

## HOMMAGE À JO SIFFERT

# UN DEMI-SIÈCLE ? C'ÉTAIT HIER...

Chacun dans sa vie a traversé des moments durant lesquels le temps semblait s'être arrêté, des moments qui marquent à jamais et que rien ni personne ne pourra faire oublier. Des moments que rien ne laissait présager.

Il y a 50 ans très exactement, le samedi 23 octobre 1971, Jo Siffert décrochait la pole position de sa 41<sup>e</sup> course de la saison, toutes disciplines confondues, soit Formule 1, Formule 2, Endurance et Can-Am. Une saison brillante avec des victoires à Buenos Aires, à Bogota, à Thruxton, au GP d'Autriche, et 14 podiums, dont celui de la 2<sup>ème</sup> place au GP des Etats-Unis 3 semaines plus tôt à Watkins Glen.

Bien qu'elle se dispute sur le circuit de Brands Hatch sur lequel il avait remporté le British GP 3 ans plus tôt, Seppi m'avait confié avant de s'envoler pour l'Angleterre qu'il n'avait pas trop envie de s'y rendre. La saison avait été longue et éprouvante, et l'épreuve ne comptait pas pour le championnat du monde. Mais son équipe, BRM, y participait et on allait y célébrer le 2<sup>ème</sup> titre mondial de Jackie Stewart, et en quelque sorte aussi sa 4<sup>ème</sup> place au classement final, soit son meilleur résultat en 9 saisons.

Aussi est-ce toujours avec cette volonté de donner le meilleur de lui-même qu'il entama ce dernier week-end de course de l'année.

A la joie sans surprise de ses innombrables fans et à l'espoir d'une victoire à venir allait hélas succéder le lendemain 24 octobre une tristesse immense qui aujourd'hui encore, 50 ans plus tard, nous saisit d'émotion lorsque l'on y pense.

Débordé au moment du départ, Siffert avait remonté ses adversaires jusqu'à la 4<sup>ème</sup> place lorsqu'au 15<sup>ème</sup> des 40 tours, pour une raison que lui seul serait en mesure de nous expliquer véritablement, la BRM se déporta subitement sur la gauche dans la rectiligne de Pilgrims Drop, heurta le talus qui la bordait, se retourna puis s'immobilisa en flammes à l'entrée du virage Hawthorn. Prisonnier de son habitacle, Seppi mourut rapidement, asphyxié.

Le sport automobile, la Suisse entière, les Fribourgeois venaient de perdre leur héros, leur champion, leur ambassadeur, un fils, un frère, un mari, un père, un ami, un copain.

Cinq jours plus tard, le vendredi 29 octobre, à Fribourg, une foule estimée à plus de 40 mille personnes lui rendit hommage tout au long du cortège funèbre, sur un parcours allant de l'Université à la Cathédrale St Nicolas, comme 20 ans plus tôt pour l'Abbé Bovet, et 20 ans plus tard pour Jean Tinguely.

50 ans ? le temps des oraisons funèbres est passé. Aussi, plutôt que d'évoquer la tristesse indicible qui nous avait tous profondément touchés, permettez-moi de partager avec vous des souvenirs inoubliables qui à eux seuls témoignent de la personnalité, du courage, de la détermination, de la passion, du sens de la réalité liée aux risques, et de l'humour aussi de cet homme hors du commun qui, comme l'a écrit joliment Jean-Marie Wyder, s'appelait Jo, Jo Siffert, mais aussi et peut-être avant tout Seppi.

Michel Piller, Jean-Pierre Oberson, Heini Mader et Edi Wyss, ses fidèles mécaniciens qui sont avec nous aujourd'hui, mais aussi sa chère sœur Marguerite, qui tenait la

Boutique du garage, Paul Blancpain, David Reymond et bien d'autres encore qui ont rejoint Seppi dans l'infini étoilé, ont eux aussi mille souvenirs qui leur traversent souvent l'esprit.

Michel pourrait raconter comment il a initié Seppi à la compétition motocycliste, Jean-Pierre pourrait nous dire comment Seppi avait branché le chauffage dans la voiture alors que par une chaleur terrible ils roulaient vers la Sicile avec la Lotus sur une remorque ou comment il l'avait obligé de finir une boîte de raviolis laissés sur un vieux réchaud ! Heini se souvient d'un demi-tour fait en 1963 sur une autoroute aux Etats-Unis, entre New-York et Mexico, pour éviter le péage. Paul, comment il s'était retrouvé chargé de dénicher une foule de bolides que Seppi avait vendus sans les avoir pour le tournage du film des 24 Heures du Mans. Edi Wyss, comment en 3 semaines il a assemblé et adapté au règlement de la Can-Am le châssis d'une Porsche 917/10 que l'usine avait livrée en pièces détachées, et au volant de laquelle Seppi avait terminé la première épreuve sur la troisième marche du podium à Watkins Glen.

