

BERNIE RÉPOND À VOS QUESTIONS

F1 RACING SEPTEMBRE 2009 NUMÉRO 127

LE SEUL MAGAZINE 100 % FORMULE 1

WEBER : "MA SEULE CHANCE DE TITRE"

F1

RACING

LE SEUL MAGAZINE 100 % FORMULE 1

INTERVIEW EXCLUSIVE

Il paraît prendre le

dessus sur Vettel...

<http://lebackstage.redbull.com>

Mark Webber

“Si c'est ma seule chance de titre ? Absolument”

RUBENS BARRICHELLO
Qui a dit que le Brésilien était tout juste bon pour la retraite ?

SPA ET MONZA
L'histoire de deux circuits de légende

VISITE CHEZ MERCEDES
Découvrez les secrets du V8 qui mène le championnat du monde

NUMÉRO **127**
SEPTEMBRE 2009
5,50 €

Le grand argentier de la Formule 1 n'en élude aucune **et ne mâche pas ses mots !**



KIMI RÄIKKÖNEN

“Moi, passer au rallye ? Peut-être”

MARIO ANDRETTI

“Je suis très déçu par Schumacher”

ADRIAN NEWEY

“J'aimerais que les règles changent tous les ans !”

www.bondbmadia.com

BOB MEDIA



L 19828 - 127 - F - 5,50 €

EXEMPLES: BELGIQUE: 620 € - SUISSE: 6,90 € - CANADA: 10,95 €

LA DERNIÈRE FOIS QUE VOUS AVEZ DIT
3,2,1 C'ÉTAIT LE 31 À MINUIT POUR
SOUHAITER LA BONNE ANNÉE.

Dès le 1^{er} Juillet, prenez le départ du plus grand Championnat de course automobile ouvert à tous.
Le meilleur pilote repartira au volant d'un PORSCHE CAYMAN.

<http://ebooks.redirectionne-moi.fr>



iway

Mettez à jour vos sensations.



JEAN-PHILIPPE VENNIN

CERTAINES VICTOIRES font plus plaisir que d'autres. Ça ne vous le fait pas, à vous ? À nous, si. Et celle conquise à Valence par ce petit diable de

Rubens Barrichello est, c'est sûr, de celles-là. Pourquoi ? D'abord parce qu'on l'aime bien, Rubens. Ensuite parce que même si c'est aussi de sa faute s'il s'est mis dans la situation difficile de ne pas pouvoir gagner (en tout cas chez Ferrari), on a souvent été pris de compassion en le voyant baisser la tête devant Michael Schumacher ; ou se faire un peu bernier, il faut le dire, par Ross Brawn en une ou deux occasions cette année – le but étant qu'il ne se classe pas devant Jenson Button. Enfin, parce que son succès au GP d'Europe, dans une course où il a une nouvelle fois pris l'ascendant sur la star anglaise (comme à Silverstone ou au Nürburgring), est une cinglante réponse au jeunisme crispant des dernières années. Imaginez qu'il aille jusqu'au titre, Rubinho... Mort de rire.

Et ce n'est sans doute pas fini. L'arrivée de nouvelles équipes en 2010, alliée à la diminution des essais privés, fera désormais de l'expérience une denrée rare. Et des pilotes ne correspondant pas forcément aux standards de la F1 actuelle (« Vettel est tout ce dont elle a besoin » dit Bernie dans ce numéro) ont peut-être de beaux jours devant eux...

Avec aussi davantage de petites structures vivant de la course, motorisées par quelques constructeurs à l'approche plus humble et moins dépensière, elle nous paraît de plus en plus prometteuse, la F1 de 2010...

Sommaire



SEPTEMBRE 2009 N° 127

RUBRIQUES

- 004 **PARADES** Les meilleures photos par les meilleurs photographes
- 010 **PADDOCK** Le vrai-faux retour de Michael, le point sur les transferts...
- 020 **TOP 10** Les pilotes qui ont le plus couru sans jamais marquer de point
- 021 **ÇA FAIT QUOI...** de remporter son premier Grand Prix ?
- 022 **MA VIE EN F1** Ivan Capelli
- 096 **LA F1 D'AVANT** Une photothèque pleine d'émotions...
- 098 **QUE SONT-ILS DEVENUS ?** Julian Bailey (vous voyez qui ?)

REPORTAGES

- 024 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS : BERNIE ECCLESTONE**
Il répond sur Max Mosley, Michael Schumacher, Ron Dennis, etc
- 030 **LES CONSTRUCTEURS SONT-ILS UN "PLUS" ?**
Ce qui est sûr, c'est qu'il y en a de moins en moins !
- 034 **INTERVIEW : MARK WEBBER**
Le pilote RBR croit dur comme fer à ses chances... et il a raison
- 040 **RENCONTRE : ADRIAN NEWAY**
« Est-il largué ? » demandions-nous en mars. Euh... non
- 046 **COMMENT FAIRE UN BON PIT-STOP**
Tout (ou presque) est une question d'entraînement
- 048 **LE SECRET DES SUCCÈS DE BRAWN**
Comment les moteurs Mercedes ont joué un rôle crucial
- 052 **INTERVIEW : RUBENS BARRICHELLO**
C'était avant Valence, et Rubinho ne baissait pas les bras
- 058 **SPA/MONZA, AVANT/APRÈS**
L'histoire en image de ces deux monuments du sport auto
- 062 **LE MONTANA, "CANTINE" DE FERRARI**
Un rendez-vous incontournable pour les fans de la Scuderia
- 064 **CHAMPIONS DU MONDE... ET DE RETOUR**
Schumi n'aurait pas été le premier : ils sont six à l'avoir fait
- 068 **JACK BRABHAM, COURONNÉ IL Y A 50 ANS**
L'Australien bourru gagna alors le premier de ses trois titres
- 072 **COOPER T51, COURONNÉE IL Y A 50 ANS**
Cette petite monoplace à moteur arrière révolutionna la F1

LIGNE D'ARRIVÉE

- 076 **SOMMAIRE** Analyses, chroniques et présentation des courses à venir
- 078 **CARTE POSTALE** Les images les plus décalées de la Hongrie
- 080 **ANALYSE : HONGRIE** Première pour Lewis, McLaren... et le KERS
- 084 **ANALYSE : EUROPE** Rubens met fin à cinq années de disette
- 088 **CHRONIQUE** Lionel Froissart, un regard perçant sur toute la F1
- 090 **CHRONIQUE** Renaud de Laborde ne rate rien... dans la coulisse
- 092 **À VENIR : BELGIQUE** Un petit tour au Raidillon de l'Eau Rouge...
- 094 **À VENIR : ITALIE** ... avant de se retrouver dans la Parabola

PHOTOS DE COUVERTURE BEN WRIGHT, ALASTAIR STALEY/LAT
Ce numéro comprend un encart 8 pages entre les pages 50 et 51 sur l'intégralité du tirage.



044



048



052



068



072

RÉDACTION

63 Bd François Mitterrand
63000 Clermont-Ferrand
Tél : 04 73 98 08 31
Fax : 04 73 98 04 67
l1racingred@bbonline.com
Rédacteur en chef
Jean-Philippe Vennin
Collaborateurs
Richard Faax, Frédéric Delaue,
William Zank (strojare)

Chroniqueurs
Renaud de Laborde,
Lionel Froissart
Maquettiste Anriik Pareton
Publicité Capitale Régie
35, rue Gallieni
94100 Boulogne-Billancourt
Standard : 01 58 88 37 00
Directeur de régie : Yann Crébé
Directrice de clientèle : Françoise Boullinier
Chef de publicité : Guillaume Bodie

Photographe
Publicis - 63000 Clermont-Fd
Vente au numéro
MLP - 04 74 82 14 14
Imprimerie
Rivadeneira - Espagne
Abonnements F1 Racing
ABO HANQUE - BM 314
116 route d'Espagne - 31100 TOULOUSE
Tél. 05 34 56 35 61 - Fax. 05 62 48 12 63
email : bbonline@bbonline.com

Relances B&B Media
40, rue de Paradis - 75010 Paris
vrayelle@bbonline.com
Anciens numéros et version numérique www.relay.com
Gérants
Christophe Bonicel - Olivier Bendiré
Directeur de publication
Christophe Bonicel
Administration Finances
Olivier Bendiré

F1 Racing est édité par
BOB MEDIA
SARL au capital de 50 000€
Présidente administrateur :
Christophe Bonicel - Olivier Bendiré
Siège social : 8 rue de Basbourg Foissonville
75010 PARIS
RIS - Paris 345268423
Comptes partables : 0505 K 79414
Dépôt légal : 8^e parution
F1 Racing est une marque commerciale de l'Association Mondiale
d'Automobiles Sportives (AMS) créée par le FIA et l'AMA.

F1 Racing est un mensuel publié en Allemagne, At.
du Sud, Argentine, Australie, Brésil, Chine,
Corée, Croatie, Espagne, États-Unis, France,
Grèce, Hongrie, Italie, Japon, Mexique, Pays-Bas,
Pologne, République Tchèque, Royaume-Uni,
Russie, Suède, Suisse, Thaïlande, Turquie, Ukraine
par l'Association Mondiale d'Automobiles Sportives (AMS),
une Association d'Automobiles Sportives (AMS), 40
rue de Basbourg Foissonville, 75010 PARIS
RIS 345268423
Dépôt légal : 8^e parution
Tél. +44 208 267 5805
Fax +44 208 267 5072

Publicité
Tél. +44 208 614 6604
Fax +44 208 267 5977
Formulaires, Formules et tarifs des annonces
de l'Association Mondiale d'Automobiles Sportives
(AMS) Group Company et sont valables sous réserve
de la reproduction de leur contenu sur les sites
ou applications sans une permission écrite de l'éditeur
et sans frais. Le plus grand plaisir est offert au
cours de la campagne F1 Racing. L'éditeur et
l'imprimeur ne peuvent être tenus pour responsables
d'éventuelles erreurs ou omissions.

ABONNEMENT Consultez le service abonnement par e-mail : bbonline@bbonline.com - Tél : 05 34 56 35 61 - Fax : 05 62 48 12 63
Canada et Amérique du Nord : www.expressmag.com - expressmag@expressmag.com - Suisse : Dynapresse Marketing SA, 38 Avenue Vibert - CH-1227 Cologny - Suisse - Tél. : 022 308 08 08 - Fax : 022 308 08 59 - e-mail : abonnements@dynapresse.ch
Belgique : Edigroup Belgique - Bastion Tower - Etage 20 - Place du Champ de Mars - 1050 Bruxelles - Tél. : 070 / 233 304 - Fax : 070 / 233 414 - e-mail : abbelgique@edigroup.org





GRANDE

Coucou c'est nous

Lewis n'en revient pas d'être là, Kimi doit être à peu près aussi surpris. C'est une première victoire pour le KERS. Mais oui, Lewis, notre photographe est encore plus haut perché que toi !

Où Hungaroring, Hongrie
Quand Dimanche 26 juillet
Qui Rainer Schlegelmilch



<http://ebee.cs.redirectionne-moi.fr>

PARADE

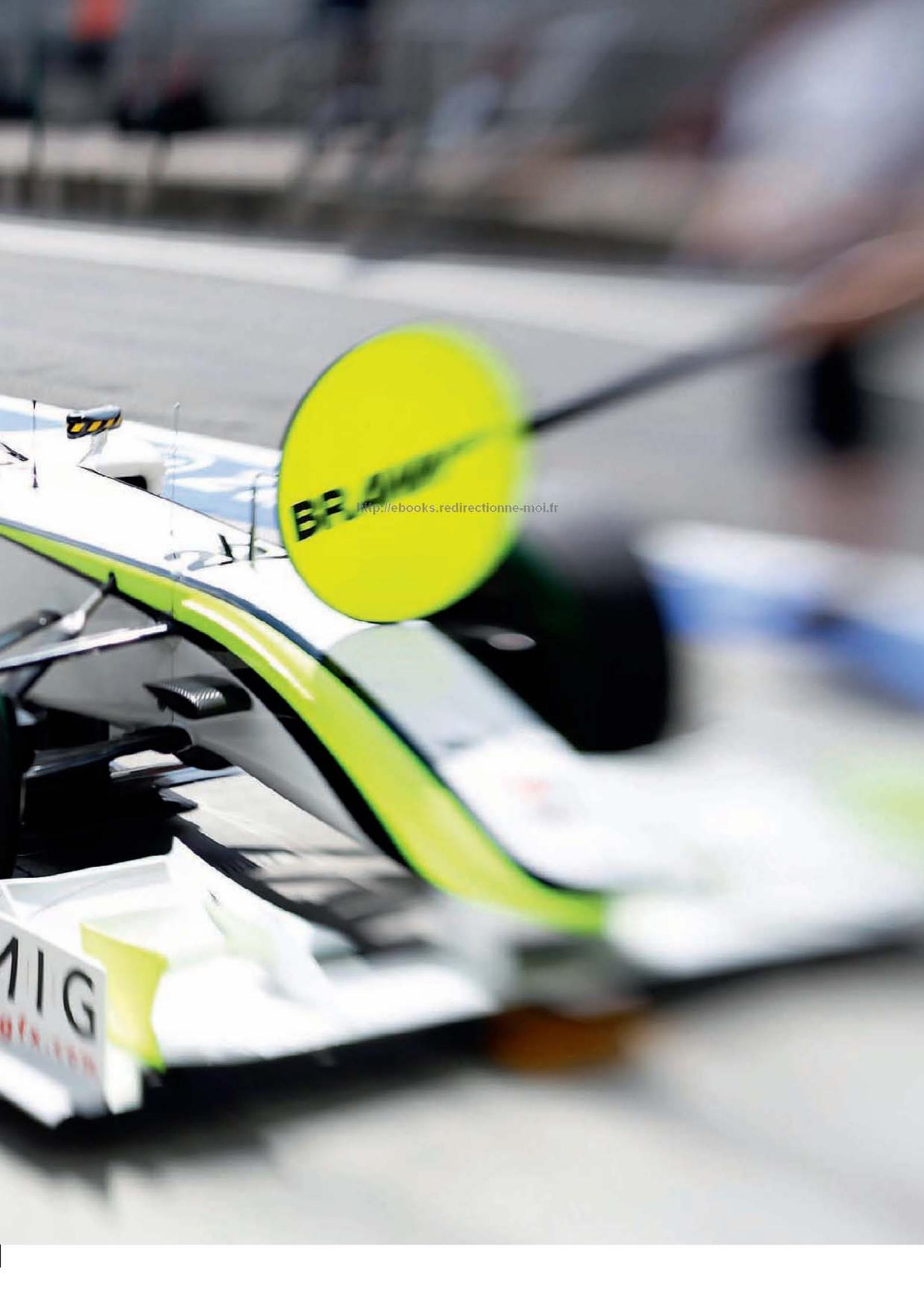
On ne passe pas

Malgré l'abandon rapide de Vettel, ou les températures élevées que la Brawn adore, Jenson a vu son étoile pâlir en Hongrie avec la 7e place en qualif puis en course. La pression est sur lui...

Où Hungaroring, Hongrie

Quand Samedi 25 juillet

Qui Steven Tee/LAT



<http://ebooks.redirectionne-moi.fr>

11G
BY 100

<http://ebooks.redirectienne-moi.fr>

PARADE

Romain dans le bain

Enfin titulaire chez Renault, Romain Grosjean s'est tiré avec les honneurs de cette première séance qualif en F1. Le GP fut un peu plus cahotique, mais le Franco-Suisse a plutôt convaincu.

Où Valence, Espagne (GP d'Europe)

Quand Samedi 22 juillet

Qui Andrew Ferraro/LAT



<http://books.redactionne.mel.fr>

POINT-VISION.COM

WWW.ROMAINGROSJEAN.COM

PADDOCK

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

<http://lebooks.redirectionne-moi.fr>



Le mal au cou a-t-il eu bon dos, ou bien Michael a-t-il été malgré lui la victime d'un coup de pub de Ferrari ?

ANDRETTI : “ JE SUIS VRAIMENT TRÈS DÉÇU PAR SCHUMACHER ”

Mario assure que les fans ont été trahi - et s'interroge sur les réelles motivations de la volte-face de Michael

LES SUPPORTERS DU “BARON ROUGE” ont été bernés. C'est ce qu'affirme Mario Andretti en évoquant l'espoir déçu de revoir Schumacher au volant d'une Ferrari en GP - et l'ex-pilote américain ne s'arrête pas là. En exclusivité pour F1 Racing, il revient sur les raisons qui auraient contraint Michael à ne pas suppléer l'infortuné Massa.

Andretti avait assimilé le retour de Schumacher à celui d'un messie et, au matin même du communiqué fatidique, il nous confia : « Je suis très déçu d'apprendre qu'il ne reviendra pas. Cela aurait été une vraie gaure, et les fans du monde entier piaffaient d'impatience. C'est vraiment un coup dur. »

Le pilote allemand avait initialement donné son accord pour remplacer Felipe Massa à compter du GP d'Europe, mais après avoir subi une batterie de tests physiques, il dut se résigner en raison de douleurs à la nuque - séquelles de son récent accident de moto.

Schumacher a dû observer un régime drastique pour préparer son retour, perdant trois kilos pour parvenir au même gabarit que lors de son dernier GP, au Brésil en 2006. Il s'est aussi employé à améliorer son endurance, via le simulateur Ferrari, le karting, et même au volant de sa propre F2007, munie de pneus slicks.

Mais à la suite d'un entretien avec son médecin, le Dr Johannes Peil, Schumi s'est vu dans l'obligation d'informer Luca di Montezemolo, le patron de Ferrari, qu'il ne pourrait finalement assurer l'intérim de Massa - cédant ainsi la place à Luca Badoer.

Andretti, lui, pense que le “Kaiser” aurait été immédiatement dans le rythme, comme



“N'y a-t-il pas autre chose que le cou ? On ne peut s'empêcher de douter...”

ce fut le cas lors de son propre retour gagnant chez Ferrari, fin 1982. « Ses perfs auraient été brillantes - si on considère son âge, il apparaîtrait vraiment au top de sa forme. J'ai une entière estime pour Michael, surtout du fait qu'au travers de ce challenge, il aurait pu ternir son image. »

Dans la foulée de la décision de Schumacher, Montezemolo a évoqué la possibilité de faire courir une troisième voiture, avec Michael à son bord, sur certains GP en 2010. D'autres membres éminents du Formula One circus ont suggéré qu'il devrait renforcer son cou en vue de courir en fin d'année, ce qui est peu probable sachant que Massa souhaite revenir dès Interlagos.

Mais certains observateurs ont soulevé l'hypothèse d'une raison annexe quant au retour annulé de Schumi.

« On ne peut s'empêcher d'avoir des doutes quant à ces douleurs au cou ; il y a peut-être autre chose, » suppose Andretti. « Était-il vraiment certain de vouloir tenter le coup ? Il est le seul à connaître la réponse. J'espère juste qu'il n'a pas donné de fausse raison. »

Johnny Herbert, équipier de Schumacher à l'époque Benetton, a lui aussi exprimé son désarroi. « Sa forme exceptionnelle lui permettait de devenir quasiment invincible, physiquement et mentalement, » dit-il. « Je me demande s'il aurait eu la force de revenir, surtout après un si long arrêt - le corps s'engourdit avec l'âge. Je suis juste surpris qu'il ait tant tergiversé. Je pense que c'est maladroit. »

● **Pour revivre les précédents retours de champions du monde, lire page 64**

CINQ REMPLACEMENTS MÉMORABLES CHEZ FERRARI

Niki Lauda par Gilles Villeneuve - 1977

Titré, Niki partit avant même le terme de la saison. Gilles prit sa place. Choix étonnant d'Enzo Ferrari, mais c'était le début d'une ère inoubliable.

Didier Pironi par Mario Andretti - 1982

Pironi souffrant de blessures terribles après son accident d'Hockenheim, Andretti le remplaça à Monza. Il fit la pole et termina 3e.

Alain Prost par Gianni Morbidelli - 1991

Le Français, qui avait qualifié sa voiture de “camion”, fut viré avant la dernière course. Morbidelli prit un demi-point sous la pluie d'Adélaïde.

Jean Alesi par Nicola Larini - 1994

L'Avignonnais s'étant blessé à la nuque en essais, le pilote... d'essais fut appelé. Il alla se classer 2e place d'un GP de Saint-Marin de triste mémoire.



Salo fait son Schumi, 1999.

Michael Schumacher par Mika Salo - 1999

Après que Schumacher se soit cassé la jambe à Silverstone, Mika Salo fut préféré à Luca Badoer (déjà lui) pour aider Eddie Irvine qui jouait le titre.

Pourquoi Alonso et Kubica ont la clé des transferts

Sans BMW, le plateau pourrait être plus chamboulé que prévu en 2010... Alors, qui va où ?

SI FERNANDO ALONSO rejoint Ferrari, Robert Kubica atterrira-t-il chez Renault ? Voici l'un des scénarios évoqués dans le milieu de la Formule 1, équipes et pilotes étant actuellement en pleines négociations pour l'année prochaine.

Après le retrait de BMW au terme de la saison en cours, Robert Kubica et Nick Heidfeld se retrouvent sur le marché avec pas mal d'autres pilotes, comme Fernando Alonso, Nico Rosberg, Heikki Kovalainen ou Kimi Räikkönen (lire p. 16), qui n'ont pas encore annoncé leurs plans pour 2010.

Ce qui est certain, parmi les écuries de pointe, c'est que les deux pilotes Red Bull Racing et Lewis Hamilton chez McLaren resteront à leur poste. Il en sera a priori de même pour le duo de Brawn GP (même si, à Valence, une étonnante rumeur mettait Jenson Button chez Toyota à la place de Jarno Trulli), tandis que Felipe Massa devrait conserver son volant chez Ferrari – seule une guérison insuffisante semblant pouvoir l'en empêcher.

Dernière minute : John Howett, de Toyota, a admis qu'il n'était sûr de rien pour la saison 2010...

On espère que Romain Grosjean sera confirmé chez Renault alors que d'autres nouvelles têtes (Petrov), dont certaines déjà connues (De la Rosa) sont attendues ici ou là. Trois nouvelles équipes – USF1, Manor et Campos – voire quatre ou même cinq en cas de nouveau retrait (Epsilon et Prodrive peut-être) devant débiter en 2010, on peut s'attendre à encore plus de changements. Mais rien ne sera clair tant que les destinations d'Alonso et de Kubica ne seront pas connues. Pour le premier, on pourrait être fixés dès Monza.

Ensuite, tout pourrait aller assez vite...

FERNANDO ALONSO

Annoncé comme ayant signé un contrat avec Ferrari pour 2011, l'Espagnol sera sans doute membre de la Scuderia dès la saison prochaine avec Felipe Massa ou Kimi Räikkönen – voire, qui sait, Robert Kubica. La banque espagnole Santander – qui l'avait déjà accompagné chez McLaren en 2007 – devant arriver comme sponsor chez Ferrari en 2010, toutes les conditions semblent réunies. La grosse interrogation concerne Felipe Massa. Si Ferrari ne peut se défaire de Räikkönen, on dit qu'il sera peut-être "prêté" à Renault pour un an... Mais cela nous paraît très improbable.

ALONSO

COURT CHEZ : Renault
PRESENTI CHEZ : Ferrari
ON PARIE SUR : Ferrari



ROBERT KUBICA

BMW quittant la F1, Robert Kubica est soudain très demandé et plusieurs équipes sont intéressées – notamment Renault, Toyota, Williams ou McLaren et peut-être Ferrari (si Massa est indisponible et Kimi rejeté pour de bon). Si Alonso rejoint la Scuderia, la place de n°1 chez Renault semble la plus logique pour lui – il a été membre du programme de formation de pilotes de Renault en 2002 et a fait un test pour l'équipe d'Enstone fin 2005 après son titre en Renault World Series. Briatore ne l'avait alors pas gardé dans son effectif...

KUBICA

COURT CHEZ : BMW
PRESENTI CHEZ : Renault, Williams, Toyota ou McLaren
ON PARIE SUR : Renault



RUBENS BARRICHELLO

Rubens n'a jamais perdu espoir l'hiver dernier, alors que Honda semblait vouloir le remplacer par Bruno Senna. Malgré les quelques anicroches de cette année, Ross Brawn a déclaré après Valence qu'il ne voyait aucune raison de le remplacer...



BARRICHELLO
COURT CHEZ : Brawn
PRESENTI CHEZ : Brawn, et c'est tout
ON PARIE SUR : Brawn !

NICO ROSBERG

La destination la plus probable pour le fils de Keke semblait être BMW Sauber, mais cela ne se fera pas – et pour cause. Il a été l'équipier de Lewis Hamilton en kart dans le passé, et n'a pas caché à Valence qu'il aimerait bien le retrouver en F1. Voilà une affaire qui nous paraît très bien engagée.

ROSBERG

COURT CHEZ : Williams
PRESENTI CHEZ : Williams ou McLaren, voire Renault
ON PARIE SUR : McLaren



NICK HEIDFELD

Malgré ses années d'expérience en F1, Nick est à la recherche d'un emploi pour 2010. Il pourrait rester dans l'ex-équipe BMW Sauber si celle-ci est reprise, voire peut-être rejoindre Williams, ou Toyota, ou Renault, ou une nouvelle écurie...

HEIDFELD

COURT CHEZ : BMW
PRESENTI CHEZ : Personne
ON PARIE SUR : Personne, on ne se mouille pas cette fois



HEIKKI KOVALAINEN

Plus solide cette année, il n'est quand même pas une menace pour Hamilton. McLaren pourrait vouloir le conserver en qualité de sage n°2, mais semble préférer un n°1 "bis" avec Rosberg. Vu comme ça...

KOVALAINEN

COURT CHEZ : McLaren
PRESENTI CHEZ : Personne pour l'instant
ON PARIE SUR : Williams, ou Toyota



PADDOCK



"Cette combinaison Renault est un peu serrée, Nando..."
Nouvelle tenue pour Alonso et Kubica l'an prochain ?

<http://ebooksredirect.com/moi/>



Ferrari et McLaren ont déjà testé à différentes époques de toutes petites visières, mais surtout pour l'aéro.

Des cockpits qui protègent mieux les pilotes ?

Oui



Alan Jenkins
Ex-designer McLaren,
Stewart, Prost, Arrows

« Y A-T-IL la moindre raison pour laquelle le pilote d'une F1 ne pourrait être protégé par une bulle type avion de chasse ? Le fait est que le cockpit d'une F1 actuelle est beaucoup plus petit que celui d'un avion de chasse.

Il y a certaines choses à prendre en compte dont le feu – comme toujours quand quelqu'un est enfermé – mais il est rare en F1 de nos jours. Il y a le problème du refroidissement mais les cockpits du Mans sont maintenus à une certaine température. Le principal problème serait le dépôt d'huile et de gomme sur la bulle et de la nettoyer.

Le plus grand obstacle à des cockpits fermés, en fait, c'est la "tradition". Mais en réalité, peut-on parler de tradition au sujet d'une F1, à l'heure des boîtes auto et du KERS ?

