

**FELIPE MASSA : LE DRAME**

# F1

## RACING

LE SEUL MAGAZINE 100 % FORMULE 1

L'heure du choix à Maranello

# FERRARI

## Sacrifier 2009

## pour mieux sauver 2010...



**LES BLEUS FONT L'ACTU**

## SÉBASTIEN LOEB EN F1 : POSSIBLE ?

ET AUSSI Tout sur la situation de Sébastien Bourdais et Romain Grosjean

DOSSIER SPÉCIAL

LE MONDE SECRET DE LA FORMULE 1

TESTS, BRIEFINGS, ESSENCE, INGÉNIEURS DE COURSE, ETC.



NUMÉRO **126**

AOÛT 2009

5,50 €

www.bandbmedia.com

DOM. 6,80 € - BELGIQUE 8,20 € - SUISSE 10,40 CHF - CANADA 10,25 CANS

L 19828 - 126 - F: 5,50 €



**B&B**  
MEDIA

**PLUS...**

**"IL Y A DES CHOIX QUE JE REGRETTE"**

Ross Brawn évoque 2009 et... les années Ferrari !

**LES PLUS GRANDS FÊTARDS DE LA F1**

Hunt, Piquet (père !), Berger : les 400 coups

**"GROGNON, MOI ? MAIS POURQUOI ?"**

Robert Kubica répond aux questions des lecteurs

# ABARTH500

eseeede

1.4 16v TURBO T-JET  
160 CH A 5750 TR/MN  
230 NM A 3 000 TR/MN\*  
0 A 100 KM/H 7,4 SEC



ANNIVERSAIRE  
60 ANS



## PETITE MAIS MECHANTE

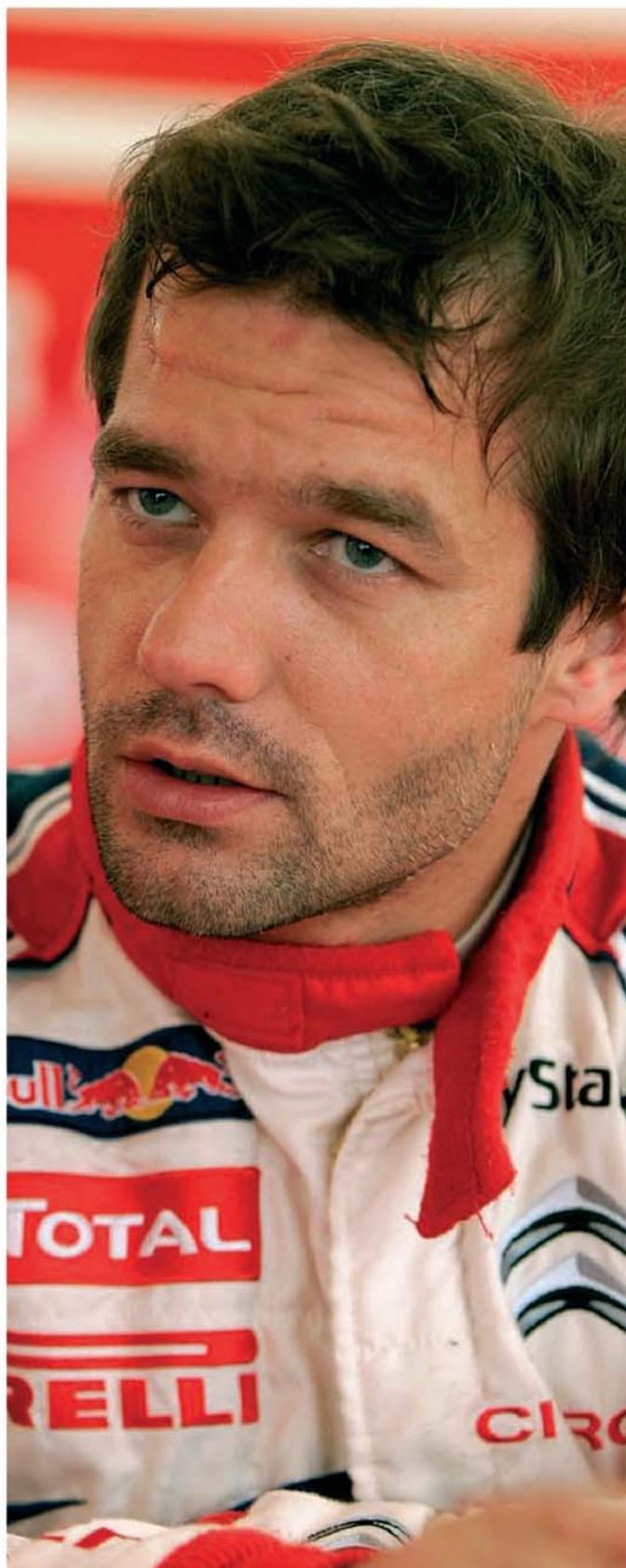
ABARTH.FR

Consommation mixte : 6,5 l/100 km (Dir. 99/100/CE) et émissions de CO<sub>2</sub> : 155 g/km. \*En mode sport.

24hABARTH  
0080022278400



# LES BLEUS F



# ONT L'ACTU



**Sébastien Bourdais, Sébastien Loeb et Romain Grosjean sont, pour des raisons différentes, au centre des discussions cet été sur le paddock. F1 Racing fait le point sur leurs fortunes diverses**

TEXTE JEAN-PHILIPPE VENNIN

**À** F1 Racing, les premiers doutes concernant l'avenir proche de Sébastien Bourdais au sein de la Scuderia Toro Rosso sont apparus dès... le 1er juillet. C'est à cette date, en effet, que Red Bull Racing a annoncé le remplacement, au poste de pilote de réserve, du jeune néo-zélandais Brendan Hartley par l'encore plus jeune espagnol Jaime Alguersuari – lequel a déclaré aussitôt que son objectif principal était désormais de « décrocher un volant de titulaire chez Toro Rosso en 2010 »...

Hartley et Alguersuari étant, dans cet ordre, les "têtes de liste" parmi les membres du programme de développement de jeunes pilotes de Red Bull (dans le sillage de Sebastian Vettel et Sébastien Buemi), cette annonce pouvait laisser supposer qu'Hartley serait mis dans les plus brefs délais à la disposition de Toro Rosso – pour remplacer un Bourdais au sujet duquel Franz Tost, le peu diplomate patron de la petite écurie italienne, ne cachait pas sa déception côté résultats (notamment après l'accrochage de Sébastien avec Heikki Kovalainen à Silverstone, dont il ne nous semblait pourtant pas qu'il ait été le seul responsable, loin de là).

Les choses se sont vite emballées. Le jeudi précédant le GP d'Allemagne, au Nürburgring, la rumeur s'est mise à courir dans le paddock et au-delà que Bourdais s'apprêtait à disputer sa dernière course – et que son remplaçant serait bel et bien Jaime Alguersuari (Hartley se concentrant sur son double programme en Formule 3 britannique et Formule Renault 3,5 litres dans le cadre des World Series by Renault) ; deux informations qui allaient être confirmées respectivement le 16 et le 20 juillet.

Ce changement n'a sans doute pas pour seule raison les résultats jugés insuffisants du Mancaeu ou l'appartenance d'Alguersuari à la filière ▶



En se faisant "débarquer" après le GP d'Allemagne au Nürburgring, Sébastien Bourdais n'a pas pu bénéficier des nouvelles évolutions qui devaient être apportées à la Toro Rosso après avoir montré leur efficacité sur la Red Bull.

"qui va bien" (lire p. 20). En plus du soutien de Red Bull, Jaime bénéficie en effet de celui de Repsol, le pétrolier espagnol qui serait sur le point de faire son retour en F1 en fournissant les deux écuries appartenant à Dietrich Mateschitz, patron de la marque Red Bull. Un choix étonnant, soit dit en passant, à l'heure où une nouvelle écurie 100 % espagnole – Campos Meta 1 – s'apprête à débiter en F1 en 2010. Mais ceci ne nous regarde pas...

Inutile de se voiler la face. Les performances de Sébastien Bourdais en F1 n'ont pas été au niveau de celles qu'on attendait... Cette année, peut-être plus encore qu'en 2008. Car

écoulées avant qu'il ne s'aligne enfin sur la grille de départ d'un GP, en 2009. Cinq années couronnées de succès aux États-Unis, bien sûr, mais une éternité à l'échelle de la F1.

De casting, parce que Toro Rosso n'était sans doute pas la structure dans laquelle Sébastien allait pouvoir s'épanouir en F1. Cela peut paraître facile à dire, ou à écrire, avec le recul. Mais dès l'annonce, en septembre 2007, de l'accord entre Bourdais et STR pour la saison suivante, *F1 Racing* avait écrit que le pilote allait rejoindre « la dernière des 11 écuries de F1 [Ndlr : à l'époque] dont le management ne paraît pas toujours le plus cohérent,

risque de lui couper les ailes à lui aussi.

Après Buemi, 6e du GP2 en 2008, voici donc Alguersuari, seulement 8e en Formule Renault 3,5, qui déboule en F1 alors que ceux qui les précédaient n'ont pas eu cette chance. Sans vouloir nier les qualités à ces deux jeunes pilotes, force est de reconnaître qu'un tel système de sélection ressemble fort à un... casting. Si, à l'avenir, courir en GP ne dépend plus des résultats antérieurs mais de la seule appartenance à une filière ou au fait de porter un nom célèbre, la F1, qui se veut reine du sport automobile, n'en sortira pas grandie.

## “Quelle qu'ait été la déception concernant les performances de Sébastien Bourdais, rien ne justifiait qu'il se fasse jeter ainsi”

en dépit d'une monoplace moins performante, il est plus difficile d'admettre et de comprendre qu'il n'ait pas pris le dessus sur son coéquipier, Sébastien Buemi, que ça ne l'était la saison dernière quand il courait aux côtés de Sebastian Vettel. Celui-ci, bien que de presque 10 ans son cadet, était pourtant le plus expérimenté des deux en F1.

Peut-être, aussi, y a-t-il eu une double erreur de timing et de casting.

De timing, parce que Bourdais est sans doute arrivé trop tard en F1. Ses débuts auraient dû logiquement survenir en 2003 avec Arrows, au lendemain de son titre en F3000, avec la perspective de passer chez Renault à moyen terme. Rien ne s'est passé comme prévu, et cinq longues années se sont

notamment envers ses pilotes. » Deux ans après, Bourdais a connu la même agonie, et finalement le même sort, que Scott Speed et Vitantonio Liuzzi...

Bref, quelle qu'ait été la déception concernant les performances de Sébastien, elle ne justifie pas qu'il vienne allonger la liste des victimes de cette mode qui consiste à remplacer (ou plutôt jeter) ainsi des pilotes en cours de saison. La moindre des choses aurait été de le laisser aller au bout de son contrat. Toro Rosso justifie son choix par l'absence d'essais privés qui empêche de tester des pilotes (et c'est en effet un vrai problème), mais ce n'est pas une raison pour faire débiter en cours de championnat un très jeune garçon qui n'a pas encore fait ses preuves – loin de s'en faut – au

« S'il y a une place chez Toro Rosso, je suis disponible ; qui sait, tant que les calendriers de la F1 et du WRC ne se font pas concurrence, tout est possible. » La citation, publiée dans *L'Équipe* du 11 juillet – soit peu après le début des rumeurs concernant le limogeage de Sébastien Bourdais mais bien avant son officialisation –, est signée Sébastien Loeb. Coup de pub de Red Bull ? Prise de "melon" avérée du quintuple Champion du monde des rallyes, récemment élu sportif préféré des Français par les lecteurs de *L'Équipe Magazine* ? Toujours est-il qu'une telle déclaration n'était pas forcément très inspirée, notamment vis-à-vis de celui qui était encore, jusqu'à preuve du contraire, le pilote de la Toro Rosso n°12.

Olivier Quesnel, patron de Citroën Racing et donc de Loeb en Championnat du monde des rallyes, a lui-même atténué les propos de son pilote en déclarant le même jour que « Sébastien Loeb ne remplacerait pas Sébastien Bourdais en F1 si celui-ci était transféré. Il a exprimé le désir d'aller en F1, ce qui ne me surprend pas car ce serait pour lui un rêve devenu réalité. Cependant, on peut toujours rêver. »



Après une série remarquable de cinq victoires en autant de rallyes, Sébastien Loeb a connu trois revers successifs qui l'ont fait passer derrière Mikko Hirvonen au championnat... Le titre en WRC reste donc plus que jamais sa priorité.

Il est vrai qu'avant d'aller courir en F1, il y a un nouveau titre en WRC à gagner. Titre qui semblait déjà dans la poche de "Seb" il y a encore quelques semaines, avant qu'il ne commette plusieurs erreurs et ne subisse trois revers consécutifs qui l'ont fait repasser derrière son rival de chez Ford, le très régulier Mikko Hirvonen, au classement avant le Rallye de Finlande (du 31 juillet au 2 août).

L'Alsacien n'a lui-même pas été long à calmer le jeu. « Je sais quelle est ma priorité : le Championnat du monde des Rallyes, » a-t-il déclaré, toujours dans les colonnes de *l'Équipe*, dès le lendemain. « Je suis un peu surpris par la tournure que cette affaire a prise. [...] Ce que j'ai dit a été déformé ou sorti de son contexte pour nourrir la rumeur. » Et d'ajouter : « Ce n'est pas mon genre de faire des déclarations à la presse à propos de Sébastien Bourdais. » Dont acte, sur ce dernier point en tout cas.

La rumeur a néanmoins continué de circuler au sujet de la présence du rallyman au GP d'Abou Dhabi, le dernier de la saison, une fois la saison terminée en WRC. La réalité est que cela ne nous paraît pas très... réaliste. Sans chercher à mettre les deux disciplines en concurrence ni à dénigrer l'une par rapport à l'autre, tant les rallyes font eux aussi appel à des qualités très peu sollicitées en circuit, on peut considérer que ce qui est possible dans un sens (à l'heure où vous lisez ces lignes, Kimi Räikkönen a disputé le Rallye de Finlande), ne l'est pas dans l'autre. Ceci en raison d'une caractéristique toute simple des courses



À l'image de Loeb, Romain Grosjean a souffert après un début de saison tonitruant en GP2. Vaut-il mieux pour lui finir la saison et tenter de décrocher titre, ou débiter en F1 chez Renault ? On connaît peut-être déjà la réponse.

en circuit, et particulièrement de F1 : le fait de courir en peloton, notamment lors des départs. Ce ne sont pas quelques tours de circuit effectués durant l'hiver à Barcelone qui apportent le vécu indispensable pour disputer un GP, et les tests sont interdits...

Le 23 juillet, Loeb a une nouvelle fois minimisé ses chances de courir en F1 dans un entretien avec *Autosport*. Mais cela n'a pas fait taire les rumeurs concernant son engagement à Abou Dhabi. Sont-elles crédibles ? Si elles se vérifiaient, et si Sébastien s'en tirait à son avantage, cela montrerait un peu plus encore, après les exemples de très jeunes pilotes comme Jaime Alguersuari très vite dans un bon rythme, que la F1 est en quelque sorte devenue trop "facile". Et c'est elle qui deviendrait alors moins crédible.

**Le GP d'Europe** ne devrait en théorie, à l'heure où ces lignes sont écrites, pas voir les débuts tant attendus par certains de Romain Grosjean en F1 – à moins que l'équipe Renault n'ait obtenu gain de cause après son appel contre la suspension dont elle a fait l'objet pour le rendez-vous de Valence, et que Nelson Piquet ait été finalement "remercié" lui aussi.

Selon Radio-Paddock, les débuts du pilote franco-suisse, troisième "tricolore" à faire l'actualité cet été, avaient même été planifiés pour le GP d'Allemagne. En cause : les résultats décevants, surtout par rapport à ceux de son illustre équipier, de Piquet Jr. Problème : la montée au créneau de Piquet Sr qui n'a pas manqué de rappeler, y compris publiquement, que son fiston n'avait jamais été traité à égalité avec Fernando Alonso – ainsi que le prévoit pourtant son contrat : moins de jours d'essais (quasiment pas d'ailleurs, déjà qu'ils sont comptés) et nouvelles évolutions obtenues

avec un temps de retard. Après le Nürburgring, Renault a donc confirmé le Brésilien pour la Hongrie, tout en faisant bien comprendre que c'était le GP de la dernière chance...

Si le jeune Nelson n'est pas exempt de reproches (concernant plus particulièrement son manque d'implication supposé), rien ne justifiait, ou ne justifie, ou ne justifierait (!), pas plus que pour Sébastien Bourdais, qu'il soit "débarqué" en cours de saison. Ne revenons pas ici sur la difficulté d'être associé à un double Champion du monde sur lequel se concentrent tous les efforts de l'équipe...

D'autre part, on peut douter du bien-fondé de faire débiter Romain Grosjean aux deux tiers du championnat. En GP2, cette année, le troisième pilote Renault a semblé plafonner après son excellent début de saison. Son week-end monégasque, qui a semblé être un tournant, a bien résumé son parcours : belle victoire le samedi, gros crash le dimanche. Ses erreurs, encore fréquentes, sont peut-être le signe d'une certaine fébrilité et d'une tendance à trop se précipiter. Il a vu revenir sur lui son équipier au sein de l'écurie Barwa-Addax, le Russe Vitaly Petrov. Pire, il s'est fait "déposer" au championnat, lors des deux rendez-vous du Nürburgring puis du Hungaroring, par l'Allemand Nico Hulkenberg, son remplaçant chez ART (l'équipe de Frédéric Vasseur et de Nicolas Todt) qui dispute sa première saison dans l'antichambre de la F1...

Romain est-il fin prêt ? Pas sûr. Mais il affirme que oui, et nul n'est mieux placé que lui pour le savoir. Après tout, on a déjà vu des pilotes ne se révéler vraiment qu'une fois parvenus en F1. Quoi qu'il en soit, pour lui comme pour Bourdais – et, dans une bien moindre mesure, Loeb –, cette fin de saison et la prochaine intersaison seront capitales en ce qui concerne son avenir en Formule 1. **FO**



# PARADE

## Message personnel

Allez Felipe, on est avec toi. *F1 Racing* s'associe au message envoyé par ses mécaniciens et ingénieurs au pilote brésilien de Ferrari après son crash de la veille, avant le départ en Hongrie.

**Où** Hungaroring, Hongrie

**Quand** Dimanche 26 juillet

**Qui** Charles Coates/LAT





# PARADE

## **130 porte-bonheur**

Mark Webber a eu si peu de chance durant ses huit ans de F1 que Flavio Briatore lui a un jour suggéré de faire une visite à Lourdes. Il a enfin sabré le champagne au bout de 130 tentatives.

**Où** Nürburgring, Allemagne

**Quand** Dimanche 12 juillet

**Qui** Vladimir Rys/Getty





**FLY  
KINGFISHER  
IN  
GEAR**

# PARADE

## C'est trop bête...

Adrian Sutil semblait bien partir pour ouvrir le compteur de Force India au championnat mais il va se précipiter un peu trop en quittant les stands et s'accrocher avec Kimi Räikkönen.

**Où** Nürburgring, Allemagne

**Quand** Dimanche 12 juillet

**Qui** Steven Tee/LAT

# Paddock

Tout ce qu'il faut savoir ce mois-ci dans le monde de la Formule 1

## Felipe Massa : un terrible coup du sort

**Le Brésilien nous a fait peur, mais les dernières nouvelles avant le bouclage de F1 Racing étaient rassurantes**

FELIPE MASSA va mieux, et les médecins hongrois croient désormais en sa guérison complète. Telles sont les dernières informations en provenance de Budapest dont dispose *F1 Racing* avant le "bouclage" de ce numéro, le mardi 27 juillet – soit quatre jours après son incroyable et terrible accident survenu durant la séance de qualification en Hongrie et qui nous a fait craindre le pire.

La session Q2 touchait à sa fin lorsque le pilote brésilien de Ferrari a été touché en pleine tête par un ressort que venait de perdre la Brawn-Mercedes de Rubens Barrichello. Assommé, Felipe est ensuite allé s'encaster dans un mur de pneus.

Les premières informations, après le transfert du pilote vers un hôpital de Budapest, ont fait état notamment d'une coupure au

front et d'un traumatisme crânien – qui s'est avéré être, en réalité, une fracture du crâne. Massa a bien réagi à l'opération qu'il a subie et au coma de 48 heures dans lequel il a été plongé. On a parlé ensuite de graves lésions à l'œil gauche, que les médecins ont dit ne pas être en mesure de confirmer le 27 juillet.

Très vite, le monde de la F1 a compris que Felipe Massa serait, hélas, absent plus longtemps des circuits que pour le seul GP d'Europe à Valence (23 août). Mais plus que de le revoir au volant d'une F1, ce qui compte est bien de souhaiter que sa guérison puisse, comme l'ont dit les médecins, être complète.

Comme c'est toujours le cas dans ce genre de situation, et même si on peut le déplorer, les spéculations n'ont pas tardé concernant le remplacement de Massa pour la suite

de la saison. Parmi les noms cités, les plus sérieux étaient ceux des pilotes de réserve de la Scuderia, Marc Gené et Luca Badoer (quelque peu en manque de roulage et de compétition, notamment le second nommé), mais aussi de Fernando Alonso (suite à la suspension de Renault pour le GP d'Europe chez lui, en Espagne – lire par ailleurs), de Sébastien Bourdais (dans le rythme de la saison car à peine "descendu" de la Toro Rosso et managé, tout comme Felipe, par Nicolas Todt) et, inévitablement, de Michael Schumacher (ce que Willi Weber, le manager de l'Allemand, s'est empressé de démentir).

Mais tout ceci est secondaire. Sans Felipe Massa, auquel *F1 Racing* souhaite de se rétablir au plus vite, la suite de la saison ne sera de toute façon pas la même...



## RENAULT : QUELLES CONSÉQUENCES ?

Peu après l'arrivée du Grand Prix de Hongrie, l'équipe Renault F1 a été suspendue pour le prochain GP d'Europe à Valence (23 août).

La sanction, étonnante par sa sévérité, est survenue après qu'une roue ait été mal fixée lors d'un pit-stop de Fernando Alonso, et que l'écurie n'ait pas arrêté aussitôt le pilote. Celui-ci a couvert un tour complet au ralenti, la roue finissant par se détacher et par représenter un danger potentiel pour toute personne se trouvant sur son "chemin". Renault a fait appel mais avait peu de chances d'obtenir gain de cause, étant donné le contexte.

Cet incident s'est en effet produit une semaine après que le jeune pilote anglais Henry Surtees ait été tué par une roue venue le

heurter de plein fouet dans une course de F2, et le lendemain de l'accident de Felipe Massa. Ceci peut expliquer la réaction très forte de la FIA, même si d'autres comportements tout aussi "choquants" n'ont pas été sanctionnés – y compris dans un passé récent.

Cet événement n'a pas manqué de poser des questions, au sujet de Fernando Alonso notamment. Le GP d'Europe, en Espagne, pouvait-il se passer de lui ? N'allait-on pas assister à son transfert anticipé chez Ferrari, à la place du malheureux Massa ?

Pour Renault, l'affaire ne pouvait plus mal tomber, à l'heure où le paddock bruissait de rumeurs sur la vente de l'écurie (en tout cas sa partie anglaise) à un homme d'affaires russe...



## RED BULL VS BRAUN

### CHAMPIONNAT DU MONDE (AVANT LE GRAND PRIX D'EUROPE)

#### PILOTES :

1. Jenson Button (Brawn)	70 pts
2. Mark Webber (Red Bull)	51,5 pts
3. Sebastian Vettel (Red Bull)	47 pts
4. Rubens Barrichello (Brawn)	44 pts
5. Nico Rosberg (Williams)	25,5 pts

#### CONSTRUCTEURS :

1. Brawn Mercedes	114 pts
2. Red Bull Renault	98,5 pts
3. Ferrari	40 pts

# PADDOCK



## LA F1 EST EN CONGÉS... ET GAGNE DE L'ARGENT !

Les équipes ont donné deux semaines de vacances au personnel des usines, dans l'optique de réduire les coûts

LA TRÊVE ESTIVALE permet à la F1 d'entrer en hibernation ! Mais en ces temps de crise, l'arrêt de toute activité pour les équipes leur permet surtout de faire des économies.

Cette fermeture découle d'un accord trouvé par les membres de la FOTA (l'association des écuries de F1). Le président de l'équipe Toyota, John Howett, a confié à *F1 Racing* que cette pause de deux semaines fait épargner 1,5 million d'euros.

« Nous avons calculé que le simple fait de couper l'air conditionné, l'électricité et tout le reste engendrera un bénéfice de l'ordre de trois millions d'euros sur un mois, » estime Howett, également vice-président de la FOTA.

Environ 90% des membres de l'équipe Toyota n'est pas retourné à l'usine de Cologne après le GP de Hongrie, les autres restant d'astreinte pour assurer la logistique et la maintenance générale. Mais au sein des écu-

ries, tout travail de conception ou de réalisation a cessé.

« C'est réellement bénéfique pour le personnel, car les équipes d'essais ayant été dis-

**“On ne peut pas lire ses mails car c'est considéré comme du travail” Sam Michael**

persées, cela signifie que l'équipe de course doit en plus s'occuper des tests, » dit le team manager de Toyota, Jens Marquardt. « De fait, la saison dure de janvier à novembre.

C'est important de pouvoir faire un break, donc tout le monde prend ses deux semaines. Et du fait que l'accord a été ratifié par tous, il n'y a pas d'inquiétude concernant un éventuel avantage pour telle ou telle équipe. »

Force India et Williams (qui ne sont plus membres de la FOTA à l'heure actuelle) ont aussi accepté ledit accord, mais le directeur technique de cette dernière, Sam Michael, pense qu'il n'y aura pas d'économies de réalisées car la production précédant et suivant le break sera déçuplée.

« Je pense qu'on pourra poursuivre le marketing, mais des gens comme Frank Williams ne pourront s'empêcher de travailler, même sans ingénieur, » a-t-il assené. « On ne pourra même pas regarder nos mails, car c'est considéré comme du travail. On sera donc amené à rentrer chez nous pour ne rien faire. C'est un peu surréaliste...

# TOURNEZ LA PAGE

Maintenant, téléchargez **F1 RACING** sur Internet



## LE KIOSQUE NUMÉRIQUE



Téléchargez plus de 500 magazines en accès direct sur votre PC

**éco-forfait WWF illimité**

Téléchargements

→ **ILLIMITÉS** ←

17.90€ / mois

Dont 1€ reversé au WWF pour préserver les forêts de Nouvelle Calédonie

Moins de papier pour réduire la pression sur les forêts



**RELAY**.com

**PADDOCK**

**Union Jack**  
Tires

# HAMILTON VEUT PLUS DE SHOW APRES LA COURSE !



**Vous pensez, que les donuts, burn-outs et autres figures devraient être autorisés après-course ? Rejoignez la campagne F1 Racing pour que les pilotes puissent fêter leur résultat comme il se doit !**

LEWIS HAMILTON souhaite que la législation soit plus souple afin que les pilotes puissent exécuter des *donuts* et autres pirouettes une fois la ligne d'arrivée franchie – et *F1 Racing* est de cet avis !

La fine gachette de McLaren a cité d'autres disciplines, telles que la MotoGP et la Nascar, où les vainqueurs sont autorisés à exposer leur drapeau national et à faire des *burn-outs* devant les tribunes pour faire plaisir au public. Et il ne voit pas pourquoi ce ne serait pas le cas en F1.

« En Angleterre, les fans sont terribles ! » s'esclaffe Hamilton. « Ils

sont prêts à tout pour nous approcher et j'aimerais bien faire flotter l'Union Jack là-bas. Si vous regardez la MotoGP, c'est vraiment excitant à voir, et ça fait des souvenirs pour les spectateurs. »

Au GP de Belgique 2007, Kimi Räikkönen a fait un donut avec sa Ferrari après avoir remporté la course. Plus récemment, Hamilton a délecté ses supporters lors de son GP "à domicile". Mais l'article 43.3 du règlement sportif de la F1 est formel : « Une fois la course terminée, toutes les voitures doivent impérativement rejoindre le parc fermé, et ceci sans délais, en n'embarquant

aucun objet et en ne recevant aucune assistance que ce soit (exceptée celle des commissaires si celle-ci est nécessaire). »

Mais après une piètre 16<sup>e</sup> place à Silverstone, Hamilton ne risquait pas grand-chose : « Une pénalité ? À quoi bon ? Quand vous arrachez la victoire, il est évident que vous ne souhaitez pas endommager l'auto, mais, en réalité, on est habitué à faire des donuts et autres réjouissances lors des exhibitions ; mais si on s'y prend bien, il n'y a pas réellement de risques. Alors, pourquoi une telle interdiction ? »



# UN SOUTIEN DE CHOIX POUR ARI VATANEN

**Selon David Richards, Ari Vatanen est un « formidable candidat » pour prendre le poste de Max Mosley à la présidence de la FIA**

DAVID RICHARDS supporte la candidature d'Ari Vatanen, pour la présidence de la FIA.

Ces deux-là se connaissent bien puisque Richards, le boss de Prodrive, fut, il y a bien longtemps, le copilote de Vatanen en WRC et qu'il remporta avec lui le championnat en 1981.

Selon Richards, Vatanen aurait l'étoffe d'un bon président, car il détient moult connaissances en termes de sport et de politique.

patron chez Peugeot, Jean Todt. Dans une lettre expédiée ce mois-ci à toutes les factions de la FIA, Max Mosley a révélé qu'il ne briguerait pas un nouveau mandat, mais qu'il apportait son soutien à Todt. « Jean est indéniablement l'homme fort du sport auto de ces dernières décennies ; il serait le successeur idéal pour poursuivre le travail de ces 16 dernières années. »

Lors du Paris-Dakar 1989, Todt avait joué à pile ou face



Le sens de la diplomatie du sympathique Ari Vatanen peut-il calmer le jeu en F1 ?