Ma première rencontre avec Seppi remonte à 1962. Jeune collégien, j'exerçais déjà une petite activité journalistique en qualité de correspondant sportif fribourgeois de la Tribune de Genève. "Siffert sera-t-il un jour pilote d'usine ?" fut le titre du premier article que je lui consacrai. Il sera suivi d'innombrables chroniques, en particulier dans La Liberté où je racontais toutes ses courses sous le titre "Siffert nous dit".

Dix ans d'amitié profonde, de confiance et d'estime réciproques, de milliers de kilomètres parcourus ensemble à travers l'Europe, ont permis de tisser des liens solides, ponctués par une foule d'anecdotes drôles et sérieuses, joyeuses et tristes et parfois même rocambolesques. Permettez-moi de vous en raconter quelques-unes.

Bien qu'il l'ait battu 2 fois à Enna, en Sicile, Seppi éprouvait pour Jim Clark une admiration et un respect absolus et j'avais pu jauger leur amitié en 1964 déjà, lors du GP de la Solitude à Stuttgart, que Jimmy avait remporté. Le soir de la mort du champion, en 1968 à Hockenheim, Seppi n'avait pas pu retenir ses larmes lorsque nous nous étions retrouvés à Fribourg. Quelques temps plus tard, tandis qu'il venait d'accrocher une photo du pilote écossais au mur de son bureau dans sa villa de Belfaux, il avait dit à haute voix en se parlant à lui-même, avec une émotion mêlée de réalisme : Il faudrait que je songe à faire un testament...

Comme je m'occupais de son abondant courrier d'admirateurs, je lus un jour une lettre écrite par la Mère Supérieure d'un Monastère qui demandait à Seppi de verser 1 million de francs à son Couvent qui allait devoir subir d'importants travaux et réparations. "Comme ça, écrit-elle, quand vous vous tuerez en course, le Bon Dieu vous dira : toi qui as aidé les pauvres sœurs, entre dans mon Paradis !" Ne sachant que faire, j'ai gardé la lettre sur moi durant plusieurs jours avant de la montrer à Seppi. Surpris, il ne prononça pas un mot et l'empocha à son tour. Quelques temps plus tard, il me dit qu'après lui avoir affirmé qu'il avait une assurance Paradis, il avait fait lire la lettre à l'Évêque du diocèse rencontré dans une soirée de bienfaisance.

Le dernier week-end du mois d'avril 1968 fut très chargé pour Seppi que j'accompagnai pour la première fois sur une course d'endurance, les 1'000 kilomètres de Monza qui avaient lieu le jeudi 25, jour de la Libération en Italie. A la fin de l'épreuve au cours de laquelle la toute nouvelle Porsche 908 qu'il partageait avec Hans Hermann avait connu des ennuis techniques, je l'accompagnai à l'aéroport de Milan d'où il s'envola pour l'Angleterre afin de disputer dès le lendemain les essais du Trophée de Silverstone, une épreuve de Formule 1 ne comptant pas pour le championnat du monde et qui se disputait le samedi. De retour à Fribourg dans la nuit avec son épouse Sabine, je repartis le chercher à Cointrin le samedi soir avec sa Porsche 911 R. Insatiable, vers minuit, sous une pluie battante, Seppi décida de faire encore deux montées de reconnaissance de la course de côte Sankt Antoni-Obermonten organisée par la

section fribourgeoise de l'ACS et à laquelle il prendrait part le lendemain au volant d'une McLaren Oldsmobile de Formule 1. Trois courses dans 3 pays différents en 4 jours, avant d'enchaîner avec la Targa Florio en Sicile la semaine suivante, la passion dévorante de la compétition automobile était sans limites pour celui que l'on appelait de plus en plus Jo Siffert, mais qui restait Seppi pour tous les Fribourgeois !

