

ALEX ZANARDI, MÉDAILLÉ PARALYMPIQUE ET PILOTE

Mr. INDESTRUCTIBLE

Difficile d'imaginer une détermination plus farouche que celle d'Alex Zanardi. Privé de ses jambes par un accident en course il y a bientôt douze ans, il a depuis recommencé à courir (et à gagner) en WTCC avant de remporter des médailles d'or aux Jeux paralympiques de Londres !

PROPOS RECUEILLIS PAR ALAIN PERNOT
PORTRAIT LAURENT VILLARON

Quel est votre premier souvenir automobile ?

Mon premier tour en karting. C'était le 2 août 1980. C'est un moment éternellement gravé dans ma mémoire. Ce fut le début d'une aventure merveilleuse. C'est assez ironique car j'avais une sœur, Cristina, qui est morte dans un accident de la circulation. Depuis lors, mes parents étaient très protecteurs avec moi. Pour eux, me donner la possibilité de faire du karting était un moyen de me tenir à l'écart des dangers de la rue. Le deal avec mon père était le suivant : O.K. pour le karting, mais pas de moto.

Commencer directement en F3, c'était un peu optimiste, non ?

La première année, en 1988, a vraiment été très difficile. Le saut entre kart et F3 était vraiment très grand. Mes adversaires avaient déjà de l'expérience. Cela aurait certainement été précieux pour moi de bénéficier de l'aide d'un manager qui aurait pu me conseiller. Heureusement, la saison suivante, dès mon premier tour, j'étais très vite. Je n'ai pas compris si le miracle résidait dans l'expérience emmagasinée ou bien si la voiture de l'année précédente n'était vraiment pas bonne !

Aviez-vous la mentalité idéale pour devenir pilote ?

J'ai toujours été à l'attaque, comme Nigel Mansell. Il y a des fois où c'est une qualité mais, souvent, c'est un problème. Ce caractère ne m'a pas aidé lorsque j'ai abordé la formule 1. C'est très facile de paraître intelligent lorsque tu es premier, mais quand tu es quatrième, jeune et impatient, c'est plus difficile ! Parfois, il faut savoir ajuster ses objectifs en fonction de la valeur de la voiture. En F1, je n'avais pas les meilleures voitures mais je sais aussi que j'aurais pu mieux faire avec une conduite plus raisonnée.

Après un titre en F3000 et 25 GP sur Jordan, Minardi et Lotus, vous connaissez la gloire en IndyCar avec l'équipe Ganassi...

Oui, j'ai eu de la chance. Lorsque j'ai eu la meilleure opportunité de ma carrière, j'étais prêt psychologiquement. J'ai eu une très bonne voiture, un très bon team et j'ai explosé. Nous n'avons pas gagné le championnat en 1996 alors que nous avions une voiture super-compétitive, mais nous avons gagné en 97 et 98. La conduite d'une telle voiture était très naturelle pour moi. J'ai tout de suite aimé les circuits. Gagner en frôlant les murs dans les rues de Long Beach et, une semaine plus tard, à 400 km/h de moyenne sur l'anneau de Michigan, c'est fabuleux. Ça montre quand même que le pilote est capable de « faire le travail », non ?

Est-ce bien vous qui avez fait les premiers « donuts » après vos victoires ?

Oui, mais cela m'a surtout valu des critiques au début ! Puis d'autres pilotes m'ont imité, comme Mark Martin en Nascar. Le commentateur de la chaîne ABC s'est alors emballé : « Il fait une Zanardi ! » Ce jour-là, j'ai été fier. Avec le temps, je me suis rendu compte que ces critiques étaient inspirées par la jalousie. A l'époque, je les vivais mal. Ça a même joué un rôle dans mon retour en F1.

Après votre difficile expérience chez Williams en 1999 (voir la question Facebook), vous retournez aux Etats-Unis, au sein de l'équipe Mo Nunn...