Chez McLaren, on avait testé un petit "pare-brise". Prost détestait et on avait dû découper une sorte d'ouverture de boîte aux lettres pour qu'il puisse voir où il allait – mais pour des raisons d'aéro plus que de sécurité.

Reste que si protéger le pilote des roues ou d'autres pièces est une chose, la F1 doit surtout s'occuper d'éviter que des objets ne s'envolent comme en Hongrie. »

Non



Nick Wirth
Directeur technique de
la future écurie Manor

« LES COCKPITS modernes sont déjà incroyablement sûrs et très avancés – toute personne ayant passé un peu de temps dans un musée automobile l'a vu en comparant les F1 actuelles à celles des années 70. D'énormes progrès ont été réalisés, et pas seulement niveau cockpit – il y a eu des avancées récentes dans la recherche sur la technologie des casques également.

Pour ce qui est d'une sorte de verrière, ayant moi-même travaillé sur des habitacles ouverts et fermés, attacher une bulle n'est pas aussi simple que ça. Ça exigerait une grande réflexion.

En sport-protos, il y a eu de nombreux cas où des gens ont dû être extraits rapidement quand ils étaient "sur le toit". Il y a risque de feu ou d'inhalation de fumée.

Il faut aussi tenir compte du fait qu'un jour, quelque chose viendra transpercer la bulle. Que fera-t-on alors ? Rappelons-nous qu'il faut être incroyablement malchanceux pour être heurté par un objet. Plutôt que par une réaction à chaud, la meilleure façon d'avancer serait de développer des casques et des visières qui représenteraient une meilleure solution que des cockpits fermés. »

BRM



R-50-TN-AR



www.brm-manufacture.com

FRANCE
AIX EN PROVENCE : A. Pellegrin 04 42 38 53 04 - ANNECY : Heure Local 04 50 52 93 58 - BORDEAUX : Horvitz 05 56 44 82 83 - CANNES : Vignone 04 93 48 28 81 - CHAMONIX : Eva Bar/Arv 04 50 18 45 78
COURCHEVEL : Darmand 04 79 08 36 27 - DIJON : Borde 03 80 67 17 80 - JUAN-LES-PINS : Darmand 1937 04 93 67 77 67 - LA ROCHELLE : Alain Jossier 05 46 41 42 37 - LILLE : Lepage 03 20 12 04 04
LORIENT : Ribb 02 97 21 16 02 - LYON : Maser 04 78 42 08 81 - MARSEILLE : A. Pellegrin 04 91 90 66 78 - MEGEVE : Guilhem 04 50 21 66 80 - METZ : Jean Hardy 03 87 73 90 01 - MONTPELLIER : Minute & Seconde 04 67 38 24 48
PARIS : Colonna 01 55 35 33 90 - Les Moutons Pasty 01 53 90 21 61 - Les Moutons Bergamas 01 46 34 71 38 - Les Champis 4De 01 40 76 02 03 - Louis Pison 01 42 25 31 10 - Maison Pylard 01 48 54 29 08 - Le Printemps 01 42 83 50 00
ROUEN : Lepage 02 35 88 53 51 - ST MAXIME : Darmand 04 94 49 20 88 - STRASBOURG : Jacquot 03 88 32 02 81 - ST TROPEZ : Lib Brooks 04 94 97 75 09 - TOULOUSE : Noël Duran 05 61 52 38 03

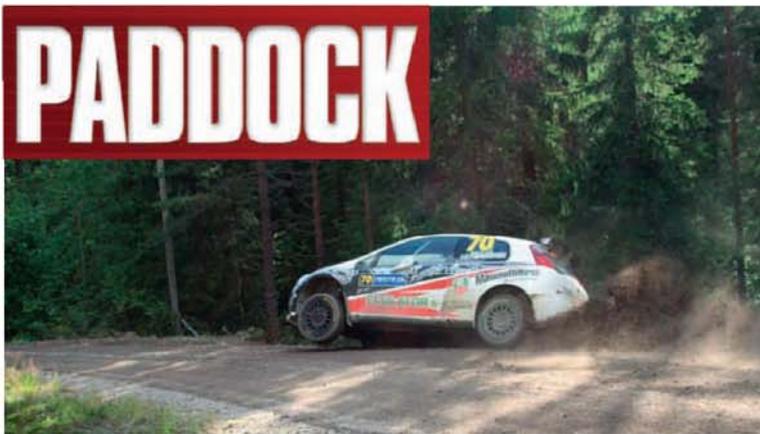
MONACO
Temps & Passions +377 9777 1423

BELGIQUE
BRUXELLES : George Josilliers +32 2 343 52 34 - LIEGE : Desizer +32 4 222 36 76 - LOUVAIN-LA-NEUVE : George Josilliers +32 1 045 47 69 - NAMUR : Jeffrey +32 8 122 03 32

LUXEMBOURG
Wagner +352 22 63 75

SUISSE
LAUSANNE : Oronis +41 21 311 11 88

PADDOCK



1. Un petit tour à l'ombre des arbres pour se détendre. Ça va peut être un peu loin là, Kimi...



2. Des pierres ? P... de forêt. Ça n'arriverait pas sur un beau circuit F1 tout plat...

DUR, DUR LE RALLYE !

GROS CRASH POUR KIMI...

<http://lebooks.redirectionne-moi.fr>



4. Ah non, désolé, la Fiat en avait encore dans le ventre. C'est reparti pour un tour...

Le pilote Ferrari envisage toujours une reconversion en WRC, malgré son tonneau au Rallye de Finlande

LE STYLE TOUT EN ATTAQUE de Kimi Räikkönen lui a joué un tour lors de son rallye national, où sa Fiat Abarth a fait une embardée hors-piste – dont il est heureusement sorti indemne.

Räikkönen n'a pas semblé accablé par son accident, et ses débuts au niveau mondial ont même entraîné des spéculations sur son éventuel passage en WRC. Mais il demeure sous contrat avec Ferrari jusqu'en 2010 et, à 29 ans, l'ancien champion du monde admet qu'il n'est pas encore prêt à faire le grand saut.

« Je dois encore courir une année en F1, mais la situation est très ouverte, » explique le Finlandais. « Je suis bien trop jeune pour prendre ma retraite, donc on va voir. Tout dépend de ce qui va se passer en F1, mais je ne suis pas pressé. »

Compte-tenu de son manque d'expérience, les observateurs de rallye avisés ont été im-

pressionnés par l'allure de Kimi sur le tracé finlandais, serpentant en forêt. Celui-ci pointait même en troisième position de sa catégorie, lorsqu'il sortit large dans un gauche rapide et que son Abarth se retourna.

Räikkönen pilotait pour l'équipe de l'ancien champion du monde des rallyes, Tommi Mäkinen. Ce dernier assure que Kimi pourrait être le premier pilote à décrocher les lauriers dans les deux disciplines. « Il est toujours sûr

Les spécialistes ont été impressionnés par sa vitesse sur la terre finlandaise

de lui et il est très, très rapide, » assène-t-il.

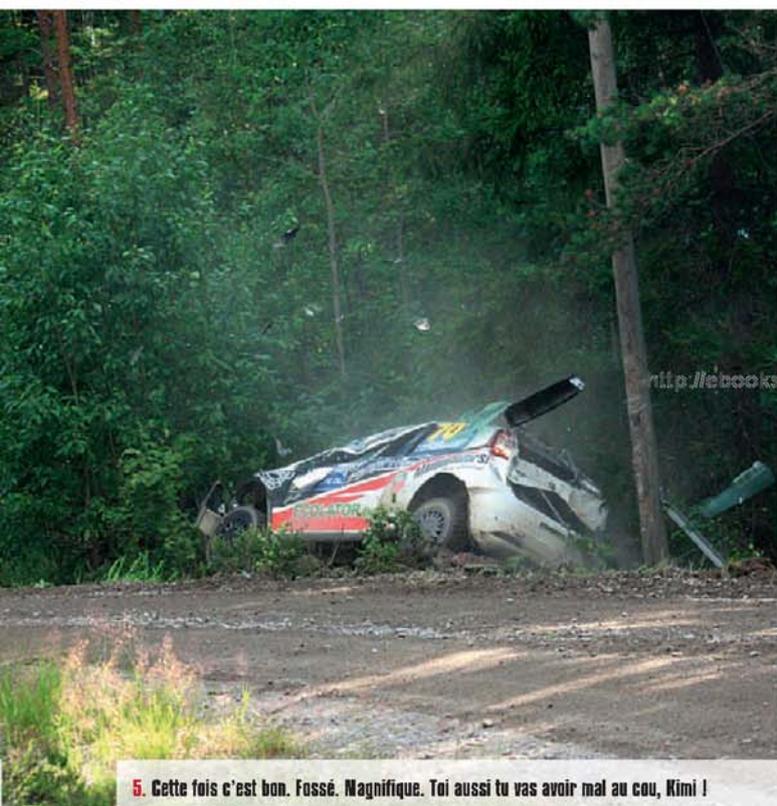
La Finlande constituait seulement le quatrième rallye auquel Kimi participait, et la livrée de sa voiture arborait pour l'occasion les couleurs de son casque F1.

Étant donné que l'épreuve se déroulait durant la pause estivale de la F1, des camarades de grille – Sebastian Vettel et Heikki Kovalainen – sont venus apporter leur soutien à Ieman. « Je suis un grand fan de rallye, et j'ai songé plusieurs fois à me lancer, » confie Kova. « Mais la F1 et le rallye sont deux exercices différents et on doit vite s'adapter. C'est difficile de franchir le pas car on peut réellement se louper. »

Curieusement, alors que Räikkönen hésite sur son avenir, des rumeurs ont circulé soupçonnant l'arrivée en F1 du quintuple champion du monde des rallyes, Sébastien Loeb, au volant d'une Toro Rosso, pour la finale d'Abou Dhabi.



3. C'est fini là ? Ils se sont arrêtés ? Ils vont donc pouvoir sortir, les garçons...



5. Cette fois c'est bon. Fossé. Magnifique. Toi aussi tu vas avoir mal au cou, Kimi !



"C'était très sympa !" a dit Kimi. C'est vrai - nous, on a regardé 650 fois sur YouTube...

QUIZ CONNAIT ?

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



- 01 Qui remplaça Niki Lauda au GP d'Europe 1985 ?
- 02 Quelle piste de F1 a été construite autour du Centre Renaissance ?
- 03 Qui fut le coéquipier de Thierry Boutsen chez Ligier en 1992 ?
- 04 Lors de quel GP l'équipe Jaguar Racing (ex-Stewart), on vous aide un petit peu) fit-elle ses débuts en F1 ?
- 05 En quel année le circuit de Montréal accueillit-il pour la première fois une manche du championnat ?
- 06 Dans quelle ville du Royaume-Uni était basée l'équipe Leyton House ?
- 07 Quel ancien pilote brésilien est né avec Souto Maior pour nom de famille ?
- 08 Qui fut titré Champion du monde en 1967 ?
- 09 Qui pilote cette Honda (sur la photo ci-dessous) au GP Monaco 2006 ?
- 10 Quel ancien circuit de GP avait des virages nommés Loop et Chute ?



Réponses : 1 John Watson 2 Detroit 3 Erik Comas 4 Australie 2000
5 1978 6 Bicester 7 Nelson Piquet 8 Denny Hulme 9 Rubens Barrichello
(échange de casques avec Tony Kanoun qui courait l'Indy 500) 10 Watkins Glen

SOURCE F1 RACING

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

À partir de quand n'y a-t-il plus eu de point pour le meilleur tour en course ?
Zoé Seymour, Canada

Entre 1950 et 1959, un point était attribué pour le meilleur tour, et le barème de points pour les cinq premiers était 8-6-4-3-2. En 1960, le point alors accordé au meilleur tour revint au pilote classé 6e. Un an plus tard, le vainqueur se mit à recevoir neuf points, chiffre qui fut ensuite porté à 10 en 1991.



Maurice Trintignant a reçu le premier point attribué au meilleur tour à Sebring en 1959.

Le barème de points actuel, 10-8-6-5-4-3-2-1 attribués aux huit premiers fut adopté en 2003.

Envoyez vos "colles" à f1racingredac@bandbmedia.com

PADDOCK

PADDOBJECTIF

En août, vacances ou pas, un pilote ne peut se passer de sa dose d'adrénaline...



Avant de prendre quelques vacances, Kimi a fait ses débuts en WRC au Rallye de Finlande sur une Fiat Abarth Grande Punto. Après des chronos impressionnants, il a fini dans les arbres...



Jenson Button s'est entraîné à la natation, à la nage et au vélo lors du Triathlon de Londres qu'il a bouclé dans l'excellent temps de 2h 7min, tout en levant des fonds pour une œuvre caritative.



"Je vais rester chez moi, faire un peu de karting," avait dit Kubica. "C'est tout. Ce n'est pas très original, c'est ça ?"



"Fizi" s'est baladé autour des côtes de la Corse et de la Sardaigne sur "Fizzy" - et n'a pas retrouvé ses pompes.



Resté en Angleterre, Mark n'a pu résister au plaisir d'aller voir le championnat du monde Superbike à Donington Park.



Hamilton sera-t-il le prochain batteur de l'équipe d'Angleterre de cricket ? Il a pu s'entraîner lors d'une journée de RP à New Delhi.



Aussitôt après ses débuts en F1, Jaime Alguersuari a signé sa première victoire en World Series by Renault à Portimao.



"Seb" Vettel est allé au Rallye de Finlande où il a rencontré les pilotes Citroën en WRC - Sébastien Loeb et Dani Sordo.



Après quelques acrobaties dans un avion survitaminé au Red Bull, Sebastian Buemi a fait un peu de shopping à New York.

**UN DES PLUS GRANDS CIRCUITS
D'EUROPE ÉCLAIRÉ : 1500 X 8.5M**

**DERNIÈRE LIGNE DROITE
POUR VOTRE INSCRIPTION
AUX 12 HEURES
midi/minuit
LE 3 OCTOBRE**

CAP Karting

Circuit de Mer



Unique circuit compétition 1500m éclairé en permanence en France

à 1h15 au sud de Paris A10, sortie n°16, Mer Chambord

Minikart 120cc, 270cc, 390cc, RX250 2 temps FFSA et handikart

*Animation de groupes : organisation de challenges personnalisés
par équipe ou individuels encadrés par un moniteur karting diplômé.
Possibilité de remise des prix personnalisés, restauration,
salle de travail équipée...*

**COURSES
OPEN KART
OUVERTES À TOUS :
24H, 12H, 6H, 3H,
2H NOCTURNE...**

LOCATION :
ouverte à tous à partir de 7 ans
Billetterie pour les groupes et les CE

www.capkarting.com

Tél. : 02 54 81 39 02 - CAP KARTING, Circuit de Mer, Route de Talcy 41500 MER - Email : contact@capkarting.com

LES PILOTES AU "ZÉRO POINTÉ"

Luca Badoer se serait bien débarrassé de cet encombrant record au GP d'Europe

1 LUCA BADOER 49 DÉPARTS

Le "grand revenant" du GP d'Europe chez Ferrari n'avait inscrit aucun point pour Minardi et Forti dans les années 90. Il avait été tout près d'y parvenir avec Minardi au GP d'Europe 1999, dont il était 4e quand la boîte a lâché. Il en avait pleuré. Beaucoup.

2 BRETT LUNGER 34 DÉPARTS

Ancien marine ayant combattu durant la guerre du Vietnam, cet Américain disposait de gros moyens financiers mais ses résultats ne furent pas du même niveau. Il débuta en F1 aux côtés de James Hunt chez Hesketh en 1975 avant de piloter une Surtees et une McLaren privée jusqu'à la fin de 1978.

3 TORA TAKAGI 32 DÉPARTS

Toranosuke "Tora" Takagi marcha dans les traces de son petit compatriote Ukyo Katayama, mais avec encore moins de succès. Il passa deux saisons en F1, la première avec Tyrrell en 1998 et la seconde chez Arrows l'année suivante. Meilleur classement : une 7e place en 1999. Hélas, celle-ci ne valut des points au championnat qu'à partir de 2003.



Takagi abandonne au GP du Japon en 1998 - une des raisons pour lesquelles il n'a jamais marqué de points.

4 SCOTT SPEED 28 DÉPARTS

Porté en F1 par Red Bull qui voulait y voir absolument un pilote américain, Speed avait le nom parfait mais ne marqua aucun point en une saison et demie chez Toro Rosso. Il court aujourd'hui en Nascar, où les points tombent comme les averses sur la Malaisie. Classé 35e du Daytona 500 en 2009, il en a pris... 58 d'un coup. Bien vu.

5 ENRIQUE BERNOLDI 28 DÉPARTS

Le moment de gloire de ce Brésilien soutenu par Red Bull (qui avait quitté Sauber car celui-ci avait préféré Raikkönen) survint à Monaco en 2001 où il résista durant la moitié du GP sur son Arrows à la McLaren de Coulthard, retardé. Sa meilleure place fut une 8e, et il resta chez Arrows en 2002.

6 MIKE BEUTTLER 28 DÉPARTS

Pilotant un châssis March "client" pour le Clarke-Mordaunt-Guthrie Racing, Beuttler prit 28 départs entre 1971 et 73 sans jamais terminer dans le top 6. Le meilleur résultat de ce Britannique né au Caire fut une 7e place à Montjuich, en Espagne, en 73. Il est décédé en Californie, en 1988, à 48 ans.

7 RICARDO ROSSET 26 DÉPARTS

Rosset a eu trois fois sa chance en F1. Il disputa une première saison complète avec Footwork en 1996 et une seconde chez Tyrrell en 1998 - toute aussi infructueuse. Dans l'intervalle, en 1997, il intégra l'écurie Mastercard Lola nouvellement créée... qui jeta l'éponge avant le premier GP de l'année.

8 RUPERT KEEGAN 25 DÉPARTS

Au début de sa carrière en Formule 1, en 1977, Rupert Keegan pilotait une Surtees aux couleurs de Penthouse (revue de charme), Rizla + (papier à rouler) et Durex (préservatifs) en 1977 ! Il fit un bref retour sur une Williams privée en 1980 puis une March en 1982, mais sans plus de succès.

9 HUB ROTHENGATTER 25 DÉPARTS

Garçon souriant, Rothengatter n'a pas eu beaucoup de raisons de sourire en pensant aux écuries pour lesquelles il pilotait. Arrivé en F1 en 1984 chez Spirit, il rejoignit Osella puis Zakspeed. Sur ses 25 courses, le Néerlandais n'a vu l'arrivée qu'une poignée de fois - et, bien sûr, en dehors des points.



Rothengatter passa assez près des points lors de ses courses avec la petite équipe italienne Osella en 1985.

10 DAVID BRABHAM 24 DÉPARTS

Des trois fils de Jack Brabham, David est le seul à avoir couru en F1 - hélas sans le même degré de réussite. Son "score" de 24 départs sans aucun point a été égalé par le Brésilien Tarso Marques (Minardi dans les nineties), puis par l'Anglais Anthony Davidson (Honda, Super Aguri).



Hongrie 93, 9e GP de Luca. Plus que 39 et le calvaire sera fini. Ah, non !

{ ÇA FAIT QUOI... }



Première victoire plutôt bien arrosée pour Felipe Massa, Istanbul 2006.

<http://ebooks.caférentrée.net/>

... DE GAGNER SON PREMIER GP ?



JEAN ALESI CANADA 1995

“Durant la dernière partie de la course, je comptais chaque mètre. J'avais été si proche de la victoire, si souvent, que la plus petite vibration me rendait parano. J'ai explosé

d'émotion à la fin – mais c'était surtout du soulagement, plus que du bonheur. Ça m'a fait l'effet d'une libération : j'avais enfin pu vaincre la malchance. Ce que je ne pouvais pas savoir, bien sûr, c'est que cela resterait la seule victoire de ma carrière en Grand Prix.”



GERHARD BERGER MEXIQUE 1986

“J'étais 4e sur la grille et on a décidé de tenter quelque chose à la toute dernière minute. On a donc changé de type de gommes, pour ne pas avoir à les changer en course. Un bon choix ! Je me souviens de comment j'étais durant le tour de décélération : calme et apaisé. Je ne savais si je devais rire ou pleurer – j'étais sur le toit du monde, devant tous les grands : Senna, Mansell, Prost... C'était aussi la première de Benetton. Sur le chemin du podium, Keke Rosberg m'a dit : “On va bien fêter ta victoire, tu n'en auras peut-être pas beaucoup d'autres.” Il avait raison : j'ai fait la fête pendant toute une semaine !”



LEWIS HAMILTON CANADA 2007

“Euh... C'était encore mieux que de faire l'amour.”



FELIPE MASSA TURQUIE 2006

“Ce fut un week-end parfait. Je me souviens qu'au début, je pouvais voir Michael et Fernando se battre entre eux dans mes rétros – et que ça m'a aidé à prendre une petite avance. Durant les derniers tours, j'ai senti la joie qui montait en moi, et je me suis concentré pour ne pas commettre la moindre petite erreur. En passant sous le drapeau à damier, j'ai tout simplement hurlé de bonheur. J'ai pensé à ma famille, à ma copine Raffaella – qui est aujourd'hui ma femme – et à tous les gens qui m'avaient aidé à parvenir en F1. Istanbul est resté un endroit spécial pour moi. C'est comme si ce circuit avait quelque chose de magique. De 2006 à 2008, j'y ai gagné en étant parti de la pole position à chaque fois. J'aime les gens là-bas, et je dois avouer que de toutes les équipes de football européennes, celle de Turquie est ma préférée ! Je n'ai ressenti quelque chose de comparable qu'en gagnant à Interlagos, devant les Brésiliens qui attendaient depuis si longtemps la victoire d'un des leurs.”



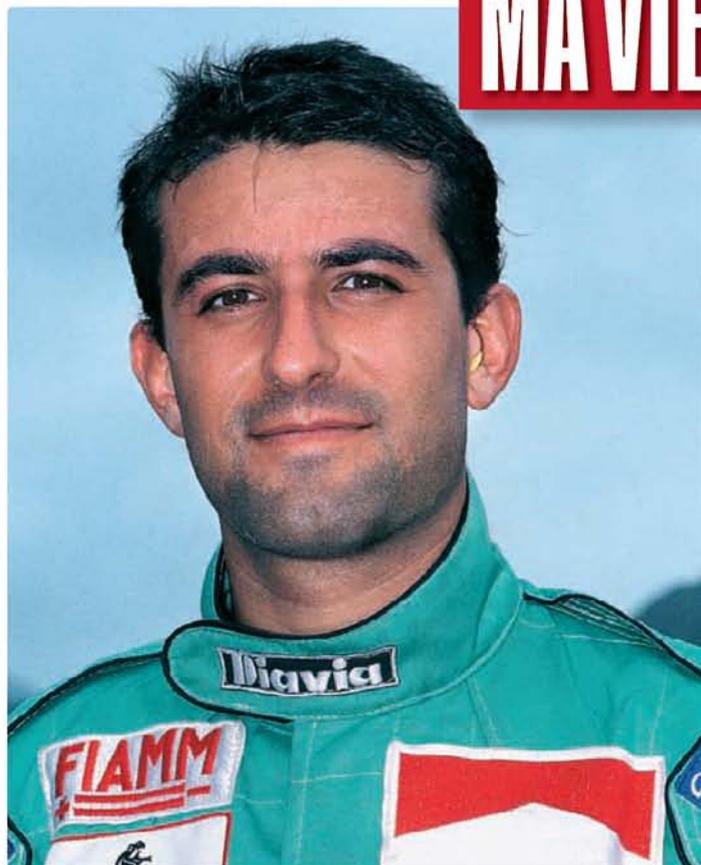
DAMON HILL HONGRIE 1993

“Étant moi-même le fils d'un vainqueur de Grand Prix, ce jour fut très fort en émotion pour moi et pour ma famille. Il m'a procuré un sentiment fabuleux de fierté et de satisfaction. Si je suis resté concentré sur mon pilotage jusque sur la ligne d'arrivée ? Je mentirais en disant oui. Quelques tours avant la fin, j'ai commencé à réfléchir à ce que cette performance signifiait et à ce que j'allais dire... Mais j'ai bien sûr appris à penser différemment par la suite !”



GIANCARLO FISICHELLA BRÉSIL 2003

“Je pense avoir remporté la victoire la plus bizarre de tous les temps. Ce fut une course incroyable, sous la pluie, avec plein d'incidents, jusqu'à ce qu'elle soit arrêtée en raison des accidents de Webber et Alonso. Je me souviens d'avoir lancé mon casque en l'air de joie. Quelques minutes plus tard, juste après le podium, quelqu'un de la FIA m'a dit que je n'étais que 2e – j'étais très déçu. Mais nos datas ont prouvé que j'avais gagné et quelques jours après, alors que j'étais à Florence pour une opération de relations publiques, Eddie Jordan m'a téléphoné : “Tu sais quoi ? Tu as gagné à Interlagos !”



IVAN CAPELLI

L'Italien évoque une Ferrari "cata" – et un Keke Rosberg au sang chaud...

PAUVRE IVAN CAPELLI... L'Italien a manqué de remporter un GP pour une marge très infime, ce qui, combiné à un passage chez Ferrari durant l'une des plus mauvaises périodes de la Scuderia, donne une carrière décevante. Mais on se souvient aussi de quelques performances remarquables avec la petite et sous-financée écurie Leyton House.

Capelli courut cinq années durant pour March et Leyton House, pour une poignée de podiums. Le plus mémorable fut celui du Paul Ricard 1990 (F1 Racing n°125), où il fut près de battre Alain Prost et sa Ferrari. La Scuderia lui donna sa chance deux ans plus tard, mais il n'inscrivit que trois points. Après un GP chez Jordan en 1993, il prit sa retraite et fait désormais office de consultant pour la télévision italienne.



COURSE PRÉFÉRÉE GP DE FRANCE 1990

« En l'espace de 14 jours, chez Leyton House, on est passé du statut de non-qualifié pour les deux voitures au Mexique à celui de quasi vainqueur au Paul Ricard. On avait modifié le diffuseur et la surface plate de la piste convenait à notre F1. Aux essais, on a travaillé sur un set-up qui nous éviterait de changer de pneus en course. Je suis parti 7e devant mon coéquipier Mauricio Gugelmin, et on s'est retrouvés aux 1ère et 2e places. J'ai mené 45 tours et alors qu'il en restait trois, le voyant d'huile s'est allumé et j'ai dû lever le pied. Si on avait gagné, cela aurait changé l'histoire de Leyton House – et de ma propre carrière.