Le grand événement de cette année 1968 fut bien sûr sa victoire au GP d'Angleterre à Brands-Hatch devant les 2 Ferrari de Chris Amon et Jacky Ickx, la première d'un pilote suisse au championnat du monde de F1 et la dernière d'un team privé, l'écurie Rob Walker. Un autre exploit l'attendait encore en fin de saison à Mexico où il décrocha sa première pole position et s'offrit le luxe de mener la course durant quelques tours devant Graham Hill, Jackie Stewart et Denis Hulme, qui tous trois se battaient pour le titre mondial ! Hélas, un ennui mécanique l'obligea à lever le pied et à se contenter d'une sixième place assortie du record absolu de la piste.

Pilote au talent reconnu par ses pairs aussi bien en Formule 1 qu'en endurance, Siffert était aussi un homme d'affaires apprécié et parfois redoutable. Le sponsoring ayant depuis peu fait son apparition dans le sport automobile, il n'eut pas trop de peine à trouver des partenaires disposés à le soutenir. Ainsi apparurent sur sa combinaison et sur les flancs de ses voitures des marques telles que Vibrometer, Bio-Strath ou Hart Ski, mais aussi pour la première fois le sigle de Marlboro et celui des montres Heuer. Dans son autobiographie, Jack Heuer, le fondateur de la marque, raconte sa première rencontre avec Jo Siffert. Permettez-moi d'en citer un ou deux passages :

'Sur le conseil de Claude Blancpain, un ami rencontré sur un parcours de golf qui m'avait vanté les très grandes qualités d'un pilote fribourgeois capable de battre les meilleurs du monde, je rendis visite à Jo à Fribourg. Très vite, nous nous mîmes d'accord sur le partenariat suivant :

1. A toutes les courses qu'il disputera, sa combinaison portera le logo Heuer
2. Un sticker Heuer sera collé à l'avant ou sur le côté de ses voitures de course
3. Heuer met à sa disposition au prix de gros un certain nombre de montres qu'il pourra vendre à titre personnel
4. Heuer versera un montant annuel de 25'000 francs pendant 2 ans.

Une fois l'accord conclu, Siffert me fit remarquer que le fait de sponsoriser un pilote officiel de Porsche devrait m'inciter à délaisser l'Alfa Cabriolet avec laquelle j'étais venu et qu'il serait plus logique pour moi de rouler en Porsche. Après quelques moments d'hésitation, je pensai qu'il n'avait pas tort et je lui achetai ma première Porsche ! (fin de la citation)

1969 fut une année forte en émotions de tous genres dont je fus souvent le témoin privilégié :

Il y eut l'inauguration officielle, à la route Neuve 3, du garage Jo Siffert Automobiles, agent officiel Porsche. Une journée festive et bien arrosée à laquelle avait pris part Rob Walker, venu tout exprès d'Angleterre pour la circonstance. En fin de soirée, dans la Boutique qui surplombait les bureaux, Seppi, assis dans un siège baquet de course, et Rob, debout à ses côtés, imitant le vrombissement du moteur Cosworth V8, mimèrent la victoire du GP d'Angleterre jusqu'au passage sous le drapeau à damier pour la plus grande joie des quelques invités qui étaient encore présents !

Le mois de juin fut particulièrement chargé : victorieux des 1000 km du Nürburgring, le duo Siffert-Redman faisait figure de grand favori des 24 Heures du Mans qu'il allait disputer au volant d'une Porsche 908 spider. En tête peu après le départ qui avait été donné pour la dernière fois aux pilotes debout de l'autre côté de la piste, Seppi dut abandonner après quelques heures de course déjà. Sur la route du retour, qui passait par Vichy où Simone, sa future deuxième épouse, allait bientôt accoucher, nous

écoutions la fin des 24 heures à la radio. Au dernier tour, la Porsche de Hans Hermann précédait de peu la Ford GT40 de Jacky Ickx.

'Ickx va gagner me dit Seppi, dans ce genre de situation, le pilote F1 fait la différence.' Trois minutes plus tard, tandis que le pilote belge avait franchi la ligne d'arrivée en vainqueur, il me sembla que Seppi était content et je lui demandai pourquoi il n'aurait pas préféré la victoire du pilote allemand.

'Parce que quand je ne gagne pas, Porsche ne gagne pas non plus ! Ce sera un argument de poids lorsque nous négocierons mon prochain contrat !'

