrari pendant des années, sous sa direction, L'écurie au petit cheval cabré a remporté quatre titres de champion du monde des conducteurs.

À gauche:
Clay sur la plus haute marche du podium de la Race of Champions, Brands Hatch (Grande-Bretagne), 1971.

Ci-dessus, à gauche:
Avec Enzo Ferrari.

Ci-dessus, à droite:
Avec Mauro Forghieri.



Un pilote courageux, un homme généreux

Mon père Gian Claudio, Clay pour tous

par Alessia Giorgetti Regazzoni*



À gauche:
Regazzoni en famille, à la terrasse
de sa maison de Cassarate - Lugano, 1970.

Sur cette page:
Clay tenant par la main son fils
Gian Maria, 1970.

Clay sur le légendaire Vélosolex avec toute sa famille Cassarate - Lugano, 1970.



Tout le monde a connu Clay, mais Clay était la facette publique de papa. Je voudrais au contraire vous parler de Gian Claudio, qui est plutôt resté dans l'ombre de Clay, mais qui, pour moi et ma famille, était plus important.

Si Clay était un personnage mondain, Gian Claudio était un homme de foi, façonné par l'éducation sévère que ses parents lui avaient prodiguée. Et c'est la foi qui l'a guidé au cours de la seconde partie de sa vie, celle de paraplégique, et qui lui a enseigné une morale: «Si tout cela m'est arrivé, c'est parce que j'étais célèbre et que je pouvais être un exemple pour les handicapés». Le concept d'intégration était pour lui une priorité. Sa ténacité lui a permis de faire comprendre à de nombreuses personnes clouées dans un fauteuil roulant qu'elles avaient droit à une seconde chance dans la vie. Voir un paraplégique affronter une course terrible comme le Paris-Dakar donne automatiquement de la force et l'envie de lutter.

L'accident de Long Beach n'a pas arrêté Gian Claudio, l'homme, ni Clay, le pilote, dans son élan vital; au contraire, il lui a même offert la possibilité d'ouvrir un nouveau et passionnant chapitre de sa vie. Son caractère insoumis - il n'avait peur de rien ni de personne - lui a permis de dépasser son traumatisme psychologique, en plus de son trauma physique. Sans jamais s'apitoyer sur son sort, ni être pris en pitié. Aux

yeux de tous, il a réussi à s'imposer de nouveau, et comme une «personne» à part entière. Ce nouveau rôle a donné de l'espoir à ceux qui pensaient qu'un handicap pouvait empêcher de mener une vie quotidienne normale.

Si Clay était le play-boy du paddock, Gian Claudio était l'homme de la famille, le mari, le papa. Loin, mais toujours proche. Gian Claudio a toujours été présent. Si j'avais un problème, il était là. Si j'avais un contretemps, une difficulté, il m'aidait avec cet optimisme qui poussait à dépasser les problèmes; et avec son opiniâtreté et sa méticulosité, il nous a appris à ne jamais abandonner la partie et à nous investir corps et âme pour réaliser nos rêves. Il nous a appris à vivre dans la simplicité et à nous contenter des petits plaisirs de la vie, car ce sont eux qui nous permettent de trouver la sérénité.

Clay signait les contrats. Gian Claudio n'avait jamais voulu engager un manager et faisait une confiance aveugle à ma mère pour la gestion de ses revenus, mais aussi pour l'éducation de ses enfants et la bonne marche des affaires de la maison. Il nous a appris à ne pas avoir peur, car il disait que la peur, c'était du «vent». Le mot «problème» pour lui n'existait pas: à ses yeux, les problèmes n'étaient que de petits obstacles à surmonter. Mon frère et moi savions qu'il aurait accédé à nos demandes

les plus extravagantes, tout en prenant soin d'ajouter à la fin: «Enfin demandez quand même à maman». A ce sujet d'ailleurs, je me souviens d'une anecdote amusante. L'incident s'est produit durant l'été 1980: alors que papa se trouvait au Centre pour paraplégiques de Bâle pour sa rééducation, nous étions en séjour linguistique en Suisse romande. Là, nous avions la possibilité de voler au-dessus du lac Léman à bord d'un petit avion Piper, mais il fallait pour cela l'autorisation des parents. Depuis le bureau du directeur, j'ai appelé Bâle, mais au lieu de tomber sur papa, c'est maman qui a répondu: elle s'est mise à hurler, à nous demander comme on avait pu avoir eu une idée pareille. Mais moi qui savais bien que papa aurait été d'accord (parce qu'une occasion de ce genre, ça ne se présentait pas tous les jours), j'ai répondu au directeur que nous avions le droit de faire cette excursion! Nous avons d'ailleurs été les deux seuls de toute l'école à la faire!