« Son siège de député au parlement européen lui a permis d'être rompu aux domaines législatif, écologique et politique, » rappelle Richards. « Il apportera un vent de fraîcheur à la présidence. Sa diplomatie apaisera les dissensions qui sévissent dans ce sport. »

Vatanen a grandi dans une ferme, en Finlande, avant de gravir les échelons jusqu'à son titre. En 1999, il remporta son siège au parlement européen, avant d'en être déchu lors des dernières élections.

« C'est un vieil ami, et il a une grosse qualité : son charisme, » ajoute Richards. « Il a toujours du temps pour parler aux gens – c'est un formidable candidat. »

Le principal rival de Vatanen n'est autre que son ancien

**L'adversaire déclaré d'Ari Vatanen est son ex-boss, Jean Todt...**

pour décider de la victoire entre les pilotes Peugeot. Ce jour-là, Jacky Ickx avait perdu au profit de Vatanen... Celui-ci sera-t-il aussi chanceux en octobre ?

Il ne faut pas se voiler la... face, ses récentes allégations concernant le prétendu financement de la campagne de Todt par la FIA tombent... pile au mauvais moment !

## SIGNEZ LÀ !

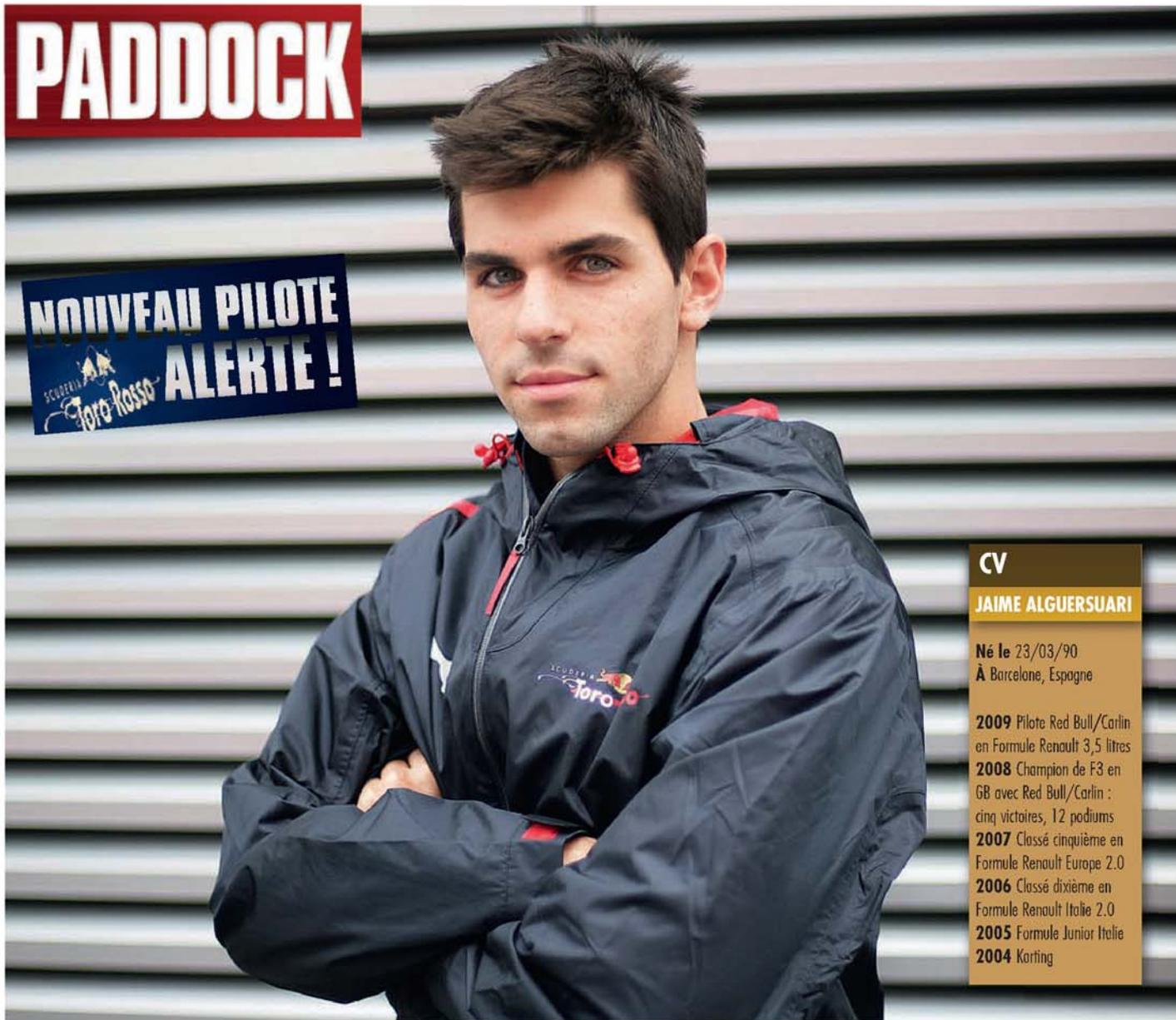
Je soussigné, suis d'accord avec *F1 Racing* et le pilote McLaren Lewis Hamilton pour que les pilotes de F1 aient l'autorisation de célébrer leur résultat de façon spectaculaire et de brandir leur drapeau national dans le tour de décélération. Allez la FIA, un effort !

NOM \_\_\_\_\_

Envoyez ce coupon de participation à "Donut Campaign", *F1 Racing*, Haymarket Consumer Media, Teddington Studios, Broom Road, Teddington, Middlesex TW11 9BE, UK ou exprimez votre soutien par e-mail à l'adresse suivante : [letters.f1racing@haymarket.com](mailto:letters.f1racing@haymarket.com)



**NOUVEAU PILOTE  
ALERTE!**



## CV

### JAIME ALGUERSUARI

**Né le** 23/03/90  
**À** Barcelone, Espagne

**2009** Pilote Red Bull/Carlin en Formule Renault 3,5 litres  
**2008** Champion de F3 en GB avec Red Bull/Carlin : cinq victoires, 12 podiums  
**2007** Classé cinquième en Formule Renault Europe 2.0  
**2006** Classé dixième en Formule Renault Italie 2.0  
**2005** Formule Junior Italie  
**2004** Karting

# Jaime Alguersuari... Jaime qui !?

**Le plus jeune pilote de F1 de l'histoire profite de la politique de Red Bull, qui fait peu de cas de l'expérience...**

QUAND VOUS LIREZ ces lignes, Jaime sera devenu en Hongrie le plus jeune pilote à prendre le départ d'un GP, au volant d'une Toro Rosso. Mais au fait, d'où sort le successeur de Sébastien Bourdais ?

Âgé de 19 ans (comme Fernando Alonso à ses débuts), tout frais moulu du programme de développement de jeunes pilotes Red Bull, et, il faut l'admettre, bien aidé par Repsol, Alguersuari a tiré profit des déboires du Français chez Toro Rosso.

Après plusieurs années passées en Formule Renault, l'ibérique a remporté le titre en F3 britannique dès sa première saison en 2008, faisant preuve d'un beau sang-froid lors de la dernière épreuve.

Cette année, il a piloté en World Series by Renault pour Carlin Motorsport dont le patron, Trevor Carlin, ne tarit pas d'éloges

sur son poulain.

« Je peux vous garantir qu'il apprendra vite et sera dans le coup d'emblée, » assure Carlin à *F1 Racing*. « Il est né pour ça, et peut se révéler très concentré quand il le faut. Il travaille main dans la main avec les ingénieurs, il est à l'écoute, et surtout, il est imperturbable. Il est très calme et je ne pense pas qu'il sera décontenancé par la F1. Il ne ressentira

aucune pression car il sait qu'il s'agira pour lui d'une "période d'apprentissage". »

Alguersuari est la dernière trouvaille présentée en F1 par le Dr Helmut Marko, qui dirige le programme des jeunes pilotes Red Bull, suivant ainsi les traces de Sebastian Vettel et Sébastien Buemi dans le pinacle du sport auto.

« Mon objectif premier est de progresser en tant que pilote, » déclare Alguersuari. « D'autres jeunes rookies sont venus en F1 et ont fait forte impression. Je pense que cela correspond à la philosophie de Red Bull de leur donner une chance – cela a été le cas pour Buemi et Vettel, et ça les a réellement motivés. »

Pour le moment, Alguersuari tient son baquet, mais des rumeurs ont évoqué les débuts en F1 de Sébastien Loeb, chez Toro Rosso, plus tard dans la saison...

## LES PLUS JEUNES PILOTÉS DE F1

Jaime Alguersuari	19a 4m 3j	GP de Hongrie 2009
Mike Thackwell	19a 5m 29j	GP du Canada 1980
Ricardo Rodriguez	19a 6m 27j	GP d'Italie 1961
Fernando Alonso	19a 7m 3j	GP d'Australie 2001
Esteban Tuero	19a 10m 14j	GP d'Australie 1998

# WHAT HI\*FI?

## SON & HOME CINEMA

SON & HOME CINEMA

La référence mondiale pour la hi-fi et le Home Cinema

### LA TVHD ET LE BLU-RAY

# POUR MOINS DE 1000 €

Des écrans 81 cm et des lecteurs d'entrée de gamme très abordables

**iPOD ET COMPAGNIE...**



Quel sera le baladeur mini de votre été ?

**RIEN QUE POUR VOUS**

Des casques qui prennent soin de vos oreilles



**LE BLU-RAY À PRIX TRÈS DOUX**

L'embellie des platines HD d'entrée de gamme



**LA BEAUTÉ DU SON HI-FI**



Six enceintes d'excellence sont mises sur la sellette

**DES AMPLIS AU TOP**

Des amplificateurs multicanal qui font rugir le Home Cinéma



**C'EST LA FÊTE DU HOME CINÉMA**

Un projecteur Mitsubishi bon marché et très doué



**EN+ GUIDE D'ACHAT**

**PLUS DE 900 PRODUITS TESTÉS ET NOTÉS**

**B&B MEDIA**



éMA TV/MP3 **AVIS D'EXPERTS**

La référence mondiale est en français, chaque mois chez votre marchand de journaux.

## LE "PÈRE" DU VIADUC DE MILLAU SIGNE UNE TRIBUNE FUTURISTE !



### Pour un nouveau circuit espagnol en Espagne, Norman Foster s'est inspiré du flux d'air des F1

LES PLANS de cette spectaculaire tribune du nouveau circuit de Motorland Aragon, en Espagne, viennent tout juste d'être dévoilés. Les flux d'air jalonnant les F1 ont servi d'inspiration pour l'ossature unique de cet édifice.

Le nouveau complexe a été conçu par la firme du célèbre architecte Sir Norman Foster, à l'origine de constructions phares tel le Technology Centre de McLaren à Woking ou... le Viaduc de Millau !

La tribune principale se tiendra en face de la pit-lane et comportera un espace commercial, diverses installations dédiées aux loisirs, et une tour de 90 mètres de haut comprenant un hôtel. Le projet est en route depuis quatre ans et se situe dans le Nord-Est de l'Espagne, entre Barcelone et Madrid.

Le circuit, long de 5,3 km, est le seul pour lequel Hermann Tilke soit parti d'une feuille blanche, et comprend une ligne droite de

1,7 km. Le consultant du projet est le pilote d'essai de McLaren, Pedro de la Rosa, et les responsables du site espèrent que Motorland Aragon deviendra un circuit permanent pour les essais privés à venir.

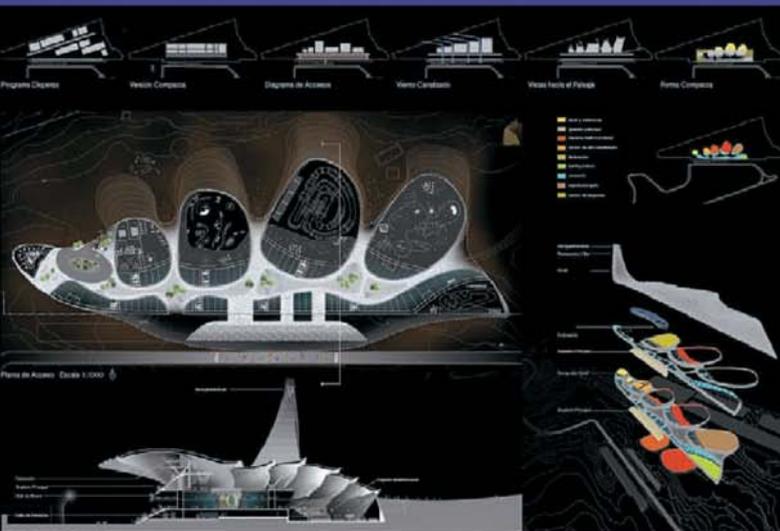
« La piste comprend de très bons enchaînements, avec une rapide section vallonnée, des virages plus lents et des épingles, » explique le directeur général du circuit, Tomé Alfonso. « Le tracé conviendra parfaitement

**“Le tracé conviendra aux tests F1, mais y faire un GP n'est pas réaliste”** Tomé Alfonso

aux tests de F1, mais organiser un GP n'est pas réaliste. »

Le site comporte aussi une piste de kart, un circuit “off-road”, ainsi qu'un technopôle, et la nouvelle équipe USF1 envisage déjà d'en faire sa base européenne. L'écurie dirigée par Peter Windsor, actuellement reporter à *F1 Racing*, dont le siège est à Charlotte, en Caroline du Nord, recherche en effet un pied-à-terre sur le vieux continent pour des raisons logistiques.

La piste du Motorland Aragon vient d'être achevée le mois dernier, mais le futur paddock est toujours en cours de travaux. Quant à la tribune principale, ses fondations devraient être entamées dans les six prochains mois. Le circuit ouvrira ses portes début septembre et le premier événement majeur sera un rendez-vous des World Series by Renault à la fin du mois d'octobre.



Les plans de la tribune principale qui ont été dévoilés ont vraiment un côté très "science fiction"...



... et cette vue aérienne du tracé nous rappelle un peu celui du Paul Ricard !



# QUIZ CONNAIT ?

Testez vos connaissances... et celles de vos amis !



- 01 Sur quel circuit François Cevert a-t-il remporté sa seule victoire en GP ?
- 02 Quel ancien revendeur Ford amena Zakspeed en F1 en début de saison 1985 ?
- 03 En mémoire de quel pilote un musée a-t-il été ouvert récemment dans la ville de Ruthin (où il est né), au Pays de Galles ?
- 04 En 1986 et 1987, pour quelle équipe courait le grand Riccardo Patrese ?
- 05 Quel pilote a disputé son unique GP à Monza en 1993, sur une Jordan ?
- 06 En quelle année les Tyrrell avaient-elles le V10 Ilmor ?
- 07 Quel ancien vainqueur de l'Indy 500 a disputé le GP de France 1958 ?
- 08 Quel ancien circuit avait des virages nommés Södra, Hansen ou Gislaved ?
- 09 Qui a remporté le Grand Prix d'Australie en 2002 ?
- 10 Quelle est la dénomination du châssis de la Force India qui court cette année ?



9 Michael Schumacher 10 JMOZ  
4 Brubham 5 Marco Apicella 6 1992 7 Troy Ruttman 8 Anderstorp  
Réponses Watkins Glen, 1971 2 Erich Zakowski 3 Tom Fryce

## SOURCE F1 RACING

Tout ce que vous n'avez jamais osé demander...

**Sans ravitaillements en 2010, les mécaniciens porteront-ils toujours un casque et une combinaison ou reviendront-ils aux bons vieux shorts et T-shirts ?**  
Rob Wilkes, USA



Le personnel des teams ne devrait pas revenir au look du bon vieux temps durant les courses.

Nous avons posé la question à un team manager qui nous a dit que l'intention est de garder casques et combinaisons - comme en GP2 -, même si les mécaniciens ne changeront que les pneus. Cela donne un côté plus "pro" et

permet d'afficher les noms des sponsors. Les casques resteront pour des raisons de sécurité et des combinaisons plus fines (et donc moins chaudes) seront utilisées.

Envoyez vos "colles" à [f1racingredac@bandbmedia.com](mailto:f1racingredac@bandbmedia.com)



Les ravitaillements vont bientôt disparaître. Mais manqueront-ils à la F1 ? Pas sûr du tout...

# Sans ravitaillements, un meilleur spectacle ?

## Oui



**Sam Michael**  
Directeur technique,  
Williams

« LA STRATÉGIE va certainement changer car les monoplaces seront plus rapides après les pit-stops qu'auparavant. En réalité, je ne sais pas si ce sera bon ou mauvais, mais ce qui est sûr, c'est que ce sera différent de ce que nous avons vécu par le passé.

Tellement de simulations sont faites aujourd'hui que chacun peut prédire ce que l'autre va entreprendre, et il est très difficile d'évoluer dans la hiérarchie – mais je pense que ce sera une toute autre histoire l'année prochaine. L'autre aspect à prendre

en compte sera le différentiel de performance sur un tour entre le début et la fin d'un Grand Prix – qui devrait être de l'ordre de cinq secondes.

Certes, le spectacle des mécanos ravitaillant l'auto disparaîtra, mais l'accent sera mis sur les changements de pneus. En outre, le fait d'assister à une vraie Q3, avec la même quantité de carburant pour tous, sera plus excitant. Les gars les plus rapides seront devant – mais il n'y aura probablement pas trop de changement dans le top 10. Donc, *wait and see...* »

## Non



**Heikki Kovalainen**  
Pilote,  
McLaren-Mercedes

« JE NE PENSE pas qu'il y aura une si grosse différence que ça au niveau spectacle. À vrai dire, ce sera même assez similaire à aujourd'hui. Les premiers tours de course seront intéressants car les réservoirs seront chargés à ras bord, mais les pilotes finiront par s'habituer à conduire de véritables "citernes".

Pour être honnête, je préférerais effectuer des pit-stops complets comme ce fut le cas jusqu'à présent. Après tout, ça fait partie du spectacle de la F1 moderne ! Par ailleurs, du point de vue

pilotage, c'est appréciable de sentir la voiture s'alléger au fil des tours lors d'un relais – et il est aussi fondamental de contrôler l'usure des pneumatiques, particulièrement après un arrêt, quand ils subissent le poids de dizaines de litres de carburant.

Je n'y ai pas trop réfléchi, mais ça ne devrait pas être un si gros problème de piloter une F1 sans refaire le plein. L'avantage de cette interdiction sera de mettre tous les pilotes sur un pied d'égalité en Q3 – ce que tous apprécieront. »



# PADDOCK

## PADDOBJECTIF

Les pilotes adorent les décors de casque d'un jour, souvent pour raisons patriotiques



Coloris "imitation tartan" en rab sur le casque de David Coulthard au GP de Hongrie en 2004.



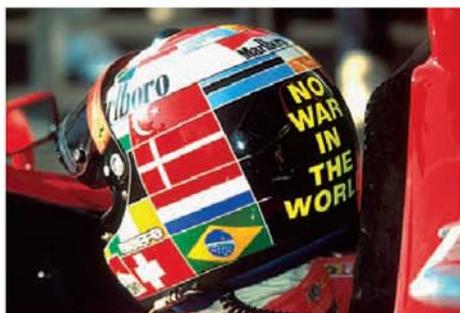
Pour son GP national, Rubens arborait en 2001 une livrée spéciale incluant le drapeau brésilien.



Tom Luca Hoffman, six ans, a gagné un prix en 2009 pour cette déco du casque de Timo Glock.



Button a porté les couleurs fluo de Brawn GP cette saison... mais pas chez lui à Silverstone.



Le message de paix de Gerhard Berger au GP du Portugal 1995.



Montoya a vendu celui-ci (Brésil 2005) pour une œuvre de charité.



Alex Wurz peint lui-même ses casques : ici, Silverstone 2007.



Pizzonia déposa l'empreinte de ses mains sur son casque chez lui, au GP du Brésil, en 2005.



Cette vue du port de Monaco a porté chance à Kimi en 2005 : il s'est imposé en principauté.



L'Italie a battu la France en finale de la Coupe du monde 2006, et Jarno Trulli était content.



Schumi honora la Chine avec ce curieux dragon pour le premier GP de F1 à Shanghai, en 2004.



Kubica arborait les couleurs italiennes à Monza en 2008, souvenir de ses années là-bas en kart.



Design un peu psychédélique mais récompensé pour Nick Heidfeld au dernier GP d'Allemagne.



Un petit Union Jack très stylé est apparu sur le heaume d'Hamilton à Silverstone l'an dernier.

**SAISON 2010 FIA ET FOTA : LA PAIX... DES BRAVES ?**

**F1**

**RACING**

LE SEUL MAGAZINE 100 % FORMULE 1



**INTERVIEW**

**Vingt ans après  
ses fracassants  
début en F1...**

**JEAN ALESI**

**"Nous, on savait s'amuser..."  
(et autres confidences)**



**LA RENAISSANCE  
DE JENSON BUTTON...**

... par un journaliste qui  
le suit depuis la Formule 3

**L'HISTOIRE DES CASQUES  
DE F1 À TRAVERS LES ÂGES**

Des années 50 à nos jours,  
des progrès fantastiques

**UNE JOURNÉE AVEC UN  
PATRON D'ÉCURIE DE F1**

Pour F1 Racing, c'est le  
boss de BMW qui s'y colle

NUMÉRO **125**  
JUILLET 2009

# ... DES POLE POSITIONS

Ils aiment tous partir devant, mais c'est pour mieux gagner la course !

## 1 MICHAEL SCHUMACHER 68 POLES

C'est durant sa dernière saison qu'il a battu le record de Senna, au Grand Prix de France 2006. Le sien n'a toutefois pas la même signification, en raison du format de qualif différent. Il a été le plus performant à Suzuka, avec huit poles entre 1994 et 2004.

## 2 Ayrton Senna 65 POLES

Au cœur de la domination de McLaren avec son duo magique des années 1988 et 1989, Senna prit la mesure de son équipier Prost en qualif, obtenant 13 pole positions à chaque fois. Il a réalisé en prime le record du plus grand nombre de poles consécutives – huit entre Jerez 1988 et Phoenix 1989.



Ayrton Senna, parti de pole position, file vers la victoire au Grand Prix de Monaco 1989 sur sa McLaren-Honda.

## 3 JIM CLARK 33 POLES

Bien qu'il ait signé le même nombre de pole positions qu'Alain Prost, c'est son meilleur pourcentage qui le place pour nous sur le podium. Sur ses 73 départs en F1 (entre 1960 et 1968), l'Écossais est parti de la pole à 33 reprises – soit 45 % de réussite.

## 4 ALAIN PROST 33 POLES

Les 33 poles de l'unique Champion du monde français ont été obtenues sur un total de 202 courses, soit un taux de réussite d'environ 16 % seulement. Sa saison la plus prolifique fut la dernière, en 1993, qui le vit réaliser à 13 reprises le meilleur chrono en qualification sur sa Williams dominatrice.

## 5 NIGEL MANSSELL 32 POLES

L'Anglais moustachu (ex-moustachu, plutôt) détient le record du plus grand nombre de poles en une saison : 14, l'année de son titre mondial sur Williams-Renault en 1992. Sa dernière, à Adélaïde deux ans plus tard, fit aussi de lui le cinquième pilote le plus âgé à s'élancer en tête de la grille d'un GP de F1 – à 41 ans, trois mois et cinq jours.

## 6 JUAN MANUEL FANGIO 29 POLES

L'immense champion argentin réussit sa première pole lors du deuxième GP de l'histoire du championnat, à Monaco en 1950. Il allait en obtenir 28 de plus au fil des sept années suivantes, qui allaient aussi le voir s'élancer à cinq reprises de la première ligne de la grille à Monza entre 1950 et 1956.

## 7 MIKA HÄKKINEN 26 POLES

Avant les deux années lors desquelles il remporta le titre mondial (1998/1999), Häkkinen comptait une seule pole à son tableau de chasse – au GP du Luxembourg 1997. Il en signa respectivement neuf et onze durant ces deux fameuses saisons, et enfin cinq au cours de son ultime saison en 2000.

## 8 NIKI LAUDA 24 POLES

Lauda signa sa première pole position au GP d'Afrique du Sud 1973 au volant d'une Ferrari 312B3. Les 22 suivantes furent aussi obtenues avec la Scuderia et la dernière (en 1978, encore à Kyalami) sur Brabham. À noter qu'il n'en réalisa aucune avec McLaren.

## 9 NELSON PIQUET 24 POLES

C'est après s'être élancé de la pole pour la première fois, lors du quatrième GP de sa seconde saison complète en F1 à Long Beach en 1981, que Piquet Sr remporta son premier succès sur une Brabham. Mais si sa dernière victoire survint en 1991, il signa son ultime pole en 1987, à Jerez et sur Williams.

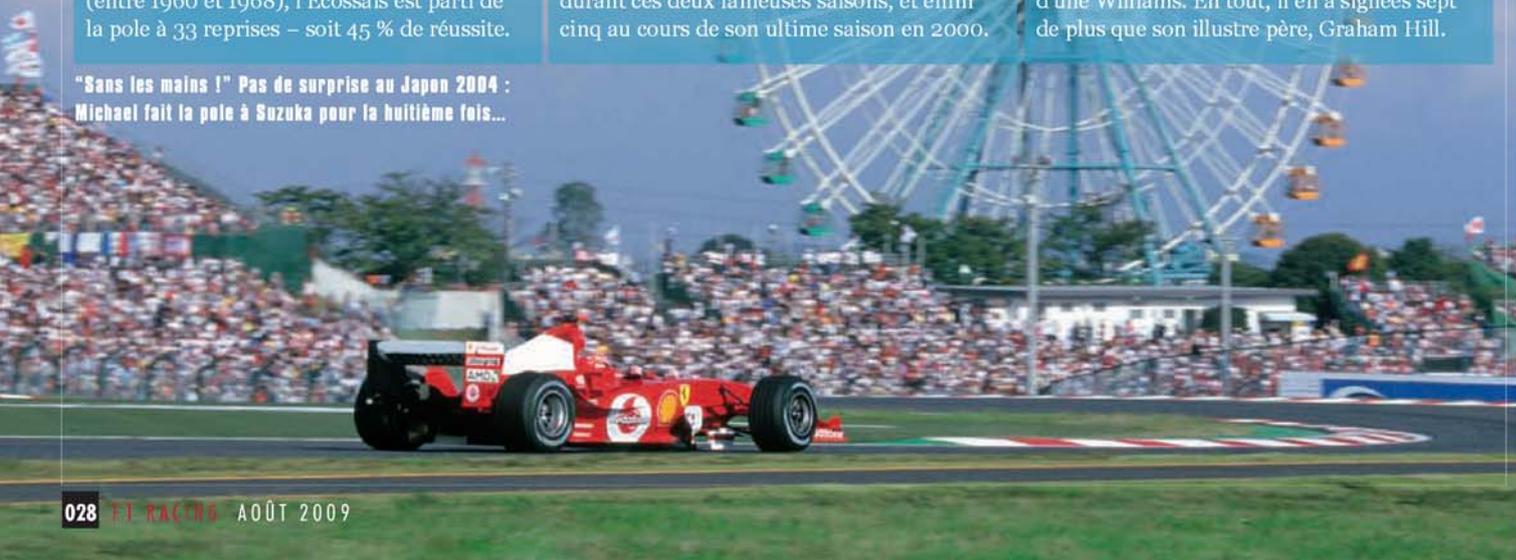


Départ du GP d'Argentine 1981 – avec Nelson Piquet en pole sur Brabham. Il va gagner et signer le meilleur tour.

## 10 DAMON HILL 20 POLES

Hill fils éclipsa son équipier Alain Prost à Magny-Cours, devant le public français, en 1993, pour s'assurer une première pole position dès son 10e GP. Les 19 autres ont elles aussi été réussies au volant d'une Williams. En tout, il en a signées sept de plus que son illustre père, Graham Hill.

"Sans les mains !" Pas de surprise au Japon 2004 : Michael fait la pole à Suzuka pour la huitième fois...



LE MEILLEUR DE DEMAIN EST DÉJÀ DANS



**STUFF** SIGN  
JUILLET-AOÛT 2009  
HORS-SÉRIE / 5,50 €

**HORS-SÉRIE NOMADE**

**MINI CAMERA**  
Vos films HD tiennent dans la main et dans la poche

**PLUS**  
**CASQUE SANS FIL**  
**AUTO HYBRIDE**  
**GPS INTELLIGENT**  
**MINI MP3**

**N°1 MONDIAL DES MAGAZINES HIGH-TECH**

**DOSSIER SPECIAL**  
**MOTO ET SCOOTER 125**  
Goûtez à la Dolce Vita version deux-roues

**DESTINATION HIGH-TECH**

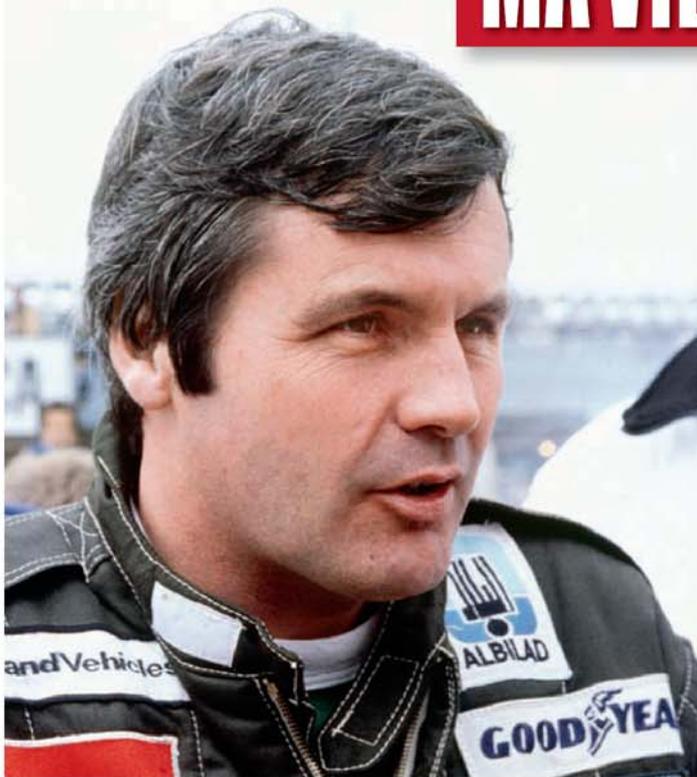
**VIVEZ VOS VACANCES EN TOUTE LIBERTÉ**

**CAHIER VOYAGE**  
**10 DESTINATIONS MAGIQUES...**  
**10 HÔTELS UNIQUES**

**MARATHON PC**  
Les ordinateurs portables les plus sexy et endurants...

**BOULEVARD** L 12184 - 18 H - F: 5,50 € - RD

CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX OU SUR [WWW.STUFFMAG.FR](http://WWW.STUFFMAG.FR)



# ALAN JONES

**Connu pour son franc-parler, le Champion 80 évoque Williams et Balestre**

AVEC ALAN JONES, pas de demi-mesure : il était aussi impitoyable en piste qu'il ne l'a été ces dernières années en commentant les GP pour la télé australienne. "Jonesy" était l'archétype du pilote Williams au gros cœur – ce qui lui attira l'affection de Patrick Head et de Frank. Leur respect mutuel culmina avec le titre mondial en 1980.