Le samedi suivant, Siffert terminait 2<sup>ème</sup> du GP de Hollande, derrière Jackie Stewart. Comme souvent, j'allai le chercher à l'aéroport de Genève le lendemain. Ayant endommagé la Porsche la veille entre Bulle et Fribourg, je fixai ses plaques FR 1062 sur une Alfa du garage. A l'aéroport, je dus bien lui expliquer ce qui s'était passé. 'Je suis sorti...' lui dis-je piteusement. Fâché, il me répondit sans même chercher à savoir ce qui s'était passé 'C'est les pilotes qui sortent de la piste, pas des conducteurs incapables de rester sur la route ! Si tu continues comme ça, un jour tu te réveilleras mort !' Nous n'échangeâmes plus un mot jusqu'à Fribourg où les habitués du Rex qui prenaient l'apéritif sur la terrasse du tea-room applaudirent son brillant résultat de la veille lorsque nous arrivâmes.

Quinze jours plus tard, nous repartions ensemble pour le GP de France, qui se courait à Clermont-Ferrand, soit à une soixantaine de kilomètres de Vichy où Simone accoucha le samedi 3 juillet de Véronique. Fier et heureux, Seppi ne cachait pas sa joie d'être enfin père, mais les nombreux aller-retour Clermont-Vichy, les essais et la course, sans parler de l'émotion qu'il ressentait l'avaient fatigué à tel point qu'il me demanda de prendre le volant de sa Porsche pour rentrer à Fribourg. Et tandis qu'il dormait ...d'un œil, je fis très attention de ne pas 'sortir' une nouvelle fois de la route !

Un mois plus tard, alors qu'il avait entretemps disputé 3 courses, dont une victorieuse en endurance aux Etats-Unis, nous nous rendîmes au GP d'Allemagne. Malgré un léger accident au dernier tour de l'impitoyable Nürburgring, il se classa 5<sup>ème</sup>. Légèrement blessé à une jambe il me demanda de le représenter à la distribution des prix et de ne pas oublier de lui ramener l'enveloppe dans laquelle devait se trouver sa prime d'arrivée ! Imaginez ça aujourd'hui !!!

En fin de saison, vers la mi-novembre, après neuf courses disputées en moins de 2 mois au Japon, au Canada, au Mexique et aux Etats-Unis, Seppi invite tous les collaborateurs du garage à Gruyères pour y manger une délicieuse fondue fribourgeoise. Au moment de rentrer, il propose de passer par Neyruz et de rendre visite à Jean Tinguely. Seul Jean-Pierre Oberson est dans le secret. A Neyruz, Tinguely, qui reçoit des invités bâlois, emmène tout le monde dans l'ancienne grande salle de l'auberge où il habite et dans laquelle se trouve la Lotus, avec laquelle Jim Clark avait été champion du monde en 1963. L'artiste s'installe alors au volant et Jean-Pierre fait démarrer le moteur qui vrombit durant plusieurs minutes, nous laissant tous interloqués, assourdis et les yeux remplis de larmes ...de joie évidemment !

Une mauvaise surprise attendait Seppi le 6 décembre à Berlin où il participait à une épreuve karting sur le vélodrome du Palais des sports. Les portes d'accès à la piste ayant été ouvertes alors qu'il roulait encore, il fit une embardée au cours de laquelle il se fractura la jambe droite. Plâtré, il doit se résoudre à un peu de repos. Devenu son chauffeur, je l'emmène chaque semaine à Lausanne en consultation chez le célèbre Docteur Paul Martin, ancien médaillé olympique et spécialiste en médecine sportive, avec l'espoir d'être débarrassé de son plâtre. C'est que Seppi a envie de participer à la mi-janvier à la Temporada, une série de 3 ou 4 épreuves disputée en Argentine. A chaque fois, c'est encore la jambe plâtrée que je ramène le blessé triste et déçu à Fribourg. Siffert devra finalement renoncer à la Temporada mais il sera bien présent

le 31 janvier 1970 à l'ouverture de la saison d'endurance, les 24 Heures de Daytona Beach, qu'il termine à la deuxième place.

Mis à part 6 victoires en Endurance et en Formule 2, l'année 1970 fut décevante puisque la March-Ford qu'il pilotait en F1 après avoir quitté Rob Walker n'était pas du tout compétitive. A tel point que pour la première fois depuis 7 ans le nom de Siffert ne figura pas au classement final du championnat du monde.