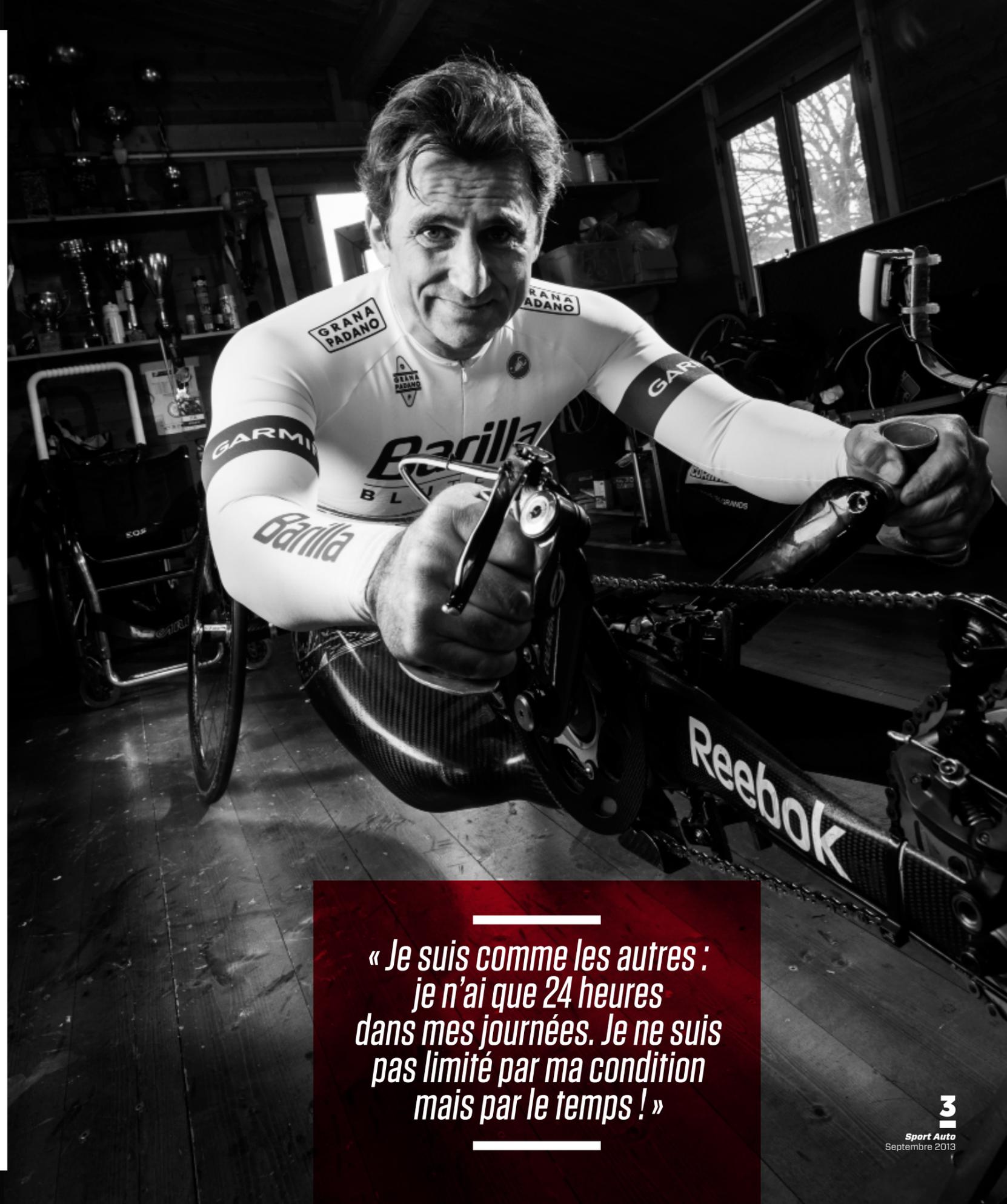
Oui, j'ai été un peu naïf dans mon choix. J'avais la possibilité de retourner avec Ganassi mais, honnêtement, je pensais que ses succès de 97-98 étaient un peu dus à la chance. J'ai opté pour Morris qui avait monté son écurie, mais elle n'était pas encore assez structurée. J'ai pensé que le succès serait automatique. Erreur. J'ai compris que Ganassi était un organisateur diabolique ! Morris est un ingénieur fantastique, un ami merveilleux mais pas un chef d'écurie aussi fort que Ganassi. Nous n'avons pas eu le temps de corriger les erreurs, la saison suivante.