Jones avait piloté pour Surtees et Shadow (une victoire) quand Williams lui donna sa chance en 1978. Il se retira fin 81 mais fit un (bref) retour avec Arrows en 83 et un autre avec l'écurie Lola de Carl Haas en 85/86.

Depuis, il a notamment couru dans le championnat de tourisme australien et dirigé l'équipe nationale en A1GP. Et il n'a pas changé ! « Ce que m'a appris ma vie en F1 ? Qu'il ne faut faire confiance à personne. »



## GP PRÉFÉRÉ USA "EST" 1980

« Cette course s'est déroulée le week-end suivant celui où j'ai remporté le titre à Montréal. Watkins Glen est situé dans l'État de New York et c'est un circuit génial. Il a tout : montées, descentes, virages lents ou rapides. Je ne me suis pas très bien qualifié et suis sorti de la piste en me laissant piéger par de la poussière de ciment qui avait été mise sur la piste pour absorber de l'huile déposée là lors d'une autre course. Je suis reparti en fond de classement et suis remonté pour gagner. Ce fut une course très agréable car je n'avais rien à perdre : j'avais déjà le championnat en poche. »

## VOITURE PRÉFÉRÉE WILLIAMS FW07

« J'avais des affinités avec elle – Patrick Head et moi avions su faire en sorte de l'adapter parfaitement à chaque circuit. Je la pilotais à fond tout le temps, que ce soit en qualification ou lors de tests à Donington par un mardi après-midi très froid. Je lui ai toujours donné 10 sur 10 parce que je pense que tout comme un chanteur doit avoir la voix pour chanter, tout comme un musicien doit avoir le bon instrument pour jouer, un pilote doit avoir la voiture qui lui convient pour aller vite. »



## PATRONS PRÉFÉRÉS FRANK WILLIAMS ET PATRICK HEAD

« Frank et Patrick sont les types les plus épatants pour qui j'ai piloté. Un jour, sur une course, j'ai dit que je pensais que mon moteur manquait de puissance – il n'y avait pas de télémétrie à l'époque. Frank m'a dit : "C'est toi le pilote et si tu penses que c'est le cas, on va y remédier". Puis j'ai fait le meilleur temps au warm-up et gagné la course. Voilà le genre de type que c'était. Il me donnait confiance en moi et j'espère que ça marchait dans les deux sens. »



## PLUS GROSSE BOURDE HEURTER LE MUR À LONG BEACH

« Frank et moi avons pu avoir à l'occasion des avis divergents, mais très rarement des disputes. Patrick et moi en échangeions un peu plus. Je me souviens d'une année – ça doit être durant le warm-up à Long Beach – où la voiture est partie de l'arrière et j'ai tapé le mur avec la roue arrière. Patrick m'a un peu engueulé après coup, me disant que commettre ce genre d'erreur n'était pas vraiment utile durant un warm-up. J'ai répondu : "Je ne l'ai pas vraiment fait exprès !". Mais globalement, nous nous comprenions et avons une bonne relation. »

## PREMIÈRE EN F1 HESKETH

« L'ex-pilote Harry Stiller m'a appelé pour me dire qu'il allait m'organiser un test sur une Hesketh – je me suis dit qu'il me faisait marcher. Je suis allé dans la maison d'Alexander Hesketh, ou plutôt son château, ou quoi que ce soit, et je me souviens d'être allé voir derrière, là où les Hesketh étaient préparées – et il y en avait une pour moi. J'ai fait ma première course en 1975, hors championnat, où je crois que j'ai fini 7e en battant Carlos Reutemann. J'étais assez content. »



## PLUS GRAND REGRET GP D'ESPAGNE 1980

« Ce qui m'ennuie beaucoup, c'est que les stats officielles ne me donnent que 12 victoires – alors qu'en fait j'en ai 13. Au GP d'Espagne 1980, je suis arrivé le jeudi, j'ai fait les essais, les qualifs et le warm-up du dimanche matin. Je me suis présenté sur la grille, j'ai pris le départ, j'ai gagné et le roi Juan Carlos m'a remis le trophée du Grand Prix. Mais le patron de la FISA, Jean-Marie Balestre, pour je ne sais quelle raison, en a fait une course hors championnat. Ce type était une vraie tête de con. Lors du GP suivant, dans son pays, au Paul Ricard, j'ai gagné et refusé de monter sur le podium tant qu'il y serait ! »



# { ÇA FAIT QUOI... }



Grosse frayeur pour Pedro Diniz qui s'extrait de sa Ligier en 1996 à Buenos Aires. Notez que son casque a quelque peu roussi...

## ... DE "PRENDRE FEU" ?



**NIKI LAUDA**  
ALLEMAGNE, 1976

"Je me souviens clairement de tout ce qui a précédé la course, mais pas du tout de l'accident, qui est survenu au 2e tour. En fait, je n'ai aucun souvenir de rien avant mon arrivée au second hôpital. Je ne vous parlerai donc pas de ma perte de contrôle de l'auto ni des flammes. Je n'ai jamais rien regretté – je connaissais les risques. Cinq semaines plus tard, j'étais de retour pour défendre mon titre à Monza."



**GERHARD BERGER**  
SAINT-MARIN, 1989

"Il y a les gros accidents et les petits accidents. Celui-là, je ne l'oublierai jamais, bien que j'aie perdu connaissance sous le choc et que je ne me souviens pas d'avoir tapé le rail [Ndlr : dans la courbe de Tamburello à Imola, pas encore ralentie par une chicane]. Les secours sont arrivés après quelques secondes seulement. J'avais tellement mal, allongé dans l'herbe, que je me suis juré de ne jamais revivre ça."



**JOS VERSTAPPEN**  
ALLEMAGNE, 1994

"À peine trois litres d'essence se sont échappés durant mon arrêt au stand [Benetton], mais il y a eu une grande boule de feu. Assis dans le cockpit, il faut savoir garder son sang-froid dans de telles circonstances. L'équipement ignifugé n'a tenu que quatre secondes à peu près. Mais les vrais héros, ce sont les gars qui ont maîtrisé le feu dans l'allée des stands."



**MICHAEL SCHUMACHER**  
AUTRICHE, 2003

"Ce fut un pit-stop normal, à part qu'il y a eu un petit problème avec le tuyau de ravitaillement. Je suivais ce qu'il se passait et quand j'ai vu les flammes, je me suis dit que ça ne se présentait pas bien. Mais à aucun moment je n'ai été tenté de sauter hors de la voiture, car j'avais confiance en l'équipe. Cela aurait été une tout autre histoire si de l'essence s'était répandue partout, comme on avait déjà vu ça avec Jos [Verstappen] en 1994."



**PEDRO DINIZ**  
ARGENTINE, 1996

"Ce feu a été l'expérience la plus terrible que j'ai vécue de toute ma carrière... Ce fut vraiment effrayant et j'ai eu beaucoup de chance que ce ne soit pas plus sérieux. En freinant pour le virage n°3 juste après mon pit-stop, j'ai senti qu'il y avait un souci à l'arrière et j'ai aperçu les flammes. La voiture a fait un grand tête-à-queue après lequel j'ai vu le brasier tout autour de moi. Je ne me souviens pas si j'ai enlevé le volant pour sortir, et les mécanos m'ont dit que non. Mais je ne me souviens pas non plus d'avoir défilé mon harnais..."



**EDDIE IRVINE**  
BELGIQUE, 1995

"Du carburant s'est écoulé de la voiture juste après que le ravitaillement soit terminé et s'est enflammé alors que je quittais le stand [de l'équipe Jordan-Peugeot pour laquelle il pilotait avant de rejoindre Ferrari]. Mais ça n'a duré qu'une poignée de secondes. Rien de grave en fait."

GUIDE D'ACHAT MAXI-SCOOTERS 25 MODÈLES À L'ESSAI

maximoto

# maximoto

N°87 - JUIN-JUILLET 2009 - 5,20 €

LE MAGAZINE 100 % MOTO

## BEST OF 2009

### UN GRAND CRU

APRILIA

RSV4

DUCATI

STREETFIGHTER

KTM

990 SM T

YAMAHA

VMAX



## SPÉCIAL ÉTÉ ÉVADEZ-VOUS



**MATCH**

### DES ROADSTERS COUP DE CŒUR

BMW F 800 R

DUCATI MONSTER 696

KAWASAKI Z 750

TRIUMPH STREET TRIPLE R

**AVENTURE**

**BARDENAS**

LE DÉSERT À PORTÉE DE TRAIL



L 16342 - 87 - F: 5,20 € - RD



B  
M  
E  
D  
I  
A



**10** RAISONS DE ROULER EN  
**CAN-AM SPYDER**

# NE BRONZEZ PAS IDIOT, lisez MAXIMOTO!



ADAPTATION : JEAN-PHILIPPE VENNIN

# ROBERT KUBICA

Retour de cette rubrique après un mois de repos, avec un garçon qui explique que la diète est bonne pour la F1 ou qu'il ferait bien du rallye... mais n'aime pas qu'on lui dise qu'il a parfois l'air grognon !

TEXTE JAMES ROBERTS PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

Une pile de questions posées par vous, amis lecteurs de *F1 Racing*, attend sur une table dans le motor-home BMW Sauber. Ici tout est ordonné, prévu, prêt pour que l'interview commence. Par chance, les questions n'étaient pas dans un ordre particulier car sitôt assis, Robert Kubica bat les fiches comme un jeu de cartes. Il adore les cartes, voyez-vous, et prendre des paris. Mais ces deux dernières années, il a affronté des fortunes quelque peu diverses.

En 12 mois, Kubica est passé du statut de candidat au titre mondial à celui de

pilote du fond de grille, mettant en exergue à sa façon le besoin d'avoir une bonne voiture pour s'imposer en F1. Mais il reste philosophe quant au rôle que joue la voiture, en évoquant les victoires de Jenson Button et Brawn GP cette année. Il est toujours motivé, en dépit des déboires de BMW, car il sait que le pilote doit être performant, quelle que soit sa monture, et que les meilleures équipes veulent les meilleurs pilotes. Il apprécie moyennement les questions sur la loyauté ou demandant s'il serait intéressé pour piloter une Ferrari dans l'avenir, préférant

celles sur les rallyes, son régime, le poker et les jeux vidéo de courses. Car c'est lui qui a les cartes en main...

**Jenson Button a peut-être prouvé qu'avoir la meilleure voiture est le ticket pour la réussite. Quelle est la part réelle du pilote ?**

*Paul Martin, Royaume-Uni*

Ah, c'est la grande question en F1. Beaucoup de gens disent que la voiture fait tout et que le pilote n'est qu'un petit pourcentage. Par certains côtés, c'est vrai – s'il y a un gros écart entre deux voitures et que

# { VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

l'une est nettement plus rapide, le pilote compte moins – c'est évident. Mais ça demeure un facteur important du package global. Il y a une question que je me pose depuis quelque temps : si en effet le pilote ne compte que pour très peu, pourquoi les équipes veulent-elles les meilleurs et les payent-elles autant ? Il doit bien y avoir un rôle important que le pilote remplit pour l'équipe, surtout dans des périodes difficiles où il ne lui manque qu'un ou deux dixièmes de seconde, qu'un pilote "spécial" peut davantage lui apporter qu'un autre plus lent.

## Qui est le meilleur au poker parmi les pilotes de F1 actuels ?

*Raimund Soenning, Allemagne*

C'est difficile à dire – il y a un groupe de pilotes qui sont très bons. Fisico et Rubens jouent bien. Nico aussi. Je ne sais pas si je suis le meilleur...

## Quelle est la plus grosse somme d'argent que vous ayez perdue au poker ? Et pourquoi ?

*Lindsay Yeoman, Royaume-Uni*

[Rire] Je ne joue pas pour l'argent ! Non, non, c'est interdit – à part au casino. Bon, je ne joue pas de grosses sommes, juste un petit peu. Le truc, c'est qu'on n'aime pas perdre. Mais j'ai assez de chance pour gagner un peu, donc en général j'aime ça.

## Aimeriez-vous piloter pour Ferrari dans l'avenir ?

*Nicolas Loux, France*

Euh... À vrai dire, c'est une question à laquelle il est difficile de répondre. Dans le passé, Ferrari a été en mesure de garantir une bonne voiture. C'est une grande équipe, avec je pense un potentiel élevé, comme on a pu le voir dans le passé. Ce que l'avenir nous réserve et si je piloterai pour eux ou non... qui sait ?

## Aimeriez-vous vous lancer dans une carrière en rallye après la F1 ? Peut-être que vous pourriez monter une équipe de WRC avec Kimi...

*Stig Røed, Norvège*

J'adore ça, c'est vrai. J'aime énormément regarder et ça me plairait de faire

quelques rallyes pour le fun. En ce qui concerne l'avenir, et d'avoir l'opportunité d'en faire quelques-uns, tout dépend d'à quel stade de ma carrière je serai. Je dirais qu'il y a une forte possibilité pour que je fasse quelques rallyes. J'ai eu une voiture à moi pendant cinq ou six ans et je l'ai pas mal conduite.

## Votre gros accident au Canada en 2007 a-t-il affecté votre confiance, ou même poussé à reconsidérer votre avenir dans ce sport ?

*Nathan Hughes, Royaume-Uni*

Malheureusement, la plupart des gens me connaissent à cause de cet accident très

de rester en lice jusqu'à la fin. Malheureusement, nous n'avons pas développé autant que nous aurions dû et j'espère que tôt ou tard, nous aurons une autre chance.

## Avez-vous d'autres talents cachés, en plus de votre aptitude au bowling ?

*Thomas Swinburne, Royaume-Uni*

[Rire] Je ne suis pas si fort que ça au bowling. J'y ai joué dans le passé, mais pas ces derniers temps car ça m'ennuie un peu. Mais c'est un beau sport – sympa pour les sorties entre amis. En ce moment, je suis bon en simulation de courses, en rallye ou circuit, sur PC. J'ai



Si on donnait des points aux crashes les plus spectaculaires, Kubica serait récompensé de ses efforts à Montreal en 2007.

spectaculaire au Canada. Mais heureusement, malgré la violence du choc, je n'ai pas eu de blessure grave. J'ai eu la chance d'en sortir indemne, ce qui m'a permis de faire un retour rapide en course, sans que mon pilotage ne soit en rien affecté.

## L'an dernier, vous affirmiez que BMW devait continuer de se concentrer sur la voiture 2008. L'équipe et votre patron, Mario Theissen, conviennent-ils aujourd'hui que cela aurait été un meilleur choix ?

*Daniel Coyle, Royaume-Uni*

Je n'affirmais rien : j'avais une grande chance de jouer le titre, j'ai même été en tête du championnat pilotes à un moment de la saison. Après le GP de Bahreïn, nous étions en tête des constructeurs et je pense que nous avons une bonne chance

gagné le championnat de Pologne sur Colin McRae Rally. J'ai beaucoup joué sur Richard Burns Rally, la meilleure simulation qui soit, et là je joue sur rFactor ou WTCC Race – j'emmène toujours un volant et des pédales avec moi à l'hôtel. Ce qui est bien avec rFactor, c'est que les temps au tour sont assez proches de la réalité ; et même s'il n'y a pas de G, et si le feeling ou le contrôle sont différents, le comportement général de la voiture et les points de freinage par exemple ne sont pas mal du tout. Mais être bon sur des jeux de course ne veut pas dire qu'on serait un bon pilote en vrai.

## En tant qu'athlète, nous donneriez-vous votre régime afin que nous puissions être en aussi bonne forme que vous ?

*Rizka Pravitianasari, Indonésie*

C'est très simple en fait : j'essaie de manger le moins possible. Bien sûr, je dois manger pour avoir de l'énergie et il y a toujours un moment dans l'année, une fois que la saison est finie, où je reprends quelques kilos. Mais je ne fais rien de particulier... Juste un régime auquel je m'astreins. Il faut adapter son temps ➤

# “J'ai essayé le rallye... Ces gars sont vraiment courageux. Vraiment.”



Il "gagne un peu" au poker et... gagne un peu en F1. Kubica aura-t-il un jour toutes les cartes en main pour viser le titre ?

CHARLES COATES/AT • PAULI GILHAW/GETTY IMAGES



# { VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

aux activités qu'on a. J'adore la cuisine italienne, mais ce n'est pas toujours ce qui se fait de mieux comme régime...

**Étant devenu une star de la F1, avez-vous du succès avec les filles ? Discutez-vous avec les grid girls ?**

*Elin Lloyd, Royaume-Uni*

En fait, je suis bien avec ma copine, que je connais depuis longtemps. Donc, ça ne fait pas vraiment partie de mes plans, à vrai dire... [rire]

**Je crois avoir lu un jour qu'il fallait prononcer votre nom "Koubika", mais les commentateurs disent toujours "Koubitssa". Où est la vérité ?**

*Mike Hayden, Royaume-Uni*

J'ai longtemps couru en Italie en karting, et comme les Italiens n'arrivaient pas à prononcer le son "tss", ils disaient "Koubika". La bonne prononciation en Pologne, c'est "Koubitssa". Mais moi-même, quand j'appelle quelqu'un qui n'est pas polonais, je dis souvent "Koubika" parce que c'est plus facile.

**Jenson Button est resté plusieurs saisons avec BAR/Honda/Brawn et sa loyauté est récompensée par une bonne voiture voire un probable titre. Votre situation en 2009 paraît similaire à ce qu'était la sienne dans le passé. Resterez-vous pour autant chez BMW ?**

*Steve Popple, États-Unis*

C'est difficile de répondre à cette question car de nombreux facteurs entrent en ligne de compte, quant à l'avenir de la F1 notamment. D'ailleurs, je ne suis sûr de rien concernant un championnat rival – ça ne m'intéresse pas vraiment.

**Suivez-vous le sport automobile en Pologne ? Avez-vous remarqué quel que talent apte à suivre vos traces ?**

*Paul Hibbert, Royaume-Uni*

Il y a quelques pilotes polonais qui ne sont pas mauvais en karting et en monoplace, mais j'ai 24 ans et je ne suis pas à un stade de ma carrière où j'essaie d'aider des jeunes. J'ai encore un long chemin à parcourir, beaucoup à faire et

à apprendre. On en reparlera dans 10 ou 15 ans, si vous voulez bien...

**Quelle est la plus belle course de votre carrière, et pourquoi ?**

*Faizal Friday Hardanto, Malaisie*

Oh, un fan malais ! Il y a eu deux ou trois courses très importantes dans ma carrière. Dont une il y a six ans à peu près, au Norisring quand je courais en F3 Euroseries. Ce fut une course spéciale car je venais d'avoir un accident de la route

Carlos Sainz aussi et bien sûr Sébastien Loeb. J'aime aussi la façon dont Mikko Hirvonen pilote en ce moment.

**Ça fait quoi d'être le premier pilote et vainqueur polonais en F1 ?**

*Mark Day, Royaume-Uni*

Être le premier ne m'importe pas vraiment, mais je suis heureux de représenter un nouveau pays avec tous les nouveaux passionnés que ça peut apporter. On a un bon public, et j'en suis content.



Kubica (voiture jaune) gagne en F3 au Norisring en 2003, avec un bras cassé. Un peu plus, et il pilotait sans les mains !

et je m'étais cassé le bras droit assez salement et tenais le volant d'une main. Je ne me servais du gauche que pour changer de rapport.

**Qui conduit quand vous sortez avec vos amis ?**

*Nick Calabrese, Australie*

En général c'est moi, mais parfois c'est ma copine. Elle conduit bien.

**Puisque vous êtes fan de rallye, qui est votre pilote préféré ? Un pilote actuel ou du passé ?**

*Chloe Nagle, Irlande*

Il y en a de nombreux que je respecte beaucoup, et, pour m'être essayé un peu au rallye dans le passé, je sais à quel point ils sont courageux. Très. Ils sont à la limite, se battent au dixième sur des routes bordées d'arbres – alors qu'en circuit, on connaît chaque virage et chaque vibreur... J'aime bien Tommi Mäkinen, Colin McRae et Richard Burns,

**Pourquoi êtes-vous si grognon dans la radio durant les essais du vendredi ?**

*Oliver Bull, Royaume-Uni*

Grognon ! Que voulez-vous dire par "grognon" ? C'est peut-être parce que la télé ne vous donne que des extraits de conversations ? Je ne sais pas si je suis grognon, je n'ai pas écouté les autres pilotes. Comme on a un peu de temps le vendredi, c'est important de donner des messages clairs. Peut-être que les gens aimeraient entendre des échanges plus sophistiqués... Mais je travaille d'une façon très simple avec mon ingénieur, c'est tout.

**Est-ce difficile de se motiver quand la voiture n'est pas compétitive ?**

*Edward Fox, Royaume-Uni*

Quand on est 18e et qu'on n'entrevoit aucune possibilité de marquer des points, on n'est pas autant à la limite dans la seconde moitié de course que quand on se bat pour la tête. Mais l'approche de la course est la même, et si on a une chance d'obtenir un bon résultat, on fait le maximum. Si on est 16e et qu'il faut prendre un risque pour passer 15e, on n'en fait pas autant que 3e pour passer 2e. **FO**

**REJOIGNEZ NOTRE PANEL DE LECTEURS**

Vous souhaitez poser une question à une star de la F1 ?

Rejoignez vite notre panel sur [www.f1racing.co.uk](http://www.f1racing.co.uk)

– et nous vous dirons qui sont nos prochains invités...

**“Être fort aux jeux vidéo ne fait pas forcément de vous un bon pilote en vrai”**

# Nouveaux règlements : un échec ?

**Les nouvelles règles 2009 étaient censées améliorer la course et faciliter les dépassements.**



**B**arcelone pourrait se sentir traitée de façon injuste. À chaque débat sur les dépassements, c'est toujours le circuit de Catalogne qui est mis en avant comme l'exemple de ce qui ne va pas dans la F1 moderne ; car trop souvent, ce circuit offre des courses ennuyeuses à mourir, où l'on a peu de chances de voir des voitures se dépasser.

Pourtant, le nombre de dépassements a doublé cette année sur la piste catalane par rapport à 2008 ! Le hic est que l'on est passé de deux à quatre dépassements en 2009 pour 16 voitures en 66 tours...

Le consultant technique de la FIA, Tony Purnell, pense-t-il que les nouvelles règles sont un succès? « Non, pas vraiment, » répond-il sans détour. « Si nous voulons donner satisfaction aux passionnés, nous devons aller plus loin. »

Cet aveu spontané et le faible nombre de dépassements globalement constaté en 2009 signifient-ils pour autant que les nouvelles règles n'ont eu aucun effet?

**L'introduction** de l'ensemble des règles pour 2009 marquait un tournant : c'était la première fois que des règles techniques étaient modifiées avec l'intention exprimée d'améliorer les courses. Cela peut sembler étonnant, quand on sait à quel point les dépassements alimentent le spectacle global, mais aucun "groupe d'étude" n'avait jamais reçu un mandat dans ce sens jusqu'à la formation, début 2007, du Groupe de Travail sur les Dépassements (appelons-le GTD). Ce groupe, qui comprenait Pat Symonds de Renault, Rory Byrne de Ferrari et Paddy Lowe de McLaren, ne devait se préoccuper que de l'aspect aérodynamique du dépassement, et ce, pour deux raisons: d'abord, l'aérodynamique faisait partie de l'ensemble des changements imposés en 2009, tous ayant un effet sur le dépassement mais un seul point de ces changements concernant le GTD ; ensuite, l'aérodynamique est, tout simplement, à la base du problème.

« L'âge d'or du dépassement fut la décennie des années 60, » explique Tony Purnell.

« À cette époque, les voitures avaient tendance à décoller et quand elles arrivaient dans le sillage d'une autre, elles en tiraient un avantage en performance. » En effet, quand une voiture en suit une autre, le soulèvement affectant la voiture suiveuse décroît, ce qui accroît son adhérence au sol. Une voiture à ailerons fixes, comptant sur sa charge aérodynamique, avançant dans le sillage turbulent de la voiture suivie, sera toujours désavantagée en performance. C'est pourquoi les experts considèrent que l'appui a un effet dit "de premier ordre" sur le dépassement. « Selon nos simulations, si on réduit l'appui des voitures, on diminue l'effet induit sur la voiture suiveuse car on augmente le ratio de l'adhérence mécanique sur l'adhérence aérodynamique, » explique Purnell.

Le défi consistait à tenter de réduire l'importance de ce déficit en performance en facilitant l'approche de la voiture précédente jusqu'au point où le dépassement devient possible – mais sans dépasser ce point précis. « Nous ne voulions pas que les voitures se dépassent 20 fois par tour, » dit ▶

CHARLES COATES/LAT

## Mais la situation n'a pas vraiment changé... Qu'est-ce qui n'a pas marché ?

TEXTE BRADLEY LORD



Piquet dépasse Hamilton d'une façon assez spectaculaire en Turquie. Ce qui est moins spectaculaire, c'est le nombre total de dépassements par rapport à 2008...

Symonds. Purnell lui fait écho : « Je crois très sincèrement que les passionnés ne veulent pas de dépassements faciles, il veulent de la bagarre. »

Le GTD disposa d'un budget de l'ordre d'un demi-million d'euros, venu d'abord des équipes, puis de la FIA, pour passer 280 heures en soufflerie – soit moins que le temps passé par une équipe tournant une semaine

## “Si on ne change pas les règles, ceux qui ont le plus de moyens gagneront toujours” Tony Purnell



Alonso se défait d'Heidfeld pour la 14e place à Silverstone : un des neuf dépassements du GP. Pas de quoi sauter sur son siège...

entière dans deux souffleries. Le groupe désirait diminuer fortement l'appui mais les voitures ne devaient pas être plus de cinq secondes plus lentes au tour qu'en 2007. La réintroduction des pneus slicks augmentant la performance, les simulations indiquèrent que les voitures ainsi équipées pouvaient tourner cinq secondes moins vite avec la moitié de l'appui de 2007. Ce niveau fut visé en sachant que les équipes sauraient, après développement, en récupérer une partie, ce qui assurait que les temps au tour demeurent compétitifs.

Aussi importante que la réduction des appuis fut l'amélioration de la performance de la voiture suiveuse. Les essais en soufflerie furent menés avec deux voitures pour comprendre comment se comportait la voiture suiveuse dans le sillage de la suivie. « Nous nous sommes efforcés d'approcher la recherche sans idée préconçue, » explique Symonds. « Celles que nous avions étaient fausses. Nous pensions que si la voiture suiveuse produisait l'essentiel de son appui à partir de sa carrosserie et non de ses ailerons,

elle serait moins sensible quand elle roulerait dans le sillage. C'était faux. »

Les recherches indiquèrent que, si l'aileron arrière générait une grande partie de l'appui arrière et que le sillage de cet aileron était contrôlé, le désavantage de la voiture suiveuse pourrait être minimisé. Ceci conduisit à des ailerons arrière plus hauts et plus étroits qui généraient un sillage fort près de la ligne médiane de la voiture, et à des ailerons avant plus larges, conçus pour générer leur appui aux extrémités avec une zone neutre en leur milieu. À Barcelone, des essais consécutifs montrèrent que l'avantage en performance requis pour dépasser la voiture suivie était divisé par deux, confirmant la promesse que la réduction des appuis améliorerait les dépassements.

**Comment, alors,** la Formule 1 s'est-elle retrouvée dans la situation révélée par des statistiques de dépassement (ci-dessous) indiquant que, jusqu'au GP d'Allemagne (et courses sous la pluie comprises, qui devraient

influencer sur les comparaisons), nous n'avions pu voir que 67 dépassements sur piste sèche en 2009 contre 58 de 2008 ? C'est une augmentation, mais pas une révolution.

La première raison est que la réduction de l'appui fut neutralisée par l'ingéniosité des équipes. Jusqu'à un certain point, ceci était attendu et inévitable. Ce qui n'était pas prévu, c'était que les équipes seraient capables de récupérer 85 à 90% des niveaux précédents – en partie à cause du flou dans le règlement autorisant le diffuseur double. L'impact fut... double, lui aussi : ce diffuseur permit de récupérer une part importante de l'appui perdu et de générer cet appui par la carrosserie, dont le diffuseur fait partie. Les conclusions du GTD suggéraient que ceci rendrait la voiture plus sensible dans le sillage et donc moins capable de doubler. Cependant, le débat à propos de l'interprétation des règles techniques a mis en évidence le fait qu'un changement majeur apporté à ces règles sur un point est capable d'affecter l'ensemble.