Toutefois, l'aura et la célébrité de 'Jo Siffert' avaient pris une dimension internationale, dépassant même les milieux du sport automobile. C'est ainsi que le dimanche matin d'un week-end sans course, Seppi me demande de passer au garage. A ma grande surprise je le trouve en discussion avec Jean-Paul Belmondo et Ursula Andress qui sont venus de Berne pour voir quelques voitures de collection qui dorment au sous-sol du garage. Imaginez l'étonnement qui saisit les clients installés au Tea-Room du Rex lorsque nous y pénétrâmes à l'heure de l'apéritif !

L'année 1971 commence bien avec une victoire aux 1000 kilomètres de Buenos Aires. Le 31 janvier, alors qu'il s'apprête à prendre le départ des 24 Heures de Daytona Beach, en Floride, on lui apporte un télégramme qu'il glisse dans la poche de sa combinaison de course, sans le lire. 'Alors, garçon ou fille ?' lui demande son copilote Derek Bell peu avant le départ. 'Je ne sais pas, je n'ai pas de nouvelles' lui répond Seppi, déjà concentré sur sa course. 'Et ce télégramme, c'était quoi ?' insiste Derek. Siffert apprend alors qu'il est père depuis quelques heures d'un petit Philippe !

Le 16 avril 1971, lorsque j'arrive à Barcelone où doit se disputer le GP d'Espagne, je suis surpris de voir que Seppi m'attend à l'aéroport : 'On s'en va, dépêche-toi !' me dit-il. 'Où ça ?' lui demandai-je. 'Viens, je t'expliquerai après' Très vite nous décollons, seuls à bord d'un avion privé, destination le Mans où auront lieu le lendemain les essais préliminaires des 24 Heures qui se tiendront en juin.

Après une courte nuit de sommeil, je me retrouve à 8 heures au circuit où Seppi s'apprête à tester divers réglages de sa Porsche 917. Entre deux relais, il me dit d'organiser des sandwiches et boissons pour le lunch que nous prendrons dans l'avion qui décollera en début d'après-midi du petit aérodrome qui borde la piste du Mans. Après avoir franchi le seuil des 400 km/h sur la fameuse rectiligne des Hunaudières, Seppi se restaure puis s'endort immédiatement dans l'avion qui nous ramène à Barcelone. A peine arrivés, nous fonçons au circuit de Montjuich, juste à temps pour que le pilote puisse prendre part aux essais qualificatifs du GP d'Espagne de Formule 1 qu'il disputera le lendemain au volant de sa BRM.

Défendant les mêmes couleurs aussi bien en Formule 1 chez BRM qu'en Endurance sur Porsche, Siffert et Rodriguez étaient trop semblables, trop combattifs, trop rivaux pour s'apprécier vraiment. Le 9 mai, aux 1000 kilomètres de Spa-Francorchamps, qui se disputent sur l'ancien tracé ultrarapide de plus de 14 kilomètres, les deux Porsche 917 prennent le départ en première ligne. Durant les 500 premiers kilomètres, parcourus à plus de 250 de moyenne, l'écart qui les sépare ne sera jamais supérieur à une seconde. Au changement de pilote, Derek Bell, le coéquipier de Seppi perd 14 secondes dans son premier tour sur Jackie Oliver, qui a pris le relai de Rodriguez. Le stand Porsche ne réagissant pas, Siffert, furieux, m'emmène en courant au fond de la voie des stands où il emprunte le panneau d'affichage à l'équipage suisse Chenevière-Cuénoud qui a abandonné. Et tandis que je brandis le panneau indiquant son retard au passage de Bell, Seppi, debout sur le muret des boxes, lui fait de grands signes lui intimant l'ordre d'aller plus vite. En vain. Siffert se prépare alors à prendre le relai pour les 250 derniers kilomètres. Casqué, ganté, il est prêt à bondir dans la voiture mais David Yorke, le team manager, lui indique que, le doublé étant assuré, Bell restera au volant. La course terminée, à la vitesse record jamais égalée de 249 km/h, Seppi faisait

grise mine sur le podium, mais à la réflexion, David Yorke avait eu raison de procéder ainsi, car le risque d'un accident à très haute vitesse aurait été trop grand s'il avait laissé ses deux premiers pilotes reprendre le combat acharné qu'ils avaient déjà mené. Au soir de ce duel d'anthologie, personne n'imaginait que Pedro Rodriguez et Jo Siffert perdraient tous les deux la vie en course dans les 6 mois suivants.