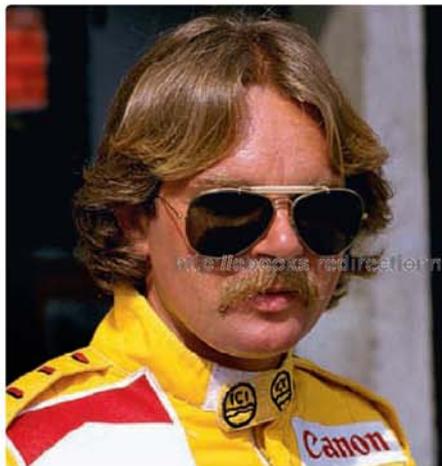
VOITURE PRÉFÉRÉE MARCH 881

« La première F1 que j'aie pilotée qui avait un équilibre aussi bon. Elle était signée Adrian Newey et certaines pièces étaient la démonstration de son génie. Elle était très étroite – en glissant les jambes dans le cockpit, il fallait placer l'une au-dessus de l'autre pour atteindre le pédalier... Quand je l'ai essayée la première fois, je ne pouvais atteindre le levier de vitesses : impossible de changer de rapport. Après modification, j'en ai eu un autre à la forme bizarre. »



PLUS GROSSE DISPUTE AVEC KEKE ROSBERG

« J'ai disputé mon premier GP à Brands Hatch en 1985, sur la Tyrrell à moteur Renault turbo. Je ne connaissais ni le circuit ni la voiture. En qualif, j'ai accidentellement bloqué Keke Rosberg ; le tour d'après, il a pilé devant moi et j'ai cassé mon aileron avant. Ken Tyrrell m'a emmené voir Keke et l'a prié d'agir de façon plus responsable. En fin de saison, j'ai fini 4e à Adélaïde – Keke a gagné sur sa McLaren – mais mon siège s'est cassé et j'ai eu très mal au dos. Keke est venu aider les médecins à m'extraire de la voiture. C'était sa façon à lui de se faire pardonner. »



PATRON PRÉFÉRÉ AKIRA AKAGI

« C'était le propriétaire de Leyton House, et un vrai passionné de sport auto. Je l'ai rencontré pour la première fois au Japon, puis à Imola quand je courais pour Cesare Garibaldi en F3, et nous formions un bon groupe tous ensemble. Il avait aussi beaucoup d'argent... Il possédait un groupe de gestion d'héritage et était le fils d'un industriel qui construisit des gratte-ciels après la guerre. Il fut arrêté dans le cadre d'un scandale touchant une banque japonaise. J'ai dîné récemment avec lui et tous les autres ex-pilotes Leyton House à Tokyo, et l'ambiance était toujours la même. C'était quelqu'un d'authentique, qui aimait vraiment le sport auto. »

MEILLEUR SOUVENIR PREMIERS TOURS À MONACO

« Piloter sans rien taper était vraiment très difficile. Je me souviens qu'en 1987, j'étais en travers à chaque tour au Casino. Parfois je le faisais exprès pour offrir un peu de spectacle au public. Le dimanche, dans les 10 derniers tours, on finit par sentir qu'on a apprivoisé le tracé. Puis on revient l'année d'après, on reprend tout où on s'était arrêté mais... pas de grip ! On se souvient de ces 10 derniers tours de l'année précédente en se demandant comment on faisait pour rouler si vite. »



VOITURE DÉTESTÉE FERRARI F92A

« En soufflerie, la monoplace avait donné d'excellents niveaux d'appui et d'efficacité aéro, qui n'ont jamais été confirmés en piste. De plus, nous avons perdu de la puissance moteur au fil de l'année – commençant avec 13 200 cv avant de la réduire et de finir à 12 700 en raison de problèmes de fiabilité. Nous avons eu des soucis de boîte, aussi. J'ai débuté l'année avec une version longitudinale et Jean Alesi avec le modèle transversal. Enfin, avec les pontons surélevés par rapport au châssis, la forme de la monocoque derrière le siège n'était pas carrée mais ronde, et j'avais les fixations de harnais pile dans le dos. C'était un désastre. »

BERNIE ECCLESTONE

Inceivable, Mister E. ? Après la crise qui a secoué la F1 au printemps, on l'a dit sur la sellette. Mais ce n'est pas vraiment l'impression qu'il nous donne ici...

TEXTE EDWARD GORMAN PORTRAITS STEVEN TEE/LAT

Trop de politique en F1, a-t-on coutume de dire. Au moment où Bernie Ecclestone a reçu *F1 Racing*, sur le paddock du Nürburgring, la guerre FIA/FOTA venait à peine de prendre fin (au moins pour un temps), Ari Vatanen battait la campagne et serrait des mains en vue de se faire élire en octobre à la présidence de la fédé, et notre hôte n'avait rien trouvé de mieux que de tenir propos très ambigus sur Adolf Hitler dans le *Times*. La routine, quoi.

Vous pensiez, amis lecteurs, que c'est un Bernie un peu gêné aux entournures qui a répondu à vos questions ? Que nenni. Jugez-en par vous-mêmes.

Cher Bernie, avez-vous toujours été un pauvre type acariâtre ou bien avez-vous dû travailler pour ça ?

Matt Pegler, Royaume-Uni
J'ignorais que j'étais un acariâtre. J'essaie d'aller droit au but – je n'aime pas ménager la chèvre et le chou. J'aime aller à l'essentiel. Vite fait bien fait.

Quelles qualités et compétences le prochain président de la FIA devra-t-il avoir ?

Mark Deakin, Australie
Cela va être très dur de trouver quelqu'un pour remplacer Max Mosley car il est très actif au quotidien. En fait, il est plus un secrétaire général qu'un vrai président, ce qui gêne beaucoup de gens car il s'implique dans tout. Alors, peut-être que j'aimerais en avoir un qui soit plus un président, fasse la bise aux enfants et serre la main de la reine, tout ça.

Passionné de F1 de longue date, je n'ai jamais assisté à un GP car les places sont trop chères. Allez-vous faire quelque chose à ce sujet ?

Andy Webster, Royaume-Uni
Oui, nous le devons. Le problème est que le budget des équipes aujourd'hui est vraiment fou, mais nous leur demandons maintenant de devenir plus raisonnables et de réduire grandement leurs dépenses – ou la nécessité de faire des dépenses.

Quand ce sera le cas, nous n'aurons plus à générer autant d'argent pour elles ; par conséquent, nous pourrions demander moins d'argent au promoteur et le prix des places baissera. Nous souhaitons que cela arrive aussi vite que possible.

Qu'est-ce qui fait de vous un si brillant négociateur ?

Ian Howlett, Royaume-Uni
Je ne suis pas très sûr d'être un brillant négociateur. J'essaie d'être honnête et de faire en sorte que chacun sache exactement où on en est. Si je passe un accord avec des promoteurs, je leur explique avec précision la position et les risques qu'ils prennent. Je marche à la confiance. Pour moi, une poignée de main a valeur d'accord. Pas besoin de le confirmer.

Vos tentatives de vous qualifier à Monaco et Silverstone en 1958 étaient-elles sérieuses ? Avez-vous été déçu de ne pas y parvenir ?

Iolo Williams, Royaume-Uni ➤

{ VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

Je n'ai jamais essayé à Silverstone, mais à Monaco oui. Je n'étais pas déçu d'avoir échoué car je ne pensais pas y arriver – il y avait 16 qualifiés à l'époque, et, avec toutes les voitures d'usine, je n'avais guère de chances. Mais j'ai essayé.

Considérez-vous un seul patron d'écurie comme un de vos amis personnels, et si oui, duquel êtes-vous le plus proche et pourquoi ?

Kay Lestor, Royaume-Uni

Bon, je connais Luca di Montezemolo depuis très longtemps. Ça remonte à 1972 ou quelque chose comme ça. Nous avons toujours été assez proches. Je dirais que nous sommes de bons amis. Flavio est-il un ami ? C'est ce qu'il dit...

Pourquoi insulter les passionnés en ne répondant pas honnêtement et directement aux questions ?

Alison Scagell, Royaume-Uni

Parce que, parfois, on me pose des questions stupides.

Que vous inspire la rumeur selon laquelle vous auriez été le cerveau de l'Attaque du Train Postal, pour financer vos activités dans la course automobile ?

Tony Harris, Royaume-Uni

Elle m'inspire qu'aujourd'hui, la somme d'argent qui avait été dérobée ne me serait d'aucune aide. Même à cette époque, je ne suis pas sûr qu'elle m'aurait été très utile. C'était beaucoup d'argent pour l'époque, mais cette question n'a aucun sens.

À quand le retour du GP des USA ? Pas de blagues, juste une réponse directe s'il vous plaît.

Paul Simmons, États-Unis

Dès que possible. Je suis à 100 % pour. Je travaille dessus en ce moment – avec deux endroits possibles. Je ne pense pas que ce serait à Indy. Ce serait côte ouest, côte est ou quelque part entre les deux.

Quelle est d'après vous la solution au manque de dépassements en F1 ?

Anthony Kernich, Australie

Que les pilotes essayent plus. C'est pour quoi je voulais instaurer ce système de médailles, car je pense que deux points, ce n'est pas une motivation supplémentaire pour quelqu'un qui est 2e d'attaquer le 1er. Alors ils ne le fait pas.

Que feriez-vous différemment si on vous offrait une deuxième chance ?

Robert Thomas, Australie

C'est un peu arrogant de dire ça, mais je ne pense pas avoir fait quelque chose dont je puisse avoir honte. Je suis heureux de ce que j'ai réalisé, et je ne pense pas que je changerais quoi que ce soit.

Quelle est la meilleure façon de bluffer au poker avec les pilotes ?

Angel del Pino, Espagne

Les gars avec lesquels je joue, c'est dur



Bernie avec Montezemolo et Briatore : "Luca est un très bon ami. Flavio en est-il un ? C'est ce qu'il dit..."

de faire quoi que ce soit avec eux. Ils jouent très bien. Ce sont de très bons joueurs. Kubica joue très bien, et... comment s'appelle-t-il ? Ah oui, Fisichella – il est très bon. Mais Kubica est le meilleur. Ils jouent beaucoup, et je pense que c'est pour ça qu'ils sont si bons.

Êtes-vous encore un compétiteur dans l'âme ?

Brooks Esser, États-Unis

Absolument, à 100 %. Je veux dire, je l'ai toujours été. J'ai couru en vélo puis en moto et en voiture. J'adore toute ce qui touche à la compétition.

Combien mesurez-vous et combien mesureriez-vous en vous tenant debout sur votre valise ?

Daniele Culhura, Australie

Bon, je fais 1,60 cm – pas terrible. Je ne pense pas pouvoir monter sur ma valise. Il me faudrait un escabeau pour cela.

Quand avez-vous réalisé que vous étiez plus doué pour les affaires en F1 que pour piloter une F1 ?

David Mullins, Royaume-Uni

Quand je pilotais. J'avais une assez grande affaire de distributeurs pour voitures quand j'avais à peine 20 ans et à cette époque, je n'ai jamais pris la course au sérieux. Les gars contre qui je courais, Stirling Moss, Peter Collins et tous les autres, étaient très professionnels. C'était leur métier et ils pouvaient prendre le temps, moi pas. J'ai eu un assez gros accident à Brands Hatch et je me suis dit que la dernière chose que je voulais était de devoir rester allongé sur un lit pour le restant de mes jours.

Avez-vous la même passion pour ce sport qu'il y a, disons, cinq ans ?

Angela Clarke, Royaume-Uni

Ouaïp, sûr. Rien n'a changé.

Comment aimeriez-vous qu'on se souvienne de vous après votre mort ?

Emma Griffiths, Royaume-Uni

J'aimerais seulement que les gens me connaissent comme je suis. J'essaie d'être juste et honnête.

Que pensez-vous du travail de philanthrope d'un Bill Gates ? Feriez-vous quelque chose de similaire ?

Jonathan Marshall, Royaume-Uni

Vous savez, on entend beaucoup parler de telles histoires et je n'ai jamais cherché à savoir exactement ce que ces gens font. Mais je sais ce que beaucoup de gens disent qu'ils font. Je suis sûr que Bill Gates fait réellement beaucoup de choses. Mais je pense que beaucoup de gens tirent du crédit de choses qu'en fait ils ne font pas. Je fais des choses mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'en parler. On fait des choses parce qu'on pense que c'est bien, pas pour la reconnaissance qu'on en tire.

Au nom de la réduction des coûts, qui comprend une baisse du nombre d'emplois, êtes-vous prêt à réduire le pourcentage de vos revenus liés à la Formule 1 ?

Brandon Williams, Royaume-Uni

“Quand ai-je compris que je ne serais pas un bon pilote ? Quand je pilotais”

Je ne touche pas un pourcentage. Je suis le directeur exécutif de l'entreprise, qui dirige l'activité et paye les équipes pour courir. Si nous les payons moins, cela arrivera bien sûr.

Qui préférez-vous : Max Mosley ou Luca di Montezemolo ?

Julia Gielniak, Pologne

En fait, je les connais tous les deux depuis tellement longtemps que je ne pense pas avoir à choisir. Ils sont très différents.

Bernie, pouvez-vous honnêtement dire qu'il n'y a aucun favoritisme des commissaires de course pour Ferrari par rapport à McLaren ?

Ben Williams, Royaume-Uni

Je ne sais pas car je ne m'occupe pas de l'aspect sportif. Mais les commissaires dont leur travail. C'est comme au football. Comme vous le savez, j'ai quelques intérêts dans une équipe [Ecclestone est coactionnaire du club londonien des Queens Park Rangers] et je sais que quand on perd, c'est toujours de la faute

de l'arbitre. Et c'est pareil en F1. Ces types ont un travail à faire et leurs décisions reflètent la façon dont ils voient les choses. Ils peuvent se tromper, prendre des décisions complètement fausses, mais au bout du compte il faut quelqu'un pour prendre la décision. Ce n'est pas facile.

Quelle a été votre plus grande erreur ?

Ines Ozimin, Croatie

J'ai dû en faire tellement au cours de ces quelques dernières années que je ne me souviens pas de toutes. Je ne pense à rien dont je pourrais me dire : « Bon, c'était une erreur ». Une ou deux remarques, peut-être... sans doute en donnant des interviews à des journalistes sans leur avoir demandé avant quelles questions ils allaient poser et en me retrouvant dans la situation stupide où les gens pourraient retranscrire quelque chose de différent de ce que j'avais dit ou voulu dire...

Comment voyez-vous la Formule 1 dans 20 ans ?

Graham Potter, Royaume-Uni

Si vous m'aviez posé cette question il y a 20 ans, je n'aurais su répondre ; et je ne sais pas aujourd'hui. Elle sera toujours là. Elle est là depuis 60 ans.

Si j'achète une montre à 250 euros sur le site officiel de la F1, quelle somme d'argent vous revient ?

Felix Morris-Duffin, Royaume-Uni

À moi personnellement ? Rien. Mais l'entreprise touche un tout petit pourcentage. Nous accordons les droits aux gens pour fabriquer des montres vendues à un prix défini. Nous ne les fabriquons pas.

Votre opinion sur Max change aussi souvent que les marées. Que pensez-vous vraiment de lui ?

Thomas Rowson, États-Unis

Que je sache, elle ne change pas avec les marées. J'ai été poussé comme un fou à lui demandé de démissionner après les petits ennuis qu'il a eus l'an dernier, et, avant cela, nous avons toujours été ce que nous sommes, et pareil depuis lors. Pour moi, Max c'est Max. C'est un individu remarquable et très malicieux.

Quand penserez-vous à la F1 plus qu'à votre argent ?

Geoff Quattromani, Australie

Je n'ai pas à m'inquiéter pour mon argent puisqu'il ne provient pas de la F1.

Le mot "tact" fait-il partie de votre vocabulaire ?

Robert Hyland, Royaume-Uni

Oui, je pense. Je crois qu'il faut faire attention à agir honnêtement et avec tact. Même si je préfère dire ce qui est. Il m'arrive, vous savez, d'avoir un certain sens de l'humour. Parfois, je dis des choses que les gens, s'ils ne me connaissent pas, pourraient mal interpréter.

Quand verrons-nous la F1 en Haute Définition ?

Sergio Lopez, Mexique

Dès qu'il y aura suffisamment de gens pour la voir. Trop peu actuellement ont une télévision le permettant. Ce n'est pas bien. C'est comme produire un programme en couleurs pour des télés noir et blanc. Mais on s'en rapproche, car j'ai demandé à tous les diffuseurs : « Voulez-vous que nous produisions des images en HD ? », et environ 50 % ont dit oui.

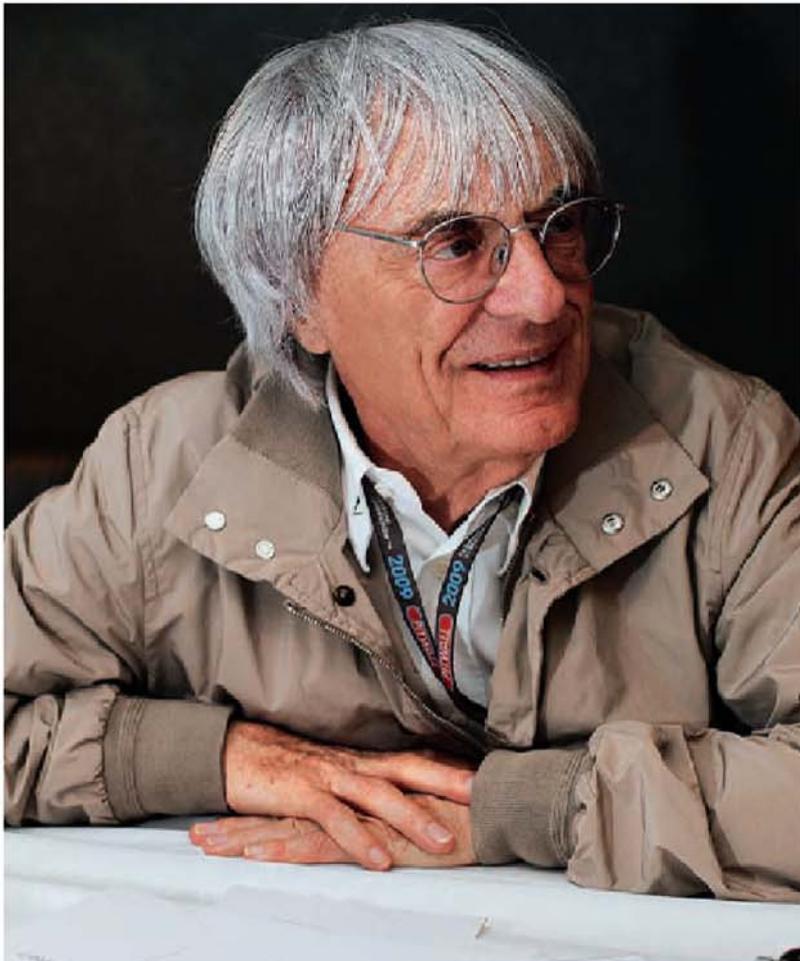
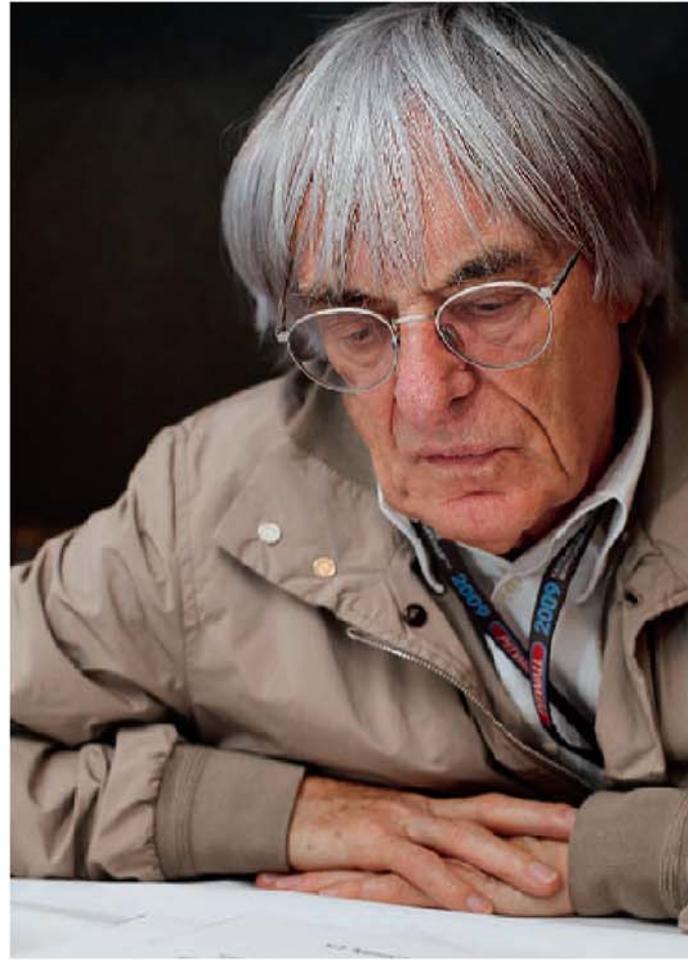
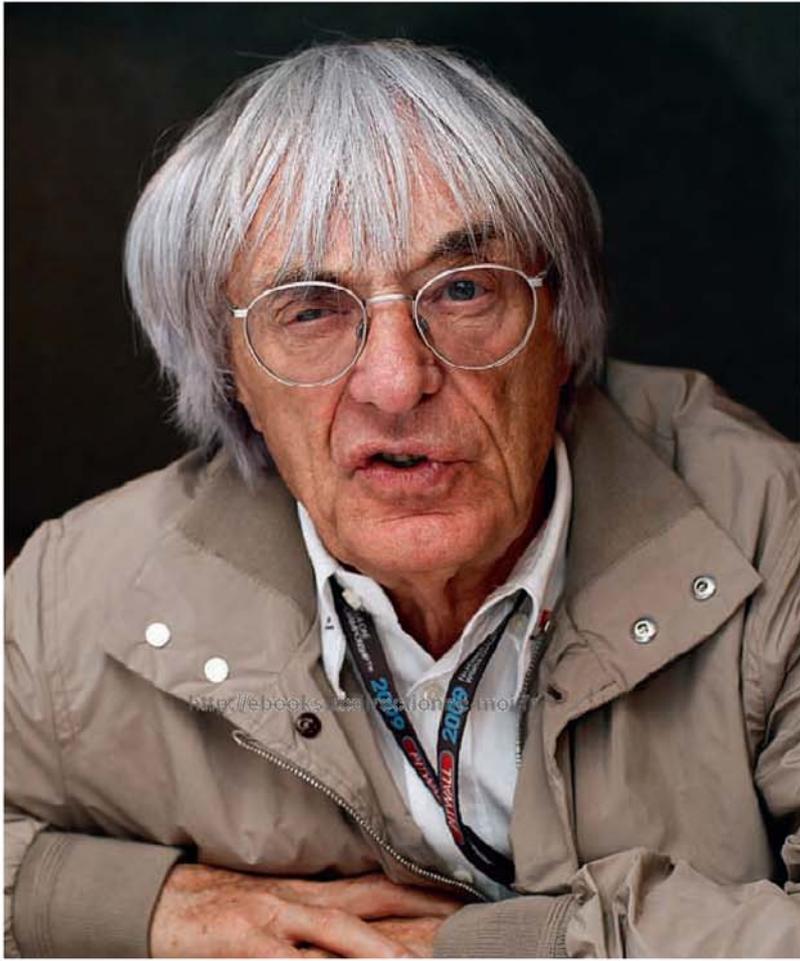
Regardez-vous d'autres sports mécaniques ?

Jake West-Sooby, Australie

Oui, la MotoGP. Je pense que c'est différent de la Formule 1. De nos jours, il n'y a plus trop de dépassements nulle part car tout est trop sophistiqué, mais c'est plus facile de dépasser en moto car ils ont besoin de moins d'espace. Rossi est mon héros. C'est un motard fabuleux, un type adorable et un très bon ami. ➤



Bernie sur Cooper à Brands Hatch en 1951, avant qu'il ne réalise que son vrai talent résidait ailleurs...



{ VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

Quelle nouvelle équipe de F1 marquera des points dès 2010 d'après vous ?

John Snow, Royaume-Uni.

Difficile à dire. Probablement Campos.

N'est-il pas plus important d'avoir de l'ambiance avec du public sur le circuit, comme à Silverstone et Spa, que des endroits plus "cliniques" avec des tribunes vides, genre Turquie et Bahreïn ?

Andrew Hill, Royaume-Uni

Si, je suis 100 % d'accord avec ça. 100 % d'accord. Nous étudions le cas de la Turquie. Je ne sais pas si cela vient du fait qu'on ne parle pas assez de la course ou si les Turcs ne sont pas très intéressés par le sport auto. Je ne sais vraiment pas. Ce cas-là m'ennuie. Certains critiquent la Chine, mais c'est un mauvais exemple car le circuit est très étendu. Comme on peut y mettre 350 000 personnes, quand il y en a 130 000 on a l'impression que c'est vide – mais c'est plus qu'à Silverstone. De plus, il faut se souvenir que les circuits qui "font le plein" ont mis énormément de temps pour y arriver, et Bahreïn a fait un bon score cette année, très bon. Il faut cinq ou six ans pour grandir.

Quelle est la personne avec laquelle vous avez traité qui vous a le plus impressionné en F1 ?

Zal Dastur, Inde

Monsieur Ferrari et Colin Chapman. Enzo était toujours d'une grande aide pour moi, d'un grand soutien – même quand les équipes donnaient l'impression d'être en guerre. Colin, c'était pareil. Il était juste super. Un super pilote, super designer, un super ingénieur, et un type bien.

Pourquoi y a-t-il tant de politique en F1 ?

Geoff Mills, Australie

À cause des gens qui y sont impliqués en ce moment – la plupart sont complètement dépassés. Ce n'est pas le genre de couverture dont nous avons besoin, mais une grande partie est due à la politique. Les gens les plus politiques en F1 sont ceux dont les équipes ne réussissent pas.



Bernie et Max quand ils dirigeaient Brabham et March, en 1971 : "Max est un individu remarquable" dit Ecclestone.

Les pilotes de F1 semblent toujours trop distants du public. Pourquoi ne les faites-vous pas se rapprocher de leurs fans ?

Andy Hartley, Royaume-Uni

En fait, c'est quelque chose que la FOTA dit vouloir faire. Mais le plus incroyable, c'est que, comme je l'ai fait remarquer à l'un de ses membres l'autre jour, quand Michael Schumacher courait chez Ferrari, il avait un contrat avec une chaîne de télévision stipulant qu'il ne devait répondre à aucune interview avant d'avoir parlé à cette chaîne. C'est le genre de chose contre laquelle nous ne pourrions jamais rien, j'en ai peur. Ils ne veulent pas. Ils pourraient mais ne veulent pas. Et on ne peut obliger les gens à faire ce qu'ils ne veulent pas faire. S'ils ne le font pas de façon sincère, c'est une perte de temps. Je pense pourtant qu'il faudrait faire énormément de choses pour que les pilotes soient plus exposés au public. Il y a bien les séances d'autographes et d'autres petites choses, donc on y vient doucement. Le hic, c'est que si un ou deux ne le font pas, les autres diront : « Pourquoi le ferais-je ? ». J'ai toujours dit que celui qui est champion

du monde doit beaucoup à son sport et que s'il voulait se "bouger" dans ce sens, les autres le suivraient.