« L'ensemble des règles peut ne pas avoir offert aux passionnés ce qu'ils attendaient en matière de dépassement, mais il a donné aux aérodynamiciens l'opportunité de se dire : “Nous avons trouvé un nouveau terrain de jeu, laissez-nous l'interpréter d'une façon nouvelle”, » dit Purnell.

La seconde raison est le KERS, qui a eu moins d'effets positifs sur les performances que les équipes qui ont investi dedans ne l'espéraient. Ses effets négatifs sur la répartition des masses et sur la capacité à utiliser efficacement les gomme ont neutralisé les bénéfices. Cet équipement a d'abord été un outil défensif empêchant les dépassements.

La différence accrue entre les composants des pneumatiques a eu un effet marginal, sauf dans les cas extrêmes – quand une gomme était difficile à gérer et que les pilotes étaient mal à l'aise, comme à Melbourne. Alors que les nouveaux règlements étalent généralement les niveaux de performance entre les voitures, cette fois, on les a vu très proches : dans la première partie de la saison, la différence moyenne entre les plus rapides et les plus lentes en qualification étant inférieure à deux secondes. La difficulté de dépasser s'accroît avec le nivellement des performances.

Un autre facteur agit sur l'incitation à doubler ou l'envie des pilotes de dépasser. Le remplissage des réservoirs en course offre une opportunité gratuite de gagner des positions et ceci pousse les pilotes à attendre les arrêts au stand. À Silverstone, Räikkönen

### DÉPASSEMENTS PAR COURSE EN 2008 ET 2009\*

Oui, il y a davantage de dépassements. Non, il n'y a pas de quoi crier victoire...

COURSE	2008	2009
AUSTRALIE	13	22
MALAISIE	5	16 (PISTE HUMIDE/SÈCHE)
CHINE	9	54 (PISTE HUMIDE)
BAHRÉÏN	13	16
ESPAGNE	2	4
MONACO	21 (PISTE HUMIDE)	4
TURQUIE	11	9
GRANDE-BRETAGNE	32 (PISTE HUMIDE)	9
ALLEMAGNE	19 (HOCKENHEIM)	16 (NÜRBURGRING)

\* Dépassements sur la piste et non dus à un pit-stop ou à un ennui mécanique. Le premier tour n'est pas pris en compte.

n'avait aucune envie de passer Nakajima car il savait que ce dernier devait stopper plus tôt que lui. Alors que ce facteur n'a pas beaucoup évolué depuis l'an dernier, il sera nettement réduit l'an prochain avec l'interdiction de faire le plein en course.

### **Tout n'est pas perdu,** cependant.

Si le règlement n'a pas accru le nombre des dépassements, il a réduit l'effet négatif du roulage dans le sillage d'une autre voiture. On voit bien que la distance naturelle entre deux monoplaces a été réduite. D'ailleurs, les équipes intègrent la probabilité statistique de dépasser dans les simulations de la stratégie en course, grâce à une échelle à deux chiffres où le premier indique la différence minimum en temps au tour à partir de laquelle le dépassement est possible et l'autre montre le point à compter duquel le dépassement est certain. Sur certains tracés, comme Sepang et Bahreïn, ces nombres ont été réduits ; sur d'autres, comme Melbourne, ils sont restés les mêmes. Sur aucun circuit ces chiffres n'ont augmenté. Au final, les changements ont été nuls ou positifs en termes de probabilité de dépassement. Le problème est qu'ils n'ont pas été assez positifs.

« À chaque fois qu'on crée des règles pour retirer de l'appui aux voitures, neuf mois plus tard, le niveau d'appui rebondit, » agrée Tony Purnell. « Le nouveau règlement a beaucoup amélioré les choses de ce point de vue.

La communauté de la F1 est désespérément conservatrice, et à raison, car elle sent que les voitures sont très populaires et elle ne veut pas tout fiche en l'air. Le bon côté est que, l'an dernier, plus de réflexion a été apportée à ce problème qu'auparavant. »

La meilleure solution pour améliorer les dépassements apparaît être une réduction encore plus drastique de l'appui des voitures. Le problème semblerait être que, quand les ressources ne sont pas limitées, le changement est toujours considéré comme coûteux – alors que l'objectif de la discipline est maintenant tourné vers le contrôle des coûts. Cependant, cette vision n'est pas sous la dépendance de la FIA. « Si on ne change pas les règles, les gens les plus fortunés gagneront toujours, » assène Tony Purnell. « Si on se lance dans un gros changement de règle, les équipes avec assez de moyens et des ingénieurs vraiment intelligents prennent le dessus pour un moment. La stabilité n'est pas bon marché, elle est moins risquée. »

Le scénario idéal voudrait qu'on continue la recherche sur les dépassements via un programme de R&D commun, financé par un investissement proportionnel aux profits de la F1 plutôt que de se reposer sur les équipes pour payer la recherche ; mais pour ce faire, il faut agir plus radicalement que cela n'a été le cas jusqu'à présent. Purnell avait déclaré l'an dernier que « quand les gens commenceront à m'écrire pour me dire qu'il y a trop de dépassements, je serai heureux. »

À ce jour, peu ont dû se plaindre ! **FO**



GP d'Espagne 2009 : désolé Kimi, peu importe la vitesse, on ne peut pas dépasser à Barcelone. Non, même pas quand c'est Nick Heidfeld qui est devant !





# LE PLAN ANTI BRAWN

TEXTE HANS SEEBERG  
PHOTOS ANDY TIPPING

**En 2009, il n'est pas facile pour Ferrari de voir, depuis le milieu de la grille, un de ses ex-employés briller sous les feux de la rampe. Mais le cheval cabré veut revenir. Pour se venger...**

**S**on nom est Brawn. Ross Brawn. À Maranello, rien que l'entendre prononcer a de quoi rendre malade. C'est celui du directeur technique qui franchit, fin 2006, la porte de l'usine dans le sillage de Michael Schumacher, pour une année sabbatique passée à taquiner le saumon un peu partout sur la planète – avant, espérait-il, de remplacer Jean Todt à la tête de la Gestione Sportiva. Jamais les hommes de Maranello n'auraient pensé, même à travers leurs pires cauchemars, qu'un ancien employé de la maison pourrait leur rendre la vie difficile à ce point. Mais en dépit de la beauté sculpturale de la Ferrari F60, c'est exactement ce qui s'est produit. La F60 est une très bonne F1. Mais elle n'est même pas la seconde meilleure.

C'est Aldo Costa, le directeur technique de la Scuderia, qui a conçu la F60 – cette voiture surclassée, et de loin, en début de saison par trois rivales au moins : l'une réalisée par un ex-employé dont on ne prononce même plus le nom à Maranello, l'autre par un ►

ADAPTATION : RICHARD FAUX

limonadier spécialisé en boisson énergétique et la troisième par un constructeur japonais qui court encore après une première victoire après plus de 130 participations consécutives en GP. La situation est inhabituelle pour la plus illustre des équipes de F1 et il est temps de poser quelques questions à l'homme qui a créé la F60. Par exemple : que se passe-t-il ? Costa, aimable mais réaliste, est direct dans ses affirmations.

« C'est une saison difficile, » admet-il. « Pour commencer, nous avons eu cette histoire de double diffuseur, un concept que nous n'avions pas retenu car nous pensions – et nous pensons toujours – qu'il est, sur le principe, illégal. Il a offert à certaines équipes un énorme avantage et à nous un réel handicap. »

Toujours hostile au double diffuseur, donc. Bien sûr, dans ce coin de l'Italie, les gens continuent de penser que Ferrari a agi dans le strict respect du règlement technique 2009 et pas... euh, Br\*wn. La vérité est que l'équipe Ferrari fut certainement handicapée par sa bataille homérique avec McLaren et le duel entre Massa et Hamilton l'an dernier qui, avec un changement radical du règlement technique, ne pouvaient pas tomber à un pire moment.

Costa acquiesce. « Oui, la conception de la voiture 2009 a été affectée par la lutte pour le championnat l'année dernière, » dit-il en hochant la tête. « Le temps consacré au développement fut d'autant limité que nous devions pousser à fond celui de la voiture de 2008. » Ainsi, tandis que qui-vous-savez

## “Nous pensions que le double diffuseur était illégal, et nous le pensons toujours”

sacrifiait toute la dernière saison de Honda et concoctait la machine conquérante de Jenson Button cette saison, Ferrari n'aurait songé qu'à garnir sa vitrine à trophées... Mais maintenant que le mal est fait, l'équipe italienne peut-elle se redresser et “faire une Br\*wn” ?

**Costa :** « Tout va dépendre de la stratégie que nous décidons de suivre. Soit nous consacrer à la voiture de 2009, soit nous concentrer sur l'année prochaine. Nous verrons où nous en sommes après les améliorations que nous sommes en train d'apporter pour les prochaines courses. Nous espérons continuer au rythme de développement qui est le nôtre actuellement. »

**Y a-t-il donc un moment dans la saison où vous allez cesser de travailler sur la voiture de cette année ?**

**Costa :** « Oh oui. »

**Avez-vous commencé à travailler sur** ➤









La Ferrari F60 : une bonne F1 qui a été surclassée par deux autres encore meilleures. Mais attendons 2010...

## “Pour nous, le KERS valait le coup – même s’il ne rapportait pas grand-chose”

### celle de l'année prochaine ?

**Costa :** [Immédiatement] « Oh oui. Normalement on commence tôt dans la saison, mais cette année, le règlement n'était pas clair. L'an prochain, il y aura d'autres changements majeurs. Mais les choses sont plus claires et, au moins, nous allons tous dans la même direction. »

Costa rit, mais il rit jaune. La vraie bataille aura lieu l'an prochain, en 2010. On sent bien que même si Ferrari se bat pour grappiller des points en milieu de grille avec Renault ou Toyota, la Scuderia reste totalement convaincue que son retour au sommet est imminent. « Cette année, des équipes ont fait mieux que nous, » grogne Costa. « Pour certaines, cela peut s'expliquer par l'usage d'un diffuseur illégal, et pour d'autres, par les ressources et le temps dont elles ont disposé. »

Ferrari a analysé et compartimenté les raisons pour lesquelles certaines de ses rivales sont si fortes en 2009 – et, en apparence au moins, l'équipe ne semble pas se faire de mouron. Le message sous-jacent est clair. Ferrari ne se laissera plus jamais surclasser ainsi.

### Où en est la voiture de cette année ?

La F60, sans aucun doute, a progressé de façon spectaculaire depuis ces sombres jours du GP d'Australie, fin mars, où ni Felipe Massa ni Kimi Räikkönen ne purent finir la course. Le bond en avant le plus évident a été fait avant Monaco, les Ferrari ayant gagné une seconde au tour en un mois. La 3<sup>e</sup> place fut le premier podium de l'année pour Ferrari. Mais pourquoi les Ferrari furent-elles si rapides sur un circuit notoirement si difficile ?

« Je pense que cela a été dû en partie à notre développement et en partie à la nature particulière de la piste, » raisonne Costa. « Nous avons monté notre première version du double diffuseur lors de la course précédant Monaco, en Espagne, où nous avons fait un grand pas en avant. Sinon, je crois que le circuit de Monaco convenait très bien à notre voiture, ce qui nous a aussi aidé. »

Ferrari, c'est indéniable, a fait d'énormes efforts pour revenir aux avant-postes, refusant l'option plus facile qui consiste à tirer un trait sur la saison en cours à un stade très précoce. Mais avec cette amélioration et une volonté compréhensible de ne pas laisser tomber, vient une question inévitable...

### Pouvez-vous raisonnablement battre les Red Bull et les Br\*wn cette année ?

**Costa :** « Si je considère l'évolution des ➤

temps au tour en qualification et en course, nous sommes maintenant plus proches des deux équipes de tête que nous ne l'étions en début d'année. »

### Connaissez-vous exactement les points qu'il faut améliorer ou continuez-vous à chercher des solutions ?

**Costa :** « Chaque semaine, nous avons des gains en aérodynamique. Idéalement, nous devrions stopper maintenant et travailler uniquement en soufflerie. Si nous faisons cela, nous devrions rattraper rapidement les voitures les plus rapides sur la grille. »

Ce point intrigant fait référence à un problème plus fondamental que Ferrari a connu cette année avec le règlement. Par le passé, cette équipe aux énormes ressources n'aurait pas seulement passé des jours en soufflerie ; elle aurait aussi tourné sans relâche sur son circuit de Fiorano. Désormais, la limitation du temps passé en soufflerie et l'interdiction des essais privés durant la saison font que les Ferrari qui roulent le plus sur cette piste sont... les modèles Grand Tourisme ! Tout ce dont l'équipe a besoin pour rattraper les meilleures est sur le



## ”Idéalement, nous n’allons plus travailler qu’en soufflerie... Nous devrions vite remonter la pente”

pas de sa porte, mais elle n'est pas autorisée à l'utiliser. Il n'est pas nécessaire d'agiter un dictaphone sous le nez de Costa pour enregistrer sa frustration.

Puisqu'on parle de frustration, il faut bien évoquer le KERS. Seules McLaren et Ferrari ont persévéré dans cette voie sans faire une démonstration éclatante de ses qualités. Comme toujours, Costa demeure philosophe. « Ce fut compliqué avec le KERS, » remarque-t-il. « Nous avons commencé à travailler dessus il y a près de deux ans et ce fut un grand domaine de recherche ; un énorme travail, touchant l'aérodynamique, l'électronique et l'ensemble de la voiture. »

Pourquoi persévérer ? « Avec le KERS, selon nos propres évaluations de performances, il y avait un petit bénéfice à tirer, » assure Costa. « On est proche du point zéro, mais on peut en tirer un avantage en termes de stratégie et nous avons pensé que c'était une bonne chose, même si elle rapportait peu. »

S'il en avait l'opportunité, Costa apporterait-il des changements fondamentaux à la F60 ? « Certainement que si nous n'avions pas le KERS, la réponse serait oui. »

**La F60 reste** une voiture dont Costa dit être fier, surtout compte tenu des circonstances entourant la pièce qui fut au centre de “l'affaire du diffuseur”. La monoplace fut des-

sinée autour du KERS, mais pas d'un diffuseur à étage ; le simple fait d'en rajouter un dans l'urgence à une date ultérieure n'a pas réglé tous les problèmes. Ce point n'a pas échappé à Costa.

« Ce fut un gros problème. Nous avons disposé du double diffuseur dès Barcelone, mais nous n'avions pas dessiné la voiture autour de lui. Quand vous partez d'une page blanche, vous avez plus de temps pour tester en soufflerie avant de décider de la forme définitive. Dans notre cas, nous devons nous dépêcher. »

Même dans ce cas, la F60 a-t-elle un plus gros potentiel de développement que la Red Bull ou la Br\*wn ?

« Je le pense, oui, » répond Costa en souriant. « Nous progressons beaucoup en aérodynamique. Les autres aussi, cela dit. »

Ferrari traverse une période étrange. En 2009, en l'espace de cinq mois et à la suite de quelques changements de règlement, l'équipe qui avait remporté huit des dix derniers championnats du monde des constructeurs s'est retrouvée à la traîne en compagnie de Force India après quatre courses. Mais Costa sait bien que les grandes équipes tirent leur force des périodes d'adversité. « Bien sûr, cette saison n'est pas facile, » dit-il. « Le plus important est d'abord de comprendre ce qui s'est passé, ensuite de chercher les points faibles de l'organisation. Puis, de la façon la plus intelligente possible, de tester et d'améliorer, tout

en continuant de croire dans ceux qui vous entourent. Ces gens-là vous ont bien servi pendant des années. Il faut identifier ce qui ne va pas et dans quel domaine vous avez besoin de vous renforcer. » Une philosophie admirable et que les détracteurs de Ferrari n'attendent pas nécessairement de cette équipe : croire en ceux qui vous ont fait connaître le succès et qui le feront encore.

À quelle vitesse cela se produira-t-il ? Ça reste à voir. Est-ce que Ferrari gagnera un GP cette année ? Costa se laisse aller à un gros éclat de rire communicatif : « Eh bien, je ne me prononcerai pas là-dessus ! »

Voilà un aveu bien surprenant de la part d'une équipe comme Ferrari, pourtant animée par la certitude que cette année fut un écart momentané, dû au double diffuseur, échappant au contrôle d'une équipe qui garde une confiance totale dans ses chances pour l'an prochain. La voiture 2010 est déjà considérablement avancée – « Nous avons défini la structure principale comprenant le châssis, la boîte de vitesses, la suspension, etc. » – et tout pousse à parier que Ferrari connaîtra de nouveaux jours de gloire. L'éclair tombe rarement deux fois sur la même équipe en F1. Et à Maranello, l'imperturbable Costa, tout à l'étude et à l'élaboration de la machine qui propulsera de nouveau la Scuderia vers la victoire, fait tout pour que cela n'arrive pas.

Ross Br\*wn, vous voilà prévenu ! **FO**



Brawn sur le plateau du jeu télé anglais *Mastermind*, dans lequel le candidat, assis dans ce fauteuil, répond à des questions sur le thème de son choix.



ADAPTATION : FRÉDÉRIQUE DELARUE

# MASTERMIND

**Nom : Ross Brawn**  
**Profession : Directeur d'écurie**  
**Spécialité : Balayer la concurrence**

TEXTE BRADLEY LORD PHOTOS ADRIAN MYERS

L'histoire a débuté par une liste sans prétention. D'un côté les plus, de l'autre les moins. Elle avait probablement été griffonnée sur la rive dans les environs calmes de la rivière Nadder, dans le comté du Wilt en Angleterre, un havre de paix pour les pêcheurs. Mais ce bout de papier était suffisant pour convaincre Ross Brawn de revenir à ses premières amours alors qu'il observait une année sabbatique.

« Un ami m'a suggéré de foncer. Il m'a dit : "Note les avantages et les inconvénients". Les aéroports et la politique sont probablement les deux facteurs qui m'irritent le plus... ». Ce qui veut dire que 2009 a dû être plaisante jusqu'à présent, non ? Brawn ne peut étouffer un rire avant de reprendre. « Certaines choses me manquaient et j'avais le sentiment que j'avais l'énergie pour être impliqué. J'ai décidé de tenter le coup, mais le jeu devait en valoir la chandelle. Il s'agissait d'être basé en Angleterre – mes deux filles sont mariées, j'ai un petit-fils et être sur place était d'une grande aide. »

Voici Ross Brawn en un clin d'œil : un patriarche pêcheur qui se trouve aussi être l'un des maîtres tacticiens et techniciens de la F1. Son calme et sa clarté lui donnent un air de Yoda – le maître Jedi de

*La Guerre des Étoiles*. Quelles que soient les circonstances, il pense à tout. Au premier abord, il semble bien que sa carrière ait été millimétrée, comme chacune de ses stratégies de course. Il a été titré avec Benetton, il a écrit certaines des plus belles pages de l'histoire de Ferrari, puis il a apporté sa griffe à l'équipe de Brackley.

« Ma carrière n'a pas vraiment été planifiée, » ricane Brawn, « mais je me suis assuré d'aller dans une écurie qui avait au moins la capacité de gagner. Les choses changent désormais, en mieux, mais ces dix dernières années, rejoindre une petite écurie et espérer gagner régulièrement aurait été naïf. Ça n'est jamais arrivé. L'une des décisions clés fut d'aller dans une écurie qui avait le potentiel et les moyens de gagner même si elle n'y parvenait pas. C'est pourquoi j'ai rejoint la cause de Honda. »

Lorsqu'on compare les contre-performances indicibles des deux dernières années aux succès retentissants de 2009, l'élément le plus frappant est qu'au moment où Ross est arrivé, fin 2007, un changement radical n'était pas nécessaire pour métamorphoser les résultats de l'équipe. Il aurait été tentant de faire table rase du passé. Mais la mutation de Honda tenait en la canalisation de l'énergie et ➤

des compétences de l'écurie, en faisant appliquer des méthodes simples et efficaces à une structure qui, contrairement aux apparences, n'était pas si loin du succès.

« En arrivant, j'ai découvert qu'il y avait énormément de personnes talentueuses mais qu'un manque de confiance flagrant régnait et que certains personnages clés étaient immensément déçus par ce que l'équipe était devenue. Il manquait une direction claire et il y avait également une culture du "Tout ça c'est de sa faute". Je voulais unifier l'équipe. C'était un projet étalé sur trois ans : une année pour vraiment comprendre les forces et les faiblesses de l'équipe, une année pour tout remettre en place, une année pour récolter les fruits. Nous avons légèrement anticipé les choses. Mais on le doit au travail que font les autres écuries... »

L'idée du projet est d'une telle logique que l'hiver dernier n'aurait jamais dû voir Honda quitter la scène. Mais après avoir dépensé des millions dans le développement et alors qu'une magnifique monoplace était en gestation, le constructeur nippon a mis les voiles. Le projet de retour vers les sommets avait été rédigé avec une précision chirurgicale mais la feuille de route a été déchirée – seulement 12 mois après que le directoire de Honda ait persuadé Brawn que son écurie était celle qu'il lui fallait. Mais c'est dans l'adversité que les artistes sont les plus créatifs : Ross a dû trouver comment minimiser l'aspect négatif de la situation et capitaliser sur le côté positif. Et il devait le faire très rapidement. D'une certaine manière, c'était une stratégie de course – doublée d'un formidable entêtement. « J'ai commencé, je termine » explique-t-il.

## “Nous déplaçons 47 personnes sur les GP. L'an dernier, nous étions 90 à 100...”

Le résultat a été l'émergence d'une écurie amaigrie, rebaptisée du nom de Brawn. Ross reste très réservé sur le sujet. « C'est surréaliste, c'est très étrange. » Presque comme si c'était le nom d'un autre ? « Oui, c'est exactement ça. Ces choses-là n'avaient jamais été prévues, mais elles évoluent. Je trouve maladroit de les décrire, mais donner mon nom à l'équipe l'a dotée d'un point de référence et d'une identité. Si nous avions choisi un nom anonyme – nous avons réfléchi à des noms comme Pure Racing –, elle ne les aurait pas eus. » Cet épisode est devenu un autre exemple du fait que Brawn montre la voie. Ce n'était pas un simple baptême : l'équipe est désormais à son image. Elle transpire le même calme, la même clarté.

En un sens, on peut apparenter le processus à celui d'une guerre : le précepte est de transformer ses faiblesses apparentes en forces. « Je constate que certains départements de l'écurie travaillent mieux que l'année dernière, » reconnaît Brawn, « et dans des domaines qui sont vitaux pour la performance de la voiture. Nous déplaçons 47 personnes sur une course ; l'année dernière, nous étions 90 à 100 ». Remarquez la précision des chiffres donnés – un petit détail qui trahit l'esprit de l'homme et de l'entreprise. Ne se demande-t-il pas ce que ces personnes surnuméraires avaient l'habitude de faire sur un circuit ? De nouveau, il ricane « Notre performance en piste est bonne. Nous n'avons pas besoin du luxe dont nous jouissions précédemment. Nous faisons le travail. Je pense que c'est un modèle ; c'est peut-être l'exemple que les écuries devront suivre. »

L'esprit est encore plus frappant : il y a une authentique détermination à défier les prévisions. C'est un sentiment que Brawn connaît bien pour l'avoir cultivé chez Benetton lorsque cette équipe battait Williams, l'écurie phare du début des années 90. « Lorsque vous créez une atmosphère, la somme des différentes parties est bien supérieure à ce qu'elle devrait être. » Mais Ross n'est pas un romantique





pour autant. « C'est dur d'être constant sur le long terme. Fondamentalement, on a besoin de moyens ! »

Une question se pose : Brawn GP pourra-t-elle maintenir son niveau actuel en 2010 ? « Nous sommes dans une situation un peu étrange car cette voiture est née grâce aux ressources d'une grande équipe et elle court désormais avec celles d'une petite. La difficulté pour nous est de faire en sorte de trouver des astuces qui font vraiment la différence au niveau des performances. Nous devons accepter de faire des compromis. Nous ne faisons plus de recherche intense sur des matériaux composites – nous ne pouvons pas nous le permettre financièrement. C'est l'aspect négatif, mais il est relativement faible par rapport au fait que nous avons dû réduire les effectifs de notre groupe de recherche aérodynamique. »

La transformation de l'écurie, l'hiver dernier, a même accentué la tendance du moment qui est à la réduction des coûts. Brawn GP est un remarquable exemple d'une écurie anciennement riche, même si l'on a tendance à oublier l'investissement massif de Honda jusqu'à cette année. Mais jusqu'à ce qu'un sponsor-titre vienne garnir les flancs de ses monoplaces immaculées, elle sera toujours le symbole d'une ère nouvelle en F1. Elle sert les desseins des indépendants et renforce leur crédit.

« Le côté rétro de l'équipe – sa taille réduite, le fait qu'elle porte le nom de son directeur, comme Williams ou Jordan, a enthousiasmé le public, » reconnaît Brawn. Dans les années 70, Hesketh courait avec pour slogan "La plus grande des petites écuries" (lire *F1 Racing* n°123) – et il est difficile d'échapper à la comparaison. Après tout, chacun est prêt à embrasser la cause d'un outsider.

« Pourvu que ça dure ! » rigole Ross.

**Le gros nounours.** Voilà comment Jenson Button surnomme son patron. La chaleur de Brawn, son aptitude à réussir de grandes choses malgré la difficulté et à les justifier par des explications simples font de lui un interlocuteur convaincant. Mais ce n'est qu'une partie de l'équation. L'audition du Tribunal d'Appel de la FIA concernant le diffuseur, en mars dernier, a fourni une opportunité rare de voir un autre aspect de son génie. Les hommes comme Ross Brawn et Adrian Newey sont essentiels car ils jouent un rôle éminemment important dans l'avenir de leur sport. Mais la compétition se joue toujours par le vecteur d'une monoplace, d'un pilote et de la piste. En revanche, le Tribunal d'Appel était une confrontation directe.

**Vous observer lors de l'audition faisait penser à Michael Schumacher lorsqu'il claquait la porte au nez à un rival au départ d'un Grand Prix. Agressif, rude, mais légal...**

La F1 est un sport de haute technicité et imaginer que nous aurons une clarté absolue dans les règlements, sans dispute, est un Nirvana que nous n'atteindrons jamais. Il faut accepter que la dispute fasse partie intégrante de la F1. Un duel devant le Tribunal d'Appel peut s'apparenter à une lutte en piste – avec beaucoup moins de plaisir.

**Les mots ont parfois été durs : vous avez qualifié votre ami Rory Byrne de vindicatif et accusé Adrian Newey de manquer d'éthique...**

Et j'ai été décrit comme quelqu'un « d'extrêmement arrogant » ou quelque chose comme ça. Mais ça fait partie de la compétition. Je continue de faire l'analogie avec le rugby où on entre sur le terrain et on joue aussi dur qu'on le peut, puis on va ensemble au pub boire une bière. La course automobile est ainsi faite.

**Vous semblez avoir été impliqué dans ces querelles à certaines étapes...**

[Rire] Vous voulez dire que j'ai une réputation ?

**Ça résume peut-être votre philosophie de toujours tendre vers la limite...**

L'année dernière, je ne pense pas que nous ayons eu un débat technique car nous n'étions pas aux avant-postes. Cette année, nous en avons eu un sévère du fait de notre position. Si vous y êtes, il faut accepter que ça fasse partie du jeu. Nous scrutons nos adversaires ►

pour voir ce qu'ils font et si quelque chose nous déplaît, nous demandons à la FIA de trancher. Ils font de même avec nous.

**Vous avez la manie de toujours finir au sommet.**  
Pas toujours...

**Mais il y a davantage de plus que de moins dans votre liste...**

Peut-être, mais ça fait partie du processus. L'expérience apprend à savoir comment se comporter dans ces situations.

**Depuis que vous êtes revenu en F1, vous avez déclaré : « Peut-être que gagner est d'une certaine manière plus important que par le passé. » Que vouliez-vous dire ?**

À certaines époques de ma carrière, la seule chose importante était de gagner. Je n'ai jamais triché en conscience. J'ai toujours repoussé les limites, mais je n'ai jamais triché en conscience. Mais on repousse également les limites de la course. Il y a certaines choses, comme les consignes de course de Ferrari, qui m'ont toujours mis mal à l'aise. Mais ça faisait partie de Ferrari. Je pense que c'était en général la bonne décision étant donné la situation et l'environnement...

**Mais la voiture était tellement dominatrice en Autriche en 2002, par exemple, où il fut ordonné à Rubens de laisser passer Michael sur la ligne... Les huées du public ont figé ceux qui ont assisté à la scène. Et vous ?**

Oui. Je pense que ce fut une leçon salutaire. Nous étions comme un poisson dans l'eau après avoir gagné le titre et avons peut-être

est à sa place. Il est tentant d'imaginer qu'un soir de décembre, lorsque tout allait mal, Brawn s'est tourné sur sa chaise pour relire ces mots et a trouvé dans la sagesse du fondateur de l'écurie la réponse à la survie de l'équipe post-Honda. Qu'il était temps pour lui de s'emparer de la torche. Huit mois plus tard, Ross a engagé un duel avec Adrian Newey, un rival depuis l'époque Benetton-Williams de 94/95. Est-ce une affaire personnelle liée à celui-ci ? « Pas spécifiquement, non. Adrian a toujours conçu de très bonnes voitures qui se retrouvent inévitablement aux avant-postes. »

Les deux hommes sont comme l'eau et le feu. « Il y a un fort contraste car Adrian est toujours concentré sur sa planche à dessin alors que je n'ai pas conçu une pièce d'une monoplace depuis 15 ans, » rappelle Ross. « Adrian est un professeur dans l'art de la conception et il délègue à d'autres la tâche de mener à bien les autres missions. Je suis celui qui les mène à bien... »

S'il est le professeur, peut-être êtes-vous plus un tuteur ? lui lance-t-on. Brawn rigole une nouvelle fois. « Peut-être, peut-être... »

La modestie l'incite à démentir la suggestion, mais c'est bien un thème récurrent dans la bouche de ses collègues. Dans celle de son ancien mentor, Frank Dernie, Brawn est un « ingénieur-né ». Il est le cerveau, celui qui chérit les détails, mais sa personnalité est authentique. Il reconnaît par exemple que la performance de ses pilotes lui importait peu l'année dernière – il s'en est donc remis au jugement de son entourage lorsqu'il lui disait que Button avait quelque chose de spécial, qui n'avait pas encore pu être exploité. Il a délégué les pouvoirs à ces personnes, leur a fait confiance. C'est la griffe d'un meneur qui sait tirer la quintessence de son équipe. Les membres de l'écurie parlent désormais d'une « atmosphère familiale ».