Clay, c'était aussi l'homme qui s'était installé à Monte Carlo pour des raisons fiscales. Et Gian Claudio, c'était celui qui aimait du fond du cœur sa patrie, qui était ému quand il entendait l'hymne helvétique ou qui se transformait en supporter d'un athlète ou d'une équipe suisse.

Si les adieux entre Clay et Ferrari avaient été assez houleux, Gian Claudio avait par la suite entretenu une correspondance

affectueuse avec le «Commendatore», afin de lui transmettre toute sa reconnaissance et sa gratitude.

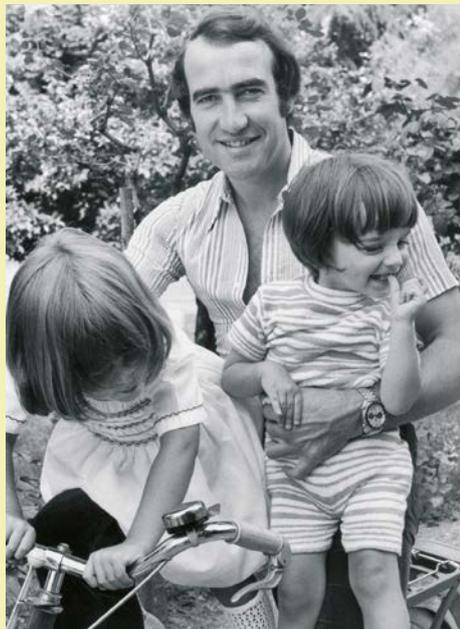
Clay et Gian Claudio, deux facettes malheureusement opposées jusqu'à dans l'épilogue: autant l'intrépide Clay pouvait rouler à 300 km/h, autant Gian Claudio, ironie du sort, a trouvé la mort dans un stupide accident, alors qu'il circulait à 80 km/h.

Et c'est notre Gian Claudio qui repose non pas à Hollywood ou à Monte-Carlo, mais au cimetière de Porza, au nord de Lugano. Un havre de paix, où tout, y compris son amour pour les voitures, a commencé.

Enfin, il ne nous reste plus qu'à le remercier. Qui? Clay ou Gian Claudio? C'est à chacun de voir. Nous continuons la bataille qu'il avait engagée en collectant des fonds pour aider la recherche sur la paraplégie. Le cœur et l'âme de cette initiative ayant toujours été ma chère mère.

*** Alessia Giorgetti Regazzoni**

Fille de Clay



Avec ses enfants
Alessia et Gian Maria,
Cassarate - Lugano,
1970.



Clay Regazzoni Memorial Room

Quand, la veille de sa mort, mon père a acheté un terrain dans le quartier de Pregassona, à Lugano, jamais nous n'aurions imaginé que celui-ci accueillerait un jour un «Memorial Room». Ma mère a eu rapidement l'idée d'installer, justement à cet endroit, une salle pour accueillir les voitures, photographies, casques, trophées et objets accumulés tout au long de sa carrière automobile. Le «Memorial Room» devrait devenir par la suite le pont qui relierait le souvenir de Clay et l'idée qui l'avait accompagné tout au long de sa deuxième vie: la lutte en faveur des paraplégiques, la prévention des accidents de la route, la certitude qu'une vie n'est pas «finie» parce que l'on se retrouve dans un fauteuil roulant. Il s'était toujours investi dans cette activité et l'avait menée avec toute la ténacité et la fougue spectaculaire qui fascinaient tous ses supporters et que les férus d'automobile admiraient lorsqu'il était au volant d'une Formule 1. Le même enthousiasme, la même témérité, la même envie de vivre, le même optimisme, la même insouciance. Tout cela pour une bonne cause.