Être sur un GP vous donne-t-il toujours des frissons ?

Josh Cowley, Royaume-Uni

Oui, bien sûr. Parce que même maintenant, si on me demande qui va gagner, je dis Sebastian Vettel mais en fait on ne sait pas. Donc je veux savoir ce qui se passe en qualification et en course. J'adore le frisson du paddock et je suis assez chanceux pour être impliqué.

Dans F1 Racing de juillet, Jean Alesi a révélé que vous lui aviez envoyé un télégramme pour lui dire que vous étiez son « supporter n°1 ». Quels sont vos autres pilotes préférés, et pourquoi ?

James English, Royaume-Uni

Évidemment, j'ai été très proche de Jochen Rindt [dont Bernie fut le manager] et de tous les pilotes Brabham [dont il fut le patron] qui tous sont encore parmi nous et sont de bons amis. Carlos Reutemann est mon grand copain. Mais Jochen était vraiment un type unique. Je pense que c'était le meilleur de son époque. Aujourd'hui, aucune idée. Je suis un grand supporter de Sebastian Vettel. Il représente tout ce que nous voulons voir en F1 – il est rapide et aimé du public. Lewis est bien aussi. Mais les pilotes, tout dépend du matériel dont ils disposent. Si vous aviez dit il y a un an « Que dire de Jenson Button ? », tout le monde vous aurait répondu « Oubliez-le. » Mais on voit ce qui est arrivé cette année.

Imaginons que vous ayez à diriger une équipe en 2010. Quels pilotes choisiriez-vous sans tenir compte des considérations financières ?

Stuart Dobson, Royaume-Uni

Comme j'aime être logique avec moi-même, vous aviez dû le comprendre, je dirais Sebastian et Lewis.

Que pouvez-vous nous dire de plus drôle sur Ron Dennis ?

Hector Otero, Espagne

Ron Dennis.

Êtes-vous inquiet pour le succès de la F1 à long terme ?

David Grieve, États-Unis

Non, je suis intéressé par son succès à long terme. J'ai passé la plus grande partie de ma vie à en faire ce qu'elle est devenue, et je souhaite qu'elle le reste. **FO**

“Que je vous dise quelque chose de drôle sur Ron Dennis ? Ron Dennis”



EST-CE QUE LES CONSTRUCTEURS SONT UN PLUS ?

<http://lebooks.redirectionne-moi.fr>

Pour la F1, s'entend. Ces derniers mois, Honda et BMW ont décidé de se retirer. Nombreux sont ceux qui pensent que d'autres devraient suivre. Leur implication est-elle saine pour la discipline ?

TEXTE BRADLEY LORD

ADAPTATION : RICHARD FAUX





En 1953, un petit constructeur fit savoir qu'il pourrait mettre fin à son engagement en GP à la fin de la saison. Selon son fondateur, la participation à un niveau compétitif était devenue trop onéreuse, notamment avec l'arrivée d'une équipe officielle Mercedes-Benz pour 1954 et d'autant qu'on parlait du retour d'Alfa Romeo qui avait dominé la compétition de 1946 à 1951. Face à des perspectives aussi lugubres pour les indépendants, Enzo Ferrari, usant d'un stratagème de négociateur, agita la menace d'un retrait total de la compétition. Cinquante ans après, cela nous semble familier...

Mais la menace de Ferrari à l'époque souligne la façon dont des grands constructeurs ont toujours biaisé cette discipline quand ils ont plongé leurs orbeaux dans les eaux de la F1. S'ils apportent l'assurance d'un investissement colossal, d'un public plus nombreux et un indéniable prestige, ils font peur à des candidats indépendants et peuvent s'en aller à tout moment si les comptes de l'entreprise suppriment tout budget d'un trait de plume – laissant dubitatifs ceux qui restent. C'est dans la nature des choses, diront certains. Peut-être. Mais y a-t-il un risque que d'autres constructeurs suivent BMW et Honda dans un avenir proche ? Et cette instabilité potentielle est-elle compensée par ce que les constructeurs automobiles apportent à la F1 ?

La vogue actuelle des équipes d'usine date des années 2000 quand Ford Motor Company, dirigée par son président de l'époque, Jacques Nasser, racheta l'équipe de Jackie Stewart pour former Jaguar Racing afin d'en faire un outil promotionnel de sa marque de voitures de luxe. Nasser était connu pour avoir les yeux embués, imaginant des tribunes emplies de supporters vêtus de vert rivalisant avec les légions rouges de Ferrari. À cette époque, Toyota s'appretait à lancer sa propre équipe de F1, prévue pour 2001, tandis que Renault avait acquis Benetton en vue de son retour en 2002. Honda, BMW et Mercedes fournissaient déjà des moteurs et la rumeur laissait entendre qu'ils désiraient devenir propriétaires d'une équipe.

Depuis 1950, peu de constructeurs étaient entrés dans cette discipline et, à l'inverse de périodes précédentes d'implication (comme à l'époque des moteurs turbos ou des V10), une majorité opta pour des équipes d'usine en escomptant qu'une voiture gagnante leur rapporterait un meilleur retour sur investissement qu'un moteur vainqueur. Renault, après tout, était tombé de haut au milieu des années quatre-vingt-dix quand le succès de ses V10 devint si écrasant qu'on ne parlait de la marque que quand l'un d'eux tombait en panne. Seul Mercedes resta fidèle à sa

politique de motoriste, tout en nouant des relations très étroites avec McLaren – au point d'acheter 40% des parts de l'équipe. La voie royale consistait à racheter une équipe existante, pour profiter de son expertise en F1 tout en échappant au dépôt d'une caution de 48 millions de dollars que la FIA exige de tout nouvel entrant. Toyota fit exception et opta pour le dépôt de la garantie (équivalent en gros, inflation comprise, au budget plafonné qui fut proposé cette année), afin de lancer sa propre équipe à partir d'une page blanche.

Pour un constructeur, les attraits de la F1 étaient clairs : ce sport abordait les nouveaux marchés d'extrême-orient et retournait aux États-Unis après une longue interruption, lui offrant un outil de marketing global. Le succès en F1 ferait la démonstration de sa compétence technologique et assoirait sa domination sur des rivales prestigieuses, tandis que l'exposition de la marque assurerait un retour sur investissement viable – en théorie, du moins. L'acquisition de microscopiques (tout est relatif) équipes de F1 spécialisées était aussi supposée permettre d'éviter qu'une bureaucratie pesante handicape les efforts d'usines comme ce fut le cas de l'équipe Renault première version, à la fin des années soixante-dix et au début des années quatre-vingts.

Ces constructeurs furent accueillis à bras ouverts par la F1 car ils attiraient de nouveaux sponsors ou faisaient revenir des anciens, en quête d'opportunités de faire des affaires via l'exposition de la voiture ; les VIP remplirent les lieux d'accueil du coûteux Paddock Club, situé au-dessus des stands. En 2006, la F1 recensait quatre équipes détenues par des constructeurs – Renault, BMW Sauber, Toyota et Honda – plus Ferrari et le motoriste haut de gamme Mercedes. Jaguar avait déserté deux années auparavant mais le fait avait été occulté par deux autres : d'abord, BMW avait opté pour le rachat de l'écurie Sauber pour tenter sa chance seul plutôt que de se contenter de fournir des moteurs à Williams ; ensuite, Renault avait démontré en 2005 qu'un constructeur pouvait réussir en remportant deux titres, un exploit renouvelé en 2006. Le "boom" et l'orgueil des firmes atteignirent les sommets, mais, de même que la nuit succède au jour, l'explosion suit l'expansion...

En 1977, Renault ayant lancé une révolution avec son moteur 1,5 litre turbocompressé, BMW, Honda, Ford, Alfa Romeo et Porsche avaient suivi, plus, naturellement, l'éternelle Ferrari qui avait emprunté cette voie. Il en résulta une course aux armements toujours croissante que seuls les plus grands constructeurs pouvaient se payer. Les équipes indépendantes subirent leur bon vouloir ou en furent réduites à utiliser le V8 Cosworth atmosphérique et à courir en deuxième division. Les grands constructeurs s'en allèrent quand leurs programmes en F1 furent victimes des réductions de coûts, et la bulle éclata : les moteurs turbos furent

interdits afin de contenir les vitesses et les dépenses.

Cette course à l'armement entre les constructeurs se répéta à partir de 2000. Les dépenses croissantes poussèrent la discipline vers le point critique à partir duquel l'argent dépensé en F1 dépasse les retours potentiels sur investissement, d'autant plus vite que l'équipe ne rencontre pas le succès. En outre, un constructeur joue un rôle double à l'intérieur d'une équipe d'usine : comme propriétaire, son intérêt principal est de maintenir l'équipe en vie ; et comme sponsor en titre, son implication dépend des résultats et de l'exposition de la marque. Un indépendant peut perdre un sponsor en titre en raison de faibles performances, mais une mauvaise saison peut mettre en danger l'avenir de l'équipe d'un constructeur hésitant à planifier sa présence à moyen et long terme.

Le retrait de BMW illustre ce cas de figure : les succès escomptés ne se concrétisant pas, l'entreprise a considéré que se traîner en queue de peloton faisait plus de mal que de bien à une marque aussi prestigieuse. Ainsi, d'un jour à l'autre, la décision de s'en aller fut

“Une saison ratée met en péril l'avenir d'un team appartenant à un constructeur”

prise, exactement comme Honda mit fin à un programme coûteux en F1 en novembre dernier quand la crise économique s'approfondit.

Ces deux départs montrent combien les constructeurs, attirés par la F1 quand le temps est beau, lui tournent le dos quand souffle le vent mauvais. Dans le sillage de ces annonces, il est tentant de spéculer sur les hésitations de Toyota et de Renault (la prudence de Mercedes semblant plus rassurante), mais un courant de pensée suggère que les constructeurs encore en lice sont plus impliqués que jamais. Il est significatif que les premières entreprises à avoir quitté le navire sont celles dont l'engagement ne concernait qu'elles-mêmes : ni BMW ni Honda ne fournissaient de moteurs à d'autres équipes, ce qui était fondamental pour assurer la stabilité de la discipline ces dernières années. Ceci contraste avec Mercedes, par exemple, dont l'aide apportée à Brawn GP l'hiver dernier assura la survie de l'équipe, sur la base d'à peine plus qu'une poignée de main et une bonne louche de confiance.

Toyota et Renault soutiennent des équipes indépendantes avec le même niveau de service et de qualité que pour leur propre équipe, à un prix raisonnable en termes de F1. Il n'y a pas de motoriste de second rang en F1 à ce jour et les deux firmes ont toléré que leur équipe d'usine soit battue par leur

cliente. La fourniture de moteurs est en partie un geste intéressé en ce qu'elle donne du travail à des hommes dont le nombre ferait doubler. Mais cela suggère une compréhension plus profonde de la discipline que les excuses très superficielles avancées par BMW et Honda. Les constructeurs restant sont désormais verrouillés pour jusqu'en 2012 par les Accords Concorde, formalisant un engagement qu'ils ont précédemment menacé de ne pas soutenir. Comme le suggérait un observateur, on ne signe pas un contrat aujourd'hui si on doit s'en aller demain – et ceci est un signe positif pour l'avenir...

Du côté des indépendants, écartés ces dernières années par des écuries mastodontes, on pourrait s'attendre à ce que la réduction du nombre des constructeurs soit bien accueillie. Mais Sir Frank Williams est persuadé que leur présence a fait plus de bien que de mal. « Ils ont amélioré l'image de la F1, et accru son prestige, » dit-il. « Ils fabriquent des moteurs phénoménaux, extrêmement fiables. Nous avons l'habitude de compter une à deux pannes par saison avec un motoriste indépendant, là on s'ennuie à attendre que l'un d'eux casse. C'est un comble! »

Ces propos ne sont guère surprenants de la part d'un client de Toyota mais ils illustrent l'importance des constructeurs comme un moyen pour les équipes d'acquérir une technologie éprouvée de très haut niveau. Williams a fini par accepter le fait que les constructeurs vont et viennent en F1, remarquant simplement que « le monde n'est pas parfait ».

Si le flux des constructeurs quittant la discipline semble stoppé, on peut se demander si ce cycle ne va pas reprendre. Avec les restrictions de moyens annoncées, même si les équipes ne rencontrent pas le succès, l'exposition de leur marque leur procurera un retour sur investissement plus facile. En revanche, les constructeurs ont peu de motivation à entrer dans une discipline où les moteurs sont figés et leurs performances égalisées, et où il y a donc peu d'occasions de faire la différence par le biais d'une supériorité technologique.

En vérité, toute marque automobile tentée par la propriété d'une équipe peut méditer sur un fait simple : tandis que les constructeurs ont remporté sans compter des titres mondiaux comme motoristes, 50 ans ont passé entre la domination de Mercedes en GP (1954-55) et celle de Renault, devenu le second grand constructeur à remporter un championnat du monde et même deux avec son équipe d'usine (2005-2006). La fierté d'une firme pourrait être séduite par l'idée de gagner avec une équipe 100% maison, mais la F1 s'avère souvent bien plus difficile qu'elle ne semble perçue depuis le bureau d'une direction exécutive. Peut-être la vérité toute simple est-elle que, comme beaucoup de choses dans la vie, les constructeurs automobiles en F1 doivent faire preuve de modération. **FO**

LES ALLÉES ET VENUES DES CONSTRUCTEURS

FERRARI EST LE SEUL À ÊTRE RESTÉ FIDÈLE À LA F1 DEPUIS LE DÉBUT – LES AUTRES ONT ÉTÉ UN PETIT PEU MOINS LOYAUX...

MERCEDES



1954 – 1955	Équipe d'usine
1994	Fournisseur moteur : Sauber
1995 – présent	Fournisseur moteur et actionnaire : McLaren
2009	Fournisseur moteur : Force India, Brawn GP

RENAULT



1977 – 1985	Équipe d'usine
1983 – 1986	Fournisseur moteur : Lotus, Ligier, Tyrrell
1989 – 1997	Fournisseur moteur : Williams, Ligier, Benetton
2002 – présent	Équipe d'usine (rachat de Benetton en 2000)
2007 – présent	Fournisseur moteur : Red Bull

TOYOTA



2002 – présent	Équipe d'usine
2007 – présent	Fournisseur moteur : Williams

BMW



1982 – 1987	Fournisseur moteur : Brabham, ATS, Arrows, Benetton
2000 – 2005	Fournisseur moteur : Williams
2006 – 2009	Usine (rachat Sauber)

FERRARI



1950 – présent	Équipe d'usine
1991	Fournisseur moteur : Minardi
1992	Fournisseur moteur : BMS-Dallara
2006 – 2009	Fournisseur moteur : Red Bull, Toro Rosso, Spyker, Force India



<http://ebooks.redirectionne-motif>

ADAPTATION : FRÉDÉRIC DELARUE

MOMENTS

MARK WEBBER

DE VÉRITÉ

<http://ebooks.redirectionne-moi.fr>

Pour Mark Webber, l'heure a sonné. Celle de saisir l'opportunité de concrétiser tous ses projets les plus fous. Mais en a-t-il les moyens ?

TEXTE BRADLEY LORD AND TOM CLARKSON PORTRAITS SAM BARKER

Premier moment de vérité. La collision avec le 4x4 s'est passée il y a quatre jours et depuis, il est sur un lit d'hôpital. Sa carrière s'est-elle brisée en même temps que sa jambe ? Sera-t-il broyé par Super Vettel à matériel égal ? Pour l'heure, personne ne sait. Il peut se rassurer en cherchant le côté positif de son accident. Il s'agit de la jambe droite, celle de l'accélérateur. Schumacher s'est remis d'une blessure similaire en 1999. Il est temps de retrouver la position verticale, simplement pour voir. Le talon touche le sol et Mark se redresse, commence à mettre du poids sur la jambe. Et soudain, un éclair. « Une douleur atroce » résume Mark en évoquant ses premiers pas sur le chemin de la guérison.

L'hiver dernier, alors que ses rivaux s'entraînaient en prévision de la saison régulière à venir, la préoccupation de Mark Webber était plus pressante : il devait consolider suffisamment ses membres inférieurs pour être apte à la conduite de la Red Bull RB5. Mark ne croit pas en la chance... et c'est une chance ! Car le mauvais sort qui s'acharne sur lui, et qui a fait dire à Flavio Briatore qu'il devrait se fendre d'une visite à Lourdes, avait encore frappé. Le défi était suffisamment élevé, nul besoin de polluer la convalescence avec un

cataplasme de superstition. « Janvier et février ont été rudes car je trouvais que les progrès étaient minimes et il faisait très froid en Angleterre, » se rappelle Webber. « Je montais et descendais de l'auto sous la pluie glaciale et la neige, c'était vraiment pénible ! »

Lorsque Mark s'est glissé dans sa voiture de course pour la première fois ce 11 février à Jerez, il était particulièrement mal à l'aise. Il n'a pipé mot et n'avait même pas averti son écurie qu'il s'était aussi brisé l'épaule. « Lorsque j'ai commencé à piloter, j'ai demandé à l'équipe de ne pas me réserver de traitement de faveur. Je ne voulais pas être un fardeau, » explique-t-il. « J'ai couvert 83 tours le premier jour ; c'est ce dont l'écurie avait besoin et je l'ai fait. » Pour Webber comme pour Red Bull Racing, cette journée a confirmé qu'il était toujours apte au service. Il affirmait que sa blessure ne le rendrait pas plus lent à Melbourne. Mais elle retardait sa préparation.

L'Australie n'a pas été un conte de fée – elle ne l'a plus été depuis ses débuts flamboyants, lorsqu'il avait offert des points à Minardi en 2002. Une collision au premier virage l'a condamné à végéter dans le ventre mou du peloton pendant 58 tours. Mais les circonstances ont ensuite joué en sa faveur. Le GP de Malaisie a été amputé de la ➤

moitié de sa distance et celui de Chine s'est intégralement déroulé sous la pluie. « Ça rend les choses plus faciles physiquement parlant, » reconnaît Webber, « et l'interdiction de rouler en essais privés a certainement aidé car ça a rallongé mon temps de récupération entre deux courses. Si j'avais dû rouler en essais, ma saison aurait pu filer un mauvais coton. »

À Bahreïn, un raté en qualification a ruiné sa course. Puis ce fut Barcelone, où Mark a battu Vettel pour la première fois. Il avait plus d'essence à bord, a piloté à la limite lors des tours qui font la différence, et s'est hissé aux avant-postes. Cet après-midi là, Mark a redistribué les cartes en dominant son jeune équipier déjà porté aux nues par la majorité. Certains suggèrent que la pause hivernale forcée l'a rendu meilleur. « Je ne pense pas qu'elle ait fait de moi un meilleur pilote, » tempère Mark, « mais elle m'a fait réaliser combien j'étais chanceux. »



humain, ça le met au centre de la scène : ils ont tous une voiture efficace et c'est donc au pilote de faire la différence.

Pour Webber, le défi est jouissif. Il a quitté l'Australie adolescent pour tenter sa chance contre les meilleurs Européens. Il procède tel un scientifique prudent, en se basant sur des preuves concrètes plus que sur son instinct. Contrairement à beaucoup de pilotes, il ne se rend pas sur la grille de départ en pensant qu'il est le meilleur et que seul son matériel l'empêche de le prouver. Il sait qu'il faut provoquer la chance et qu'une opportunité se mérite. Si vous y parvenez, d'abord vous montez sur le podium, puis vous gagnez une course, puis qui sait ? Chaque opportunité saisie est une preuve que vous êtes capable d'aller jusqu'au bout. Plus vous collectionnez de preuves, plus les intuitions concernant votre talent deviennent des convictions ; la confiance croît, une dynamique se crée et vient le moment où soit vous saisissez l'opportunité,

“La victoire fut un moment spécial, mais le fait d'avoir dû aller la chercher a signifié beaucoup aussi”

Deuxième moment de vérité. Entendre l'Advance Australia Fair résonner sur un podium de Grand Prix, pour la première fois depuis son enfance dans le Queensland, est particulièrement doux à ses oreilles. Il peut voir l'équipe en contrebas et son équipier une marche plus bas. Son père, les yeux embués et fiers, ne le lâche pas du regard. Il a enfin prouvé qu'il pouvait le faire. « Je n'ai pas pleuré, » soutient Webber dans une bravade. « La victoire était un moment très spécial bien sûr, mais avoir été la chercher voulait également dire beaucoup. Je n'ai pas bénéficié d'un abandon comme ce fut le cas pour d'autres. C'est marrant de penser qu'un Anglais a gagné le GP d'Australie, un Allemand celui de Grande-Bretagne et un Australien celui d'Allemagne... »

Marrant mais aussi significatif. Car pour la première fois depuis bien des années, la F1 s'est dotée de trois prétendants au titre inattendus. « C'est une inconnue pour nous tous, » concède Webber. Des trois, il est probablement celui qui avait la moins grosse cote. Après tout, Vettel est déjà traité comme une star en devenir et Button en était une avant que son potentiel ne s'enlise chez BAR et Honda. Mark Webber, champion du monde ? Le gars qui a au mieux terminé à la 10e place du classement général ? Personne n'avait envisagé la chose, pas même l'intéressé. « Je ne m'y attendais pas. Je savais dès nos premiers tours de roue que nous disposions d'une voiture rapide mais je m'attendais à ce que les prétendants habituels – McLaren et Ferrari – répondent également présent. Nous avons reçu un coup de pouce des nouvelles réglementations car elles nous ont permis de bondir devant ces écuries. »

Ces nouvelles règles sont un facteur crucial car il y a un courant de pensées actuel qui prétend que les événements de 2009 démontrent que la F1 est plus une histoire de voitures que de pilotes. Mettez n'importe quel pilote dans une bonne voiture et il aura le même succès que Button, Vettel et Webber. Le raisonnement a du plomb dans l'aile. Les trois champions potentiels font éclore leur talent dans le cadre d'un championnat du monde. Plutôt que de ternir le facteur

soit vous la laissez filer entre vos doigts gantés.

« Jackie Stewart m'a dit que la dynamique est importante, mais qu'elle ne dure pas éternellement, » explique Mark. « J'ai marqué plus de points que quiconque lors des six dernières courses. Mais je dois continuer de faire ce que je sais faire, c'est la clé pour entretenir mes chances au championnat. »

L'autre facteur clé est de prendre le dessus sur Vettel. Le directeur de Red Bull Racing, Christian Horner, pense que ses deux pilotes, qui sont aux deux extrêmes de leur carrière, savent forcer l'autre à tirer la quintessence de lui-même – et qu'ils procurent des maux de tête fort agréables à l'équipe lorsque la question « À qui donner la préférence dans la course au titre ? » se pose. Webber a dû élever son niveau de pilotage pour faire face au raz-de-marée Vettel et il convient que la rude concurrence a fait de lui un meilleur pilote.

« Probablement, » lâche-t-il. « Vous ne savez pas jusqu'où vous pouvez aller tant que vous n'y êtes pas obligé. Notre duel est intéressant et l'équipe a été fabuleuse en apportant le même soutien aux deux voitures. Le mérite en revient à Christian, il a été phénoménal. » Comment le duo tire-t-il l'équipe vers le haut ? « Nous avons le même style de pilotage, » explique Webber. « Nous sommes suffisamment proches pour savoir utiliser les réglages de l'autre, ce qui est d'ailleurs souvent arrivé cette année. C'est bénéfique pour le développement de l'auto car nous allons dans la même direction. » Quid du manque de chaleur entre eux lorsqu'ils se préparent à une cérémonie du podium ? « Nous sommes des compétiteurs, » tranche Webber. « Nous ne sommes pas aussi proches que Button et Barrichello, mais notre relation de travail est bonne. » Disons qu'elle est cordiale, sans plus. Comme dans tout environnement compétitif.

Le résultat est que Webber tire le meilleur de lui-même et de son auto en course – même s'il a encore une marge de progression en qualification. « J'ai le sentiment d'avoir bien piloté cette année et je maîtrise l'auto en course, » assène-t-il. « Rares sont les fois où j'aurais pu obtenir un meilleur résultat cette année. J'aimerais trouver quelques dixièmes en quali- ➤



Mark sera-t-il le premier Australien à ceindre la couronne mondiale en F1 depuis Alan Jones, il y a 29 ans ?

<http://lebooks.redirections-mot.fr>



ANDREW FERRARO/LAT

fication. La situation s'est inversée par rapport au temps où nous avions les pneus rainurés et où j'étais à l'aise en qualif alors que je cherchais quelques dixièmes en course. »

Cette vieille notion selon laquelle Webber pouvait bien se qualifier mais pas bien figurer en course a volé en éclats cette année, notamment en Allemagne où il a placé sa RB5 en pole position et a annihilé les effets d'un drive through en course. Les monoplaces 2009 conviennent-elles mieux à son style ? « Les pneus slicks constituent la plus grosse différence car ils rendent la voiture plus agréable à conduire. Ils conviennent mieux à mon style également. »

Troisième moment de vérité. La seconde moitié de la saison 2009 révélera au monde entier si Webber est capable de se battre pour le titre par réussite ou parce qu'il est fait du métal dans lequel sont ciselés les champions. Sa victoire en Allemagne lui a donné confiance et dynamique – les deux ont été renfor-

cées par une belle prestation en Hongrie. Mais chaque course contient son lot d'imperfections : un "mauvais" geste au Nürburgring qui a été sanctionné par un drive through, un pit-stop bâclé en Hongrie qui lui a coûté une place au profit de Räikkönen. Mais les résultats plaident en sa faveur depuis le retour de la F1 en Europe. Vettel a d'ailleurs commencé à céder du terrain sur le plan psychologique. Il est symptomatique que l'Allemand ait fait de sa jeunesse et de son inexpérience son refrain préféré dernièrement. Webber ne peut s'offrir ce luxe ni cette bouée de sauvetage mentale. Le temps ne joue pas en sa faveur (l'écurie n'a reconduit son contrat que d'une année) et il est dans le circuit depuis bien trop longtemps pour ignorer qu'il ne faut pas laisser passer la moindre opportunité lorsqu'elle frappe à votre porte.