## “Certaines choses m'ont mis mal à l'aise, comme les consignes... Mais ça faisait partie de Ferrari”

perdu de vue l'essentiel. J'ai pris part à la décision, je ne nie pas ma responsabilité. Mais en y repensant, j'aurais aimé que nous ne prenions pas cette décision.

**Est-ce que ça se reflète dans votre approche cette année ?**

Nos deux pilotes se battent l'un contre l'autre. Ils sont mûrs et il y aura des tensions entre eux. Mais ils peuvent se battre l'un contre l'autre. Je veux prendre du plaisir à faire de la course, je veux respecter mes adversaires, je veux aller boire une bière avec eux après. Je veux que les choses apportent du plaisir – je suis à un stade qui fait que nous gagnerons de la meilleure manière qui soit. Nous devons croire que nous avons fait tout ce que nous pouvions pour gagner. Mais si ce n'est pas le cas, tant pis. Je suis probablement un peu indulgent en ce moment...

**Peut-être, mais il y a bien des façons de gagner. Ça semble une évidence...**

Je ne veux pas paraître trop prétentieux sur le sujet...

**Mais peut-être avez-vous placé vos limites ailleurs ?**

Ça se pourrait.

**« Il n'y a qu'en s'emparant**

de la torche qu'on peut montrer la voie. En suivant ceux qui ont la torche, vous ne connaîtrez pas la défaite mais vous ne serez jamais en tête. »

La citation est de Soichiro Honda. Elle est encadrée dans le bureau de Brawn. À première vue, on pourrait croire que c'est un résidu de l'ancien régime, un détail qui n'a pas encore été remplacé. Mais laisser de côté un détail ne ressemble pas à Brawn. Le cadre

Quel est le rôle de Brawn au sein de cette famille ? « Je suis le grand-père maintenant, » dit-il sur le ton de l'humour. « Nous avons beaucoup de personnes de grand talent, souvent jeunes. Je dois leur montrer la voie et, dans certains cas, être un mentor. L'important est de créer la bonne atmosphère. C'est intense, c'est une grosse responsabilité. Mais un environnement de travail où les gens deviennent nerveux ou apeurés car ils ne travaillent pas bien, ce n'est pas sain. Si quelqu'un fait une erreur, il faut travailler pour y remédier en espérant que ça ne se reproduira plus. Mais il arrive de faire des erreurs. Je ne veux pas d'une atmosphère draconienne. Pas à ce stade de ma vie – j'en reviens toujours à ça –, je ne veux pas de ça. Il faut faire le travail correctement, mais d'une manière qui fasse que nous l'apprécions. »

Si 2009 est d'ores et déjà un triomphe, 2010 démontrera de quoi l'écurie est réellement faite. L'année prochaine devait être la dernière du plan triennal Honda ; au lieu de ça, ce sera un cycle des rescapés. Ross pense que cette faiblesse apparente sera un atout.

« Il y a 10 ans, penser battre Ferrari aurait été très naïf. Je pense que le monde change avec les restrictions budgétaires. C'est pourquoi nous sommes bien placés. » La paix fragile entre FIA et FOTA s'est construite autour d'un retour vers des dépenses similaires à celles du début des années 90. Brawn GP a déjà atteint ce niveau. « Ce sera encore plus traumatisant pour les grosses écuries, » affirme Ross. « Nous avons déjà franchi cette étape et nous construisons la voiture 2010 selon nos moyens. »

En d'autres termes, l'hiver rigoureux que Brawn GP a connu sera le quotidien des grandes écuries. Avec le recul, il est appréciable que le nom putatif de Pure Racing ait été abandonné ; trop artificiel. Mais il n'y a probablement pas de meilleur terme pour définir la philosophie de Brawn GP. **F1**



# LE MONDE SECRET DE LA FORMULE 1

Conversations secrètes sans fin et actions discrètes à répétition font qu'il n'y a pas sport plus mystérieux que la Formula 1. Pas très surprenant alors que tant de choses se passent derrière des portes fermées : gagner une fraction de seconde coûtant des millions, la fuite de la plus petite information vers une équipe rivale est à éviter. En ce numéro estival où l'action en piste ralentit un peu, *F1 Racing* vous invite à des tests, des réunions ou en coulisses. Bref, tout ce qui est interdit au public..

# Sommaire du dossier

060 Vivez les seuls tests encore autorisés



060

064 Le labo où naît le carburant des Ferrari



064

066 L'homme qui voit tout en Formule 1



066

070 La réunion la plus secrète avant un GP



070

072 Dans l'intimité d'un ingénieur de course



072



# UN BOUT DE LIGNE DROITE DONT PEUT DEPENDRE LA SAISON

Que se passe-t-il quand une F1 valant des millions d'euros rencontre un humble bout de ligne droite au milieu de

TEXTE JON AXWORTHY  
PHOTOS LORENZO BELLANCA  
ADAPTATION : RICHARD FAUX

**L**e Santa Pod Raceway n'est pas spécialement l'endroit où on s'attendrait à voir rouler une F1 ! La piste du Northamptonshire, en Angleterre, plus habituée à voir s'affronter des dragsters en pleine accélération, accueille aujourd'hui l'équipe Force India qui y mène des essais d'aérodynamique en ligne droite.

Peu de sons dans le sport libèrent autant d'adrénaline que le hurlement d'un moteur de F1. Aucun bloc de course n'est plus bruyant de nos jours. Si, au milieu de ses semblables, son miaulement devient presque normal, il est totalement incongru quand il déchire le silence de la campagne. Tout à coup, les sons bucoliques sont submergés par celui de

TOYO TIRES



Après chaque aller (ou retour), les mécaniciens de Force India font tourner la voiture qui va repartir dans l'autre sens. Et ainsi de suite... Et ainsi...



nulle part ? Pour le savoir, nous avons passé une journée avec Force India qui menait un test aéro très important...



Les pilotes jouent un rôle crucial en interprétant les réactions de la voiture. T'en penses quoi, Tonio ? "Ma mm Mmmph Mmmph Mmmph..."



la Force India hurlant en dévalant le circuit. L'instant suivant, le son est coupé et fait place à nouveau au bruit de fond des moutons, des oiseaux, à la trépidation des tracteurs et au grincement d'une roue de brouette. L'accalmie correspond au moment où le pilote coupe son moteur et où les mécaniciens manœuvrent la voiture à la main pour la pousser

sous la grande tente en toile qui tient lieu de garage tout au bout de la ligne droite. Là, des gens venus de l'usine et de la soufflerie de Force India, aérodynamiciens et ingénieurs, observent leurs écrans d'ordinateur ou la voiture qui vient juste de boucler quelques tentatives le long du ruban d'asphalte d'un bon kilomètre de long. Curieux

de voir ce noble engin s'élaner sur ce bout de route accoutumé à voir rugir des dragsters, des motos "fusées" et des voitures à réaction comme le "Fireforce 3". Aujourd'hui, c'est au tour de la Force India VJM02, châssis 02. À l'autre bout de la piste, trois mécaniciens, au dessous du portique surmontant la ligne d'arrivée de Santa Pod, ➤

# SANTA

l'attendent afin de lui faire exécuter un demi-tour à la main, pour qu'elle reparte en sens inverse. L'exercice sera répété 30 ou 40 fois.

Le premier essai sert à collecter un certain nombre de données. « À sa sortie du garage, elle va dévaler la piste afin d'étalonner les capteurs d'appuis et de pressions, et de vérifier la garde au sol, » explique James Key, le jeune (37 ans) directeur technique de Force India. « Puis elle va accélérer avant d'atteindre une vitesse constante qui, pour un test aéro classique, se situe entre 200 et 250 km/h. »

**Pour l'équipe,** c'est la première séance d'essais parmi les huit que la FIA autorise cette saison. Force India n'en a prévu que trois pour des raisons budgétaires. « La priorité est de valider les résultats obtenus en soufflerie, » ajoute Key. « De s'assurer que la voiture, sur la piste, génère l'appui et toutes les caractéristiques attendues. »

Le test est organisé juste une semaine avant le GP le plus "glamour" de toute la saison, celui de Monaco. La menace perpétuelle de la pluie, la solitude de cette piste de Santa Pod déserte et le fourgon à hamburgers typiquement britannique qui fournit la même pitance à tous les membres du team, tout est aux antipodes des rues inondées de soleil de la principauté. Santa Pod, en dépit de son charme singulier, n'est pas, selon des avis entendus dans le garage, le lieu idéal pour



Le type à droite a l'air de se connecter vite fait sur Facebook... En fait, c'est pour tous une longue journée d'analyse des datas.

mener ce genre de test aérodynamique. Le revêtement est trop bosselé pour les cerveaux de l'équipe et la traction est un vrai souci pour les ingénieurs.

Santa Pod n'a pas été conçue pour accueillir des F1, mais installée sur une des pistes d'où, en 1944, les bombardiers du 92e Groupe de Bombardement de l'US Air Force décollaient pour attaquer les cibles nazies. En 1966, elle fut reconvertie en piste pour les courses de dragsters mais elle reçut bien vite le surnom de "piste des bouseux". Pas exactement le site idéal pour mener des essais d'aérodynamique, donc, mais le choix en Angleterre est assez limité, nous dit Key. « Il y avait une excellente piste sur l'aérodrome d'Elvington dans le Yorkshire, qui avait été réalisé par la NASA pour servir de terrain

d'atterrissage de secours pour la navette spatiale, mais les restrictions liées aux nuisances sonores nous empêchent d'y aller. Il reste Duxford, Kemble et Santa Pod. »

**La piste idéale** pour organiser un essai aérodynamique serait une longue chaussée parfaitement plane, bordée de chaque côté par des murs interceptant les vents de travers. La raison pour laquelle les pilotes mènent ces essais aller-retour est que le moindre saute de vent, arrière, de face ou de côté, empêche l'équipe de prendre en compte la vitesse moyenne entre les deux sens.

L'autre facteur important qui conditionne un essai réussi est le climat britannique parfois (souvent ?) humide, qui peut ruiner des semaines de préparation car la FIA interdit de mener des essais sur piste mouillée. C'est pourquoi, le ciel menaçant faisant craindre le pire, dans le garage, la voiture est préparée pour un nouveau test.

« Chaque essai nous donnera 5 à 10 secondes de relevés, » hurle Oliver Knighton, l'ingénieur en charge de la stratégie et de l'assistance course, essayant de couvrir le bruit assourdissant du moteur prêt à s'élancer pour sa vingtième charge de la journée. Et il n'est pas encore l'heure du déjeuner. « Nous devons absolument nous assurer que les données collectées en soufflerie sont corrélées par celles que fournit la voiture en piste. »



# APPPOD

La journée y est entièrement consacrée et la voiture est bardée de plus de 150 capteurs qui alimentent les ordinateurs des analystes. « Les capteurs délivrent des informations que la soufflerie ne donne pas, » dit Knighton, « comme le comportement des pneus sous la charge et l'écoulement de l'air sur la carrosserie. »

Mais l'un des capteurs a une importance primordiale : le pilote d'essais, Tonio Liuzzi. « C'est un peu ennuyeux à la longue, » dit Tonio, dont le travail a fait place à celui des ingénieurs. « Mais c'est essentiel pour la suite de la saison. C'est pourquoi il faut rester concentré. Et puis, c'est bien de remonter dans la voiture pour rester affûté. »

Cette familiarisation est essentielle car Tonio n'est pas seulement le pilote d'essais mais aussi de réserve. S'il arrivait quoi que ce soit à Giancarlo Fisichella ou à Adrian Sutil, il prendrait leur place. Cela ne semble pas lui poser de problème. Son contrat en A1GP et en Speedcar Series cette année était approuvé par son équipe et il est aussi prêt que possible. « Grâce à l'A1GP, je reste en bonne forme. Le niveau est élevé, avec des arrêts au stand, ce qui est bon pour moi, » dit Liuzzi qui espère toujours avoir un volant officiel l'an prochain, d'autant que l'un d'entre eux devrait se libérer pour 2010. « C'est une bonne chose que d'avoir un gars féru de technique des jours comme celui-ci, » dit Key. « Quelqu'un qui saute de la voiture, se

précipite vers les écrans et vous dit ce qu'il ressent avec les différents niveaux d'appui. C'est de cela dont nous avons besoin. »

**Le fait que Liuzzi** soit à la fois pilote d'essais et de réserve illustre la difficulté d'être une petite équipe de F1 de nos jours. Mais l'interdiction des essais pendant la saison fut une bonne chose pour Force India en ce sens que les équipes aux moyens plus importants ne peuvent plus préparer d'avance des améliorations. Au contraire, elles doivent avoir recours aux tests aérodynamiques et aux séances d'essais libres des vendredis précédant une course.

Mais il y a un autre avantage, selon James Key, à disposer de ressources limitées.

« Nous sommes très efficaces et réactifs, ce qui est essentiel cette saison compte tenu du rythme de développement, » dit-il. Les nouvelles pièces testées à Santa Pod comprennent un aileron avant, des éléments du diffuseur ou encore des conduits de frein. « Nos ressources en R&D sont limitées, » ajoute Key, « et nous n'avons pas beaucoup de possibilités pour trouver de nouvelles idées et les approuver. Il y a des choses qu'on ne peut faire que sur la piste. Pour rester politiquement correct, je dirais que ces essais sont un bon moyen de limiter les coûts. »

L'efficacité de l'équipe se fait évidente au fur et à mesure que les heures passent et que



L'heure de la pause sandwich : « Deux jambon-fromage et une salade d'oignon, ça va pas trop affecter mon package aéro ? »

la pluie retarde son arrivée. Il n'y a rien de trop. Chacun sait exactement ce qu'il doit faire et le fait impeccablement. Personne n'élève la voix – ou alors, juste pour se faire entendre lors d'une nouvelle tentative.

Mais le test ne se résume pas à cette journée passée sur la piste. « Il y a eu de longs efforts de préparation rien que pour être là aujourd'hui et avoir de nouvelles pièces prêtes à temps, » révèle Key. « Des pièces sur mesure ont été fabriquées qui devaient passer d'abord par la R&D, sans compter qu'il nous faut respecter le programme et comprendre comment nous allons obtenir les données dont nous avons besoin. Chaque ultime détail a été préparé des semaines à l'avance. » Y compris, sans doute, la réservation du fourgon à hamburgers. **F1**

“Chaque run dans un sens ou dans l'autre procure 5 à 10 secondes de relevés...”



# L'ESSENCE DE LA RECHERCHE

**Il faut environ 40 personnes pour développer le carburant des Ferrari. Pourtant, ce dernier est à 99% identique à celui du commerce**

TEXTE BRADLEY LORD

L'imaginaire collectif a coutume de se représenter les ateliers des raffineries comme des laboratoires où des milliers de composants sont assemblés et harmonisés par des hommes en blouse blanche. Tout y est précis, propre et parfaitement ordonné. Mais la raffinerie de Thornton, en Angleterre, tranche avec cette représentation de l'industrie lourde.

Ici, en effet, il s'agit plus d'une école expérimentale de chimie pour Gargantua. Ici, Shell

développe ses carburants et ses lubrifiants pour les F1, le sang qui irrigue les artères des Ferrari. Quarante personnes y sont rattachées au développement des carburants ou des graisses de roulements qui, parfois de façon infime, contribueront au succès de la Scuderia. Au total, près de 200 produits chimiques composent le carburant d'une F1. Mais, en dépit de cette apparente complexité, le fluide qui alimente la Ferrari de Massa est à 99 % identique à celui que l'on peut acheter dans

une station-service n'importe où en Europe. Les deux produits sont tellement similaires que Ferrari a fait tourner ses monoplaces avec le carburant du commerce pour le démontrer.

« L'article 19 du règlement est parfaitement clair, » explique Mike Evans, chef des produits carburants pour la course chez Shell. « La norme EN288 définit le carburant standard délivré à la pompe en Europe. Mais nous avons la possibilité de l'optimiser dans certaines limites pour l'adapter aux moteurs des F1. »

ADAPTATION : RICHARD FAUX



La composition du carburant peut être modifiée pour l'adapter à un nouveau dessin de la chambre de combustion, par exemple, qui améliore la détonation de façon à en tirer le maximum de puissance. Le règlement interdit l'addition de composants chimiques spécifiques qui peuvent augmenter la puissance de façon spectaculaire. Dans le passé, des carburants "spéciaux" ont délivré 50 à 60 cv de plus, tandis que durant l'ère des turbos, on ajoutait du toluène qui augmentait massivement l'indice d'octane.

De nos jours, les chimistes peuvent seulement dénicher quelques chevaux de plus en modifiant la composition de l'essence : c'est le résultat du gel, depuis quelques années, du développement des moteurs dont les caractéristiques doivent demeurer stables.

## "Les teams veulent le moins de carburant possible à bord pour les qualifs et le début de course"

« Nous n'introduisons que deux à trois évolutions de l'essence cette saison, » explique Evans. « Les gains sont très faibles et difficiles à mettre en place en raison de l'interdiction des essais privés. »

L'axe principal du travail hivernal fut de permettre aux moteurs de respecter les huit règles en vigueur en 2009. L'un des domaines où il y a eu le plus de progrès ces dernières années fut celui des essences plus "légères".

« Nous travaillons beaucoup sur les économies de carburant, » ajoute Mike. « Les équipes veulent avoir le moins de charge en carburant à bord pour se qualifier et courir le premier relais. Cet aspect sera plus crucial encore en 2010, du fait de l'interdiction des ravitaillements en course, quand les voitures devront prendre le départ avec assez d'essence pour tout le GP. »

Cependant, en dépit des restrictions croissantes et de la standardisation dans presque tous les domaines de développement de la F1,

les règles relatives aux carburants pour 2010 sont vraiment ouvertes. À l'heure actuelle, les carburants des F1 doivent contenir 5,75 % de composés biologiques, mais ceux-ci doivent être des composés "oxygénés" comme l'éthanol. Ces biocarburants de première génération sont tirés d'aliments végétaux qui posent des problèmes d'éthique quand ils sont produits à grande échelle. Ils seront par conséquent remplacés par des carburants extraits de la biomasse perdue.

Ainsi, pour 2010, les pétroliers seront autorisés à utiliser des "biohydrocarbures", sous réserve d'un accord sur la technique d'analyse appropriée permettant d'en contrôler l'utilisation.



Les chimistes modifient les lubrifiants pour obtenir un "breuvage" spécial F1...



Voici des mélanges en cours de développement qui alimenteront les artères des Ferrari à l'avenir.

« Ces produits en cours de développement ne sont pas encore commercialisés, » précise Evans. « Leur avantage est de pouvoir être raffinés comme du brut standard, mais sans les effets secondaires. Pour les F1, on peut sans doute y déceler des gains de performance. »

À terme, la FIA pourra se réjouir d'avoir un peu plus contribué à transformer la F1 en un "accélérateur de développement pour les nouvelles technologies respectueuses de l'environnement" dont les fruits pourraient être appliqués sur les voitures de tourisme. « Je crois sincèrement que la F1 peut faire évoluer la technologie, » assure Mike. « Ce que nous apprenons se retrouve dans le commerce. »

En général, le "baratin" lié au transfert de technologie de la F1 vers la voiture de M. Tout-le-Monde relève plus du marketing que de l'innovation. Mais, une fois n'est pas coutume, tout ce travail pourrait bien être bénéfique à tous les échelons. **FO**



Ce chercheur ne se sert pas une bière ! Non, il décante du carburant pour une analyse.

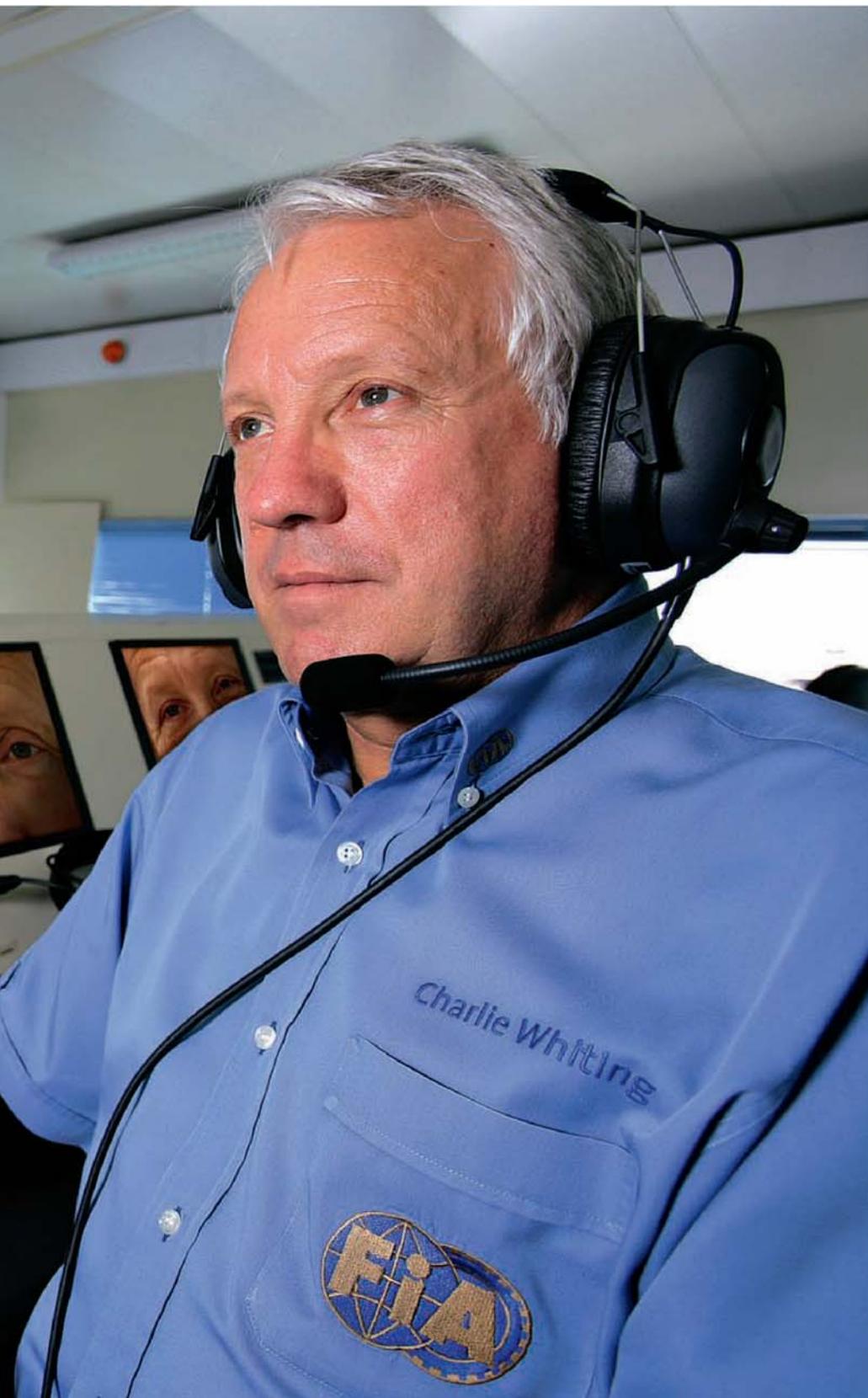
# ALLO PAPA TANGO CH

Il a travaillé pour Bernie... et aujourd'hui pour Max Mosley. Rédacteur des règles de la F1, Charlie Whiting ne laisse rien passer. Demandez donc à Lewis, Fernando et compagnie...



# ARLIE... WHITING

LE MONDE SECRET  
DE LA FORMULE 1



TEXTE ADAM COOPER  
PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

**C**harlie Whiting ne se contente pas de faire respecter le règlement en F1, il le rédige. Faisant partie des personnes les plus occupées dans ce milieu, le Directeur de course observe chaque action de chaque pilote sur un mur d'écrans, tout en épluchant leurs conversations radio.

Le truc, avec Whiting, c'est qu'on n'entend prononcer son nom qu'en cas de problème. Il est, toujours, dans la ligne de mire des écuries, que ce soit lors des réunions de la Cour d'Appel de la FIA où il s'agit de débattre de la question du double diffuseur, par exemple, où à la Direction de course après qu'une manœuvre controversée ait été signalée aux commissaires sportifs pour enquête. Partout et tout le temps, il doit garder son calme et demeurer impartial. Pas facile.

Mais tout ceci n'est qu'une petite part de ses responsabilités – il dirige aussi le département technique de la FIA, dont il est par ailleurs le délégué à la sécurité ! Concrètement, cela signifie que tout repose sur lui pour les circuits sur lesquels la F1 se produit, les règles qui la régissent, et, même, comment elles sont appliquées. Pas étonnant qu'il se décrive lui-même comme un bourreau de travail.

Avec cet agenda surchargé, ce n'est pas souvent que Whiting trouve du temps pour une interview. Et il est rare de le voir parler aussi franchement de ses patrons successifs ou des épisodes les plus controversés qu'il a vécus en 20 ans passés à la FIA...

**Votre rôle est un peu celui d'un arbitre de foot, non ? Impossible de satisfaire tout le monde, tout le temps...**

J'accepte d'entrée l'idée que je ne vais pas faire que des heureux. Mais j'essaie de faire de mon mieux pour mener à bien poliment et, évidemment, honnêtement, tout ce travail désagréable. J'essaie d'être impartial. C'est ce que je peux faire de mieux je pense.

**Quel est exactement votre travail ?**

En tant que délégué à la sécurité, j'inspecte les circuits au préalable et fais des recommandations après chaque course sur les améliorations à apporter. Rédiger les règles est une autre partie de mon rôle, car je suis en charge du département technique de la F1. Jo Bauer est délégué technique et fait le travail sur le terrain, mais toutes les élucidations ➤



**“ Je pense que nous avons appris beaucoup depuis ce week-end d’Imola 1994... ”**

techniques me reviennent. Je dirige tous les Groupes de Travail Techniques, et ce depuis 1994, ainsi que Sportifs. J’ai postulé pour être starter en 1996. Puis, cette année-là, à Monza, Max m’a dit qu’il n’était pas très content de la façon dont les choses se passaient et m’a demandé si je voulais devenir directeur de course. J’ai sauté sur l’occasion.

**Comment êtes-vous arrivé dans le monde de la course ?**

Ma famille vivait à environ un kilomètre et demi de Brands Hatch, et je passais à travers les bois puis sous le grillage pour regarder les voitures. J’ai vu mon premier GP là-bas en 1964, à 12 ans. Plus tard, je me suis mis à travailler la nuit dans un garage avec mon frère, Nick, après être rentré de l’école. Quand il a commencé à courir, je l’ai aidé à préparer ses voitures. Il a débuté par l’autocross en 1968 et, en 1971, il est passé à la course en circuit. Il a gagné quelques championnats en Special Saloons. C’était le bon temps !

**Vous avez travaillé pour l’équipe Hesketh jusqu’à sa fermeture. Comment vous êtes-vous retrouvé chez Brabham ?**

Je ne me souviens pas de qui m’a conseillé d’approcher Brabham. Je suis allé à un entretien avec Herbie [Blash] et j’ai décroché un poste dans l’équipe d’essais. J’ai fait une séance en Autriche, puis quelqu’un est parti et j’ai été muté dans l’équipe de course à partir du Paul Ricard. J’ai travaillé sur la voiture de réserve cette année-là, puis, en 1979, sur la voiture de Niki Lauda et en 1980, sur celle de Nelson Piquet. Je suis devenu chef mécanicien en 1981.

**C’était bien de travailler pour Bernie ?**

Oui, toujours. Bien sûr, Bernie avait la réputation à cette époque de piquer des colères de temps en temps, de se pointer à l’usine et de râler un peu fort sur quelque chose qui ne lui plaisait pas. Il a toujours été perfectionniste, et voulait que tout soit absolument parfait.

**Brabham a présenté quelques innovations comme les ravitaillements et les couvertures chauffantes...**

Les ravitaillements ont commencé à Brands Hatch en 1982, et il était clair que si nous changions les pneus et ravitaillions de façon systématique, il nous faudrait revenir en piste avec des pneus déjà chauds. Donc on a eu ces dispositifs très rudimentaires. Effectivement, cela ressemblait un peu à une garde-robe et contenait deux trains de pneus, avec un trou au fond pour envoyer un souffle d’air chaud. Ça fonctionnait, mais au bout de quelques heures, le bois était tout tordu !

**L’équipe n’a pas couru en 1988 et vous êtes parti travailler pour la FIA. Ça vous a fait quoi d’être de l’autre côté de la barrière ?**

C’était très étrange, mais j’ai fini par m’habituer. Pas mal d’équipes étaient plutôt sceptiques et pensaient que je donnais des informations à Bernie pour qu’il me rembauche.

Ils [Brabham] sont revenus en 1989, et dès que j'étais dans leur garage – à contrôler un moteur par exemple –, les gens pensaient que j'allais leur donner un coup de main !

### **Vous semblez être quelqu'un de très calme. Faut-il l'être pour faire ce boulot ?**

On me dit que je suis assez calme, oui. J'essaie de ne pas m'énerver, car c'est contre-productif. J'ai connu quelques pilotes qui donnaient des coups de pied partout dans le bureau quand ils étaient en colère, mais ça ne leur a rien apporté. Donc je ne vais pas m'y mettre moi-même.