Je me souviens des premiers cours donnés avec des voitures adaptées, dotées d'un système de commandes spéciales. Ses yeux qui brillaient de joie quand il évoquait l'enthousiasme de ses élèves. Le «Memorial Room» nous permet de perpétuer sa mission, grâce à un travail d'information, de prévention et de collecte de fonds. Nous travaillons en collaboration avec des établissements scolaires et diverses associations. Avec la certitude, confirmée par l'expérience, qu'une leçon donnée au sein du «Memorial Room» aux enfants sur la sécurité routière et sur le monde des paraplégiques a un tout autre impact que si elle avait eu lieu entre les quatre murs d'une salle classique. Je me souviendrai toujours de ce que disait mon père:

«L'Etat devrait éduquer les jeunes générations, il faut leur enseigner le respect des autres et les principes essentiels dès la fin de l'école maternelle, pour que

les enfants d'aujourd'hui deviennent les adultes bons et honnêtes de demain. Si je vais au restaurant, il arrive encore que le serveur s'adresse à la personne qui m'accompagne pour prendre la commande. C'est quelque chose que je ne supporte pas. C'est l'expression d'un manque de culture qu'il est temps de combler, parce que le fait qu'une personne ne puisse pas marcher ne signifie pas qu'elle est incapable de penser, bien au contraire. Sans parler des "barrières architectoniques", qui reflètent surtout une carence culturelle.»



Revenons-en aux souvenirs. Tout d'abord, il y a la Ferrari 312 B3, celle avec laquelle papa est devenu vice-champion du monde en 1974. Un collectionneur suisse nous l'a offerte. Il trouvait en effet qu'elle serait mieux chez nous que chez lui! Puis il y a la Tecno, au volant de laquelle il a gagné le Championnat d'Europe de Formule 2 en 1970. Et ses trois voitures préférées, dotées de commandes spéciales au volant. Une Ferrari Daytona, une Ferrari F40 et enfin une Mustang, avec laquelle il se rendait en ville pour les commémorations de divers titres ou pour des manifestations. Il y a aussi les photographies. Il y en a tant! Toutes annotées de moult légendes, provenant parfois de l'album de famille. Sur les murs, les photographies géantes nous montrent ce que Clay représentait pour les passionnés. Sa B3 qui décolle sur le Nürburgring durant le

À gauche:
Une sélection des nombreux trophées remportés par Clay Regazzoni durant son exceptionnelle carrière.

À droite:
Une photo du Memorial Room de Lugano.



Grand Prix d'Allemagne 1974 qu'il gagna, ou une superbe photo de lui, après sa victoire du Grand Prix d'Italie 1975, courant, sans casque, souriant, pendant qu'une foule en liesse le suit, telle une comète! Il y a encore les trophées, dont celui de vainqueur que son coéquipier Jacky Ickx lui offrit après que Clay lui eut laissé la victoire. Je me prends à sourire en repensant à Clay, qui, un jour, eut une idée étrange: faire fondre par le célèbre sculpteur César tous les trophées qu'il avait reçus pour en faire un seul, géant. Où l'aurions-nous mis? Puis l'on passe aux casques: le premier qu'il a porté lorsqu'il pilotait la Tecno, rouge, orné de la croix suisse. Le second, légèrement plus personnalisé, est peut-être le plus important car il l'a porté la première fois qu'il a gagné à Monza, en 1970. Et les casques intégraux. Mon père a été l'un des derniers pilotes à accepter d'en porter un, car le fait de baisser les lunettes avant le départ était un geste qu'il affectionnait tout particulièrement.

À travers les visites que nous organisons au «Memorial Room», nous essayons de sensibiliser les visiteurs à la dimension humaine du sport automobile, de susciter leur intérêt et leur curiosité pour l'expérience de papa, de les rendre conscients de l'importance de la sécurité routière et de communiquer des données et des informations utiles sur la paraplégie en général.

Le matériel audiovisuel consultable sur écran, dans la salle, permet à la fois de synthétiser et d'harmoniser la communication relative aux valeurs et concepts déterminants dans la vie sportive de Clay.