L'accident du Lauritzring, le 15 septembre 2011, a en effet fait basculer votre vie...

La science ne me donnait pas une chance de vivre. J'ai passé plus de cinquante minutes avec moins d'un litre de sang dans le corps. Mon cœur s'est arrêté sept fois. Au niveau scientifique, c'est inexplicable que je sois encore là. Quand je me suis réveillé après une semaine de coma, j'ai demandé à Daniela, ma femme, si c'était sûr que j'étais hors de danger. Elle m'a répondu : « oui », j'ai dit : « OK, alors laissez-moi dormir, je suis trop fatigué. Ensuite, on prendra les problèmes les uns après les autres. » C'est sûr, ça aurait été mieux de ne pas perdre les jambes mais j'étais heureux parce que je savais que j'avais échappé à la mort. Tout le reste m'apparaissait comme le paradis. Le Dr Costa m'a dit que je pourrais avoir des prothèses. Savoir que d'autres avaient ainsi retrouvé une vie à peu près normale m'a donné une perspective pour la suite. Je savais que ce ne serait pas facile mais j'ai tout de suite été curieux de voir ce que j'allais découvrir dans cette nouvelle vie.

Deux ans après l'accident, on vous retrouve au volant d'une voiture de course en WTCC, puis rapidement sur la première marche du podium. Cela paraît fou !

Vu de l'extérieur, oui. J'étais ravi de revenir à la course automobile en mettant de nouveau tout le monde dans mon rétro mais, au risque de passer pour un arrogant, je n'étais pas surpris. Mes moyens ont changé mais mon cerveau est resté le même. C'est lui qui indique à quel moment freiner. Pousser le frein avec le pied ou la main ne fait pas grande différence... Pour moi, ça a été excitant et amusant d'étudier les moyens de compenser. Ça peut paraître exagéré mais c'est vrai : si un jour, le magicien David Copperfield vient me trouver et me propose de



« Je suis comme les autres : je n'ai que 24 heures dans mes journées. Je ne suis pas limité par ma condition mais par le temps ! »



Panoramic/Sutton



Unt iliquat accum irit aliquat, quis nismolore dit illa feumsan henit ver sequis at. Ut nibh estio



Unt iliquat accum irit aliquat, quis nismolore dit illa feumsan henit ver sequis at. Ut nibh estio

UN ITALIEN « À PART »

Avant de connaître la gloire en IndyCar chez Ganassi, Alex Zanardi a dû convaincre Mo Nunn, le directeur technique...

« Nous avons été confrontés, Jeff Krosnoff et moi, à Homestead pour obtenir le volant chez Ganassi, mais Nunn ne voulait pas me parler. Il a dit à Chip : *« Ça ne m'intéresse pas, les Italiens sont toujours chauds-bouillants, ils ne respectent jamais la mécanique. Je parie que ton fucking Italien va arriver en allumant ses quatre pneus au premier passage ! »*

Or, je n'étais pas comme ça du tout : en karting, on me surnommait *« le Parisien »* pour ma conduite très propre (sic). Malgré la puissance, j'étais parfaitement en contrôle. J'étais beaucoup plus vite que Jimmy Vasseur, la référence, et j'étais même le plus rapide en piste. Mo Nunn a alors dit à Ganassi : *« O.K., cet Italien doit être un peu particulier. »* Il a commencé à parler avec moi. Ils ont fait rouler Jeff et m'ont confié le volant à nouveau. J'ai fait cinq tours, en établissant à nouveau le meilleur temps, puis je me suis arrêté. J'ai expliqué : *« Je commence à conduire plus avec mon cœur qu'avec ma tête. Il faut que je fasse une pause. »* Eberlué, Mo Nunn m'a demandé : *« Tu es vraiment sûr que tu es Italien ? »* A partir de là, nous sommes devenus inséparables ! »

« En karting, on me surnommait "le Parisien" pour ma conduite très propre. »

► retrouver mes jambes tout en effaçant ce que j'ai vécu pendant ces onze dernières années, je refuserai sa proposition. Je prendrais le risque d'être moins heureux qu'aujourd'hui.