Même la chance semble avoir été de son côté, pour une fois. « Jusqu'à présent, » plaisante-t-il. « Peut-être que les Dieux me donnent quelques as au lieu d'un deux de pique, contrairement à ce qu'ils ont fait par le passé. »



La plus grande inquiétude pour Webber ? Paradoxalement elle pourrait naître d'une consécration mondiale. Il pourrait avoir à affronter l'opinion publique en Grande-Bretagne, sa terre d'asile, s'il bat l'enfant du pays et nouveau chouchou outre-Manche, Jenson Button, dans la course au titre. Mark s'esclaffe : « La route est encore longue et si jamais ça devait arriver, ce serait un problème plutôt agréable à gérer, non ? Mais je sais que les Anglais comprennent le sport et la course automobile et je pense qu'ils savent accorder le crédit de la victoire à qui le mérite. »

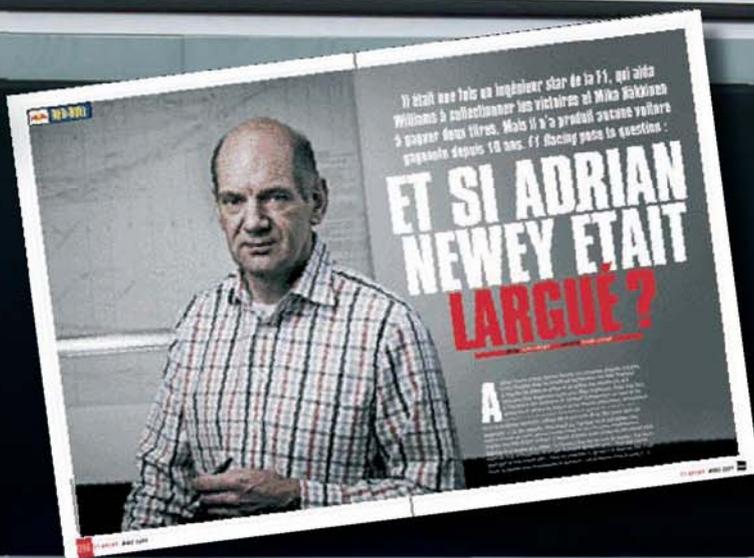
Même à un Australien ? A-t-il regardé les images de l'accueil que les fans de cricket ont réservé à Ricky Ponting ? « Je pratique la course automobile ici depuis la fin de l'année 1995 et j'ai généralement piloté pour des écuries basées en Grande-Bretagne. De toute façon, c'est mon grand-père qui a déménagé en Australie et on pourrait donc affirmer que je suis à moitié Briton ! »

Étant donné la réputation que la plupart des Britanniques

traînent comme une casserole dans leur pays – la pression du succès les étranglerait – avoir du sang anglais ne serait peut-être pas la meilleure idée à l'heure actuelle. La saison de Webber a jusqu'à présent été l'une des histoires phare de l'année – depuis un lit d'hôpital jusqu'au sommet du podium en neuf mois. Un vrai best-seller ! La malchance l'a épargné lorsque le moment de remporter sa première victoire a sonné et sa bonne étoile lui a permis de donner de la voix avec une RB5 criante de génie technique, l'année où les ténors sont aphones. Considère-t-il, comme beaucoup d'observateurs, que 2009 sera l'année ou jamais, sa seule chance d'être titré ? « Totalement, absolument, » assène-t-il sans détour. « Vous ne savez jamais si ce sera votre dernière chance. C'est pourquoi nous faisons de notre mieux lors de chaque course. »

En d'autres termes, il est temps de monter au créneau. Mark n'a qu'une fenêtre de tir ; 2009 sera peut-être sa seule chance de démontrer qu'il a toutes les qualités pour être champion du monde. Ce dont il a toujours rêvé. **FO**

Il y a six mois de cela, nous nous demandions si les plus belles années d'Adrian Newey n'étaient pas derrière lui. En fait, il venait de dessiner la meilleure F1 de 2009...



ADRIAN NEWEY

IL N'EST **PAS DU TOUT** LARGUÉ

TEXTE ALAN HENRY

ADAPTATION : JEAN-PIERRE VERNIN



Juste avant le début de la saison, nous avons rencontré Adrian Newey, le chef technique suprême de Red Bull Racing, au QG de l'équipe en Angleterre, afin qu'il nous parle de ses espoirs pour 2009. La vraie finalité de cet entretien était de savoir si Adrian – un des ingénieurs à la pensée la plus inventive, imaginative et avancée que la F1 ait connu – était toujours dans le coup. Osé ? Certes, mais le fait est que ses F1 n'avaient plus gagné depuis trois ans. Avec trois victoires au compteur après les dix premières courses de cette année, il a sans doute répondu lui-même à la question sans avoir à ouvrir la bouche. Sa RB5 a fait parler d'elle toute la saison – d'abord en se passant du double diffuseur, puis en rejetant la Brawn dans l'ombre une fois sa suspension arrière unique adaptée à un nouveau design aérodynamique. Et elle a transformé une équipe qui n'avait jamais gagné en une sérieuse prétendante à la couronne mondiale. ➤

Malgré notre indécatesse de fin d'hiver, Newey a accepté de parler une fois encore à *F1 Racing*, pour évoquer ces six derniers mois qui ont vu tant de chamboulements...

Quand les gens (nous compris) se posent des questions sur votre pedigree, cela doit être satisfaisant de leur répondre là où ça compte le plus, sur la piste...

En fait, pour être honnête, comme je pense l'avoir déjà dit auparavant, ma première expérience de ce qu'on peut qualifier de "procès" par les médias date de 1988, quand j'ai dessinée la petite et étroite March 881 à moteur Judd pour l'équipe Leyton House. Nous n'avions pas beaucoup d'argent, et n'avons pas gagné de GP, mais elle marchait bien et semblait très prometteuse. J'ai eu beaucoup de louanges et de commentaires positifs dans la presse.

Pour l'année suivante, 1989, je pense que nous avons essayé d'être un peu plus ambitieux et de trop nous compliquer la vie avec la nouvelle voiture. Peut-être avons-nous voulu être un peu trop astucieux, ce qui est un danger bien connu.



pour une nouvelle équipe dans sa seconde saison. Résultat : d'un seul coup, je suis passé de héros à zéro avec soudain beaucoup de jugements négatifs. C'est alors que j'ai décidé d'arrêter de lire ce qu'on disait de moi dans les journaux. Pour ce qui est de votre question proprement dite – Newey est-il largué ? –, je ne savais pas que ça faisait l'objet d'un tel débat !

En ce qui concerne 2009, comment avez-vous fait pour si bien assimiler les nouvelles règles techniques de la F1, quand d'autres y sont si mal parvenus ?

Je pense que, dans une large mesure, les changements importants dans le règlement technique m'ont toujours stimulé, comme on l'a vu cette année. Ils donnent à l'ingénieur l'opportunité de s'asseoir et de réviser ce qu'il fait, de chercher comment s'attaquer le mieux à ce nouveau défi en trouvant les solutions qui conviendront le mieux à ces nouveautés.

Je pense que les nouveaux règlements créent un terrain fertile en nouvelles idées. Le désir de pousser le plus possible

la recherche et le développement avant la construction réelle de la voiture donne une période d'efforts très intenses. Souvenez-vous, avant 2009, le dernier changement de règlement significatif était le rehaussement de l'aileron avant en 2005, et, avant cela, l'adoption des pneus rainurés en 1998.

En conséquence, les quelques dernières années ont laissé peu de place aux grandes innovations, les gens se concentrant pour apporter de subtils raffinements à des concepts existants.

Plus précisément, que dire du problème de ce double diffuseur ? L'avez-vous vu venir à l'horizon ? Et à quel point avez-vous envisagé de suivre cette voie ?

Non, je dois avouer que je n'ai pas du tout vu venir la polémique. Nous nous étions penchés dessus brièvement en juin 2008, mais étions arrivés à la conclusion que ce n'était sans doute pas conforme. C'est pourquoi nous n'avions pas insisté.

Si vous aviez conclu que ce double diffuseur était conforme, auriez-vous opté pour la suspension

"Newey est-il largué ? – je ne savais pas que cette question faisait débat à ce point !"

arrière à tirants sur la RB5 ?

Je pense que si nous avions su comment les diffuseurs doubles allaient évoluer, alors la réponse à cette question serait : « Probablement pas ». Je trouvais la solution adéquate pour une voiture à simple diffuseur, mais, avec les changements de règles, faire fonctionner la suspension à tirants avec un double diffuseur de façon satisfaisante est bien plus difficile.

Est-ce à cause de tous les composants dans le flux d'air le plus bas autour de l'arrière de la voiture ?

Exactement. Nous avons décidé d'utiliser des tirants parce que le début du diffuseur s'était déplacé de l'avant de la roue arrière vers l'arrière de l'axe central. Le double diffuseur circonviendrait complètement à cette règle. C'est pourquoi la forme du double diffuseur que nous avons désormais sur la RB5 est légèrement compromise par le dessin du tirant.

Si vous aviez conçu la Red Bull RB5 avec un double diffuseur et une suspension arrière à poussoirs, ou

s'il n'y avait pas eu de double diffuseur du tout, pensez-vous que la voiture aurait été d'entrée plus compétitive qu'elle ne l'a été ?

Eh bien, je suppose que la réponse doit être « oui », bien que je ne veuille pas paraître arrogant. Pris dans son ensemble, je pense que le développement de la RB5 a été légèrement compromis par la nécessité d'y incorporer un double diffuseur.

Que désigneriez-vous comme l'idée de design la plus importante sur cette RB5 ?

Je pense que ce design est très homogène, de l'avant à l'arrière. Cela contraste, peut-être, avec d'autres voitures pour lesquelles on peut se demander si celui qui a conçu la suspension a parlé une seule fois avec un aérodynamicien. C'est pourquoi je ne peux vraiment nommer un unique élément qui donne à la voiture son niveau de performance. Par bonheur, elle fonctionne très bien en tant que package complet.

Êtes-vous plus fier de cette voiture que d'aucune de vos précédentes ?

On m'a souvent posé cette question, mais je ne raisonne pas en ces termes car ce qu'on veut réussir avec un design précis dépend largement de ce qu'on connaît et des ressources dont on dispose à un moment donné. Par exemple, la March 881 dont nous parlions tout à l'heure : je pense qu'il devait y avoir 10 ingénieurs pour travailler dessus – soit 10 fois moins qu'aujourd'hui. C'est pourquoi, faire une comparaison entre de telles situations n'a probablement aucun sens.

Newey contre Brawn : est-ce une affaire personnelle ?

Pas en ce qui me concerne, et pas pour lui non plus je pense. Ross a évidemment accompli quelque chose de magnifique durant sa carrière, mais je pense qu'il est honnête de dire que nous avons une approche différente de notre métier. Je m'implique plus dans le design, lui est un brillant manager. Je ne suis pas un très bon manager, mais j'aime m'impliquer dans le travail quotidien de l'ingénierie.

Pourrez-vous dépasser Brawn GP dans les deux championnats ?

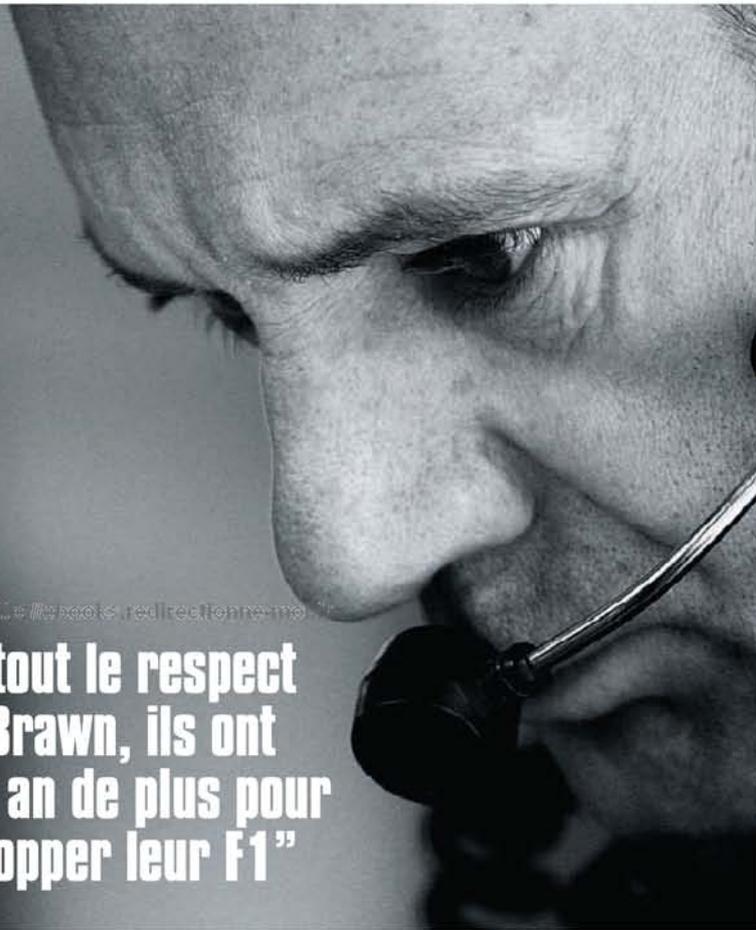
Je n'en ai aucune idée.

Quand commencerez-vous de vous concentrer sur 2010 ?

Nous faisons le travail de recherche en ce moment et les impératifs pour la fabrication des pièces sont tels en F1 qu'il nous faut déterminer la configuration de la boîte de vitesses, qui est la première chose à finaliser, suivie de la monocoque. Nous aurons une pression supplémentaire l'an prochain, le design de la boîte devant être fixé pour trois saisons – et cela concerne aussi les éléments internes. ➤



Red Bull a signé un doublé au Nürburgring. Question d'habitude : c'était déjà le troisième depuis le début de saison.



“Avec tout le respect dû à Brawn, ils ont eu un an de plus pour développer leur F1”

Cela veut dire aussi qu'il va nous falloir finaliser les détails des points d'attache des suspensions, donc choisir entre des poussoirs ou des tirants, ainsi que la géométrie, qui doivent eux aussi être fixés pour une période de trois ans. C'est un assez gros défi.

Risque-t-on de compromettre la voiture de l'an prochain s'il vous faut poursuivre le développement de celle de 2009 très tard dans la saison ?

Il y a toujours un risque. Nous avons de bons moyens, bien que nous n'ayons pas la puissance de feu des équipes de grands constructeurs. Cela étant dit, les changements de règlement pour 2010 sont bien moins importants que ceux qu'il y a eu cette année. En gros, ils se limitent à l'interdiction des ravitaillements et à l'utilisation de pneus avant plus étroits.

Que dire de cette interdiction ?

C'est juste un facteur de plus à intégrer dans l'équation technique et stratégique. On perdra le facteur contraignant du besoin de ravitailler, mais je suppose qu'il y aura davantage de tactiques au niveau de l'utilisation



Adrian Newey (à gauche) et Christian Horner : contrairement à certaines apparences trompeuses, on est sérieux chez Red Bull.

des pneus. Je pense qu'il y aura pas mal de bluff et de double bluff, même, les équipes essayant de s'entraîner les unes les autres sur de mauvaises voies. Je pense que les pilotes sensibles, sachant le mieux préserver leurs gommes, seront récompensés.

Aimeriez-vous qu'il y ait plus souvent de nouvelles règles ?

Oui, d'un point de vue purement personnel je serais content qu'il y ait de gros changements chaque année, et qu'ils ne soient pas annoncés avant le mois d'août de l'année précédente ! Tout le monde commencerait le développement à la même date. Avec tout le respect dû à

l'équipe Brawn, qui a fait un excellent travail, elle a clairement eu une année de plus que les autres pour développer sa voiture 2009.

Comment résolveriez-vous le problème du manque de dépassements en F1 ?

En modifiant le tracé des circuits ! C'est évident depuis des années. Je pense aussi que si on veut des voitures qui génèrent de l'appui, il faut accepter que celle qui en suit une autre ne soit pas souvent en mesure de le faire d'assez près. Pour changer cela, il faudrait revenir aux voitures des années 1970, qui n'avaient pas beaucoup d'appui mais créaient un "trou" suffisamment grand dans l'air pour permettre l'aspiration. Mais ce serait un défi différent.

Êtes-vous pleinement satisfait d'avoir Sebastian et Mark comme pilotes ?

Immensément.

Est-il vrai que vous pourriez passer du V8 Renault au Mercedes en 2010 ?

Nous sommes une équipe indépendante, ce qui nous donne une liberté de choix dans ce domaine – bien que nous n'ayons pas le soutien d'un grand constructeur automobile et devons payer nos moteurs. Cela étant dit, le service technique venu de Renault a été absolument excellent et leur équipe n'a jamais été favorisée par rapport à nous – ce qui est, je pense, une très bonne façon de faire.

Projetons-nous en 2010. Pensez-vous que vous serez étrillés par Ferrari et McLaren, étant donné les efforts que ces équipes font pour revenir ?

Cela constituera certainement un gros défi pour nous de garder le degré de réussite et de performance que nous avons atteint cette année, les règlements restant en l'état et les autres équipes pouvant se remettre à flot. Mais je pense que nous avons fait du chemin depuis la fin de l'époque Jaguar : de nombreux membres du personnel sont toujours avec nous et j'ai pu remarquer chez eux le nouveau degré de confiance dû à notre réussite. C'est très perceptible et extrêmement satisfaisant.

Aurez-vous les moyens de vous battre ?

Nous n'avons pas autant de ressources que McLaren et Ferrari, mais nous en aurons suffisamment et, si nous en faisons bon usage, nous serons en mesure de nous battre.

Newey a toujours été jusqu'au-bou-

tiste dans le design d'une F1. Ayant été l'un des premiers ingénieurs à maîtriser presque chaque élément technique de ses créations afin d'en optimiser l'excellence aérodynamique, l'attention qu'il porte aux détails est légendaire. Quand il quitta McLaren pour Red Bull, beaucoup n'y voyaient qu'une pré-retraite très bien rémunérée. Transformer l'ancienne équipe Jaguar en une autre plus crédible et capable de gagner semblait trop lui demander. Cette année, il leur a prouvé qu'ils avaient tort. Une bonne fois pour toutes. **FO**

ENTRAÎNEMENT

Les équipes font 60 simulations de pit-stop par week-end pour éviter que des erreurs ne leur coûtent la course



Quand tout se passe comme prévu, un arrêt au stand dure environ sept secondes d'une chorégraphie frénétique mais synchronisée. Quand ça se passe mal, il est plus chaotique... et extrêmement coûteux. Que ce soit une roue pas bien fixée ou une fuite d'huile entraînant un début d'incendie, une erreur peut entraîner la perte du championnat – voire un séjour à l'hôpital.

Souvenez-vous de Nigel Mansell dévalant l'allée des stands d'Estoril ventre à terre... pour être dépassé par sa roue arrière droite. Ou de ce mécanicien de Ferrari qui, à Singa-

pour l'an dernier, libéra trop tôt un Felipe Massa qui redémarra en emmenant le tuyau de ravitaillement. Dans les deux cas, cela a contribué à anéantir leurs espoirs de titre.

Pour écarter les risques d'erreur, les équipes s'entraînent et s'entraînent encore sur les circuits de GP. Souvent jusqu'à trois fois par week-end (jeudi et vendredi soir puis samedi matin), à chaque fois pendant une demi-heure.

Mais il ne s'agit pas que de changer quatre pneus et roues et de placer le tuyau sur le côté de la voiture. Le personnel des équipes s'entraîne aussi pour tout ce qui peut

flancher. Ils remplacent l'aile avant (ce qui peut être fait en moins de 10 secondes), préparent le système de démarrage au cas où le pilote calerait, nettoient les radiateurs, passent d'un tuyau "défectueux" à un autre, changent le volant. Le dimanche après-midi, ils auront fait jusqu'à une soixantaine de simulations et passé en revue tous les scénarios possibles pouvant survenir durant la course. Des équipes comme Renault vont jusqu'à filmer les "répètes" pour analyser qui ou quoi ralentit le processus...

« Je ne pense pas que beaucoup de gens

NT INTENSIF

TEXTE JAMES ROBERTS PHOTOS STEVEN TEE



Travail d'équipe... mais il y a de quoi se sentir drôle quand on a plein de types autour de soi, certains avec un pistolet à la main.



À partir de maintenant, le mécanicien le plus lent devra faire trois tours de circuit en courant avec une roue dans les bras...

rôle à l'autre. Ainsi, un membre de l'équipe malade ou blessé peut être remplacé instantanément sans la moindre perte de performance. La compétition entre les quatre "coins" de la monoplace est encouragée mais, de même, les hommes doivent être flexibles pour comprendre l'objectif de toute l'équipe. « Nous avons un jeu "par élimination" dans lequel chaque coin devait essayer de battre les autres, » dit Nielsen. « Mais nous avons trouvé que même si ça aidait à stimuler les équipes, c'était contre-productif. La vitesse prenait le pas sur la qualité, et nous ne voulions pas nous retrouver avec une roue mal attachée. »

Ces 15 dernières années, durant lesquelles la longueur d'un pit-stop a été déterminée par la quantité de carburant injectée, les changements de pneus étaient effectués en toute sécurité. Mais avec la disparition des ravitaillements en 2010, il reviendra aux équipes de changer les pneus le plus vite possible – et les arrêts pourraient ne plus durer qu'entre trois et quatre secondes. Avec la pression, on pourrait voir des erreurs mais aussi des chamboulements dans le classement dus à la seule rapidité des intervenants – et certains auront de quoi être fiers.

« Je me souviens qu'une année au Canada, Alonso, qui suivait Schumacher, s'est arrêté au même tour que la Ferrari et qu'il est ressorti devant, » raconte Steve. « Quand cela se produit, l'équipe contribue directement au dépassement et en tire une réelle satisfaction. Ces gars ont aussi faim de gagner que leur pilote. » Et avec de l'entraînement, ils peuvent y arriver. **FO**

“Avec la fin des ravitaillements, les pit-stops ne dureront que 3 à 4 secondes”

le réalisent, mais ceux qui officient lors des arrêts ne sont pas des spécialistes, » explique Steve Nielsen, le team manager de Renault. « Ce sont des mécaniciens ou des ingénieurs qui ont une vraie fonction. Ce n'est que quelque chose qu'ils font durant la course. Il y a quelques années, devant remplacer le préposé au tuyau, nous avons dû tester deux gars à l'usine et voir lequel était fait pour ce boulot. Il n'y a ni favoritisme ni hiérarchie, cependant – c'est un concours où celui qui s'en sort le mieux décroche le poste. »

Les mécaniciens "tournent" souvent d'un

Le secret des succès de Brawn

On n'en parlera pas à moins qu'il casse, et il n'y a même pas un autocollant sur la voiture. Mais le V8 Mercedes placé dans le dos de Jenson Button joue un rôle crucial cette saison

TEXTE PAUL FEARNLEY PHOTOS CHARLES BEST

Évoquer la semaine 11 chez Mercedes-Benz High Performance Engines (M-BHPE) déclenche des contractions nerveuses spasmodiques chez vos interlocuteurs. Cette réponse réflexe est suivie d'un relâchement musculaire et d'un sourire prolongé de satisfaction. La semaine 11, voyez-vous, est celle où la confiance, si rare en F1, fut payée de retour. Celle où Brawn GP et M-BHPE, unis par le lien encore jamais essayé du désespoir, de la détermination et des supports moteurs modifiés, devint la combinaison à battre.

« Ce fut un moment incroyable, » dit Andy Cowell, le directeur du programme et de l'ingénierie de M-BHPE, et ancien de Cosworth Engineering. » Semaine 10 (le 6 mars), la Brawn GP

roulait sur le circuit de Silverstone pour détecter une panne ou une fuite. Semaine 11 (mi-mars), ce fut le test de Barcelone où la voiture s'affirma d'emblée rapide. Semaine 12, ce furent les essais de Jerez.

« Heureusement, rien n'a explosé, » rappelle Andy. « À leur retour d'Espagne, nous avons fait tourner les moteurs au banc jusqu'à ce qu'ils cassent ; nous les avons démontés, analysés et avons fait les calculs permettant de dire à l'équipe jusqu'à quel point les pilotes pourraient tirer sur leur moteur lors du premier GP. » La réponse ? Assez fort pour décrocher un doublé historique à Melbourne.

La F1 étant dominée par l'aérodynamique, l'appui généré ▶





<http://www.mercedes-motorsport.com>

F1 108W : 2,4-litres et 18 000 t/mn. La règle tend à égaliser le niveau des moteurs - mais certains sont plus égaux que les autres...



<http://books.motorsport.com>

par le double diffuseur controversé de la BGP001 fut pour une grande part dans ce petit miracle. Mais il serait injuste de passer sous silence que ce fut son V8 2,4 litres FO108W siglé Mercedes qui lui donna le souffle vital, puis la force et la vitesse pour s'épanouir.

Il fut une époque où les moteurs étaient les dieux en F1, générateurs de vitesse et de gloire. Loin d'être parfaits, leurs cris stridents, leurs grondements sourds et leurs nuages de fumée les mettaient en pleine lumière. La génération actuelle est victime de son propre succès : ils sont artificiellement limités à 18.000t/m et, de ce fait, "apaisés". Leur fiabilité à toute épreuve est la norme. Personne ne se soucie désormais de leurs 4500 pièces de haute technologie. De nos jours, un moteur de F1 est souvent perçu comme une simple boîte boulonnée à l'arrière.

Le numéro de magicien de Brawn, surtout dans la première partie de la saison, s'inscrit en faux contre cette idée. Ross est heureux de faire l'éloge du rôle clé que joue le FO108W dans la réussite de son équipe. « Sa facilité d'utilisation, sa puissance, sa consommation raisonnable, sa grande fiabilité – je touche du bois – ont été vitales pour notre perfor-

mance au championnat cette année, » dit-il.

C'est le meilleur moteur de la F1. Il le pense et nous aussi. Mais au-delà des faits et des chiffres, tout impressionnants qu'ils soient, c'est une belle histoire, faite de confiance démontrée, de main tendue, de la révélation que des champions du calcul sur ordinateur peuvent être aussi des dingues de "bagnoles".

« Le soutien de Mercedes-Benz nous a permis de survivre, » poursuit Ross. « Il fut exemplaire et donné sans aucun contrat. Pendant longtemps, il n'y a eu aucun engagement financier de notre côté, rien de plus que "Nous voulons survivre, voulez-vous nous aider ?". Ils nous ont fourni des dessins, et même une maquette de leur moteur, sans

“Si on veut être les meilleurs du monde, il faut marquer 30 points avec un seul moteur” *Andy Cowell*

aucune obligation contractuelle des deux côtés. Cela démontre un esprit incroyable. »

La lumière de ce projet clignotait à l'orange quand M-BHPE, impliqué à fond dans le développement du KERS de McLaren et dans l'optimisation de son moteur 2009 au régime moteur limité à 18.000t/m, en plus de l'annonce tardive que seuls huit moteurs seraient autorisés par pilote et par saison, donna son accord et fit face à un accroissement de 33 % de sa charge de travail. En décembre !