Lors de nos rencontres avec les élèves, nous pouvons compter sur la précieuse collaboration d'Alvaro Franchini, représentante de la Police cantonale (éducation à la sécurité routière) et de Giampaolo Donghi, représentante du groupe InSuperAbili (sensibilisation à la paraplégie).

Donner plus de liberté aux personnes en fauteuil roulant était le rêve de Clay, et avec maman, nous avons voulu de toutes nos forces poursuivre son projet, sa mission, débutée il y a 30 ans, qui consistait à aider et à soutenir les paraplégiques. Le Clay Regazzoni «Memorial Room» est une initiative à but non lucratif qui vise à promouvoir la recherche scientifique et l'assistance aux personnes paraplégiques par le biais du «Club Clay Regazzoni - Aiutiamo la Paraplegia» (unique association fondée par mon père en 1994) et la «Fondation internationale pour la recherche en paraplégie - IRP» de Genève, dont mon père a été co-fondateur en 1995, puis membre du comité.

Pour conclure, je dirais que pour moi, le «Memorial Room» est incontestablement un lieu unique, même s'il m'est très familier. Peut-être aussi à cause des photographies géantes de papa, où on le découvre, tout sourire: je le revois assis sur le divan, me racontant ses aventures, et m'apprenant à être toujours positive et à affronter l'avenir avec enthousiasme. Toujours en contrebraquage.



Alessia Giorgetti Regazzoni

Pré-réervations et visites:

Tél.: +41 91 972 68 33

E-mail: info@clayregazzoni.com

www.clayregazzoni.com

Ci-dessus:
Les coupes et trophées
de Clay conservés
au Memorial Room.

Trois générations,
au Memorial Room:
l'épouse Mariapia,
la fille Alessia avec
la petite Sofia et le
fils Gian Maria.

Clay prêt pour un nouveau défi avec l'Ensign, 1977.



Citations du volet financier et de la quatrième de couverture

La recherche et la sélection des citations du volet financier et de la quatrième de couverture ont été réalisées par Pino Allievi et Alessia Giorgetti Regazzoni.

Crédits photographiques du volet financier et de la quatrième de couverture

- © LiveGP: quatrième de couverture.
- © Actualfoto: p. 38 (couleurs).
- © Archivio Famiglia Regazzoni: p. 20 (b/n).
- © Collezione Adriano Cimarosti: p. 30 (b/n).
- © Getty Images: p. 8 (couleurs), p. 20 (couleurs).
- © Olympia: p. 13 (b/n).
- © Rainer W. Schlegelmilch: pp. 4-5.
- © Roger Swan: p. 8 (b/n).
- © Studio Ercole Colombo: pp. 13 (couleurs), 14 (couleurs et b/n), 30 (couleurs).

Crédits photographiques du volet culturel dédié à Clay Regazzoni

- © Actualfoto: pp. XIX (avec G. Borsari), XXVI.
- © Collezione Adriano Cimarosti: p. XXII.
- © DPPI, Paris: p. I.
- © La Stampa: p. XXXV (avec M. Forghieri).
- © Getty Images: p. XXV.
- © Gianni Vescovi: pp. XXX-XXXI.
- © Loris Di Girolamo: p. XL.
- © PCE Vaduz: p. XXXIV.
- © Roger Benoit: p. XIV (Clay au Brésil).
- © Studio Ercole Colombo: pp. IV, X-XIII, XV, XVIII, XX (avec N. Lauda), XLIII.

Les autres photographies ont été mises à notre disposition par les archives de la famille Regazzoni (Archivio Famiglia Regazzoni).

Remerciements

Nous adressons tous nos remerciements pour les photographies mises à notre disposition avec courtoisie par:

- Archives de «La Stampa», Turin.
- Mariapia Regazzoni, Lugano.

Note

Les textes n'engagent pas BPS (SUISSE) et reflètent la pensée des auteurs.

BPS (SUISSE) se déclare prête, vis-à-vis des détenteurs des droits sur images dont les propriétaires n'ont pas été identifiés ou retrouvés, à remplir ses obligations légales.

CONCEPT ET RÉALISATION

Andrea Romano

en collaboration avec Lucas Häfliger

EDITING

Alessandra Dolci

PROJET GRAPHIQUE

Petra Häfliger

Lucasdesign, Giubiasco

TRADUCTION

CB Service

Lausanne