Depuis fin 2009, vous avez mis votre carrière de pilote entre parenthèses. Comment êtes-vous devenu une terreur dans les courses de vélos à mains ?

Tout a commencé à Brands Hatch, en 2007, exactement là où j'ai remporté mes médailles d'or l'année dernière ! Fabio Fortina, le manager de Barilla, mon sponsor, est venu me voir à la course de WTCC afin de me demander de venir à New York pour une opération promotionnelle dans le cadre du marathon. Le hasard veut que, quelques jours plus tôt, j'ai vu une vieille photo de Clay Regazzoni sur un vélo à main. Ça m'a donné une idée... Pourquoi ne pas venir à New York et participer au marathon dans cette catégorie ? Fabio m'a dit : « Non, Alex, ce n'est pas possible. » Le lendemain, je me renseignais sur le matériel nécessaire et je m'inscrivais. Je me suis entraîné une semaine et j'ai fini 4e de la catégorie ! C'est devenu une vraie passion et, fin 2009, j'ai mis ma carrière de pilote automobile en stand by pour préparer les JO. Ce fut un choix très difficile que m'a femme n'a pas vraiment compris au début, mais c'était important pour moi. J'ai vu la possibilité pour moi de devenir compétitif dans une discipline où il y a de vrais athlètes. Mon point de référence était Oscar Sanchez, l'Américain. Ça m'a pris trois ans pour arriver à son niveau. Pour cela, j'ai produit beaucoup d'efforts mais j'ai aussi beaucoup étudié les moyens de développer mon vélo. Il y avait tout à faire ! J'ai commencé avec un vélo du commerce et puis j'ai conçu mon propre vélo en carbone avec l'aide de Dallara. Passionnant ! Mon expérience de pilote automobile a alors été un atout.

Vous vous êtes ainsi retrouvé aux Jeux Paralympiques... sur le circuit de Brands Hatch !

Quand ils ont annoncé que nos épreuves auraient lieu à Brands Hatch, j'ai regardé le ciel et je me suis dit que, là-haut, il devait bien m'aimer ! C'est un circuit merveilleux où j'ai eu des émotions incroyables en auto. Ça restera une aventure vraiment

spéciale. Après ma victoire lors de la deuxième course en ligne, j'ai embrassé la piste et j'ai reçu comme une décharge électrique. En touchant cet asphalte chaud, j'ai vu toute ma vie défiler pendant vingt ou trente secondes... j'ai pensé à mon père, disparu. C'était un moment de félicité à la fois intense et très doux. Désormais, je me prépare pour les JO de Rio. Ce n'est pas une question d'ambition mais de passion.

Envisagez-vous de recourir en sport auto ?

C'est possible, mais je n'en ai pas besoin pour être heureux. Je suis comme les autres : je n'ai que 24 heures dans mes journées et il me faut faire des choix ! Je ne suis pas limité par ma condition mais par le temps ! Au début de l'année, j'ai essayé la BMW de DTM. J'étais même très rapide ! A ce moment-là, s'ils m'avaient présenté un contrat, je me serais peut-être laissé tenter... Mais un championnat complet, c'est trop. Sur une course, en revanche, Indy pourrait me tenter. ■

Sport Auto vous propose de poser une question, via Facebook, à la personnalité du mois.



FACEBOOK QUESTION/RÉPONSE

www.facebook.com/sportautomag

Comment expliquez-vous votre difficile retour à la F1 en 1999 chez Williams ? Jorge Martins

C'est une décision qui a été prise plus avec la tête qu'avec le cœur et ça n'a pas marché. En rejoignant Williams, j'ai commis deux erreurs. La première est que je traversais une période où je voulais passer plus de temps avec ma famille. Stupidement, j'ai pensé qu'en retournant en Europe ce serait plus facile. Par ailleurs, au début, je ne me suis peut-être pas assez impliqué et lorsque je m'en suis rendu compte, notre relation était déjà compromise. Patrick Head a proposé des solutions techniques qui ne me convenaient pas mais je les ai acceptées. J'ai alors laissé passer ma dernière chance. J'ai demandé une réunion pour faire le point et la réponse fut : « Ralf est toujours une demi-seconde plus vite que toi. » La confiance était rompue.



Mo Nunn

Panoramic/Sutton