« Durant ces deux dernières années, j'ai dû définir la date ultime à laquelle nous pouvions signer un contrat avec un client et nous parlions de mois précédant le début de la saison – disons, longtemps avant le 5 novembre, » reprend Cowell. « Alors, établir un contrat la veille de Noël, sachant qu'ils [Brawn] ne pouvaient pas encore prendre la décision d'utiliser ou non notre moteur, était très inhabituel. Nous nous sommes fait des cheveux blancs. Cependant, certaines choses nous ont facilité la vie. Nous avions ici un certain nombre de gars follement enthousiastes qui ont travaillé jusqu'à des heures indues sur ce projet sans même savoir s'il prendrait le départ de la première course. Chapeau bas ! Chapeau aussi aux gens de chez Brawn, à Brackley. Ils ont travaillé jour et nuit pendant les Fêtes de Noël et de fin d'année, de peur de perdre leur boulot. C'est une motivation terrible. C'est un groupe d'ingénieurs très pragmatiques qui marche à l'objectif. Ils connaissaient l'objectif à atteindre et ils l'ont pourchassé. Tout le mois de janvier et

Il faut une équipe de 450 personnes pour préparer 48 moteurs chaque saison – le nombre maximum étant de huit par pilote.



de février, ils nous ont fourni des informations positives en retour. Le fait d'être distants de 50 km a beaucoup aidé aussi avec des réunions rapides ou des délais de livraison courts. De notre côté, la relation était franche. Nous fournissions l'information sur la foi qu'un accord serait signé. »

Voilà le tableau brossé à grands traits. Mais le diable se cache dans les détails, en de telles circonstances. Heureusement pour Brawn, les détails sont une spécialité du M-BHPE !

« Tout a basculé le jour où nous sommes passés d'un moteur à chaque course à un moteur pour deux courses, en 2005, » dit Rob Thomas, le directeur des opérations et

directeur qualité de Brawn. « La fiabilité est devenue si importante qu'il a fallu mettre en place un véritable contrôle des procédures. Nous en avons discuté quand je suis arrivé il y a cinq ans et on m'a dit : "Vous n'y arriverez pas, vous allez vous heurter à la mentalité de la course. Les deux ne vont pas ensemble." Nous avons prouvé qu'ils vont de pair. Les procédures de Mercedes-Benz, adaptées à notre propre culture, ont apporté discipline et rigueur dans nos méthodes. Et ça a payé. Nous avons traqué la moindre petite faute jusqu'à trouver la solution, méthodiquement, sans perdre notre passion. »

La fabrication des composants-clés – les blocs, les culasses, les vilebrequins, les arbres à cames, etc. –, un échange permanent d'idées entre le bureau des dessinateurs et l'atelier de fabrication, un personnel assez flexible pour être capable de produire une pièce spécifique en 20 heures, l'utilisation d'Intranet pour optimiser les entretiens et une éthique "bon du premier coup" : tout aida Brawn à respecter des délais impossibles. M-BHPE devint plus habile et plus rapide, sans compromettre la qualité et la consistance des moteurs.

http://e... Quand on passe au banc 10 moteurs construits avec les mêmes pièces et des procédures identiques, on n'obtient pas les

“La puissance, la fiabilité et la facilité d'utilisation de ce V8 ont été cruciales pour nous” *Ross Brawn*

mêmes résultats, » dit Cowell. « Il y a deux ans, notant une différence de 10 ch entre les moteurs, nous nous sommes demandé : "Pourquoi ne sont-ils pas tous égaux au meilleur ?" Si vous comprenez comment y parvenir, vous élevez le niveau de l'ensemble. Par le passé, il fallait laisser tomber un ou deux moteurs ; désormais, je peux tous les utiliser. C'est d'autant plus heureux que 16 moteurs devaient être prêts pour Melbourne au lieu des 12 requis pour McLaren et Force India. »

Il poursuit. « Les règlements sont devenus plus restrictifs. Je suis rentré à la maison en me disant : "C'est l'enfer !" Plus tard, avec le recul, j'ai pensé : "Ah, nous pouvons faire ceci ou cela et mettre l'accent sur telle chose." La règle d'or avec un moteur homologué est de comprendre pourquoi l'un fait 2000 km et l'autre 4000. Qu'est ce qui rend ce dernier si bon ? Les progrès sont de plus en plus difficiles au fur et à mesure que les règles se durcissent ; l'an prochain, chaque pilote n'aura que cinq moteurs pour la saison, avant pénalité :

loin de raccourcir, notre liste de travaux s'allonge. Vais-je m'autoriser à réduire la puissance car une durée de vie plus longue est exigée ? Non. Il faudra comprendre les choses encore mieux, améliorer l'ingénierie, repousser les limites des matériaux. S'il y a un écart en performance, fiabilité ou composition des matériaux, il faudra le réduire. Nous ne dirons jamais avoir atteint le maximum. Il reste des espaces libres : l'entrée d'air, au-dessus de l'arceau, le carburant et l'huile. Notre pétrolier partenaire, Mobil, et nos ingénieurs ont fait de gros efforts et amélioré notre essence. Et il y aura d'autres progrès l'an prochain. En termes d'huile, le frottement signifie perte de puissance et usure qui conduit à des pannes ; donc, toute amélioration dans ce domaine est un bénéfice. Plutôt que de râler sur les règlements, il vaut mieux motiver les gars en disant : "Si nous étions les meilleurs au monde, nous pourrions remporter 30 points avec le même moteur." Y être parvenus si tôt cette saison avec Jenson, à Monaco, fut un moment spécial. Mais l'an prochain, nous obtiendrons 40 points. »

C'est cette activité incessante qui a placé M-BHPE en tête en termes de puissance, de couple et de facilité d'utilisation, à partir de ses bons résultats de 2007. Cowell considère que l'écart entre le meilleur et le

Cette situation inhabituelle vécue avec Brawn a conduit à certains compromis. Cowell explique : « Pour certains composants pour lesquels il aurait fallu collaborer avec l'équipe, nous avons dit, en raison du manque de temps : "C'est tout ce que nous avons pu faire. Nous avons approuvé le moteur avec ça. Pouvons-nous nous en accommoder ?" Nous avons été capables de régler ces problèmes depuis. La base moteur est commune mais la longueur des câbles, des tuyauteries ou des supports moteur varie selon les équipes. Le personnel de Brackley a démonté l'arrière du châssis, modifié l'avant de la boîte de vitesses et adapté le tout à notre moteur. » Ça peut sembler simpliste, mais ça fonctionne à merveille – même sans le KERS.

Le système de récupération de l'énergie cinétique est une autre spécialité du M-BHPE. Son moteur beau comme un bijou est une merveille technique de 5kg qui développe 82cv – quoique limité aux 2/3 de ses 90kw de capacité. C'est le meilleur de la discipline. Les pannes de ses rivaux, cependant, l'ont fait calomnier et mettre au rebut pour 2010. Mais Cowell reste convaincu de son intérêt. Cet échec représente, à ses yeux, une belle occasion ratée, par manque de temps accordé à son développement.

« La difficulté vient de ce que sur une F1,



Troisième victoire de la saison en quatre courses pour Jenson Button et le moteur Mercedes à Bahrein.

plus mauvais moteur sur la grille 2008 était d'une seconde au tour. En 2009, il l'estime à une demi-seconde. Il hésite à le dire, mais la déduction est que le FO108W demeure en haut de l'échelle.

« Ces gars ont fait un boulot remarquable, » dit Thomas Fuhr, le directeur général, venu de la branche des voitures de tourisme chez Mercedes-Benz. La plupart des ingénieurs veulent s'atteler à un projet nouveau ; il est difficile de trouver quelqu'un qui veuille rester sur un ancien projet. L'implication des gens, ici, pour perfectionner ce produit est proprement stupéfiante. Nous sommes maintenant très proches de la tolérance zéro. Les bancs ne sont plus assez précis pour mesurer les différences. »

tous les systèmes sont si intégrés qu'il est très difficile d'en ajouter un après que le concept global ait été figé, » explique-t-il. « Mais rien n'est impossible. Cela demanderait beaucoup d'efforts des deux côtés, cependant, et comme il y a un montant fixé de ressources à l'intérieur de chaque entreprise, il faut décider à quoi affecter ces ressources afin de réaliser le meilleur temps au tour. »

La probabilité que cela puisse être vérifié est très peu vraisemblable mais, si tu lis ceci et si tu es un peu intrigué, Jenson, Andy affirme qu'une Brawn équipée du KERS gagnerait trois dixièmes de seconde au tour. Au niveau où l'équipe Red Bull Racing s'est hissée tout d'un coup... **FO**



ADAPTATION : JEAN-PHILIPPE VENNIN

JE NE SUIS PAS AIGRI

Le pilote qui n'avait pas le droit de battre Schumi ne doit désormais pas devancer Button. Mais avant même sa victoire à Valence, Rubens restait très confiant pour 2009 – et son avenir

TEXTE TOM CLARKSON
PORTRAITS ANDREW FERRARO

<http://ebooks.redirectionne-moi.fr>

Au début de la saison 2009, Rubens Barrichello avait obtenu tout ce qu'il voulait : une bonne voiture et un traitement d'égal à égal avec son équipier. Il a ensuite connu une certaine réussite, avec quatre podium sur les dix premières courses, mais Jenson Button l'a étrillé en s'imposant à six reprises. Pour un pilote de course, rien n'est pire que de se faire laminer par son compagnon d'écurie.

Jusque-là, Rubens avait eu de légitimes bonnes raisons. Chez Jordan puis Stewart, il n'avait pas disposé d'une voiture apte à viser la victoire. Et chez Ferrari, tout le monde savait que Michael Schumacher était le vainqueur désigné. Il a connu trois années de galère chez Honda, mais ça valait le coup d'attendre. Sauf qu'il ne gagnait toujours pas, lui.

Il aurait pu le faire en Malaisie, c'est vrai, avec un meilleur jeu et sans la pluie, mais plusieurs autres pilotes peuvent dire la même chose. Il a battu Jenson à Silverstone, mais derrière les deux Red Bull

nouvelle version. Puis il y a eu ses déclarations d'après course au Nürburgring, où il a affirmé que son équipe avait montré comment perdre un Grand Prix – une sortie plutôt inattendue de sa part.

Au bout du compte, les faits ne mentent jamais : à l'heure de la pause estivale post-Hongrie, Rubens n'était plus que 4e au championnat pilotes. Il devait élever son niveau de jeu pour au moins assurer à Brawn un titre constructeurs qui lui semblait déjà promis à mi-saison, parler de titre pour lui n'étant à semblait-il plus très réaliste. Avant le GP d'Europe, la même question se posait à l'approche du terme de sa 17e saison en GP que de la précédente : a-t-il encore un avenir en F1 ?

Rubens, vous vous en êtes pris à l'équipe une paire de fois cette année. Pourquoi ?

À Barcelone, je n'ai rien dit. Donc le seul incident dont vous pouvez parler concerne le Nürburgring, où j'ai eu une course très frustrante. En fait, je n'étais pas seulement frustré après coup, mais carrément dégoûté, et personne en F1 ne m'avait jamais vu comme ça avant.

Regrettez-vous cet emportement ?

Non, je ne vais vous dire encore une fois la même chose, d'une façon moins émotive. Après tout, comment un gars qui a mené les 15 premiers tours d'une course et s'est bâti une avance de 20 secondes sur le 3e peut-il finir 6e ? Il faut faire une erreur terrible pour ça. OK, je suis resté bloqué derrière Felipe, mais j'étais dégoûté en descendant de voiture. Je ne voulais pas parler à la presse, mais on n'a pas le choix de nos jours.

En quoi l'équipe vous a-t-elle laissé tomber en Allemagne ?

J'avais le sentiment d'avoir fait ce qu'on attendait de moi. Je me suis qualifié devant Jenson avec plus d'essence que lui et me suis concentré pour dépasser Webber au départ, ce que j'ai fait. À partir de là, je me suis dit que j'allais finir 1er ou 2e – puis j'ai vu Jenson ravitailler après moi, alors que j'avais plus d'essence ! Quand j'ai dit que l'équipe avait montré exactement ce qu'il fallait faire pour perdre une course, je ne voulais pas dire que j'aurais dû gagner. Mais je sentais que j'aurais dû finir au pire 3e.

Qu'espérez-vous en faisant ces déclarations à la presse ?

J'ai fait une paire d'interviews après la course dans lesquelles je n'ai rien dit. Mais les journalistes sont tout le temps là à vous pousser, à essayer de provoquer une réaction – et ils ont réussi. Je ne regrette pas ce que j'ai dit, mais la façon dont je l'ai dit.

Que vous a dit Ross Brawn par la suite ?

On s'est parlé le mardi après la course, pendant que j'étais aux USA. Il a entamé la conversation en disant qu'il m'avait entendu dire des choses qu'il ne voulait pas entendre, et qu'il avait dit des choses qu'il ne voulait pas dire, mais que

ce qui est fait est fait. Puis on s'est mis à parler des évolutions à venir pour la Hongrie.

Pas de regrets alors ? Ni de sentiment d'avoir compromis votre avenir dans l'équipe ?

Pas du tout. La presse brésilienne en a fait tout une affaire, qui a été reprise en Angleterre, mais il n'y a pas eu de problème avec l'équipe. J'ai envoyé un mail à tout le monde pour expliquer que je n'avais pas voulu dire ça, que je n'avais aucun souci avec Gary, le refueller, ni avec personne d'autre.

L'incident a-t-il eu un effet négatif sur vos relations avec Jenson ?

On s'entend très bien. Rien n'a changé, et pourquoi cela devrait-il changer ?

Il a pu paraître étonnant

que Ross Brawn ne donne pas davantage un coup de pied au derrière à Rubens, même si celui-ci a le droit de dire ce qu'il pense. Certaines sources internes à l'équipe affirment qu'il n'aurait pas couru en Hongrie si un remplaçant valable avait été trouvé ; qu'il a été sauvé par l'interdiction des tests durant la saison et l'absence qui en découle de pilotes ayant l'expérience de la F1.

Mais Ross et Rubens doivent aussi penser au long terme. Ils ont couru ensemble huit des dix dernières saisons chez Ferrari, Honda et désormais Brawn GP. Et même avant le GP de Valence, Brawn devait se dire qu'il lui faudrait y réfléchir à deux fois avant de se décider pour une éventuelle séparation...

En quoi Ross a-t-il changé depuis les années Ferrari ?

C'est plus un leader chez Brawn GP car il n'a de comptes à rendre à personne. C'est lui qui fixe l'agenda et je pense que c'est la façon dont il aime que ça se passe. Une des choses qu'il fait le plus brillamment est de mettre les bonnes personnes aux bons postes. Il le faisait avec beaucoup de réussite chez Ferrari, et c'est pareil ici.

Et en quoi cette saison est-elle différente de vos bonnes années à Maranello ?

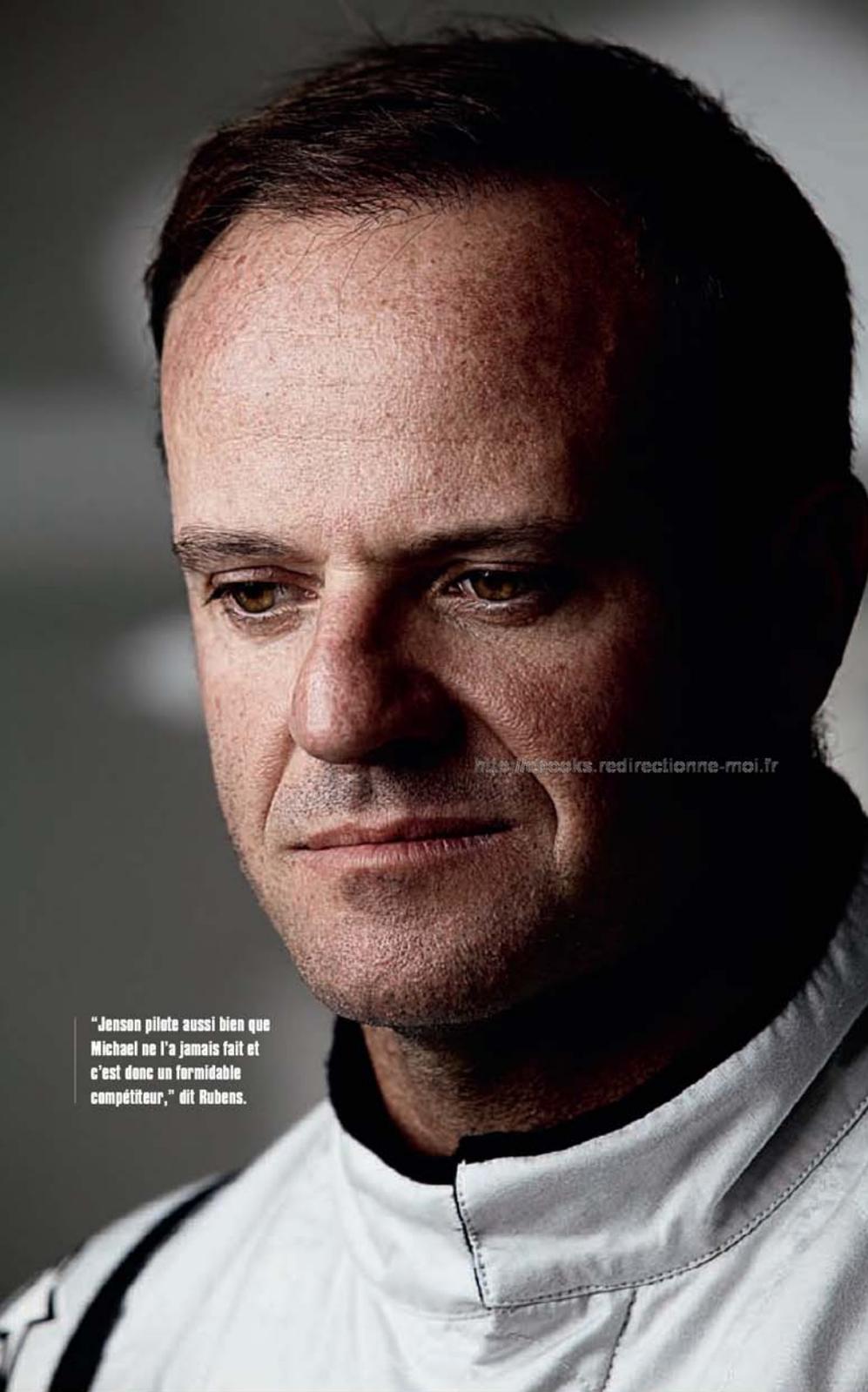
L'ambiance est beaucoup plus amicale chez Brawn qu'elle ne l'était chez Ferrari. C'est une plus petite équipe et ça me rappelle un peu Stewart. Jenson est aussi plus sympa que Michael. Je ne me suis pas mis subitement à dire du mal de Michael, c'est juste que notre relation était bonne parce que je voulais bien qu'elle le soit. Lui n'a fait aucun effort avec moi. Ici, la relation que Jenson et moi avons est clairement un plus pour l'équipe. ➤

“J'étais surtout très frustré après le Nürburgring – dégoûté même”

ni, p'le... ce... re... re... on... re... re... "

Le fait d'être le pilote le plus expérimenté de la F1 pourrait l'aider à y conserver sa place en 2010, si jamais Brawn...





"Jenson pilote aussi bien que Michael ne l'a jamais fait et c'est donc un formidable compétiteur," dit Rubens.

<http://www.motorsports.redirectionne-moi.fr>



Le Rubens des années Ferrari aurait-il mieux tiré profit de cette opportunité ?

Je pilote mieux aujourd'hui que quand j'étais chez Ferrari. Ma pointe de vitesse doit être la même mais j'ai progressé dans d'autres domaines. Par exemple, mon rythme cardiaque est désormais 20 pulsations plus lent quand je suis dans la voiture qu'il ne l'était à l'époque. Je suis plus calme.

Pourquoi n'avez-vous pas gagné à ce jour en 2009 ?

Je devrais avoir au moins deux victoires à mon tableau de chasse. En passant aux pneus intermédiaires en Malaisie, j'aurais gagné facilement. Mais avec des si... La vie est faite pour atteindre nos rêves. Je pense avoir fait du bon boulot cette année. Regardez ma perf en qualif au Nürburgring : personne d'autre que moi n'a vu que la piste s'asséchait. Ça n'a rien à voir avec l'expérience, c'est une question de feeling et d'envie de gagner.

Dans ce cas, qu'est-ce qui permet à Jenson d'être devant vous ?

Il pilote fantastiquement bien cette année. Il ne fait aucune erreur et c'est le seul à avoir marqué des points à chaque course. En ce qui me concerne, il pilote aussi bien que Michael ne l'a jamais fait, ce qui en fait un formidable compétiteur.

Ressentez-vous de l'envie chez les autres pilotes du fait de cette opportunité chez Brawn ?

Aucun d'entre eux n'aurait signé pour une équipe qui n'existait pas deux semaines avant le début de la saison, donc je n'ai ressenti aucune jalousie chez eux. Je sens que je mérite complètement cette chance car j'avais quitté



Ferrari un an avant le terme de mon contrat pour avoir de meilleurs résultats ailleurs.

Combien de temps pensez-vous rester en F1 ?

Je veux continuer parce que j'adore la course. J'adore la vitesse, le pilotage, la stimulation que la course procure.

Est-ce agréable d'affronter Red Bull, plutôt que McLaren et Ferrari ?

C'est différent, et c'est bon pour la Formule 1. Au bout du compte, peu importe contre qui on se bat ; la couleur de la voiture n'a pas d'im-



<http://lebooks.redirectionne-moi.fr>

S'il était loin derrière Button au championnat, Rubens ne l'en a pas moins dominé à Silverstone puis au Nürburg' (ci-dessus).

portance – du moment qu'on gagne des courses. Mais c'est une bonne chose pour la discipline, c'est sûr.

Et est-ce plus agréable de jouer la gagne avec Brawn plutôt qu'avec Ferrari ?

C'est toujours bien de se battre au championnat, quelle que soit l'équipe pour laquelle on court. Après quelques mauvaises années chez Honda, c'est génial de revenir devant car, un temps, il a semblé que ça n'arriverait jamais. Il faut savoir apprendre des mauvais moments et en tirer le meilleur.

Quels avantages votre expérience vous procurera-t-elle durant la dernière partie de la saison ?

Tous les gars du Top 4 – moi, Jenson, Sebastian Vettel et Mark Webber – ont déjà gagné dans d'autres catégories de courses, et la Formule 1 n'est pas différente de ce point de vue. Tout ce qui change, c'est la couverture médiatique qui est beaucoup plus intense, et il faut apprendre à faire avec.

Mais vous avez disputé près de 280 GP. Cela ne vous donne-t-il pas un avantage ?

Le fait que je sois en F1 depuis 17 ans signifie que je pourrais être plus détendu que les autres quand la pression se fait vraiment sentir. Mais il n'y a pas de mauvais pilote en F1, encore moins dans le groupe de tête, et donc je ne pense pas que ça fasse tant de différence que ça.

Pensez-vous toujours pouvoir être Champion du monde cette année ?

Absolument. Il reste sept courses [Ndlr : après la Hongrie], soit un peu moins de la moitié...

Ces dernières courses

de 2009 seront cruciales pour Rubens. Pas seulement parce qu'elles décideront de l'issue du championnat, mais parce qu'elles seront aussi décisives pour son avenir en F1. La retraite ne faisant pas partie de ses plans, son premier défi sera de convaincre Ross Brawn de le garder aux côtés de Jenson Button l'année prochaine.

Lors d'un micro-trottoir organisé auprès de 20 observateurs de la F1 en Hongrie, 14

ont répondu qu'il ne devrait pas être en F1 en 2010. Mais c'était avant Valence, et tant que la limitation des tests sera en vigueur, Rubens aura toutes les chances d'y rester car l'expérience sera favorisée par rapport à la vitesse.

Si son chemin et celui de Brawn se séparent, une des trois (ou quatre) nouvelles équipes attendues en 2010 voudront certainement profiter de cette expérience qui lui a déjà valu de sauver sa tête in extremis cette saison, la "nouvelle" écurie Brawn le préférant au jeune Bruno Senna par qui Honda semblait avoir choisi de le remplacer. Peter Windsor, un des patrons de la future équipe USF1, n'a pas caché qu'il pourrait être intéressé.

Bernie aussi aime bien Rubens. « C'est un nom parce qu'il est là depuis longtemps, » dit Ecclestone, qui n'est pas loin de dire qu'il devrait faire une saison de plus en F1. Mais Rubens est aussi têtu. C'est une des raisons pour lesquelles il a survécu si longtemps en F1 ; et plus les gens lui diront d'arrêter, plus il se battra pour continuer. Il aime toujours la course, c'est clair – même si, à l'évidence, il n'est plus aussi rapide que Button et participe davantage en outsider qu'en favori.

Rubens est le pilote le plus expérimenté de l'histoire de la F1 et l'on peut parier qu'il atteindra les 300 départs courant 2010. Sa victoire de Valence a peut-être augmenté ses chances que ce soit avec Brawn GP. **FO**

“Si je peux être titré ? Absolument. Il reste un peu moins d'une demi-saison à faire...”

SPA ET MONZA AVANT / APRÈS

La fin d'été en F1 est synonyme de pèlerinage sur deux des circuits les plus mythiques du calendrier. *F1 Racing* revisite la riche histoire de ces deux sites rêvés pour disputer un GP

TEXTE JONATHAN REYNOLDS

SPA-FRANCORCHAMPS

La première course prévue à Spa-Francorchamps en 1921 dut être annulée en raison d'un manque d'intérêt – incroyable mais vrai. Le circuit bâtit rapidement sa réputation par la volonté des organisateurs de donner à la Belgique la piste la

plus rapide d'Europe. Le tracé originel faisait 14 km de long et la moyenne record de Chris Amon à 244 km/h, en 1970, n'a jamais été égalée nulle part. Les problèmes de sécurité firent que la F1 ne retourna à Spa qu'en 1983, sur la version raccourcie du tracé qui est toujours utilisée aujourd'hui.



1965

LA SOURCE

L'épingle de La Source, situé à l'endroit où convergent les routes menant aux villages de Malmédy et Stavelot, fait partie intégrante du tracé de Spa-Francorchamps depuis sa création. Ainsi baptisée en référence à la rivière passant dessous, le virage le plus lent du tour était un endroit idéal pour les spectateurs et les photographes, qui étaient proches de l'action comme on le voit sur cette photo de 1965. On aperçoit dans le fond quelques courageux spectateurs debout derrière une mince barrière de sécurité à la sortie de la courbe rapide du Clubhouse. S'ils se tenaient là aujourd'hui, ils seraient dans l'allée des stands, avec vue sur la sortie de la nettement moins spectaculaire chicane de l'Arrêt de Bus.

APRÈS





1962

DESCENTE VERS L'EAU ROUGE

De Stavelot aux Combes, le circuit de Spa est quasiment identique aujourd'hui à ce qu'il fut de 1939 à 1970. Cette photo prise en 1962 montre les voitures dévalant la descente vers l'Eau Rouge, avec la voie des stands sur leur droite et la zone spectateurs à gauche. Bien qu'un



APRÈS

peu obscurcie de nos jours, cette vue montre bien comment l'Eau Rouge a changé au fil des ans. Aujourd'hui, le virage étant moins prononcé, un dégagement en asphalte a remplacé l'herbe de 1962 – réduisant grandement le défi pour les pilotes mais améliorant tout aussi grandement la sécurité.