En juin, les équipages Siffert-Bell et Rodriguez-Oliver sont une fois encore les grands favoris des 24 Heures du Mans, la seule épreuve d'endurance que Seppi n'a pas encore remportée. Grosse frayeur aux essais lorsque le Fribourgeois rentre au stand au ralenti au volant d'une voiture en piteux état. 'J'aurais pu me tuer !' me dit-il rageusement. En doublant à très haute vitesse une voiture plus lente qui ne l'avait pas vu venir, la 917 partit en tête-à-queue, puis en marche arrière sur 300 mètres, heurta la glissière par le côté, traversa la piste, tapa l'autre glissière avant de s'immobiliser miraculeusement dans le sens de la piste. Il enclencha alors la deuxième vitesse et rentra au ralenti à son stand.

Le soir, ayant retrouvé son calme, il me dit qu'il avait utilisé un ticket chance lors de son embardée. "Tu vois, ajouta-t-il, je pense que le risque est comparable à un abonnement de ski. Chaque ticket correspond à une chance. Le problème est qu'on ne sait pas combien on en a, et lorsque qu'il n'y a plus, c'est la casse."

Le 15 août 1971, Siffert réussit le grand chelem au Grand Prix d'Autriche : pole position, course en tête du départ à l'arrivée, victoire et meilleur tour. Inutile de dire la fierté et la joie qui nous animaient tous au moment du podium. Venue pour la première fois en avion, sa maman en pleurait encore d'émotion lorsqu'apparut Jean Tinguely qui, comme souvent avait suivi la course incognito dans une tribune. D'un ton sévère, il lui dit : "Seppi, c'est affreux de vivre une course comme ça ! A chaque tour, j'avais peur que tu ne sois plus en tête ! La prochaine fois, passe-les au dernier tour, ce sera moins pénible pour tes fans !" Les deux amis se tombèrent dans les bras dans un grand éclat de rire et la soirée qui s'ensuivit fut mémorable...

Au début octobre je l'accompagnai pour la première fois au GP des Etats-Unis, à Watkins Glen. 'Prends quelques T-shirt de Seppi avec toi' me dit Marguerite, sa sœur, qui tenait la Boutique. 'S'il fait un bon résultat, tu pourrais les vendre au circuit !' Et comme Seppi se classa 2<sup>ème</sup> du GP derrière François Cevert, je vendis effectivement la vingtaine de T-shirts que j'avais emportés !

Après une course Can-Am en Californie, Seppi revint en Suisse le mardi 19 octobre. Le lendemain, il m'annonce qu'il m'engage officiellement et à plein temps et que mon premier boulot sera d'écrire sa biographie. "Pourquoi si tôt, lui demandai-je, tu es au top de ta carrière et l'année prochaine tu pourras viser le titre mondial ?"

"Parce qu'il y a un journaliste en Allemagne qui va en publier une et que je veux avoir le contrôle sur le récit de ma vie !" Bien qu'hyper content, je lui fais alors remarquer qu'il faudra qu'il m'accorde pas mal de temps, et que je n'ai jamais écrit de livre. "Tu connais ma vie presque aussi bien que moi, alors, pas de soucis ! On en parlera quand tu auras un doute sur l'un ou l'autre épisode !"

J'ignorais bien sûr que je le voyais, lui parlais, le côtoyais pour la dernière fois. Quatre jours plus tard, il n'y avait plus de ticket sur son abonnement chance...

Tous ces souvenirs sont plus forts que ta mort, Seppi, même si les larmes ne sont jamais très loin quand on les évoque. Tant il vrai que 50 ans ? un demi-siècle ? c'est comme si c'était hier...

Reprenant le thème de la chanson de l'Auvergnant, je me suis permis de recomposer les paroles de Georges Brassens en les dédiant à Seppi. Je vais donc essayer de les fredonner :

Elle est à toi cette commémoration  
Toi le pilote qui sans façon  
A battu les plus grands champions  
Par ton talent et ta passion !

Toi qui es parti sans dire adieu,  
Prisonnier d'un très violent feu,  
T'es la fierté des Fribourgeois  
Qui ont toujours cru en toi

Tu n'étais qu'un gamin de la Basse,  
Qui aux pires risques faisait face,  
Acceptant de payer l'prix fort  
Lorsque près de toi rôdait la mort

Oh cher Seppi qui est parti  
Bien loin de nous, dans l'Infini,  
Nous savons, après cinquante années  
Que jamais nous ne pourrons t'oublier !