### **Vous entendez-vous bien en général avec les pilotes ?**

Avec la plupart, je pense, oui. Mais on ne peut pas plaire tout le temps à tout le monde. Quelques-uns me trouvent stupide, j'en suis sûr ; mais bon, je ne peux rien y faire.

### **Lesquels vous ont le plus impressionné ?**

Je dirais Michael, Fernando, Lewis – et pas seulement par leur vitesse ou leurs résultats. Je suis dans une position privilégiée pour écouter ce qu'ils disent, pas seulement à leur équipe dans la radio mais aussi dans les discussions que j'ai avec eux. Michael était loin devant en termes de communication et de ce qu'il fallait faire en course pour trouver plus de performance.

### **Imola 1994 a bien sûr été l'événement majeur des deux dernières décennies. En avez-vous beaucoup retenu ?**

Pour être absolument honnête, il y a eu des conséquences un peu idiotes. Les chicanes temporaires à Barcelone et au Canada sont les deux qui me sautent à l'esprit. Mais bien qu'Imola ait été un week-end très noir pour ce sport, quand on prend chaque chose de façon isolée, il n'y a pas un élément que l'on puisse pointer du doigt en disant : « Voilà ce qui a évolué en mal ». Tout était différent. Je ne sais pas quelle a été la pression politique, ni même s'il y en a eu, pour faire tous ces changements, mais il me semble simplement que des choses qui n'étaient pas nécessaires ont été faites. Pour moi, cette chicane à Barcelone était potentiellement dangereuse. Plus tard, souvenez-vous, j'ai refusé qu'une chicane soit ajoutée à Indianapolis en 2005, essentiellement parce que cela aurait procuré un avantage injustifié aux équipes Michelin. Mais j'étais aussi conscient du danger : je ne pense pas que des chicanes de pneus soient la voie à suivre en F1. Je pense que nous avons appris beaucoup depuis Imola 1994.

### **Depuis que vous êtes directeur de course, deux marshalls ont perdu la vie. Ces deux jours ont-il été les plus terribles que vous ayez affrontés ?**

Absolument. À Monza en 2000, le pauvre garçon était tout seul, debout, et la roue est venue le heurter – une malchance incroyable. Aujourd'hui il y a de plus en plus de grillages de protection – et à Melbourne en 2001, il y en avait. Les ouvertures étaient positionnées à intervalles réguliers dans les grillages, et n'étaient en fait pas assez grands pour y faire rentrer une roue arrière. La voiture a été catapultée dans le grillage, forçant la roue à rentrer dans le trou – là encore, une malchance incroyable. En plus, le coroner chargé de l'en-



Charlie Whiting dans son rôle de délégué à la sécurité à Fuji en 2008 (ci-dessus) et avec Bernie chez Brabham (ci-dessous).



quête en a trop fait. S'il y a eu un jour mort purement accidentelle, c'est bien celui-là. C'était un tel coup de malchance – personne n'avait rien fait de mal. Bien sûr, des enquêtes doivent être menées proprement, mais il m'a juste semblé que là, c'était un petit peu trop.

### **La F1 est connue pour ses controverses techniques. Quels souvenirs gardez-vous de cette histoire de diffuseurs sur les Ferrari à Sepang en 1999 ?**

Je n'étais pas impliqué dans l'appel, en fait. Mais tout était transparent. Les voitures ont été exclues pour non conformité, et je pense que Ferrari a eu de la chance de pouvoir exploiter un vide réglementaire assez mince. Mais c'est le passé maintenant.

### **C'est comment d'avoir Max Mosley comme patron ?**

Quand Max est devenu président en 1991, il m'a demandé de prendre un rôle plus formel car je me partageais entre la FIA et Bernie, et il voulait que je sois à 100 % à la FIA. J'espère qu'il ne me contredira pas là-dessus, mais je dirais que ma relation avec lui est excellente. Je n'ai jamais trouvé très compliqué de tomber d'accord avec Max, et ce qui est bien avec lui c'est qu'on peut aller le voir pour lui poser une question, et il répond, point. Il n'y a de si ni de mais. On sait exactement où on en est.

### **Êtes-vous frustré quand des équipes exploitent des "vides" du règlement ?**

J'ai rédigé 99,9 % des règles de ces 15 dernières années voire plus. On en discute lors de réunions avec les Groupes de Travail Technique et Sportif et elles sont définies. Ce n'est pas seulement moi qui les rédige et les publie. Globalement, les équipes n'essaient pas de trop en faire sous nos yeux car elles savent que s'il apparaît qu'une règle n'est pas aussi précise qu'elle devrait l'être, nous la changerons. Le fait est qu'il y a une FIA et dix équipes, qui ont en moyenne 100 ingénieurs faisant leur maximum pour tirer le meilleur des règles. L'affaire du double diffuseur en est un parfait exemple.

### **Combien de temps pensez-vous continuer de travailler autant ?**

J'ai 56 ans, mais je ne sens rien de différent par rapport à il y a 20 ans. Je vais continuer probablement jusqu'à... jusqu'à ce qu'on me dise de partir, je suppose ! Je pense qu'on n'a pas envie de continuer comme ça au-delà de 65 ans, disons. En plus de ça, les pilotes sont très jeunes, et bien que je ne me sente pas vieux, ils doivent se dire : « Ce vieux fou, il ne sait pas de quoi il parle, il n'est plus dans le coup. » J'ai vu des gens occuper des postes importants et dont je me disais qu'ils avaient un peu dépassé leur date de validité ! J'espère qu'on ne dit pas ça de moi...

**Charlie Whiting** est un peu comme un jongleur – il ne peut se permettre de laisser tomber une balle. Quand il partira, la FIA pourrait réaliser qu'il lui faut trouver deux ou trois personnes pour prendre la suite.

Quarante ans sont passés depuis ses débuts comme mécano de son frère. Il vit à Monaco depuis que la FIA y a ouvert un bureau et vient de déménager dans un nouvel appartement, pour un loyer deux fois inférieur – c'est ça, la réduction des coûts. Chaque fois qu'il sort dans la rue en bas de chez lui, pourtant, il repense à ses premières années. Juste en face se trouve l'humble hôtel où descendait l'équipe Brabham de la grande époque...

Quand Charlie a reçu récemment deux décorateurs pour aménager son nouveau chez-lui, c'est là qu'il leur a réservé une chambre. Mais ils sont allés ailleurs. Ça ne correspondait pas à leurs standards... **FO**

**ROD NELSON**  
Ingé course en chef

Le plus haut placé des ingénieurs, celui qui supervise la performance des deux voitures tout au long du week-end. Il travaille de façon rapprochée avec chacun et s'assure que les bons choix de stratégie et de set-up soient faits.

**TONY ROSS**  
Ingé course, Rosberg

Le pilote et son ingénieur de course vont discuter de la stratégie jusqu'au départ. Ils conviendront à eux deux d'une façon pour Tony d'indiquer à Nico un changement éventuel de stratégie sans risquer d'alerter leurs adversaires.

**JONATHAN EDOLLS**  
Ingénieur datas, Rosberg

Durant la course, l'ingénieur datas (ou d'acquisitions) analyse en temps réel la performance du pilote. Elle peut être comparée à celle de son équipier, pour voir à quel endroit il gagne ou perd du temps, infos transmises à l'ingé course.

**NICO ROSBERG**  
Pilote de course

**MARK BARNETT**  
Ingénieur stratégie

Un, deux ou trois arrêts ? Mark arrive sur le circuit avec un tas de simulations différentes, qui vont être discutées avec tout le groupe. Une décision finale sur la longueur du premier relais devra être faite juste avant la séance qualificative.

**GUNNAR DIECKHOFF**  
Chef de groupe,  
fournisseur de moteurs

Le plus haut placé des neuf membres de Toyota assignés chez Williams pour les Grands Prix. Gunnar sait tout ce qu'il faut savoir du V8 RVX-09, des datas du refroidissement au kilométrage effectué.

# LE SAINT DES SAINTS D'UNE EQUIPE DE F1...

Nous sommes le dimanche matin du GP de Turquie et l'équipe Williams débute son *briefing* pour parler stratégie. Pourquoi tant de monde ? Que peuvent-ils se dire ? Pour le savoir, entrez donc...

TEXTE TOM CLARKSON PHOTO GLENN DUNBAR/LAT

**ANDREW MURDOCH**

Ingénieur datas, Nakajima

On compte plus de 100 capteurs sur une voiture de F1, chacun d'entre eux envoyant des datas au stand en temps réel. Andrew analyse ces informations et relève les plus importantes pour l'ingénieur course, lequel en discute avec le pilote.

**XEVI PUJOLAR**

Ingénieur course, Nakajima

Le lien entre Kazuki et le département ingénierie. Xevi note tout ce qu'il se passe sur la voiture du Japonais au fil du week-end et, après en avoir discuté avec lui, décide des changements à effectuer en matière de set-ups.

**PAUL JEPSON**

Ingénieur contrôle

Gourou de l'informatique de l'équipe de course, qui modifie les codes des pièces contrôlées électroniquement quand cela est nécessaire. Il travaille conjointement avec Toyota et McLaren, qui fournissent le moteur et le boîtier électronique.

**KAZUKI NAKAJIMA**

Pilote de course

**JOHN RUSSELL**

Ingénieur systèmes

Lien entre le département production, l'équipe de design et les ingénieurs. S'il y a un problème avec une pièce, par exemple, John l'identifie avant de la communiquer au département concerné à l'usine afin que les pièces suivantes de ce type soient mises à jour.

**ENRICO BALBO**

Aérodynamicien piste

Assure la cohésion entre les gens de l'aéro présents sur les GP et ceux de la soufflerie. La FW31 ayant de nouveaux ailerons avant à Istanbul, Enrico était là pour vérifier que les performances étaient bien conformes aux prédictions.

**TIM NEWTON**

Team-manager

Considéré comme la cheville ouvrière de l'équipe, Tim a la charge de la logistique — cela va de s'occuper du déplacement du matériel et des hommes sur les GP à s'assurer que les ingénieurs se présentent aux bonnes réunions. "Je vérifie même que les ampoules marchent," rigole-t-il.



*Mi-scientifique et mi-psychologue, de personne d'autre en F1 on n'exige deux talents si différents. F1 Racing s'est immiscé dans le garage Toyota pour observer de l'intérieur le boulot le plus difficile de l'allée des stands*

# DUR, DUR, D'ÊTRE "INGÉ COURSE" ...



TEXTE HANS SEEBERG PHOTOS STEVE ETHERINGTON

## **Mais qu'est ce qui nous arrive ?**

**C'est tout ce que les gens semblent pouvoir se dire dans le stand Toyota à Monaco, à l'issue d'une séance de qualification réellement désastreuse. Le silence est presque plus assourdissant que le grondement débordant des garages voisins où leurs adversaires se préparent pour la Q2. Chez Toyota, on doit faire face à une imprévisibilité rarement vue en F1 ces dernières années : deux voitures en première ligne à Bahreïn, deux en dernière ligne deux courses plus tard.**

Avec une voiture évoluée et sa capacité bien connu à être très rapide sur un tour, Jarno Trulli aurait pu être l'homme à battre à Monaco où il s'était imposé cinq ans plus tôt avec Renault. Il avait surclassé ses 19 concurrents sur la grille de Bahreïn, il est cette fois surclassé par les 19 – y compris les pilotes Force India !

L'ironie de la situation ne pouvait échapper à Gianluca Pisanello, l'ingénieur de course responsable de la voiture de Jarno. Dans son boulot, les voitures qu'il supervise peuvent être rapides lors d'une course et lentes dès la suivante. Dans les deux cas, il pourrait bien ne pas savoir pourquoi. Et ce n'est là que la moitié de son travail d'ingénieur.

Mais au fait... c'est quoi, un ingénieur de course ? ➤



"Fais comme en qualif, en allant encore plus vite. OK ?"  
Gianluca parle tactique avec Jarno avant la course...



L'ingénieur dirige 15 personnes qui doivent être impressionnées quand il montre le dernier geste que lui ont appris ses enfants...

## Monaco. Vendredi 22 mai, 11h30

du matin. Motor-home Toyota. Gianluca Pisanello, un Italien détendu et souriant de 37 ans, parle de son curieux rôle. Pour le téléspectateur lambda, l'ingénieur de course est le gars qu'on entend hurler : « Push, push ! » dans la radio qui relie le stand au pilote, dans l'espoir de lui faire arracher deux dixièmes de seconde. Pour le passionné de F1, c'est l'homme qui analyse des tonnes de données avec toute la précision exigée pour atteindre le succès. Un ingénieur de course est à la fois un scientifique et un psychologue, qui prend des décisions touchant l'aérodynamisme en une fraction de seconde et, l'instant d'après, joue avec dextérité de l'instrument sensible qu'est un pilote de F1 moderne. Le côté "scientifique" du boulot est déjà compliqué...

« Je coordonne un groupe de 15 mécaniciens et ingénieurs affectés à la voiture, » dit Gianluca. « Groupe qui comprend trois autres ingénieurs : un électronicien, un motoriste et un ingénieur performance. Ce dernier est mon bras droit car il analyse toutes les données. Il y a aussi un aérodynamicien et un spécialiste stratégie. Je les coordonne pour produire la voiture la plus rapide possible. »

Facile à dire, mais pour y arriver, de nombreuses réunions sont nécessaires. « Normalement, lors d'un GP européen, nous arrivons le mercredi et les mécaniciens commencent à finaliser la voiture selon les informations que nous leur avons données, » explique Gianluca. « Puis nous rassemblons les données pour les points prévisibles, comme la météo du week-end. Le vendredi matin, nous nous rendons sur la piste à 8h00 et, une heure avant le début de la première séance d'essais libres, nous faisons un briefing technique lors duquel tous ceux qui ont travaillé sur la voiture se réunissent pour un point général. Enfin, une demi-heure avant le début des essais, nous prenons nos casques et entrons dans l'arène ! »

Gianluca lâche un petit rire. « Alors commence la partie visible de notre travail. »

Dès que Gianluca est assis sur le muret des stands, casque micro branché, obnubilé par la rangée d'écrans qui délivre chiffres, graphiques, temps par secteur et positions sur la piste, un autre aspect de son activité prend le relais : réfléchir très vite. « Je reçois un tas d'informations de sources différentes, » dit-il en souriant. « De l'équipe, du pilote... Données qu'il faut, en un instant, sélectionner, délaissier ou associer pour prendre une décision rapide... et si possible la bonne. »



**“Les réglages peuvent faire gagner des dixièmes, le pilote une seconde...”**

Un week-end de course doit être structuré méthodiquement. « Normalement, la préparation d'un GP commence dès que le précédent est fini, » dit Gianluca. « Puis, une fois sur place, ma première réunion officielle avec Jarno se tient à 14h00 le jour de notre arrivée ; nous discutons du réglage de base que nous adopterons au départ. Durant le week-end, nous avons plusieurs débriefings qui durent autour d'une heure et demie, mais cela varie. Tout dépend du comportement de la voiture. Parfois, nous sommes à peine enfermés dans le motor-home que nous sommes satisfaits. » À Monaco, ils y ont passé beaucoup plus de temps...

**Pour un sport** aussi dépendant de la perfection technique, le rôle d'un ingénieur de course exige qu'il ait l'art de gérer les hommes – comme l'ont les entraîneurs des



travail. Si leur relation est mauvaise, ils ne peuvent pas réussir. »

Inévitablement, un contact aussi étroit signifie que l'ingénieur de course apprend à connaître la personnalité du pilote. « C'est drôle, mais on apprend à savoir ce qu'un pilote veut dire à la façon dont les choses se passent ou en fonction des mots qu'il utilise, » dit Gianluca. « La plupart du temps, les messages sont codés. Si Jarno dit que "la voiture est légère de l'arrière" ou "la voiture est sur son nez", je dois comprendre exactement ce qu'il essaie de dire. Aucun livre ne nous explique ce que "la voiture est légère de l'arrière" signifie et une même phrase n'a pas le même sens pour tous les pilotes sur la grille. »

Ensuite, il y a la question du pilote lui-même. Jarno Trulli, par exemple, qui est dans sa treizième saison en F1, est bien connu pour la fragilité de sa performance. Il est incroyablement rapide sur un tour, mais la moindre petite circonstance perturbante peut être le signal d'une chute brutale de ses performances. Mike Gascoyne, qui a collaboré avec lui chez Jordan, Renault et Toyota, explique : « J'ai toujours dit que Jarno était un dixième plus rapide qu'Alonso. Sur un tour, c'est le type le plus rapide que j'ai jamais vu, mais quand il ne "sent" plus sa voiture, il perd de sa vitesse, beaucoup plus qu'il ne le devrait. »

Pour Gianluca, la clé de la relation est la confiance. « La règle fondamentale est de ne jamais mentir au pilote, » dit-il alors que son sourire s'évanouit pour la première fois. « Il nous entend tout le temps hurler : "Push, push !" dans la radio – c'est la phrase la plus prononcée par un ingénieur de course. Mais

de course, » explique Gianluca, « mais Jarno aime le faire seul. Alors, je le fais de mon côté. Peut-être, s'il s'agit d'un nouveau tracé, que nous ferons le tour ensemble. Le fait est que Jarno est en F1 depuis 13 ans. Je connais ses petites habitudes. »

**Il n'y a guère** de sport plus compliqué sur terre que la F1. Et dans cette discipline, sans aucun doute, si le rôle d'un ingénieur de course implique une pensée très complexe, il exige une connexion permanente entre deux philosophies contradictoires : précision et bonne perception des choses, ingénierie et compréhension humaine – « science et art » comme aime à le dire Gianluca. « L'une des choses que j'aime le plus dans ce travail est de devoir collaborer avec des gens très différents, mais les pilotes, les mécaniciens, les ingénieurs et les chauffeurs ne peuvent pas être abordés de la même manière, » pondère-t-il. « Vous devez comprendre ce qu'ils aiment, ce qu'ils attendent et ce qui les motive. Le travail d'un ingénieur de course relève de la technique, de l'organisation et de la psychologie ; c'est pourquoi je le compare toujours à un champ de bataille. »

Il est aussi rafraîchissant de réaliser qu'en dépit de toute la complexité technique de la F1, le talent essentiel d'un ingénieur de course repose sur ses qualités humaines. La saison dernière, est-ce la voiture qui faillit faire de Felipe Massa un Champion du monde ou la motivation du brillant meneur d'hommes qu'est son ingénieur, Rob Smedley ? « Mon travail consiste à optimiser l'ensemble voiture-pilote, » conclut Gianluca.



équipes de football ou de rugby, les coaches des nageurs ou des tennismen. L'ingénieur de course doit aider son pilote à aller chercher d'ultimes dixièmes de seconde sans les ressources de la technologie. Une étroite relation entre les deux hommes est vitale.

« C'est très important, en effet » acquiesce Gianluca. « En F1, la pression est très forte, les conversations doivent être très brèves ; donc mieux on se comprend, plus on est efficace. Une bonne relation ne peut qu'améliorer les choses. Sur la piste, le pilote et son ingénieur doivent être très proches dans leur

à Monaco, le pilote roule à une allure folle entre les glissières et j'ai préparé la voiture pour lui. La confiance entre le pilote et son ingénieur est fondamentale. Si j'ai des astuces pour le pousser toujours plus loin ? Bien sûr ! Je dois tirer le maximum de Jarno mais je ne ferai jamais des choses qui pourraient altérer la confiance qu'il y a entre nous. Cela ne peut pas arriver. »

Le tout est de connaître les petites manies du pilote et les respecter. « Beaucoup d'ingénieurs de course font le tour du circuit à pieds avec leur pilote au début du week-end

« Je crois qu'en réglant parfaitement la voiture, on gagne des dixièmes de seconde, mais qu'en faisant donner au pilote son maximum, on gagne une seconde. »

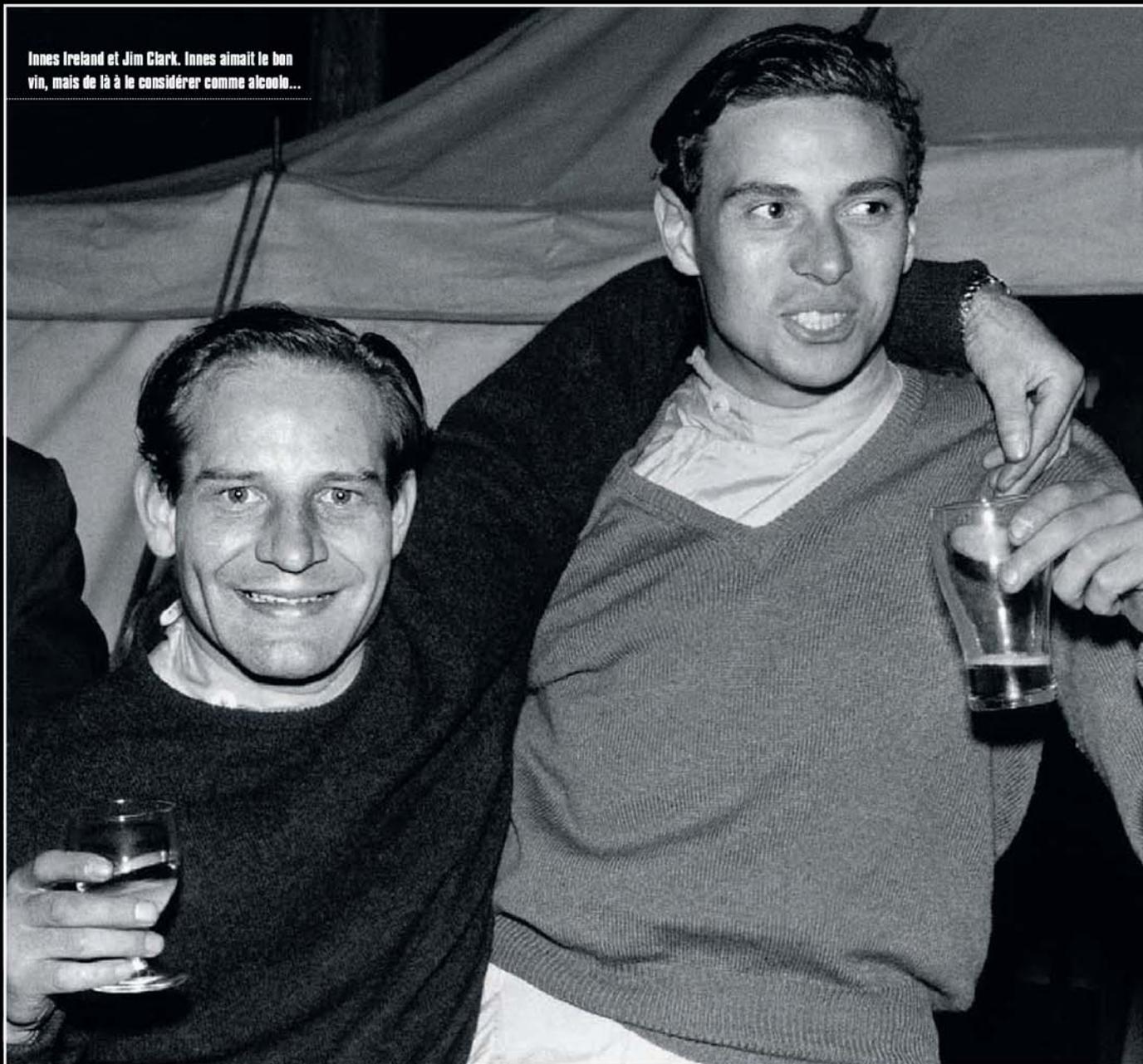
Dans un sport où la voiture marche ou parfois ne marche pas, comme ce fut le cas pour Toyota à Monaco, c'est une opinion à méditer : face aux centaines de millions d'euros investis en cette période sensible à concevoir des pièces dans le but de gagner quelques dixièmes de seconde, rien n'est plus efficace que la bonne vieille motivation de l'homme. **FO**

L'un était tellement **ivre** qu'il a fini sur le toit de son hôtel avec un **pistolet chargé**. Un autre a remplacé la photo du passeport d'Ayrton Senna par celle d'une **paire de fesses**. Entre commissaires molestés, jets privés et multiples représentantes de la **gent féminine**, voici donc...

# LES PLUS GRANDS **FÉTARDS** DE LA FORMULE 1

TEXTE ALAN HENRY

Innes Ireland et Jim Clark. Innes aimait le bon vin, mais de là à le considérer comme alcoolo...



## INNES IRELAND

GRAND PILOTE, PARTENAIRE DE BOISSON DE JIM CLARK ET PASSIONNÉ D'ARMES

Imaginez un peu : si le grand patron de BRM, Sir Alfred Owen, un méthodiste pur sucre, n'était pas arrivé à la conclusion qu'Innes Ireland était un alcoolique, le charismatique écossais aurait pu être le leader de l'écurie en 1962, à la place de Graham Hill. Une fois dans la place, Innes aurait bien pu devenir le premier Écossais à être titré, avant Clark. Mais on doit à la vérité de dire que ce fils d'un vétérinaire était un personnage trop gentil pour tirer la quintessence de son immense talent. En 1960, il avait été encensé par la presse lorsqu'il avait battu Stirling Moss à deux reprises dans des courses hors championnat, mais Innes savait que Stirling était

le meilleur des deux. Lorsqu'il était au sommet de son art, Ireland était néanmoins un pilote de premier ordre.

Il fut assez brillant au volant de la Lotus 21 pour s'offrir la victoire dans le GP des USA 1961, et tout aussi inspiré sur l'intimidant circuit de Solitude, près de Stuttgart. Irréprochable en piste, c'est uniquement lorsqu'il ôtait son casque et ses gants qu'Innes pouvait devenir incontrôlable. Après sa victoire à Solitude, il était à ce point extatique qu'on le retrouva sur le toit de son hôtel, tirant des coups des feux en l'air pour que soit rouvert le bar qui avait fermé trop tôt à son goût.

En conséquence, les organisateurs du GP

d'Allemagne – qui devait se disputer deux semaines plus tard, – tentèrent de bannir Ireland de la compétition. Ils auraient pu s'abstenir : sa Lotus flamba durant l'épreuve. Il survécut tout comme il avait été chanceux plus tôt dans l'année. En sortant du tunnel de Monaco, il avait enclenché le mauvais rapport et avait broyé sa voiture contre les rails. Innes passa sa convalescence à l'hôpital St Thomas de Londres, un rétablissement agité si l'on en croit les photos publiées par le *Daily Express*, montrant une chambre pleine de joyeux lurons et le lit d'Ireland jonché de bouteilles vides et de cendriers. « Toute la panoplie d'une poubelle première classe » commenta fièrement le pilote. ➤

# JAMES HUNT

FUMEUR, BUVEUR ET AMATEUR  
DE FOIE GRAS MAIS TITRÉ EN 76

James Hunt a eu 18 mois de gloire : entre la mi-1976 et la fin de l'année suivante, il était probablement le pilote le plus rapide de la F1. La précision de Niki Lauda était plus chirurgicale, Carlos Reutemann était plus talentueux et Mario Andretti plus complet mais Hunt a su cristalliser toutes ses qualités pour devenir un pilote de classe mondiale.

James fit ses débuts en F1 grâce à Lord Hesketh et à son écurie éponyme dont le professionnalisme était adroitement dissimulé derrière une jovialité de tous les instants. Au début des années 70, James était la star montante en Angleterre. Impulsif et instinctif, il faisait les gros titres alors qu'il n'était qu'un novice en F3. Après une collision mémorable à Crystal Palace en 1971 – sa Lotus déchira la March de David Morgan –, Hunt bondit hors du cockpit et s'étira de tout son long sur celui de son rival. Six ans plus tard, il faisait le coup de poing en F1, à Monaco, avec un commissaire de piste qui avait tenté de lui venir en aide après qu'il soit parti en tête-à-queue en tentant un dépassement.

Lorsqu'il accéda aux avant-postes, avec McLaren en 1976, il expliqua au principal sponsor de l'écurie, Marlboro, qu'il n'avait aucune intention de s'habiller avec une veste croisée lors des opérations promotionnelles. Son accoutrement préféré ? Pieds nus et T-shirt. Le patron du sponsoring de Marlboro s'en amusait. « Il était hors de question de dire à James ce qu'il devait faire et nous devons donc nous adapter » se rappelle-t-il.

James ne crachait pas sur la vie mondaine pour autant. La veille du GP de France 1976, il fit une ventrée de foie gras à s'en rendre malade, réussissant à stopper les vomissements sur le podium du vainqueur...

À l'époque, on le regardait d'un œil amusé et ce n'est qu'après sa mort, en 1993, que l'on comprit combien James était guidé par ses démons. Il trouvait la monogamie terriblement ennuyeuse. Aussi, lorsque sa première femme, Suzy, le quitta pour Richard Burton, il se montra particulièrement sanguin au sujet de ce déraillement affectif.