1960



APRÈS

EAU ROUGE

Selon les propres mots de Michael Schumacher, « c'est comme voler en descente et se trouver face à une grande montagne. » Eau Rouge, ainsi appelée en référence à la teinte de l'eau riche en fer qui coule en dessous, a sans doute suscité plus de commentaires de pilotes que tout autre virage en F1. Du premier GP en 1925 jusqu'en 1939, la piste tournait fortement à gauche après le pont (où quelques courageux spectateurs se sont postés sur cette photo de 1960) avant une épingle face au poste de douane, rejoignant le tracé moderne en haut de la colline. Dans le but d'augmenter la vitesse, le premier virage "artificiel" de Spa fut créé pour contourner l'épingle : le fameux Raidillon.



1966



APRÈS

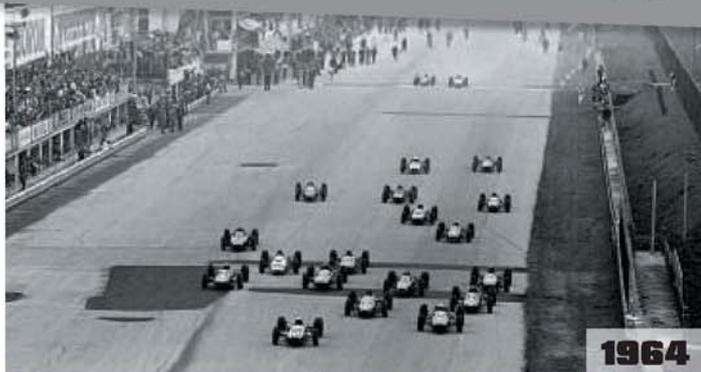
VOIE DES STANDS

Quand la F1 revint à Spa en 1983, l'épingle de La Source était le premier virage du tour et non plus le dernier, avec la pit-lane dans sa localisation (plane) actuelle après l'Arrêt de Bus. Avant cela, comme on le voit sur cette photo de 1966, elle était située dans la pente abrupte entre La Source et l'Eau Rouge, et était à ce point inclinée que les voitures devaient y être parquées de travers afin d'éviter qu'elle ne dévalent la pente et disparaissent dans la vallée... Le fantastique emplacement au-dessus des garages donnait aux spectateurs une très belle vue sur les stands, qui n'étaient séparés de la piste que par une bande de peinture jaune. ➤

MONZA

Construit en seulement 110 jours pour répondre à la folie des grandeurs de Mussolini, l'Autodromo Nazionale di Monza accueillit son premier GP d'Italie en septembre 1922 sur un tracé très rapide

long de 9,9 km. Scène de l'arrivée la plus serrée et de la course la plus rapide de l'histoire, Monza a aussi connu son lot de tragédies. Après 87 années et plusieurs liftings, la maison d'adoption des tifosi est absolument unique pour les pilotes de toutes les générations.



1964



APRÈS

DÉPART

Un des héritages du tracé "combiné" de Monza est cette ligne droite extrêmement large. Cette photo prise au départ du GP d'Italie 1964 montre les monoplaces s'éjectant, parfois à quatre de front, d'une

grille de départ bien remplie – et il reste de la place. La grande tribune couverte au toit de type cantilever en face de la pit-lane (invisible sur la photo) était connue pour amplifier le bruit des moteurs, contribuant ainsi à la célèbre ambiance de Monza.



1961



1976



1964



APRÈS

PARABOLICA

L'accident fatal à Wolfgang von Trips en 1961 sur la ligne droite menant à la Parabolica fut un des pires moments de l'histoire du sport automobile italien. L'Allemand et 15 spectateurs périrent après que les roues de sa Ferrari aient touché celles de la Lotus de Jim Clark et fonce droit vers des personnes qui se tenaient derrière une barrière

en bois. Déterminés à prévenir d'autres tragédies, les responsables du circuit installèrent des rails de sécurité et des grillages que l'on peut voir sur cette photo de 1964. Sans bac à gravier et avec moins de 100 mètres de dégagement, les photographes qui se tenaient dans la Parabolica devaient être aussi courageux que les pilotes. Le commissaire de piste à gauche agit lui aussi au péril de sa vie...



1954

ASCARI

Dans les deux courbes de Lesmo et sous le pont piétonnier, les pilotes sont entourés de grands arbres à l'ombre inquiétante. Sur cette photo de 1954, la Ferrari de Mike Hawthorn mène la danse dans la forêt avant la Curva del Vialone négociée à fond. Le virage



APRÈS

fut rebaptisé plus tard "Ascari" en hommage au champion italien qui se tua au volant d'un sport-protos, juste un an après que cette photo ait été prise. De nos jours, l'approche de ce qui est devenu la chicane Ascari passe sous les vestiges en ciment de l'anneau de vitesse, qui fut utilisé pour la dernière fois lors d'un GP en 1961.

RETTIFILO

De 1955 à 1961, le GP fut disputé sur une version combinée du tracé aux allures de circuit 24. Utilisant tant le circuit routier que la section ovale, les F1 étaient séparées par de simples cônes sur la ligne droite reliant les deux parties. À la place de ce qui est aujourd'hui la première chicane, les pilotes, suivant à quel stade du tour ils étaient, se jetaient dans la terrifiante Pista di Alta Velocita ou continuaient vers la dangereusement rapide Curva Grande que l'on voit sur cette photo de 1961.

Lorsque l'ovale fut abandonné pour raisons de sécurité, la course se cantonna au plus commun, mais tout aussi rapide, circuit routier. Les moyennes augmentèrent d'année en année jusqu'à l'ajout, en 1972, de plusieurs chicanes pour ralentir les voitures et moins favoriser le phénomène d'aspiration.

La photo de 1976 montre la localisation de la chicane Rettifilo par rapport à l'ancienne piste aux virages relevés. Aujourd'hui, grillages de protection et bacs à gravier ont été remplacés par des zones de dégagement asphaltées. De plus, afin de réduire les risques d'accident au premier virage, la chicane a été redessinée, passant d'un double gauche-droite à un simple droite-gauche.



APRÈS



1953



APRÈS

DERNIER VIRAGE

Le dernier virage du Monza que l'on connaît aujourd'hui, la Parabolica, fut créé en 1955 lors d'une rénovation intensive du circuit. Cette longue courbe en remplaça deux autres plus anguleuses et appelées Curve Porfido qui furent, contrairement au reste du tracé, pavées. Ceci est visible sur cette célèbre photo du GP d'Italie 1953 qui représente la lutte à couteaux tirés pour la tête ayant opposé les Ferrari de Farina et Ascari à la Maserati de Fangio. La course se joua dans le dernier virage du dernier tour, quand Ascari fit un tête-à-queue devant son équipier. Farina faisant un détour dans l'herbe pour l'éviter, Fangio se faufila et s'imposa. **FO**

ON N'A PAS TROUVE DE RESTO PLUS PRO-FERRARI QUE CELUI-LÀ...

<http://books.receptionne-moi.fr>

Le resto préféré de Michael Schumacher propose une assiette de pâtes à se damner. On a l'impression d'y être plongé dans le quotidien de la Scuderia

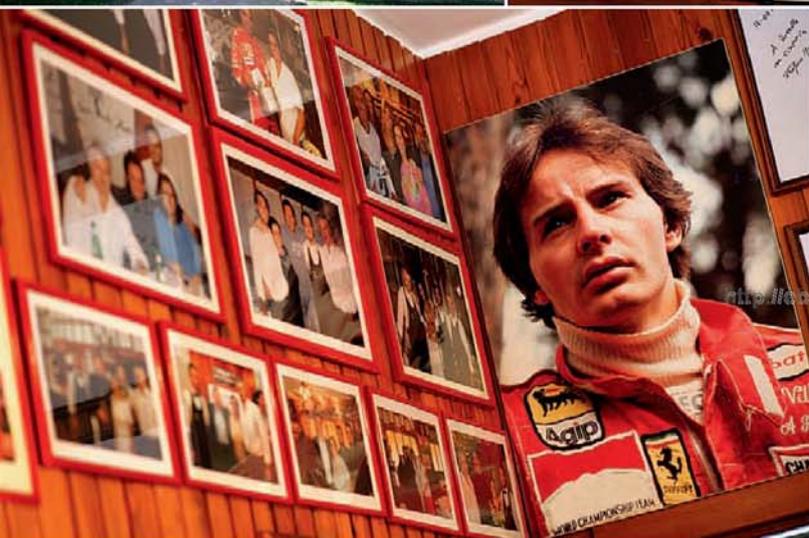
TEXTE BRADLEY LORD PHOTOS LORENZO BELLANCA



Quand elle n'est pas occupée à câliner Felipe ou Michael - ou à leur apprendre comment préparer un bon plat de spaghettis -, Rossella dirige le Montana avec son mari Maurizio. À la fois patronne de restaurant, mama italienne et gardienne de musée...



Le Montana est entièrement dédié à la Scuderia Ferrari. Les murs sont recouverts d'objets divers - et même le vin arbore le cheval cabré !



Le restaurant est discrètement niché derrière le pont routier qui passe devant Fiorano et rejoint la Via Abetone Inferiore, emplacement mythique de l'entrée principale de l'usine Ferrari. Fiorano n'est qu'à quelques centaines de mètres, tapi derrière les hangars d'une zone industrielle.

A priori, c'est un petit resto comme les autres, exception faite de son architecture chalet suisse, passablement incongrue pour les plaines industrielles du nord de l'Italie. Et puis, en s'approchant de l'entrée, on remarque que la haie est taillée... en forme de voiture de F1.

Ainsi se présente Montana, restaurant préféré de Michael Schumacher, de Felipe Massa et de bien d'autres représentants de l'équipe Ferrari. Rory Byrne s'y arrête parfois après sa journée de travail à l'usine pour engloutir rapidement une assiette de pâtes, et, à midi, la salle peut être pleine de pilotes de F1 ou d'hommes d'affaires tirés à quatre épingles venus chercher leur nouveau joujou.

Tandis qu'Il Cavallino est le restaurant Ferrari par excellence, géré par l'entreprise et situé juste en face de l'entrée de l'usine, le Montana est plutôt la cantine de la boîte, un

“L'endroit est un peu la cantine de Ferrari, un refuge chaleureux loin des regards...”

refuge chaleureux loin du regard vigilant de la hiérarchie.

La “Mama”, c'est Rossella - Rossella tout court. Elle dirige l'établissement avec son mari, Maurizio, et c'est elle qui a appris à Michael Schumacher à cuisiner les pâtes dans les règles de l'art. Et pour bien nous le rappeler, une énorme photo d'elle et Michael mettant la main à la... pâte trône dans la salle du restaurant, le pilote affichant le même sourire que sur ses 154 podiums.

L'endroit tout entier regorge de souvenirs

de l'équipe et de célébrités de passage : les combinaisons de Gerhard Berger et Jean Alesi encadrées, une roue Ferrari avec pneus et paire de gants, le tout fixé au mur, et un nombre incalculable d'autres objets retraçant le long passé de Ferrari.

Un musée de F1 surplombe le bar, orné du numéro 27 immortalisé par Gilles Villeneuve. Mais n'allez pas croire que cet endroit n'est qu'un musée plein de babioles. Non, il renferme un peu de l'âme de la grande “famille” Ferrari.

Ce n'est pas non plus un de ces pièges kitsch pour touristes en quête d'un petit bout de légende mais juste un petit restaurant familial italien qui recèle un peu de cette chaleur humaine qui fait le charme de Ferrari, même en coulisses.

« *Con amore a la tua pasta e anche a te* » : voilà une récente dédicace de Felipe Massa à Rossella, illustrée de quelques photos de lui en train de faire la cuisine en combinaison de course. Traduction : « Avec tout mon amour, à toi et à tes pâtes »... Vous croyez que Lewis Hamilton connaît beaucoup de patrons de pub à Woking, ou Fernando à Enstone ? Voilà qui en dit long sur Ferrari et ce lieu très particulier qu'est le Montana. **FO**

LE DANGEREUX PARI D'UN RETOUR EN F1

Michael Schumacher n'a pas effectué son grand retour en F1 à Valence. Il est vrai que le pari s'avérait risqué. De nombreux ex-champions ont ruiné leur aura en tentant ce coup de poker

TEXTE BRADLEY LORD PHOTOS ARCHIVES LAT



Niki Lauda

Titré en : 1975, 1977 Parti en : 1979

Revenu en : 1982-5 (McLaren)

Meilleur classement : Champion du monde, 1984

McLaren réussit l'impossible en 1981 : émouvoir Niki Lauda ! Après avoir rattaché son casque sur un coup de tête, le week-end du GP du Canada 1979, fatigué, selon ses dires, de « tourner en rond », l'Autrichien s'était consacré à la gestion de sa compagnie aérienne, Lauda Air. Mais deux ans plus tard, le rayonnement grandissant de la F1 et les avancées en termes de sécurité – liées aux monocoques en fibre de carbone – le convaincront de faire son retour. « Parfois, vous prenez des décisions sans réfléchir, » admittra Niki. « Vous avez ce sixième sens qui vous incite à vous lancer. »

La rumeur d'un retour de Lauda avait circulé dès avril 81, quand celui-ci était venu



Lauda, désigné Miss Long Beach 82, reçoit une jolie guirlande... Euh... non... pardon, ça c'est le podium du GP des USA Ouest !

visiter l'usine McLaren. L'écurie souhaitait engager un pilote réputé pour 82, en remplacement du décevant Andrea de Cesaris. Il testa la McLaren à Donington en septembre, et annonça son come-back deux semaines après – sans préciser le nom de son futur employeur, Williams et Brabham étant aussi, disait-on, sur les rangs.

En réalité, Lauda était la pierre angulaire d'un projet à long terme de l'écurie de Woking. En novembre 81, l'équipe annonça qu'elle venait de signer un accord avec Porsche, pour développer un turbo qui allait être aligné en course courant 1983 (et entamer dès l'année suivante une série de trois titres consécutifs). Parallèlement, Lauda accumulait les tests, et le directeur de l'équipe, Ron Dennis, priait pour que "l'ordinateur" détienne encore l'ensemble des données en mémoire pour redevenir champion du monde. Prière exaucée fin 84, quand Lauda s'adjugea son troisième titre avec un demi-point d'avance sur son coéquipier Alain Prost.

Mario Andretti

Titre en : 1978 **Parti en :** 1981
Revenu en : 1982 – 3 GP (Williams, Ferrari)
Meilleur classement : 3e, Italie 1982



Andretti en tête à Monza. Dommage, ce n'est que le tour de formation – le seul qu'il ait mené ce jour-là.



Après qu'il eut décroché le titre en 1978 sur Lotus, la signature d'Andretti avec Alfa Romeo pour la saison 81 constitua un véritable pétard mouillé. Avec deux points arrachés en deux ans, et pas le moindre podium, Mario décida de changer d'air et de retourner courir outre-atlantique. Il fit une première apparition en 82, sur une Williams à Long Beach, mais, sans avoir pu essayer la voiture, le résultat fut déconcertant. Puis vint l'appel de détresse de Maranello...

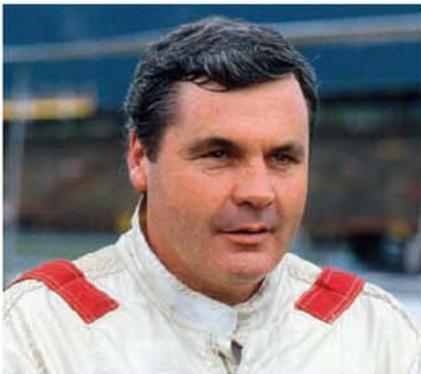
Le cheval cabré venait de perdre ses deux poulains, Gilles Villeneuve, mort aux essais

<http://ebooks.redirectionne-moi.fr>

du GP de Belgique, et Didier Pironi, grièvement blessé à Hockenheim quelques mois plus tard. Suite à ce dernier accident, une seule Ferrari fut engagée, avec Patrick Tambay à son bord, mais des problèmes de dos contraignirent le français à jeter l'éponge au GP de Suisse, et des doutes subsistaient quant à son aptitude à courir en Italie deux semaines plus tard. Donc... PAS DE FERRARI À MONZA ? INCONCEVABLE. Le Commandatore s'empressa de contacter Mario – après qu'Alan Jones eut décliné son offre.

Débarquant en Italie, Andretti fut assailli

par une foule de journalistes, et se livra à une conférence de presse de 90 minutes. « Si c'est pour rendre service à Mr. Ferrari ? » s'étonna-t-il. « Pas vraiment. Ça me rend surtout service à moi ! Qui pourrait refuser une offre de la Scuderia ? » Une semaine plus tard, le vétéran américain (42 ans) pilotait à Monza, où, selon un scénario digne d'Hollywood, il signa la pole, puis rejoignit l'arrivée à une probante 3e place, provoquant de nombreuses scènes d'allégresse. Il acheva la saison, et par la même sa carrière, par une sortie de piste à Las Vegas, alors qu'il évoluait en 5e position.



Alan Jones

Titre en : 1980 **Parti en :** 1981
Revenu en : 1983 – un GP (Arrows), 1985/86 (Lola Haas)
Meilleur classement : 4e, Autriche 1986



Problèmes moteur à Monza en 85 : ce ne fut que la face visible de l'iceberg durant le désastreux retour de Jones.

Alan Jones quitta Williams avec brio en 1981 – gagnant de façon autoritaire à Las Vegas, alors que son coéquipier, Carlos Reutemann, se loupa et offrait le titre à Nelson Piquet. Si Jones avait été plus raisonnable, il serait resté sur ce coup de maître. Mais il fut séduit par Beatrice...

Bien plus que son passage éclair chez Arrows en 83 (un seul GP), ce furent ses deux années passées au sein de l'équipe Lola de Carl Haas qui lui remirent véritablement le pied à l'étrier. L'opération constituait un véritable sacerdoce : un détachement appelé Force (Formula One Race Car Engineering) fut formé pour faire courir en F1 l'équipe

Haas USA, estampillée pour l'occasion Beatrice GP. Beatrice était un conglomérat basé à Chicago qui voulait « une écurie pour promouvoir la marque à l'échelle mondiale ». Le groupe sponsorisait à la fois l'équipe Indycar de Haas, et le département F1 à hauteur de 80 millions de dollars. L'objectif était de se rôder lors des quatre dernières manches du championnat 85, avant de disputer une saison complète l'année suivante avec, comme but à peine voilé, le titre pour Jones.

Mais tout le monde redescendit sur terre à Monza, quand la voiture se révéla consternante dès ses premiers tours de roues. Le moteur Hart turbo présenta des problèmes

chroniques et ne boucla que six tours en course, incitant Teddy Mayer, le directeur de l'équipe, à admettre que celle-ci venait de « toucher le fond ».

Le fond de grille, la Beatrice y sera effectivement abonnée. En dépit de l'adoption du moteur Ford pour 86, Jones ne verra le drapeau à damier qu'en quatre occasions – ne « scorant » qu'en Autriche et en Italie. Puis l'équipe fut cédée en mars au patron de Brabham, Bernie Ecclestone, sous prétexte de récupérer le moteur Ford. Au final, le bloc revint à Benetton, Bernie se consolant avec l'usine et la structure, et Jones tourna définitivement le dos à la F1. ➤



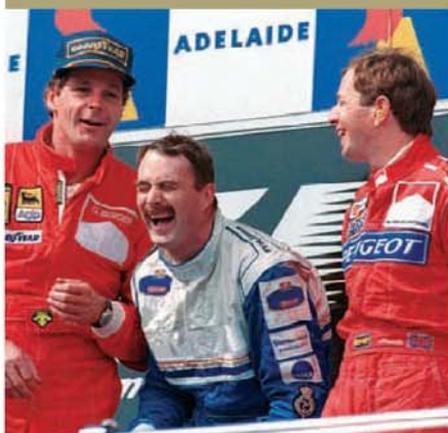
En 1993, Alain Prost file vers son quatrième titre, obtenu grâce à une 2e place à Estoril.

Nigel Mansell

Titré en : 1992 Parti en : 1992

Revenu en : 1994 – 4 GP (Williams), 1995 – 2 GP (McLaren)

Meilleur classement : 1er, Australie 1994



Pour aider Nigel dans son laborieux come-back, il semble qu'il ait fallu éprouver de nouvelles techniques ...

Suite à la mort d'Ayrton Senna, le duo de pilotes de Williams-Renault (titrée en 1992 et 93) ne pouvait se targuer que de 21 GP d'expérience (ceux de Damon Hill, David Coulthard faisant ses débuts). Mais Renault, désireux de voir un illustre pilote faire rugir son V10, pressa Williams de dompter le "lion" pour qu'il effectue son retour. Mansell, jeune retraité de la F1, avait été titré l'année précédente en Indycar, mais la vie américaine lui convenait de moins en moins et sa Lola de l'équipe Newman-Haas souffrait de la comparaison avec les Penske. Des pourparlers furent engagés pour enrôler Nigel au GP de France, puis un accord fut trouvé pour prolonger son contrat de trois courses, c'est-à-dire à chaque fois que le calendrier F1 n'entre pas en conflit avec celui d'Indycar.

Le retour de Mansell à Magny-Cours fut

McLaren fut forcée d'adapter le baquet de la voiture au petit embonpoint de Nigel

précédé par deux jours de tests à Brands Hatch, qui attirèrent pas moins de 5000 spectateurs. Et, un tête-à-queue dans son premier tour lancé mis à part, le moustachu se montra optimiste quant à une bonne perf en France – il pointera ainsi sa Williams aux avant-postes, dans le sillage de Hill, avant d'abandonner sur problèmes de boîte. Lors

de ses trois autres apparitions, il fut surclassé par Damon, mais l'aida vaillamment dans sa quête du titre ; ses efforts furent d'ailleurs récompensés par une belle victoire à Adélaïde, après que les prétendants à la couronne mondiale se soient percutés.

Pour 95, Mansell s'allia à McLaren – une très mauvaise idée selon certains. Nigel resta sur la touche lors des deux premiers GP, le temps que l'équipe adapte le baquet de sa monoplace à son petit embonpoint (!), puis il fut sur la grille à Imola et Barcelone. Mais le résultat fut décevant et, après son abandon au 18e tour du GP d'Espagne suite à un tête-à-queue, il dénonça des « problèmes de tenue de route » et quitta pour de bon McLaren et la F1. Reste qu'on peut se demander s'il n'aurait pas dû se retirer sur la plus haute marche du podium du GP d'Australie...

Alain Prost

Titre en : 1983, 1986, 1989 **Parti en :** 1991

Revenu en : 1993 (Williams)

Meilleur classement : Champion du monde, 1993

Comme on pouvait l'espérer d'un pilote surnommé "le Professeur", le départ de Prost fut méticuleusement planifié. D'un point de vue sportif, il ne s'agissait pas réellement d'un retrait, et Prost lui-même parla de 1992 comme d'une « année sabbatique ». En réalité, Alain n'était plus le bienvenu chez Ferrari, surtout après ses déclarations au GP du Japon 91, où il assimila sa voiture à un « camion ». Les instances de Maranello utilisèrent ces propos pour mieux l'évincer, alors que son engagement courait pourtant jusqu'en 92.

Son départ tardif le privait de tout volant compétitif pour l'année suivante, il roula durant l'hiver sur une Ligier et s'acheminait vers un contrat quand il fit volte-face. En effet, Prost suspectait Guy Ligier de vouloir l'utiliser pour attirer de potentiels repreneurs, au lieu d'investir dans l'usine et le personnel. « Je n'ai jamais apprécié l'idée d'une



Voilà un retour qui en valait la peine ! Prost eut la bonne idée de filer à l'anglaise – une deuxième fois – sur ce succès...

écurie 100 % française, » prétextait-il. Force est de constater que c'est ce type de structure qu'il défendra quelques années plus tard avec Prost GP...

Grand perdant des chaises musicales en

92, cela ne l'empêcha pas de lorgner sur un bon baquet pour l'année suivante – celui de Mansell par exemple. Un contrat fut signé très tôt, cédant la place à maintes tractations quant au locataire de la seconde Williams. Mansell s'accrocha à un contrat qu'il n'obtint jamais, et paraissait par ailleurs réticent à faire équipe avec le Français après leur cohabitation houleuse chez Ferrari ; Senna, quant à lui, proposait à Williams de piloter gratuitement ! Chose qui fut un temps envisagée, mais qui s'avéra finalement surréaliste. C'est donc Damon Hill qui s'arrogea le cockpit vacant, et Prost navigua vers un quatrième et dernier titre avant de se retirer.

Il fut cependant à deux doigts de piloter une McLaren en 94, aux côtés de Mika Häkkinen, mais décida finalement qu'il fallait raison garder – d'autant plus que son contrat Williams, dont il s'extirpa avec toutes les peines du monde, prévoyait une deuxième saison. Derechef, Prost rempila quelques années plus tard, mais en tant que directeur d'équipe – et dut, une fois n'est pas coutume, plier bagage peu de temps après. Un énième exemple qu'un bon pilote de course ne fait pas forcément un bon patron d'écurie.



"Mais qui c'est qui fait ces temps de m... ? Oh, c'est moi..."
Le retour de Villeneuve ne fut pas franchement une réussite.

Jacques Villeneuve

Titre en : 1997 **Parti en :** 2003

Revenu en : 2004/06 (Renault, Sauber, BMW Sauber)

Meilleur classement : 4e, Saint-Marin 2005

"Attendez-moi, Fernando !"
Villeneuve fut carrément surclassé par Alonso chez Renault à la fin de 2004.



Le retour de Villeneuve fut sensiblement similaire à celui de Prost – la seule différence résidant dans son manque criant de succès dans cette entreprise. Éjecté de BAR-Honda et remplacé par Takuma Sato avant l'ultime manche du championnat 2003, au Japon, il se retrouva à broyer du noir en 2004, et beaucoup affirmèrent que sa carrière était définitivement au point mort. Mais Jacques rembraya suite aux déboires de Jarno Trulli chez Renault. L'Italien fut écarté de l'équipe, par « consentement mutuel » selon celle-ci, après le GP d'Italie, alors que trois courses restaient à courir.

La logique aurait voulu que le baquet revienne au pilote d'essais Franck Montagny. Malheureusement, le rêve du Français fut brisé par le coup de massue de Bernie Ecclestone, qui souhaitait voir le champion québécois faire son retour en F1, et celui de Flavio Briatore, trop content de placer un éminent pilote dans l'une de ses autos... Après un seul test effectué à Silverstone, Villeneuve se présenta au départ du GP de Chine. L'équipe loua ses services, sa force de travail et son implication entre autres, jetant ainsi un voile sur le gouffre de performance le séparant de Fernando Alonso, à bord de la rétive R24.