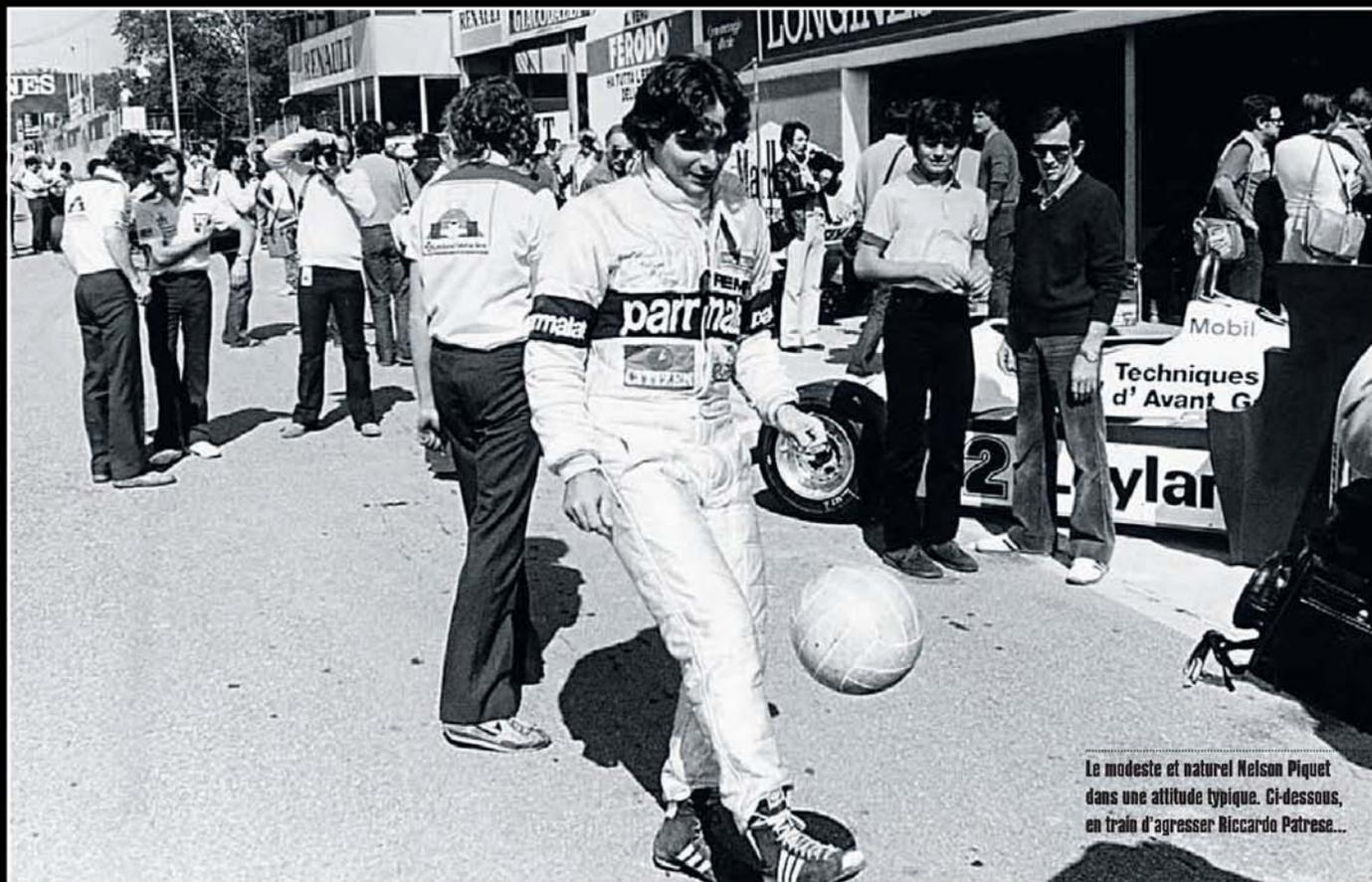
Hunt ne réagit pas bien non plus à la perte de compétitivité de McLaren. Durant l'été 1978, il partit honteusement en tête-à-queue dans la ligne droite de Brands Hatch. Il vomissait avant de se glisser dans sa voiture et avait l'air d'une épave lorsqu'il en descendait 10 minutes plus tard. Beaucoup pensaient qu'il planait très haut grâce à un cocktail de substances illicites. La carrière de James se délitait et en un an plus tard, tout était terminé.



James Hunt en 1980. Il avait quitté la F1 un an plus tôt, mais rien changé à son mode de vie !



**Il fit une telle ventrée de foie gras qu'il faillit se trouver mal sur le podium le lendemain**



Le modeste et naturel Nelson Piquet dans une attitude typique. Ci-dessous, en train d'agresser Riccardo Patrese...

# NELSON PIQUET

FORMIDABLE EN COURSE, PROPRIÉTAIRE DE YACHT ET VÉRITABLE TOMBEUR

Aujourd'hui, Nelson Piquet est perçu comme l'un des grands personnages du sport, même si beaucoup d'historiens de la F1 se rappellent de ses frasques en bord de piste au GP d'Allemagne 1982, alors qu'il courait pour l'écurie Brabham de Bernie Ecclestone. Piquet avait forcé le passage pour prendre un tour au Chilien Eliseo Salazar. Mais la manœuvre était bâclée et les deux voitures s'étaient touchées avant de s'immobiliser au beau milieu de la piste. Aucun des deux pilotes n'avait été blessé mais Salazar fut bien inspiré de garder son casque. Sorti de sa voiture tel le diable de sa boîte, Nelson a bondi vers Eliseo pour entamer une séance grotesque de kick-boxing. Piquet père était un pilote agressif et tonique mais ce jour-là, il avait dépassé les limites de la bienséance.

À l'origine, Nelson avait voulu devenir tennisman professionnel mais il s'était ravi-sé et avait embrassé une carrière dans le sport automobile. Il adopta le nom de jeune fille de sa mère plutôt que son patronyme, Souto Mayor, car son père était un homme politique alors très en vue.



**Il raillait la stupidité supposée de Mansell. "Ce n'est qu'un sale type" rétorqua celui-ci**



Après quelques années de F1, Nelson était décidé à raccrocher son casque lorsque Niki Lauda l'a persuadé qu'un jet privé lui faciliterait le quotidien. À présent équipé de son avion privé, Nelson goûtait aux joies de la vie telle qu'il la concevait. Son yacht de 18 mètres de long qui mouillait dans le port de Monaco pouvait filer 28 nœuds et était entretenu par une équipe permanente. Lors de ses voyages sur la grande bleue, l'hédoniste aimait nager, faire du ski nautique, regarder la télévision et accaparer les loisirs de quelques compagnes triées sur le volet.

Son train de vie onéreux rendit obligatoire la recherche d'un salaire stratosphérique et Nelson tenta de renégocier son contrat. Le double Champion du monde suggéra que son salaire, déjà supérieur à 500.000 euros, soit doublé. Ecclestone toussa mais Frank Williams tripla la mise, lui ouvrant les portes de son écurie pour deux saisons tumultueuses. La voiture était compétitive mais ses pilotes, Nelson et Nigel Mansell, se détestaient passionnément. Ils étaient tellement occupés à se battre mutuellement qu'Alain Prost en profita pour réussir l'exploit d'être titré avec une machine inférieure, en 1986. Piquet accusait Williams de favoriser le pilote britannique et tenta de déstabiliser Nigel en moquant son supposé manque d'intelligence ainsi que le physique de son épouse qu'il jugeait disgracieux. « Piquet n'est qu'un sale type » rétorqua Mansell. Doux euphémisme, tant leur relation était orageuse. ►



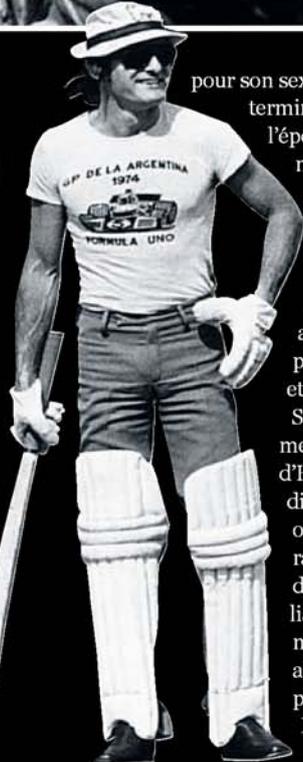
"Oui, monsieur l'agent, c'est moi qui ferai le GP 1" Mike Hailwood en 1972.

# MIKE HAILWOOD

S'EST CACHÉ DANS SA VOITURE POUR ÉCHAPPER À SURTEES

Stanley Michael Bailey Hailwood n'a jamais réellement percé en Formule 1, la raison principale étant que l'Anglais pilotait une peu compétitive Surtees. Mais sa vitesse intrinsèque en Formule 2 – où, ironiquement, il pilotait également une monoplace de l'équipe Surtees (la championne d'Europe 1972, la TS10, fut la meilleure voiture que l'écurie ait jamais conçue) – a révélé son potentiel sur quatre roues.

Hailwood était également un coureur de jupons invétééré. Tout était question d'attrance pour "Mike the Bike" (référence à ses débuts en moto). Son père, Stan, avait fait fortune dans les affaires (c'était le plus grand revendeur de motos du pays) et son fils a toujours disposé du meilleur matériel lorsqu'il a grimpé un à un les échelons de la hiérarchie mondiale. Les femmes l'adoraient pour son charme fou ainsi que



Hailwood pouvait disparaître trois jours en compagnie d'une femme sublime, revenir une heure avant la course – et gagner

pour son sex appeal, selon la terminologie libérée de l'époque ! Les hommes le respectaient non seulement car il était le meilleur motard de tous les temps, mais aussi car c'était un personnage droit et poli. Si les tempéraments de Surtees et d'Hailwood étaient diamétralement opposés, leurs racines communes de motards les liaient naturellement et leur alliance fonctionna parfaitement. Mike n'était pas prétentieux. En

dehors du travail et après un verre ou deux, il était très sociable. Au guidon ou au volant, il était toujours extrêmement professionnel. C'était un fêtard mais il ne s'est jamais montré malpoli envers un adversaire.

Même s'ils étaient tous deux des motards reconnus et titrés, le fait qu'ils viennent du même creuset laissait penser que Surtees surestimait Hailwood. Un matin de 1972, alors qu'ils se trouvaient à Rouen pour des essais F2, la Citroën SM de Mike était garée à côté du camion de l'équipe Surtees, son propriétaire endormi au volant. « Si John vous demande si vous m'avez vu, dites-lui que vous n'avez aucune idée d'où je me trouve » implora Mike. « J'ai eu une rude nuit à Paris avec quelques amis qui pourraient bien remettre ça ». Tout le sel était dans le « remettre ça ».

Plus tard dans l'automne, Mike était en piste pour les séries F2 Torneo sur le circuit d'Interlagos, à São Paulo. Une belle jeune femme l'accosta et les deux tourtereaux disparurent de la circulation pendant trois jours. Mike finit par réapparaître dans le paddock, le visage fendu par un sourire béat, une heure avant le départ de la course qu'il gagna les yeux fermés. Puis il essora sa combinaison imbibée d'alcool contre le muret des stands...

# GERHARD BERGER

NE LUI LAISSEZ RIEN  
À PORTÉE DE MAIN...



**“Senna m’a montré comment être plus professionnel, et je lui ai appris à s’amuser”**

Lorsqu’il était au faite de sa carrière, Gerhard Berger avait un caractère inflexible qui était en contradiction avec sa nature détendue. Endurci par trois années d’un environnement hautement “politique” chez Ferrari, lui était revenue la tâche pas forcément très enviable de succéder à Alain Prost aux côtés d’Ayrton Senna, dans la seconde McLaren-Honda, en 1990.

Gerhard est issu d’une famille aisée. Son père avait monté une entreprise de transport prospère mais le fils a tracé sa propre voie, avec d’autres véhicules. Il a toujours été astucieux lorsqu’il s’agissait de négocier un contrat. Son appartement à Monaco et son yacht de plusieurs millions d’euros en sont un petit exemple. Il était sceptique quand on lui suggérait de faire appel à un manager. « Vous ne devez avoir que deux choses en tête lorsque vous négociez un contrat, » expliqua-t-il un jour. « Ce que vous voulez, et ce que vous êtes prêt à accepter. Pourquoi auriez-vous besoin d’un manager pour ça ? »

Même si Berger s’est bâti une solide réputation en dehors de la piste – Gerhard est quelqu’un de très sociable –, la plupart de ses écarts de conduite étaient dirigés contre Senna lorsqu’ils étaient équipiers. Ayrton avait l’avantage un volant en main mais l’Autrichien n’était jamais à court de blagues dont le Brésilien était le plus souvent la victime. La plus audacieuse ? Lorsque Senna passa à la douane au cours d’un voyage en Argentine, il découvrit en tendant son passeport que sa photo d’identité avait été remplacée par un cliché représentant une paire de fesses nues.



Qu’est-ce qu’il y a de drôle ? Gerhard et Ayrton se sont vite bien entendus chez McLaren en 1990. À g., Berger en 1995.

Berger ne s’est pas arrêté là. Alors qu’ils décollaient ensemble du paddock de Monza, il jeta l’attaché-case d’Ayrton par la porte. Un jour venteux à Spa, il enleva la spirale de l’agenda d’Ayrton et laissa les pages s’envoler. Senna répliqua en confisquant les clés de la chambre d’hôtel de Berger puis en remplissant la baignoire d’eau et en y jetant la garde-robe de Gerhard. Le lendemain matin, Senna chercha une trace d’énervement sur le visage de son équipier, mais Gerhard ne laissa rien paraître, ce qui rendit Ayrton malade ! « Il m’a appris à être professionnel dans le sport, » dit Berger de son ami disparu à Imola en 1994, « et j’aime à penser que je lui ai appris comment rigoler et s’amuser. »

Lequel a le mieux retenu sa leçon ? **F1**

## S O M M A I R E

### 084

#### CARTE POSTALE

Ciel bleu, soleil éclatant... Euh, non. Mais des photos sympa quand même du Nürburg'



### 086

#### ANALYSE : ALLEMAGNE

Webber touche enfin au but en gagnant après avoir pris la pole et... une pénalité



### 090

#### LIONEL FROISSART

La décoration et l'identification des casques ne sont plus ce qu'elles étaient, loin de là



### 092

#### RENAUD DE LABORDERIE

Les dessous du licenciement de Sébastien Bourdais par Toro Rosso avant la Hongrie



### 094

#### À VENIR EUROPE

Timo dit aimer Valence – si on voit une belle course cette année, on sera tous d'accord...



# L I G N E D ' ARRIVÉE

ANALYSES

PRÉSENTATIONS

PHOTOS

TOUS LES CLASSEMENTS

## 086

### UNE SI LONGUE ATTENTE ENFIN RÉCOMPENSÉE

Webber gagne en Allemagne malgré un  
*drive through* et bat (encore) Vettel...



GLENN DUNBAR/LAT • LORENZO BELANCA/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • FOM/LAT

IMAGES LAT

# CARTE POSTALE D'ALLEMAGNE



Même avec un demi-siècle (!) d'avance, Coulthard battra-t-il Wurz et De la Rosa ? Hum...



"Monsieur Vatanen... Et si on jouait la place de Max à pile ou face, comme le Dakar 89 ?"



D'après vous, cette jeune fille est : une fan de Ferrari, tapez 1 ; de Schumi, tapez 2...

Vettel semble un peu perplexe face à tous ces reporters... ou aux perfs de Webber ?



Ils sont mal chez Toyota : ils doivent se mettre à cinq pour faire rouler la voiture plus vite...



Un mini-Massa arrive. Pas Felipe, non, mais bien celui qu'attend sa délicate épouse.



Lewis et Heikki doivent se dire que ces vieilles Mercos seraient peut-être plus rapides que leur McLaren...



Le château du Nürburg a été construit aux alentours de 1150. C'est pas d'hier.



Michael battu par Red Bull !



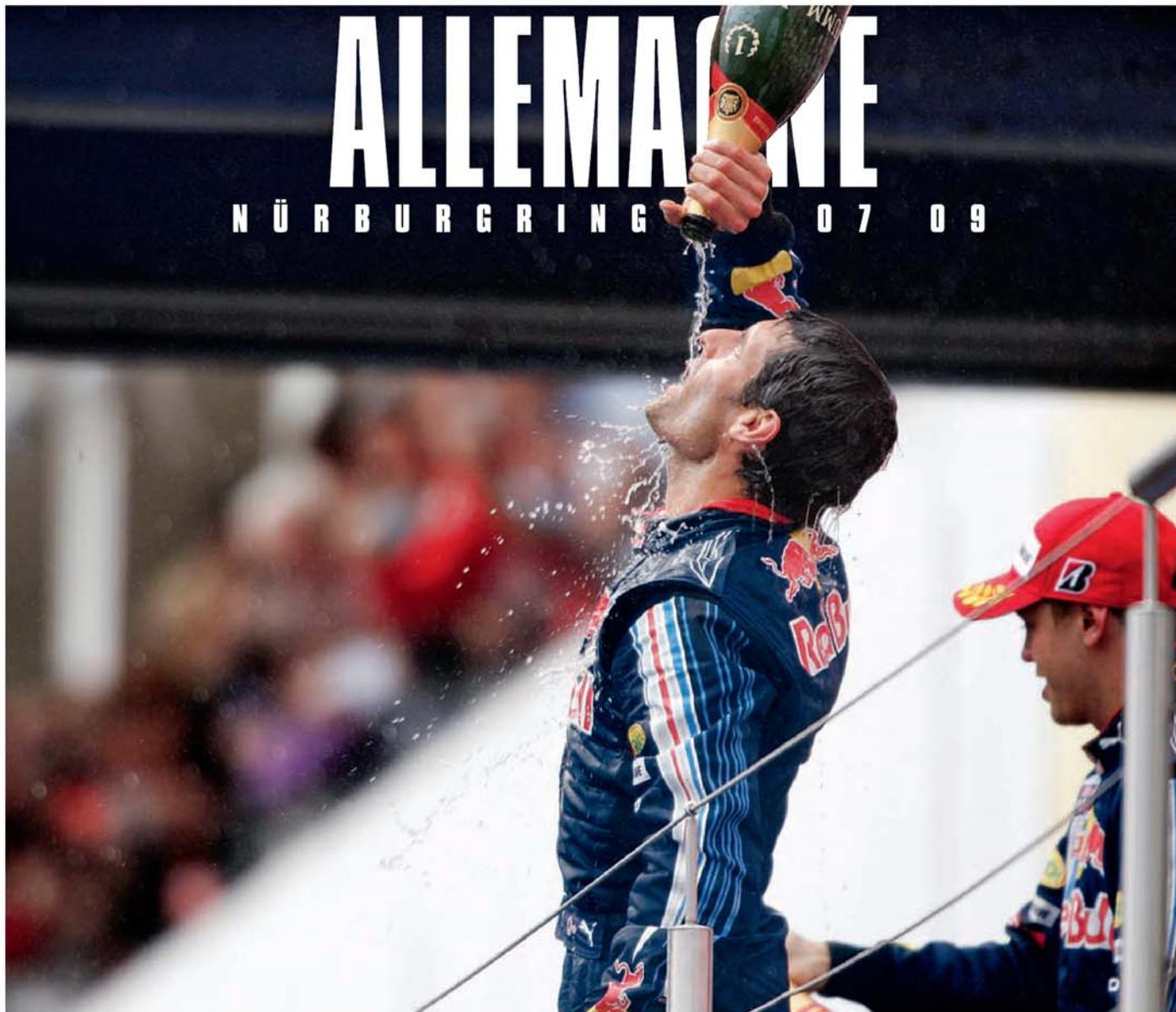
C'est ce p'tit gars qui a imaginé la déco du casque de Timo. Elle est mieux que l'autre...



Nelson est déjà à pied et énervé alors qu'il n'est pas encore viré.



Rappelle-moi un peu sur quel circuit on est, ici ?

**ALLEMAGNE****N Ü R B U R G R I N G 0 7 0 9****ÇA VALAIT LE COUP D'ATTENDRE !****Troisième doublé pour Red Bull cette année, alors que Webber touche enfin au but**

**L'**Australie soumettait l'Angleterre à un feu nourri de questions tandis que Mark Webber quittait son vestiaire de la Red Bull Energy Station pour se faufiler entre les camions et se diriger vers ce magnifique engin balistique conçu par Adrian Newey. Il ne peut en être qu'ainsi lorsque vous êtes un natif de Queanbyean, dans la province de la Nouvelle-Galles du Sud, que vous avez la chance de piloter l'une

des meilleures F1 pour une excellente écurie, et que vous n'avez pas vraiment pu rouler lors des essais hivernaux. La presse posait également beaucoup de questions sur les Brawn GP et la politique, sur les nouvelles réglementations qui avaient frappé Mark (l'un des plus grands gabarits du plateau), ou sur la raison qui faisait qu'il n'avait jamais entendu son hymne national sur un circuit de F1 – dans un sport qu'il adore et pour lequel

il faisait la queue, en Australie, dans le but d'apercevoir Michael ou Mika. Aujourd'hui, il est de l'autre côté des grillages, mais faire retentir l'*Advance Australia Fair* est un privilège qu'il faut gagner.

Il s'est dit que ce serait agréable s'il pouvait entendre son hymne sur les terres de Vettel. Tous les voyants étaient au vert. Il faisait froid, le vent soufflait en rafale et il y avait une forte probabilité de pluie.



Lewis a apprécié ce bref rappel d'un passé glorieux, menant à peu près... deux secondes juste après le départ.

C'était le pré carré du taureau rouge. Le principal rival de Webber ? Sebastian Vettel. Et vice-versa. Le vendredi s'est déroulé comme dans un rêve. La voiture était rapide et les pneus durs Bridgestone mettaient un temps infini à monter en température. Les tendres avaient une réaction épidermique dès qu'on les touchait, appelée *graining*... mais si c'était un handicap pour RBR, que dire des autres ? La piste serait de plus en plus adhérente mais chez Brawn, on en était réduit à un constat d'impuissance : les pilotes louvoyaient pour chauffer leurs gommages et bloquaient les roues avant – un signe qui ne trompe pas : la fraîcheur est l'ennemie jurée de Brawn GP.

Samedi fut l'une de ces journées glauques au Nürburgring. Elle était en phase avec l'histoire de l'un des plus fameux circuits routiers. Renault, McLaren et Ferrari se sont plus que jamais rapprochés des meilleurs ; Brawn GP était noyée parmi elles et non une demi-seconde devant. Chez Red Bull, où l'on traite la Q3 comme une probabilité, la discussion tournait autour des quantités de carburant. Il y avait une chance que les pilotes Brawn soient très agressifs : équipées du KERS, les McLaren et Ferrari les devanceraient au freinage du premier virage. La meilleure parade pour minimiser l'effet du KERS était de se placer le plus haut possible sur la grille. Les BGP 001 pourraient donc tourner à vide... et échafauder une stratégie de course à trois arrêts au stand.

Que devait faire Red Bull Racing ? C'était toute la question. La RB5 était plus rapide et elle avait l'avantage en termes d'exploitation des pneus. D'un autre côté, elle ne voulait pas revivre une scène douloureuse : rester bloquée derrière une concurrente moins rapide et voir Brawn GP revenir dans la course. C'était le premier choix stratégique

vraiment délicat que les hommes de Christian Horner avaient à faire en 2009. D'autant plus que le nouveau diffuseur double de Red Bull lui conférait un avantage certain et que RBR était l'écurie à battre – sur le papier et en piste. La pression montait. Le taureau rouge a choisi de ne pas faire de compromis : oui à la fraîcheur, sus à la frilosité. Les RB5 feraient un long premier relais.

La Q1 s'est passée sans encombre. Mark a enregistré son meilleur temps relativement tard, lorsque le vent soufflait fort et que l'auto était un peu nerveuse en haut de la colline, dans le gauche/droite très rapide. Il n'en a pas moins sauté à la gorge du chronomètre : 1'31"257, le meilleur tour du week-end. Vettel était 0"2 moins rapide et le taureau rouge pouvait sentir sur sa nuque le souffle de Fernando Alonso, Lewis Hamilton et des Brawn GP. Ce serait très serré et la Q2 serait le test vérité.

Les nuages se sont assombrés et la bruine s'est intensifiée. Les pneus intermédiaires sont sortis de leurs couvertures chauffantes. Adrian Sutil a esquissé un sourire. Chez Red Bull Racing, Webber a choisi d'être conservateur. Ce



Pour la seconde fois, la chance d'Adrian Sutil de marquer des points a été gâchée par un accrochage avec Kimi Räikkönen.

**“Mark a fait une petite prière pour que la piste reste sèche encore quelques instants”**

n'était que la Q2 et tout ce qu'il avait à faire était d'entrer dans le top 10. Surtout ne pas tenter d'être un héros trop tôt. 1'38"038 : une demi-seconde de mieux que Vettel. Facilement P1 !

Souvent inspiré lorsque la météo fait des caprices, Rubens Barrichello a attendu que la pluie se fasse légèrement moins drue et a chaussé des pneus slicks tendres. Le Brésilien a brillamment exploité cette fenêtre de tir pour taper dans le mille : 1'34"455. Tout le monde a suivi son exemple mais la pluie a remis une couche d'eau. Alonso est parti en tête-à-queue, Nico Rosberg était à 4".

Webber avait assez d'essence pour au moins 20 tours. Il cherchait le grip, guettait les plaques d'humidité. Il ne fallait pas freiner plus tard mais relâcher la pédale un peu plus doucement. C'est sa "Mark" de fabrique : un tour de qualification scintillant. Pour une fois, il avait le matériel pour que personne ne le déloge de la pole position. Malgré leur légèreté et leur équilibre, les Brawn GP tentaient désespérément de faire monter leurs pneus en température. Dans son dernier tour lancé, Vettel a freiné trop tard et trop fort à l'épingle et le régime moteur a chuté. ➤

## LE SAVIEZ-VOUS ?

■ Premier Top 10 en qualif pour Force India grâce à Adrian Sutil (P7). Le précédent de cette équipe était la 9e place de Fisichella en Autriche en 2003 (ère Jordan).

■ Ferrari n'a obtenu que deux podiums en 2009 – plus mauvais score depuis 1993. Cette année-là, elle en avait signé trois au total : Monaco, Hungaroring et Monza.

■ Pole et victoire pour Webber, et meilleur tour pour Fernando Alonso : Renault signe un second "hat trick" de rang après celui de Sebastian Vettel à Silverstone.

■ Lewis Hamilton n'a toujours pas marqué au Nürburgring en F1. Il a fini P9 en 2007 après une excursion dans le gravier, et s'est classé bon dernier cette année.

# LIGNE D'ARRIVÉE

Au début de la course, Mark s'est élançé avec un soupçon de léthargie alors qu'il était sur le côté propre de la piste et il a immédiatement bifurqué vers la droite pour protéger son leadership... bang ! Barrichello était déjà là ! En plus du terrain, Mark a laissé filer un brin de concentration. C'est à cet instant précis qu'Hamilton l'a débordé sans coup férir. Le KERS faisait encore des dégâts parmi les premières lignes. Mark avait la place de tourner sans hypothéquer ses chances, mais il ne voulait plus perdre de terrain. Son aileron a tailladé un pneu arrière de la McLaren. Hamilton venait de passer du statut d'empêcheur de tourner en rond à celui du pilote qui tire tout droit, machine blessée. Mais ce diable de Rubens était en tête devant Webber et Kovalainen.

Il y a eu cependant trois bonnes raisons pour que Rubens ne gagne pas ce GP : a) Les pilotes Brawn avaient voté pour une stratégie à trois pit-stops ; b) Il a perdu du temps derrière Felipe Massa après son premier arrêt ; c) Un curieux dysfonctionnement de son système de ravitaillement s'est manifesté pendant le deuxième. Une journée en enfer dans la froidure du Nürburgring, mais les Brawn ont assuré les 5e et 6e places.



Le drapeau à damier tombe sur un Mark Webber triomphant. Ses proches semblent eux aussi nager en plein bonheur...

Webber a failli ne pas inscrire son nom au palmarès du GP d'Allemagne. Il s'est vu infliger une pénalité ("drive through") pour avoir serré Barrichello de trop près, et même plus. Mais il s'est admirablement remis en selle. Pendant que Rubens étudiait de près le train arrière de la Ferrari, Webber lui prenait deux secondes par tour. Vettel et Button étaient tenus en respect par Kovalainen. Les voitures équipées du KERS, derrière Mark, ont déterminé l'issue de la course.

Dans les derniers tours, alors que plus aucun obstacle ne se dressait entre lui et le drapeau à damier – hormis les millions de questions qu'un futur vainqueur ne manque pas de se poser, hormis l'incident mécanique ou l'arrivée encore plus probable de la pluie –, Mark a fait une petite prière pour que la piste reste sèche encore quelques instants. Après, promis, il prendrait une douche... au champagne. S'il vous plaît, après tout ce que j'ai enduré, après ma fracture de la jambe ou mes loopings au Mans, après mes désillusions chez Williams, s'il vous plaît, laissez-moi au moins en gagner une...

Et le voilà, droit comme un i sur le podium, à écouter l'hymne australien en Allemagne. Il a gagné depuis la pole, un résultat remarquable pour lequel aucun pilote n'avait jamais eu à attendre aussi longtemps que lui. On dit que la première victoire est un délice... **FO**

## CLASSEMENT ALLEMAGNE

POSITION	PILOTES	TEMPS DE COURSE	POSITION GRILLE
1er	Mark Webber Red Bull Renault	1h36'43"310	1er
2e	Sebastian Vettel Red Bull Renault	+9"252	4e
3e	Felipe Massa Ferrari	+15"906	8e
4e	Nico Rosberg Williams Toyota	+21"099	15e
5e	Jenson Button Brawn Mercedes	+23"609	3e
6e	Rubens Barrichello Brawn Mercedes	+24"468	2e
7e	Fernando Alonso Renault	+24"888	12e
8e	Heikki Kovalainen McLaren Mercedes	+58"692	6e
9e	Timo Glock Toyota	+1'01"457	20e*
10e	Nick Heidfeld BMW Sauber	+1'01"925	11e
11e	Giancarlo Fisichella Force India Merc.	+1'02"327	18e
12e	Kazuki Nakajima Williams Toyota	+1'02"876	13e
13e	Nelson Piquet Renault	+1'08"328	10e
14e	Robert Kubica BMW Sauber	+1'09"555	16e
15e	Adrian Sutil Force India Mercedes	+1'11"941	7e
16e	Sébastien Buemi STR Ferrari	+1'30"225	17e
17e	Jarno Trulli Toyota	+1'30"970	14e
18e	Lewis Hamilton McLaren Mercedes	+1 tour	5e
Abandon	Kimi Räikkönen Ferrari	34 tours – radiateur	9e
Abandon	Sébastien Bourdais STR Ferrari	18 ts – hydraulique	19e

\* parti de la voie des stands

## CHAMPIONNAT

POSITION	PILOTES	MANCHES																	PTS
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1er	Jenson Button Brawn Mercedes	10	5	6	10	10	10	10	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	68
2e	Sebastian Vettel Red Bull Renault	0	0	10	8	5	0	6	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	47
3e	Mark Webber Red Bull Renault	0	1,5	8	0	6	4	8	8	10	-	-	-	-	-	-	-	-	45,5
4e	Rubens Barrichello Brawn Mercedes	8	2	5	4	8	8	0	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	44
5e	Felipe Massa Ferrari	0	0	0	0	3	5	3	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	22
6e	Jarno Trulli Toyota	6	2,5	0	6	0	0	5	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	21,5
7e	Nico Rosberg Williams Toyota	3	0,5	0	0	1	3	4	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	20,5
8e	Timo Glock Toyota	5	3	2	2	0	0	1	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	13
9e	Fernando Alonso Renault	4	0	0	1	4	2	0	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	13
10e	Kimi Räikkönen Ferrari	0	0	0	3	0	6	0	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	10
11e	Lewis Hamilton McLaren Mercedes	DQ	1	3	5	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	9
12e	Nick Heidfeld BMW Sauber	0	4	0	0	2	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	6
13e	Heikki Kovalainen McLaren Mercedes	0	0	4	0	0	0	0	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5
14e	Sébastien Buemi STR Ferrari	2	0	1	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	3
15e	Robert Kubica BMW Sauber	0	0	0	0	0	0	2	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	2
16e	Sébastien Bourdais STR Ferrari	1	0	0	0	0	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	2
17e	Giancarlo Fisichella Force India Mercedes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
18e	Adrian Sutil Force India Mercedes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
19e	Nelson Piquet Renault	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
20e	Kazuki Nakajima Williams Toyota	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0

## CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Brawn 112 pts	6	McLaren 14 pts
2	Red Bull 92,5 pts	7	Renault 13 pts
3	Toyota 34,5 pts	8	BMW Sauber 8 pts
4	Ferrari 32 pts	9	Toro Rosso 5 pt
5	Williams 20,5 pts	10	Force India 0 pt

Pour toutes les stats sur la F1 : [WWW.FORIX.COM](http://WWW.FORIX.COM)



"On a une belle vue d'ici !" Webber savoure d'être sur la 1ère marche alors que Massa monte enfin sur un podium en 2009.

Fernando Alonso a signé le meilleur tour en course en 1'33"365.



## ZOOM sur le plus grand championnat de course automobile au monde



Cela fait maintenant quelques semaines qu'I-WAY est devenu le terrain d'une lutte acharnée, la compétition fait rage, et le classement se resserre. Cette compétition de course automobile sur simulateurs et ouverte à tous déclenche les passions.

Un certain Cédric Carraz sort du lot et signe un doublé cette semaine en occupant désormais la première place au classement provisoire (qui répertorie les 144 meilleurs pilotes) dans deux disciplines, Formule 1 et Endurance. Selon ce jeune lyonnais de 30 ans, il vaut mieux chercher la régularité plutôt que le meilleur tour chrono... C'est l'unique conseil qui consent à donner à ses adversaires.

Pour vous aider à battre des records et améliorer vos performances, I-WAY crée un club privilège qui vous donnera accès à des prestations réservées exclusivement aux membres comme des vidéos des circuits, des stages de perfectionnement et des compétitions privées.

I-WAY propose également pour l'été des promotions qui ramènent le prix d'une session de Formule 1 à 45 euros (au lieu de 90). A découvrir sur le site [www.i-way-world.com](http://www.i-way-world.com).





# BORDS DE PISTES

Le regard perçant de **Lionel Froissart** sur le monde de la F1...

**J**e me souviens d'un temps que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaître. C'était un temps où les pilotes de course mettaient un point d'honneur à faire de leur casque un signe de reconnaissance, voire un objet sacré et vénéré qui véhiculait, à leurs yeux, certaines valeurs, croyances ou attachements.

De leurs premiers tours de roues en kart jusqu'à leur dernière course, ils restaient fidèles aux couleurs de leur heaume sans que jamais leur vienne l'idée saugrenue d'en changer. À cette époque, les sponsors pouvaient

**Le casque d'Alonso ressemble à celui d'un motard – c'est dire la faute de goût**

toujours faire des pieds et des mains, il n'était pas question d'apposer le moindre autocollant parasite sur leur visière et encore moins sur la belle peinture – souvent l'œuvre d'un artisan – qui leur avait en plus coûté une fortune.

Mais c'est bien connu, les temps changent. Où certains les font changer. Michael Schumacher est de ceux-là. Il fut le premier grand pilote à modifier d'une manière significative la décoration de son casque, facilement identifiable au début de sa carrière puisque reprenant les couleurs de l'Allemagne (pour vous donner une idée de l'imagination qui règne dans la famille, son jeune frère avait adopté exactement le même design). Et puis, Michael, à force de faire tourner les équipementiers, s'est mis à changer de casque comme de chemise. Et ses couleurs avec. Chez Ferrari, le

drapeau allemand a viré au rouge, le ciel bleu étoilé sur le haut du casque a lui aussi viré au carmin. Jusqu'à ne plus avoir aucune signification.

On aurait pu mettre ça sur le compte du manque de goût légendaire du "septuple" couronné, mais voilà, certains de ses collègues ont suivi ce déplorable exemple. Prenez donc Rubens Barrichello. La première fois, c'était pour une raison louable puisqu'il était question de rendre hommage à son compatriote Ayrton Senna. Ses motivations furent plus obscures ensuite. Fernando Alonso s'y est mis aussi. À ses débuts, le casque de l'Espagnol était aux couleurs de la province d'Oviedo, avec une pincée de drapeau espagnol. Tout cela avait un sens. En passant chez McLaren, sans doute pour faire plaisir à un sponsor maison, son casque est devenu sombre et métallisé. De retour chez Renault, le noble couvre-chef du double champion du monde a sombré dans le n'importe quoi jusqu'à ressembler à un casque de motard. C'est dire la faute de goût. Même chose pour Jenson Button. Il n'y a pas si longtemps, l'Anglais arborait un beau casque, sobre, reprenant les nuances du drapeau britannique et puis... le drame. Voilà qu'il promène sur les circuits du monde entier un casque jaune et noir assez peu esthétique. Et que dire des expériences tentées par Timo Glock ou Nick Heidfeld ?

Mais peut-être s'agit-il tout simplement d'une preuve supplémentaire du manque de personnalité des pilotes du temps présent.

[www.bordsdepistes.com](http://www.bordsdepistes.com)

## RUBINHO NE VEUT PLUS ÊTRE TRAITÉ COMME UN "PEINTRE"

RUBENS BARRICHELLO a-t-il les moyens de sa politique ? Il veut être considéré comme un leader, mais il n'a jamais prouvé qu'il en possédait l'étoffe.

Pourtant, il n'a pas toujours été l'équipier de Michael Schumacher. Et lorsque il le devint, ce fut en toute connaissance de cause. Après lecture attentive par un bataillon d'avocats, de son homme d'affaires et de lui-même, il avait apposé sa signature au bas d'un contrat faisant de lui un pilote Ferrari ; un employé très bien payé, mais un simple lieutenant du commandant Schumacher. Hormis quelques réactions épidermiques (justifiées) en certaines occasions, il a fait le boulot pendant des années, s'est construit ainsi un honnête palmarès et un joli patrimoine.



Barrichello cherche-t-il du réconfort auprès de Felipe Massa, celui qui l'a remplacé chez Ferrari... avec plus de réussite ?

S'en plaindre aujourd'hui n'est pas très fair-play. Même si la situation qu'il rencontre chez Brawn GP a de quoi agacer. Il y retrouve Ross Brawn, en maître de cérémonie, qui fut déjà son patron et donc son bourreau du temps où il rompa le pain avec Schumacher. C'est bien la preuve que la F1 tourne en rond. (1) Sans vouloir faire offense à cette noble profession, "l'adjectif" peintre est ici employé au sens argotique décrivant un gentil amateur.

## LA F1 FRANÇAISE ? C'EST QUOI ?

PUISQU'IL EST CONFIRMÉ depuis le Nürburgring que Sébastien Bourdais n'est plus pilote de Grand Prix, à qui ou quoi vont se raccrocher les supporters français ?

À l'éventuelle arrivée de Romain Grosjean, sous contrat avec Flavio Briatore et pilote du Renault Driver Development (RDD), peut-

être dès Valence ? Oui mais Grosjean est Suisse, n'est-ce pas ? Il n'a de français que la licence, ou presque. À l'écurie Renault alors ? Mais elle n'a de français que le nom, ou presque. Je me suis même laissé dire qu'elle est surtout anglaise. Les moteurs sont bien français, eux, mais qui va encourager un moteur ?

Le pétrolier Total, alors ? Malgré l'apport technique indiscutable des carburants et lubri-

fians concoctés par les chimistes de notre pays, il est difficile d'imaginer des amateurs de F1 débarquer sur les circuits avec des banderoles sur lesquelles serait inscrit « Allez Total ! ». Il y a bien ça et là en F1 des ingénieurs, motoristes et aérodynamiciens porteurs d'un passeport français, mais personne ne les connaît.

Alors quoi, qui ? Carbone Industrie ? Ce n'est pas très sexy...





# DANS LA COULISSE

D'une course à l'autre, **Renaud de Laborderie** ne laisse rien passer

**C**ontrairement aux apparences, le licenciement de Sébastien Bourdais vient de loin. Exactement de ce jour de la mi-janvier 2009 où le Français, excédé de l'indécision de son avenir chez Toro Rosso, téléphona directement à Dietrich Mateschitz.

Ce dernier lui demanda 48 heures de réflexion avant de lui faire répondre favorablement.

## En court-circuitant le Dr Marko, Sébastien a pris un risque...

Au moment où il confortait son volant 2009, Bourdais élaborait aussi les conditions d'une rupture anticipée, prévisible à 60 %, irrévocable (sauf performance exceptionnelle) et pas plus envisagée par Nicolas Todt son manager, que par Claire, son épouse et inspiratrice.

Dans le même temps, Sébastien s'était créé un irréductible ennemi personnel en l'Autrichien Dr Helmut Marko, ancien pilote BRM (1971-1972), bras droit autant qu'ami personnel de Mateschitz et surtout gestionnaire trans-

versal, entre les deux écuries de ce dernier, des pilotes répertoriés Red Bull. Un management transversal unique en F1.

En court-circuitant Dr Marko, Bourdais avait pris un risque (démésuré) par rapport à ses résultats (exigences accrues par rapport aux quatre points obtenus par 2008). Ce processus de sauvetage était hors de sa portée. De plus, Dr Marko avait saisi le point faible de



Le Dr Helmut Marko et Red Bull ont, selon leur propre slogan, donné des ailes à Sébastien Bourdais... pour mieux décoller.

Sébastien : un refus du statut de pilote payant, aussi bien par éthique que parce que ses sponsors personnels (du type Midas) s'y refusaient.

Sa trajectoire chez Toro Rosso était précarisée. Dr Marko s'employa fermement à la ralentir, sans pouvoir accélérer le licenciement pour la raison que Bourdais avait habilement manœuvré en évitant une clause de performance susceptible de l'évincer automatiquement. Il fallait enclencher le processus du divorce. La parution d'un texte dithyrambique sur Jaime Alguersuari (19 ans depuis le 23 mars 2009) dans la revue officielle de Red Bull (délai de rédaction : six semaines...) était le visa validé par Mateschitz lui-même (d'ailleurs physiquement présent au Nürburgring le 11 juillet pendant quelques heures) pour concrétiser le divorce.

Une "fuite" providentielle sur LCI, le 9 juillet, trois jours avant le GP d'Allemagne, expédia Bourdais dans l'enfer d'un ultime week-end chez Toro Rosso devenu cauchemardesque. En l'absence d'une clause de rendement qui n'avait pas empêché la procédure de Red Bull, il fallait négocier un dédommagement. L'affaire prit le temps qu'il fallait en se réduisant à de misérables enchères. Dr Marko, quand à lui, avait consolidé son autorité interne – et surtout transversale.

## LA FACE CACHÉE DE "L'AFFAIRE ALONSO"

CHEZ RENAULT, le parti-pris de ne pas commenter le départ (éventuel) de Fernando Alonso chez Ferrari ne masque pas l'embarras rampant qui règne dans l'écurie. Les démentis récents des communicants de Renault sur le transfert du double Champion du monde ont été enregistrés, sans plus ni moins. D'ailleurs, il semble que ces démentis ont perdu de leur virulence surtout depuis qu'un magazine italien (*Autosprint*) a osé mettre Alonso en couverture dans une combinaison Ferrari.

En revanche, une autre affaire bien plus complexe et handicapante pour l'écurie se développe en grand secret. Il s'agit de savoir si Fernando Alonso serait, ou pas, son transfert deviendrait réalité, accompagné (ou non) de son ingénieur moteur Rémi Taf-

fin – qu'il estime beaucoup et sur lequel il ne tarit pas d'éloges. La complicité Alonso/Taffin est un atout pour Renault. Pour combien de temps ?

Quelques mois après la mise à l'écart de Denis Chevrier, sans la moindre explication officielle, le départ de Taffin affaiblirait le staff technique de Renault. À ce jour, manifestement, rien n'est définitivement acquis et évidemment encore moins officialisé.

Pour l'heure, le duo Alonso/Taffin se comporte comme si de rien n'était en s'abritant derrière un mutisme absolu ou une formulation de façade destinée à tromper ceux qui chercheraient à en savoir plus sur une affaire éventuellement dommageable pour Renault.

Dans cet univers du haut professionnalisme, l'art d'interpréter son propre rôle est aussi un atout de poids.

## BMW GARDE UN ŒIL SUR VETTEL

POUR RENAULT, la saison de Sebastian Vettel et Mark Webber dépasse les prévisions. En même temps, le constructeur français n'évite pas un certain trouble, en raison précisément du différentiel de performance entre l'écurie 100% Renault et Red Bull Renault. Pour l'heure, Boulogne-Billancourt n'émet aucun commentaire, mais donne peut-être des conseils. C'est ainsi qu'au Nürburgring, pour la première fois en 2009, Flavio Briatore s'est rendu, après le podium, dans le motor-home Red Bull.

D'un autre côté, Norbert Haug bouscule la situation en assurant que Mercedes, outre McLaren, Force India et Brawn GP, est disposé à s'entendre avec une autre écurie. Et plus spécifiquement avec Sebastian Vettel. Cette démonstration d'intérêt pour le jeune allemand n'est pas inédite. Si elle redevient d'actualité, c'est pour une raison secrète mais réelle.

Sebastian Vettel, issu de la Formule BMW, avait débuté en F1 à Indianapolis le 17 juin 2007 sur la BMW de Robert Kubica. En signant chez Toro Rosso puis Red Bull Renault, Vettel n'en a pas pour autant rompu un secret contrat de base avec BMW. Un contrat "dormant" sans doute, mais toujours existant. La convoitise de Mercedes risque de demeurer virtuelle... À charge pour elle de se concrétiser d'une manière ou d'une autre. Mais BMW veille...

# OFFREZ UN ÉCRIN

A VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE  
PEUT CONTENIR  
JUSQU'À DOUZE  
NUMÉROS

POUR VOUS

19,90 €

LA RELIURE  
F1 RACING



COMMANDEZ  
**VOTRE RELIURE\***

**F1**  
RACING

Formulaire à compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à :

**F1 Racing - B&B MEDIA - 40 rue de Paradis - 75010 PARIS**

**Je désire commander**

Nombre de reliures : ..... x 19,90 € (prix unitaire, port compris), soit un total de : ..... €.

**Mon adresse**

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Ville .....

Code postal [ ][ ][ ][ ][ ] Tél ..... E-mail .....

**Je suis abonné**  oui  non

Date et signature (obligatoire)

**Je règle par**

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de F1 RACING  Mandat postal

Offre limitée à la France métropolitaine - DOM-TOM et étranger, nous consulter : [vnoyelle@bandbmedia.com](mailto:vnoyelle@bandbmedia.com)

\* Offre valable 4 semaines et dans la limite des stocks disponibles. Prévoir un délai de livraison d'environ 2 semaines à compter de la réception de votre règlement. Délai non contractuel. En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre commande. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires en nous le précisant par courrier.



## TIMO GLOCK PRESENTE LE

# GRAND PRIX D'EUROPE

VALENCE 23 08 09

TOURS 57 LONGUEUR DU CIRCUIT 5,440 KM DÉPART 14.00

Une seconde visite en Espagne cette saison encore signifie un retour à Valence et son circuit urbain dans le quartier du port. Beaucoup ne l'ont pas apprécié du tout l'année dernière, mais Timo n'était pas de ceux-là...

« **Beaucoup de gens** n'ont pas aimé le premier GP d'Europe à Valence en 2008, mais je n'étais pas de ceux-là. J'ai trouvé que c'était un bel événement dans un endroit intéressant et que la piste était plutôt exigeante. Je suis donc content d'y retourner. C'est un tracé en ville, mais différent de Monaco. La piste serpente au cœur des installations de l'America's Cup et c'est beaucoup plus dégagé qu'en Principauté : à plusieurs endroits, on peut faire une erreur au freinage sans taper le mur. La vitesse moyenne est de 35 km/h plus élevée qu'à Monaco, ce qui en fait davantage un circuit normal.

Deux des plus longs bouts droits sont suivis par des épingles, qui, sur le papier, peuvent offrir des opportunités de dépassement. Cela dit, comme ces lignes droites ne sont en fait pas vraiment droites, il n'y a qu'une ligne possible – ce qui rend plus compliqué de se porter sur le côté d'une autre voiture. De plus, les dépôts de gomme en dehors de la trajectoire rendent la piste très glissante.

**Une des choses** qui m'ont marqué en 2008 est la chaleur. Il a fait plus de 60°C dans le cockpit de ma Toyota et, la course se déroulant fin août cette année, on aura probablement encore des conditions tropicales. La piste compte plus de virages que toute autre en F1 – 25 en tout – ce qui fait qu'on est très occupé au volant et qu'on transpire pas mal tout au long des 57 tours.

On a fait une bonne course à Valence en 2008, Jarno ayant fini 5e et moi 7e. J'espère que la TF109 sera dans le coup ; ça n'a pas été top à Monaco, mais, comme je le disais, Valence est un tracé très différent. »



**T.2 : SECONDE, 85 KM/H**

« La ligne droite des stands est assez longue et l'approche se fait à plus de 290 km/h. Il ne faut pas heurter trop fort le vibreur intérieur, qui est très haut, pour ne pas perdre de temps. »



**T.8 : SECONDE, 80 KM/H**

« La zone de freinage est bosselée et on bloque facilement la roue intérieure à l'avant. Puis il faut donner un petit coup de volant à gauche très précis, au millimètre, à la sortie du pont. »



**T.10 : SECONDE, 80 KM/H**  
 "Une épingle en seconde qui paraît facile, mais après laquelle il est très important de remettre les gaz aussi vite que possible car c'est la plus longue ligne droite du tour qui suit."



**T.14 : QUATRIÈME, 175 KM/H**  
 "C'est un virage qui est en même temps assez rapide et assez piègeux. Il faut avoir une trajectoire très précise dans ce droite car le mur intérieur est situé juste à la corde."



**T.17 : SECONDE, 75 KM/H**  
 "C'est de loin le meilleur endroit pour dépasser de tout le tour. Et la sortie est assez importante car c'est une section à très haute vitesse qui se présente immédiatement après."



**T.18-24 : QUATRIÈME/SIXIÈME, 170 À 295 KM/H**  
 "Une série de courbes à haute vitesse, où piloter est assez agréable. Il faut être doux avec le volant et perdre le moins de vitesse possible."

FOM/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • ANDREW FERRARO/LAT  
 MARK TROWBRIDGE/GETTY IMAGES

# LA F1 D'AVANT...

**Nos trésors cachés :  
le plein de souvenirs**

## BOYCOTT EN ITALIE

Si vous pensiez que les joutes politiques et autres menaces de championnat parallèle sont l'apanage de la F1 dite moderne, détrompez-vous. Le week-end du GP d'Italie 1960 à Monza, avant-dernière course de la saison, les constructeurs britanniques firent une ultime tentative pour retarder l'adoption de la formule 1,5 litre pour 1961. Ils avaient déjà lancé un ultimatum au CSI (ancêtre de la FIA), menaçant de se retirer de la F1 si les nouvelles règles étaient confirmées, mais le corps dirigeant avait refusé de céder à la pression.

À Monza, donc, les mêmes constructeurs britanniques organisèrent une table-ronde visant à persuader Enzo Ferrari d'ajouter son poids considérable à leur proposition de poursuivre une année de plus avec la formule 2,5 litres. Bien que comprenant les inquiétudes de ses adversaires d'outre-Manche concernant cette réduction de puissance, le Commendatore n'avait aucun intérêt à les suivre, ayant déjà jeté les bases d'une monoplace conforme au nouveau règlement. Mais sa sympathie pour la cause britannique en prit un coup après qu'ils eurent décidé de boycotter le GP, donnant pour raison l'ajout par les organisateurs au tracé de "dangereuses" sections sur un anneau au banking relevé. En dépit de leurs protestations, la course se déroula sans aucun incident ni blessure. Ferrari mena tout du long et Phil Hill apporta à l'équipe italienne sa première victoire de la saison.

Pour ajouter aux doutes de la colonie britannique de la F1, Wolfgang von Trips amena un prototype de Ferrari 1,5 litre à la 5e place – comme un prélude à la domination de la Scuderia en 1961.

### 1 JOHN COOPER

Cooper arriva au GP avec le titre déjà confirmé pour son pilote Jack Brabham. En dépit du boycott, cette équipe avait amassé suffisamment de points avec l'agile châssis T53 pour décrocher également un second titre des constructeurs consécutif.

### 2 RAYMOND MAYS

Après une dure série de désastres, l'ancien pilote vendit sa jeune équipe British Racing Motors (BRM) à Sir Alfred Owen en 1952, mais resta en qualité de team-manager. Ça n'alla pas fort en 60, la BRM à moteur BRM n'inscrivant que quelques points.

### 3 COLIN CHAPMAN

En 1960, le patron du Team Lotus présenta sa première F1 à moteur arrière, la Lotus 18. Elle allait gagner deux GP cette saison-là, mais toutes deux signées par Stirling Moss au volant d'un exemplaire engagé à titre privé par l'écurie de Rob Walker !



#### 4 FRANK "LOFTY" ENGLAND

Très élégant avec ce foulard à la poche de son veston, England était à Monza en tant que représentant des constructeurs britanniques. Il avait brillé en qualité de team-manager de l'équipe Jaguar, cinq fois victorieuse au Mans dans les années cinquante.

#### 5 ENZO FERRARI

La Scuderia avait connu une saison difficile, avec la 246 à moteur avant complètement dépassée. S'il était présent pour rencontrer ses rivaux anglais, il resta fidèle à son habitude et n'assista pas à la course... ni à la seule victoire d'une Ferrari en 1960.



# { QUE SONT-ILS DEVENUS ? }

**Avant** Arnoux sur la Renault RE30B en 1982, une année passée à ennuyer sérieusement Prost...



## RENÉ ARNOUX

APRÈS AVOIR VÉCU DES GROSSES MÉCANIQUES CHEZ RENAULT ET FERRARI, IL VIT DANS UN MONDE REMPLI DE PETITES MÉCANIQUES

**R**ené Arnoux arborait un casque tout blanc à l'exception de liserés noirs, arguant du fait que plus d'effets de style ne le feraient pas aller plus vite. Il fit ses débuts en F1 en 1978 chez Martini et finit la saison chez Surtees, avant d'en disputer quatre chez Renault de 1979 à 1982 durant lesquelles il signa un max de poles et quatre victoires – dont celle du Paul Ricard la dernière année, où il refusa de laisser passer son coéquipier Alain Prost. Ayant rejoint Ferrari, le Grenoblois finit 3e du championnat en 1983 avec trois victoires. Commença alors la phase descendante de sa carrière avec l'équipe Ligier pour laquelle il courut jusqu'à son retrait, fin 1989. Quelques mois après être revenu sur sa vie en F1 pour *F1 Racing*, il nous dit ce qui l'occupe aujourd'hui...

« Quand j'étais chez Ferrari, Longines était notre partenaire pour le chronométrage et quelqu'un de chez eux, Jean Campiche, m'avait fait visiter leur usine. On le surnommait "le pianiste" car il s'asseyait au niveau de la ligne de départ/arrivée, avec devant lui un bouton pour chaque voiture qu'il pressait à chaque fois que la voiture concernée passait. Bref, il m'a montré comment on fabriquait les montres et ça m'a fasciné : la précision, le travail d'orfèvre et les pièces microscopiques, chacune en contrôlant une autre...

J'ai toujours adoré tout ce qui est mécani-

que. En partie parce qu'à mon époque, les pilotes étaient bien plus concernés par le côté technique. Mais aussi parce qu'avant de devenir pilote, j'étais mécanicien. Quand j'ai quitté la F1, je me suis tourné vers l'horlogerie. J'ai acheté une usine en Suisse il y a 18 ans puis une autre cinq ans plus tard.

Les montres sont un peu comme des boîtes de vitesses et sont composées de 800 pièces – mon usine fabrique 2,5 millions d'engrenages, ressorts et vis par mois, sans compter les composants électroniques ou les tout petits systèmes d'amortissement qui font qu'une montre



**Après** "Néné" a conservé de la F1 l'amour de la précision mécanique, qu'il trouve désormais dans l'horlogerie.

reste à l'heure exacte même si vous la cognez contre une table. La fabrication du mécanisme requiert à elle seule 20 personnes. En tout, 110 personnes travaillent dans mes usines.

J'adore les montres, mais je ne suis pas très collectionneur. J'ai une énorme Swatch chez moi à Paris, mais on ne peut pas la mettre au poignet. Elle mesure environ 2,5 mètres et est... en fromage suisse. Mais elle résiste bien au temps ! » **FO**

**CEDINAP**  
www.cedinap.fr

BP 238 - F. 93533 AUBERVILLIERS Cedex.  
Tél. : 01 48 33 74 08 - Fax : 01 48 33 76 02  
info@cedinap.fr

DES COURSES PARTOUT EN FRANCE

# PROMOS

Promotions valables uniquement en France du 01/07/09 au 31/08/09 inclus, sur le matériel spécifié, et limitées au stock disponible.



ZANARDI  
050

5770€ 5270€

**DOTATION VEGA**  
GAGNEZ À CHAQUE COURSE

1000€  
pour les catégories  
X10, X30 Gentlemen, K125  
1<sup>er</sup> : 1000€, 2<sup>ème</sup> : 600€, 3<sup>ème</sup> : 300€  
du 1<sup>er</sup> au 12<sup>ème</sup> 1 point de pneus VEGA\*



www.x30.fr

IMPORTATEURS EXCLUSIFS

**IPAME**

The heart of kart

**ALPHA**  
KARTING

www.alpha-karting.fr

1, Imp. des chênes rouges - F. 30319 ALES Cedex.  
Tél. : 04 66 86 50 15 - Fax : 04 66 30 51 85  
alpha@alpha-karting.fr

ALPHA KARTING  
LES PRIX SERVICE COMPRIS!

Notre réseau de professionnels assure l'assistance sur les pistes à tous les possesseurs de nos châssis.

# FINALE NATIONALE

19-20 SEPT. 2009

LE MANS

www.x30.fr

Le moteur du  
**Challenge X30**

PLUISSANT. MODERNE. FIABLE

Bulletin d'inscription :  
challengeX30@orange.fr

Parilla X30

Moteur IAME X30, TAG complet,

2560€

2390€

### CHASSIS

- ADVANCE EVO ..... 2490,00 € ..... 1990,00 €
- VENTURY/MERCURY/ALTIS EVO ..... 3470,00 € ..... 2650,00 €
- VENTURY KF FRM ..... 3850,00 € ..... 3350,00 €
- VENTURY KZ ..... 3490,00 € ..... 3190,00 €
- ALTIS DD2 ..... 3590,00 € ..... 2990,00 €

### ADVANCE EVO X30

3990€

4490€



### MERCURY/ALTIS EVO X30

4590€

5090€

### VENTURY/ALTIS KF EVO X30

AVEC FREINS AVANT

5270€

5770€



Jusqu'à  
**600€**  
de remise sur les prix publics TTC  
selon les modèles !

**EXCEPTIONNEL**  
Gagnez  
votre place pour  
**IPAME INTERNATIONAL**  
**CHALLENGE**



**18 CM DE +  
ET 8 CHEVAUX DE +  
C'EST FOU CE  
QU'ON PEUT FAIRE EN +**



**NOUVEAU MITSUBISHI L200 DOUBLE CAB 178 CH\*  
BENNE RALLONGÉE ET RÉHAUSSÉE**

Moteur 2.5 TD 178 ch + Sécurité optimale grâce au contrôle de trajectoire et antipatinage + airbags latéraux et rideaux + Transmission intégrale permanente + Possibilité de passer en 4 ou 2 roues motrices jusqu'à 100 km/h + Régulateur de vitesse +++

**Garantie**  
**3ans**  
ou 100.000 km

Modèle présenté : L200 Double Cab Intense 178 ch boîte manuelle avec peinture métallisée. \*Conso mixte (normes CEE) : 8,5 l/100 km. Émissions CO<sub>2</sub> mixtes (normes Euro 4) : 223 g/km. Garantie 3 ans ou 100 000 km : 1<sup>er</sup> des 2 termes échu dont 2 ans kilométrage illimité.



UN TRÈS LARGE CHOIX D'ACCESSOIRES VOUS PERMET DE PERSONNALISER VOTRE L200. RENSEIGNEMENTS AUPRÈS DE VOTRE DISTRIBUTEUR