Sur ces trois participations chez Renault, Villeneuve déplorera un score vierge alors qu'Alonso comptabilisera 14 points. Les résultats de Jacques ne justifiaient pas sa présence chez Renault pour 2005. Giancarlo Fisichella étant dans les starting-blocks pour briger son baquet, le Québécois voguea chez Sauber, rachetée en 2006 par BMW – et tint son poste jusqu'au GP de Hongrie, où Robert Kubica le remplaça pour de bon. Trois ans plus tard, on assiste à une réelle croisée des chemins : BMW se retire à la fin de la saison et Jacques est à l'affût d'un volant pour 2010. **FO**

JACK BRABHAM

UN VRAI DUR

<http://ebooks.redirectionne-moi.fr>

Triple Champion et patron respecté... en même temps : 50 ans après son 1er titre, voici l'histoire d'un Australien bourru entré dans celle de la F1

TEXTE ALAN HENRY

Cinquante ans ont passé depuis que Jack Brabham a remporté le premier de ses trois championnats du monde au volant d'une Cooper, et 43 depuis qu'il a conquis la troisième sur une voiture portant son nom – exploit resté unique dans les annales de la Formule 1.

Lire "1er : Jack Brabham (Brabham)" en haut d'une feuille de temps ou d'un classement pourrait sembler étranger pour de jeunes passionnés de sport auto, mais c'était assez fréquent au milieu des années 60 – en F1 et plus encore en F2. En prime, Brabham "sortit" une génération de F3 hautement compétitives qui s'imposèrent dans des dizaines de courses en Europe et ailleurs. Si vous vouliez gagner en F3 en tant que privé, mieux valait généralement s'asseoir dans le cockpit d'une Brabham. Une voiture de course simple et solide, comme celui qui lui donnait son nom.

Jack était le petit-fils d'un londonien qui avait émigré en Australie en 1885. Né à Hurstville, non loin de Sydney, le 2 avril 1926, John Arthur Brabham était le fils unique d'un marchand de fruits et légumes. Après ses études dans un collège technique proche de la maison, Jack intégra la Royal Australian Air Force à 18 ans. Il voulait à

tout prix voler, mais à ce stade de la guerre (1944), le besoin se faisait davantage sentir en techniciens qu'en pilotes. Après sa démobilisation en 1947, et selon ses propres termes, il se mit à « chercher vaguement quelque chose à faire ».

Le sport automobile attira vite son attention, et il mit la main sur la très prisée catégorie midget qui évoluait sur des pistes en terre. En 1951, il rencontra Ron Tauranac, qui allait devenir son associé dans la production de voitures de course. Le début d'un long chemin pavé de succès pour l'un et l'autre...

En 1955, Brabham déménagea en Angleterre et forgea rapidement des liens avec Charles et John Cooper, faisant ses débuts en F1 au GP de Grande-Bretagne de la même année à Aintree, sur une voiture de sport Cooper où le pilote était installé en position centrale. Déterminé et extraverti, il développa un style "rentre-dedans" fait de beaucoup de survirage. Rusé et agressif, il restait toujours dans les limites de la sportivité. Taciturne et modeste, il gardait en dehors de la piste une attitude très... australienne.

« Si Jack avait été rappeur, c'aurait été un type extrêmement cool aux yeux de tous », plaisante Jackie Stewart avec affection. « J'ai passé énormément de temps avec lui. C'était un type super et un pilote de tout premier plan. On ne gagne ➤



<http://lepeople.reactionne.me>

POPPER/GETTY IMAGES



<http://ebooks.retroactionne-mot.fr>

Agressif mais sportif, Jack Brabham avait un style du genre "rentre-dedans" - comme ici en route vers la victoire au GP de Grande-Bretagne 1959 à Aintree.



On peut dire sans se tromper qu'on ne voit pas Vijay Mallya mettre ainsi la main à la pâte. Brabham le faisait encore quand il dirigeait l'usine à Surbiton, en Angleterre... avec la combinaison qui va bien !



Jochen Rindt - ici avec Jack Brabham à Kyalami en 1969 - admirait l'Australien au point qu'il lui proposa de rejoindre son équipe pour un salaire bien inférieur à certaines offres qui lui avaient été faites ailleurs.

pas trois championnats du monde par accident. Mais il y a eu des moments où il était ce que je pourrais qualifier d'étourdi. Je me souviens l'avoir suivi à Goodwood en 1966, où je pilotais pour Ken Tyrrell et lui courait sur une de ses F2. Je pouvais entendre son moteur monter dans les tours plus fort que le mien. Je suis sûr qu'il a tout simplement oublié de passer le dernier rapport ! Ça lui est arrivé une fois ou deux à ma connaissance quand j'étais derrière lui. »

L'écurie Cooper dans laquelle Brabham se sentait comme chez lui réinventait alors la F1 avec ses agiles monoplaces à moteur arrière. Certes, Stirling Moss remporta la première victoire du constructeur en F1 avec l'équipe de Rob Walker en 1958, mais une fois que Jack eut pris ses marques en 1959, nul ne put l'arrêter.

Vanwall et Maserati ayant quitté la F1, Ferrari souffrant avec sa Dino 246 à moteur avant dépassée et Lotus étant encore en plein développement, Cooper connut deux années

remplacer le vieux 2,7-litres Climax à quatre cylindres qui avait été la référence en série Tasmane, Jack persuada ce constructeur australien de pièces détachées pour automobiles (qui lui avait déjà apporté quelque assistance) de gagner 500cc sur son V8. Le reste appartient à l'histoire...

Brabham signa sa première victoire sur une voiture portant son nom au GP de France 1966 à Reims. D'autres suivirent en Grande-Bretagne, en Hollande et en Allemagne, et enfin le titre. À Zandvoort, il célébra le fait que la vie commence à 40 ans en se présentant sur la grille de départ avec une canne et une fausse barbe ; c'était sa réponse à des critiques qui le considéraient comme fini. En 1967, son nouvel équipier néo-zélandais, Denny Hulme, allait poursuivre la série victorieuse des Brabham-Repco en lui succédant au palmarès du championnat du monde.

Puis tout changea soudainement en F1 avec l'avènement du V8 Cosworth DFV 3-litres, qui domina dès ses débuts sur la Lotus

envers la course. Jack pilotait la même voiture que son autre pilote et de ce fait, Jochen trouvait rassurant de courir pour lui. » Brabham, pour sa part, admirait tout autant l'Autrichien aux rouflaquettes.

Leo Mehl, influent directeur du département course de Goodyear à l'époque, a raconté les efforts que Jack avait fournis pour faire revenir Jochen. « Jack était très intéressé pour l'engager à nouveau car il avait envie de se retirer, » dit-il. « J'étais assez ami avec Jochen [Ndlr : à qui Leo servait d'intermédiaire dans certaines discussions] et intéressé par cette proposition, même si je craignais que l'argent soit un gros problème. Jochen, Jack et moi en avons parlé mais personne n'a abordé les sujets qui fâchent. Puis Colin Chapman est venu me voir avec un air très sérieux sur une course et m'a glissé dans l'oreille : "Je me fiche de savoir combien vous allez proposer à Jochen car ce ne sera de toute façon pas assez". J'étais jeune et innocent, Colin plus âgé et aguerri, et j'en suis

Il s'est pointé sur la grille avec une canne pour répondre à ceux qui le disaient trop vieux...

de succès au cours desquelles Brabham gagna sept courses et deux titres. La preuve, s'il en fallait une, que le plus important est bien de se trouver au bon endroit au bon moment. Mais Jack s'investissait au-delà de son "simple" rôle de pilote. Lui-même doté d'une bonne compétence technique, il analysait les progrès de Cooper dans de longues correspondances avec Ton Tauranac, resté en Australie. Le plus souvent, les réponses de Ron contenaient quelques croquis intéressants montrant comment régler un problème ou un autre, et l'astucieux Brabham fournissait discrètement ces idées au "service de design" Cooper.

L'étoile de Cooper commençant à pâlir, Brabham décida de poursuivre sa route tout seul. Il partit fin 1961 et la première Brabham F1 à moteur Climax fit ses débuts dès l'été suivant au GP d'Allemagne. En 1963, il engagea à ses côtés le populaire américain Dan Gurney. « J'aimais bien le style du partenariat Brabham/Tauranac et je voulais saisir cette chance, » déclara Dan à l'époque. Bon choix : Gurney remporta les GP de France 64 et du Mexique 65 avant de suivre l'exemple de Jack et de construire sa propre F1, la magnifique Eagle. Ce faisant, il laissa passer une chance de titre en 1966...

Cette année offrait une belle opportunité à quiconque serait prêt avec un nouveau moteur pour la toute nouvelle formule 3-litres. Après avoir entendu que Repco avait développé un V8 de course de 2,5-litres pour



Brabham se battait toujours dans le peloton de tête en 1970, à 44 ans. Il signe ici sa dernière victoire au GP d'Afrique du Sud.

de Jim Clark au GP de Hollande 1967. La désillusion de Jack fut accentuée par l'échec du Repco 860 V8 doté de deux doubles arbres à cames, quatre soupapes par cylindre, développant pas loin de 400 ch et sur lequel l'équipe fondait tous ses espoirs pour 1968...

Ce fut un cauchemar. Une fiabilité catastrophique poussa Jack à cesser son partenariat avec la marque australienne en fin de saison, convaincu que la meilleure solution serait de suivre la voie du Cosworth DFV.

Jochen Rindt, qui allait devenir l'unique Champion du monde de F1 à titre posthume en 1970, pilota pour Brabham en 1968 et, malgré une saison difficile, se sentit tellement en phase avec l'approche de Jack qu'il envisagea de revenir en 1970 après une saison chez Lotus. « Jochen voulait vraiment être Jack, » écrivit le respecté Heinz Prüller, ami du pilote autrichien, dans la biographie qu'il lui consacra. Il admirait son attitude

resté là pour ce qui est du management ! »

Ron Dennis est aussi de ceux qui développent une excellente relation avec Brabham. « Il m'a demandé de travailler à la construction du prototype F1 pour 1968 après que j'aie quitté Cooper à la fin de 1967, » se souvient-il. « Mais juste avant le début de la saison, il m'a demandé de travailler sur sa voiture lors des courses. J'ai beaucoup appris de lui. »

En 1970, à l'approche de son 44e anniversaire, Jack pilotait toujours une de ses voitures. Il débuta la saison par une victoire en Afrique du Sud et commença à se dire qu'il pourrait viser un quatrième titre pour sa dernière année. Mais le tournant survint à Monaco, où il partit dans le rail à la dernière épingle en prenant un tour à Piers Courage tandis qu'il tentait de résister à la pression d'un certain Rindt... « Jack avait travaillé toute la nuit sur la voiture et je pense qu'il était tout simplement fatigué, » se souvient Jackie Stewart.

Brabham se retira à la fin de la saison pour rentrer dans son Australie natale, qu'il n'a depuis quittée qu'en de rares occasions. Il vendit ses parts à Tauranac, qui céda ensuite l'écurie à Bernie Ecclestone. Des années plus tard, l'auteur de ces lignes demanda à Bernie pourquoi il en avait conservé le nom. « Vous savez, » avait-il répondu, « si vous et moi rachetions l'entreprise Marks & Spencer, je pense que nous ne la rebaptiserions pas Ecclestone & Henry ! Brabham est un grand nom qui a une grande réputation. »

Voilà qui résume très bien, finalement, Sir Jack Brabham. **FO**

UNE PETITE VOITURE QUI MIT

LE FEU!

<http://ebooks.reclerc.com/le-feu.html>

La Cooper T51 fut la première F1 à moteur arrière à gagner le titre, il y a 50 ans – avant d'être souvent copiée. En exclusivité pour F1 Racing, Stirling Moss raconte cette formidable machine

PHOTOS MATT VOSPER

“ Les plus grands pilotes signent avec des équipes privées. » Imaginez la réaction si, l'année prochaine, Lewis Hamilton rejoignait Force India. Impensable dans la F1 moderne ! C'est pourtant ainsi que Sterling Moss, le plus grand pilote de l'époque, prit le départ du Championnat 1959. Suite au retrait tardif de Vanwall fin 1958, Moss avait accepté de piloter pour l'écurie privée de Rob Walker la saison suivante, au volant d'une Cooper T51 presque identique à celle-ci. L'équipe Walker, basée au garage Pipbrook à Dorking, était organisée comme un commando : petite mais parfaitement structurée et tactiquement astucieuse. Moss se souvient avec émotion...

« J'ai suivi Rob parce que je l'aimais bien. C'était vraiment un type bien et on n'aurait pas pu trouver un homme plus aimable pour lequel courir. Je connaissais très bien son mécanicien, Alf Francis. Il travaillait sur ma Maserati. Alf était très compétent, travaillait très dur et passait tout son temps avec les voitures. Souvent, il se mettait en colère et jetait ses outils en l'air, mais il revenait et se remettait au travail. C'était un homme étonnant.

Je me souviens d'un jour où j'étais sur la grille à Monaco quelques minutes avant que le départ soit donné. Alf est arrivé avec son poste à acétylène et s'est mis à souder deux pièces ensemble, là, sur place. De peur que le feu prenne, tout le monde s'est écarté de la voiture, pleine d'essence. Pendant les courses, nous établissions nos tactiques ensemble. Il me donnait les renseignements et je mettais notre tactique en place depuis mon cockpit.

J'ai disputé autour de 40 courses en 1959. Il était donc très important que je prenne du plaisir, et pas seulement au moment où j'étais au volant. Avec Rob, la façon dont nous faisons fonctionner notre petite équipe était très valorisante. » ➤





“La Cooper était une voiture indulgente, presque aut



<http://ebooks.retroclienne-moi.fr>

ure facile à piloter et très ant que la Maserati 250F⁹⁹

L'équipe Walker avait acheté un châssis Cooper, mais l'usine de Surbiton lui avait refusé sa boîte de vitesses, arguant du fait que Cooper utilisait de l'essence Esso – alors que Moss avait un contrat de longue date avec BP. Du coup, Walker se rapprocha d'un fabricant de Modène en Italie, Valerio Colotti, pour concevoir une boîte cinq rapports tandis que Moss avait acheté la dernière version du moteur 2,5 litres Coventry-Climax. Une version 2,5 litres BRM fut développée, mais ne courut jamais dans un GP inscrit au Championnat. Si le moteur Climax propulsa Brabham vers le titre cette année-là, et fonctionna impeccablement pour Moss, ce fut une autre histoire avec la boîte Colotti...

« Aucun constructeur ne voulant nous vendre un exemplaire de sa F1 la plus récente, je me suis dit que ce serait encore plus agréable de parvenir à battre les voitures d'usine avec une plus ancienne. Je n'y voyais pas un handicap.

La Cooper était une voiture très facile à utiliser, presque autant que la Maserati 250F, et très "indulgente". Quand John Surtees est arrivé en F1 à son volant, directement de la moto, il conduisait de façon assez "sauvage" et quand on le suivait, on voyait autant l'avant de sa voiture que l'arrière ! Il avait un talent fou et la voiture lui pardonnait tout. S'il avait fait ça avec une Lotus, à cette époque, il se serait tué. La Cooper était plus agréable à piloter et elle procurait beaucoup de plaisir. Chaque exemplaire était fabriqué à la main ; on aurait pu en aligner cinq et les trouver tous différents. Mais le côté positif de cette époque était que le pilote avait l'avantage sur le technicien.

Le V8 Coventry-Climax était terrible, probablement l'un des meilleurs moteurs jamais construits. Il n'avait jamais aucun problème. En Australie et en Nouvelle-Zélande, nous avons couru quatre ou cinq fois et tout ce que Alf a eu à faire fut de démonter le carter et de regarder si tout allait bien. Alf connaissait Colotti, qui avait dessiné pour nous la boîte à cinq rapports. C'était un concepteur très habile et, quand la boîte fonctionnait, elle était très bien. Le problème venait des métaux : à cette époque, il n'y avait pas de bons matériaux en Italie, et la boîte cassait. C'était un désastre. J'ai perdu la course à Monaco, en Hollande et aux États-Unis à cause de cette boîte.

On m'a beaucoup critiqué à cause de ces pannes. J'étais frustré d'être considéré comme un "casseur de voitures" alors qu'en réalité, je cassais moins que mon coéquipier Maurice Trintignant – qui avait la réputation de ménager sa monture ! Avec le recul, je pense qu'il y avait une chose que je faisais mal. Comme nous avions une équipe privée, nous prenions un peu moins de tours que les équipes d'usine. Le Climax pouvait monter à 7000 t/mn et je ne dépassais jamais 6800 t/mn, mais mon erreur était de changer de rapport à 5800 ou 6000 t/mn, en pensant épargner ainsi mon moteur. C'était le cas, mais, en fait, je faisais plus souffrir la boîte parce que je changeais de rapport à un régime plus proche du couple maximum. Je ne suis pas technicien et à cette époque, je ne réalisais pas que j'aurais probablement mieux fait de pousser un peu plus mon moteur et de monter à 7000 t/mn. »

1959 fut une saison fascinante avec l'affrontement entre des machines à moteur avant ou à moteur arrière mais aux performances souvent équilibrées, la balance penchant d'un côté ou de l'autre selon les circuits. Les voitures à moteur avant étaient à leur apogée tandis que les machines à moteur arrière n'étaient qu'à l'aube de leur développement. À la fin de la saison, les voitures à moteur avant avaient marqué 91 points contre 90 pour celles à moteur arrière. Moss, en fait, pilota les deux configurations cette année-là, prenant le volant

d'une BRM P25 à moteur avant en France (où il fut disqualifié) et en Grande Bretagne (où il finit 2e derrière Brabham) pendant que Walker résolvait les problèmes de la boîte Colotti. Moss retrouva la Cooper pour le GP d'Allemagne, sur le circuit insipide de l'Avus, où il se retira sur panne de boîte, avant de remporter sa première victoire de l'année au Portugal. Il gagna aussi en Italie – succès resté un classique du "petit" luttant victorieusement contre les "grands". Vaincre les "grands" fut d'ailleurs la marque de fabrique de Moss et son esprit mettait en valeur chacun des points forts de la minuscule équipe Walker.



Chaque Cooper T51 était faite main et, selon Sir Stirling lui-même, très sympa à piloter – et elle était plus indulgente qu'une Lotus, par exemple.

« Le premier GP que j'ai remporté cette année-là fut celui du Portugal, en août. Je me suis bagarré avec Jack Brabham jusqu'à ce qu'il sorte de la piste. La

course se déroulait en fin d'après midi et le soleil était si bas que par endroits, on ne voyait pratiquement rien. À ce stade de ma carrière, je portais de grosses lunettes de ski et j'avais mis un peu de ruban isolant autour de la monture. Ainsi, au lieu de me protéger les yeux de la main en un endroit de la piste où je ne voulais pas piloter d'une seule main, je pouvais baisser un peu la tête. Finalement, j'ai gagné la course avec plus d'un tour d'avance sur le reste du peloton.

Je ne pensais pas remporter le GP suivant, en Italie. Tout le monde s'attendait à connaître de pneus et nous avons choisi d'utiliser des roues arrière à montage rapide, ce qui faisait dire à tout le monde que nous devrions nous arrêter pour changer de pneus.

De mon côté, je râlais à propos de tout en disant : "Mon Dieu, tout va bien pour vous avec la Ferrari, vous pouvez vous arrêter et réparer en moins d'une minute. Mais nous, regardez..." Nous avions agi de la même façon au GP d'Argentine en 1958, quand j'avais fait toute la course sans changer de pneus pour offrir sa première victoire en Championnat du monde à Cooper. Alf parcourait toute l'allée des stands avec son cric et décomptait les tours avant mon arrêt. C'était une mascarade, quelque chose que nous pouvions nous permettre dans notre équipe. Plus on est nombreux à connaître un secret, plus il y a de risque que quelqu'un le divulgue. Là, il n'y avait que Ralf et moi. La course automobile était très différente à l'époque !

J'avais appris à ménager mes pneus du temps où je pilotais ma Cooper 500cc. Ces voitures avaient si peu de puissance, quelque chose comme 52 ch, qu'il fallait suivre la meilleure trajectoire possible dans les courbes, sans aucun sous-virage et en tournant le volant le moins possible, pour garder la plus haute vitesse possible. J'ai utilisé cette technique en Italie en 59 pour préserver mes pneus, et

“Le moteur Coventry-Climax était un des meilleurs de tous les temps”

naturellement pour rester dans le sillage. À Monza, on pouvait ainsi suivre assez aisément une autre voiture et une fois que j'avais abordé un virage derrière un autre concurrent, je laissais tomber un peu ma vitesse. Tant que l'écart ne dépassait pas les 40 mètres, je pouvais revenir dans la ligne droite. Ainsi, je passais en courbe avec un peu moins de force centrifuge que les autres, je pouvais rester dans le sillage et je ménageais mes pneus.

Cette victoire nous a procuré beaucoup de satisfaction, à l'équipe et à moi-même. »

Le dénouement du championnat survint aux USA, trois mois après la manche précédente (Moss disputa dans l'intervalle sept courses en Angleterre, aux USA et aux Bahamas. Ce GP était en fait la première course inscrite au championnat du monde disputée sur le sol américain et le circuit retenu était Sebring, une ancienne base de bombardiers en Floride. Trois hommes pouvaient remporter le titre : Moss, Brabham et Tony Brooks sur Ferrari. Moss abandonna la tête de la course au 6e tour sur panne de boîte. Brooks fut heurté par son coéquipier, Wolfgang von Trips, au premier tour et dut rentrer au stand pour une inspection – mais il n'y avait aucun dommage. Bien qu'il soit revenu en 3e position, ce ne fut pas suffisant pour battre Brabham, qui tomba en panne d'essence dans le dernier tour et dut pousser sa voiture jusqu'à la ligne après laquelle il s'effondra, épuisé.

« Sebring n'était pas du tout adapté. Les Américains ne savaient pas ce qu'était la F1 et des avions décollaient ou atterrissaient pen-

dant que nous pilotions. C'était terrible. Il y eut une erreur sur les temps d'Harry Shell, déclaré 20 secondes plus rapide qu'il ne l'était ! Mais on l'aimait tous tellement que personne ne s'en est plaint... Nous nous étions rendus là-bas avec une nouvelle suspension arrière. Sebring était un circuit rugueux et nous avions monté à l'arrière des ressorts hélicoïdaux comme ceux de la Vanwall. À cette époque, on a pu lire que c'était une idée à moi, mais ce n'était pas le cas. Je ne voudrais pas piloter quelque chose de ma conception ! Je menais la course quand ma boîte a cassé de nouveau, et Jack a remporté le titre. L'équipe n'a ressenti aucune frustration cependant. Alf était content que ça n'ait pas été de la faute, car ça l'aurait vraiment mis en rogne ! Et je savais que ce n'était pas de sa faute non plus. »

La Cooper T51 entra donc dans l'histoire de la F1 comme la première voiture à moteur arrière à gagner le titre mondial. Elle fut encore alignée en 1960 par des équipes privées, mais l'usine développa la T53 surbaissée que Brabham mena à son second titre. Cette saison-là, Moss pilota une Lotus pour Walker et gagna deux courses, mais fut grièvement blessé à Spa après avoir perdu une roue. Plus tard dans l'année, on lui présenta un gâteau d'anniversaire décoré d'une Lotus. Stirling en coupa rapidement une roue qu'il tendit à un Colin Chapman pas impressionné... En 1961, toutes les courses furent remportées par des voitures à moteur arrière. La révolution entamée par des amateurs dans un garage du Surrey avait fait que la course automobile ne serait plus jamais comme avant. **F1**

<http://ebooks.redirectionne-moi.fr>



L I G N E D ' ARRIVÉE

ANALYSES

PRÉSENTATI

LES CLASSEME



<http://ebooks.redline.com>



<http://lebooks.redirectionne-mot.fr>

082/086

PREMIÈRES POUR LEWIS ET RUBENS

Hamilton et Barrichello s'imposent de haute lutte à Budapest et Valence

S O M M A I R E

080

CARTE POSTALE

Les images les plus décalées du week-end hongrois près de la belle ville de Budapest



082

ANALYSE : HONGRIE

Première victoire en 2009 pour Hamilton, McLaren, et... le KERS ! Räikkönen est 2e



086

ANALYSE : EUROPE

Lewis passe tout près d'un second succès... qui lui glisse des mains au profit de Rubens



090

LIONEL FROISSART

Lionel en est lui-même surpris : il ne pensait pas que Schumi lui manquait à ce point !



091

RENAUD DE LABORDERIE

L'avenir du Grand Prix de France s'éclaircit, du côté du Val de France et de Magny-Cours



092

À VENIR : BELGIQUE

Classique de la F1 n°1 : Spa-Francorchamps, avec le fameux raidillon de l'Eau Rouge



094

À VENIR : ITALIE

Classique de la F1 n°2 : Monza, où Michael Schumacher aurait pu se battre pour la gagne



IMAGES LAT

CARTE POSTALE DE HONGRIE



Ces tifosi sont tellement occupés à s'amuser qu'ils n'ont même pas vu que Kimi s'était glissé parmi eux !

Une vue du Heroes' Square - avant que la horde descende dans l'arène.



Un hommage hongrois... aux pasiz ?

Toyota veut encore faire courir sa F1 à 12 roues.



Les Finlandais ont l'air d'avoir froid, l'ibère est rude et il a chaud - ne riez pas tous à la fois...



Publicité convaincante pour Ray-Ban, isn't it?



Quand on mélange des fans et des drapeaux, on a souvent du rouge.



Oui, on dit de mettre un chapeau quand il fait chaud, mais pas un chapeau comme celui-là !



S'ils font le GP sur les toboggans, ils seront sur un pied d'égalité...



Tandis que le soleil se couche sur Brawn, on se demande si... le soleil va se lever pour Brawn.



Baby Vettel et Papy Blash, le choc des générations !

Quelle admirable combinaison de cumulus et stratocumulus, non ?



GRAND PRIX
 ANALYSE
 HONGRIE

H U N G A R R I N G 2 6 0 7 0 9



HAMILTON REVIENT DANS LE JEU

Le champion du monde a connu un retour en grâce bluffant, offrant à McLaren sa première victoire en 2009

Pour un peu, chez McLaren Mercedes, on pourrait croire que les six derniers mois n'ont été qu'un mauvais rêve et que le réveil s'est opéré à Budapest. Lewis Hamilton et son écurie ont réussi en Hongrie ce qu'ils étaient habitués à faire depuis deux ans, lorsque les pneus étaient encore rainurés et que l'avènement de Barack Obama ou de Brawn GP sortait tout droit de l'imagination de quelque illuminé. En débordant

la Red Bull de Mark Webber comme s'il s'agissait d'une GP2, l'Anglais s'est propulsé en tête du GP de Hongrie après seulement quatre tours de course, et ne l'a plus lâchée. Avant même son second ravitaillement, son avance était telle que seul un incident mécanique ou une sortie de piste pouvait le priver de la victoire. Et ce malgré deux mesures de précaution : limiter la rotation du Mercedes et cajoler les Bridgestone. C'était une

démonstration marquée du sceau du champion du monde en titre. En d'autres termes, une gestion intelligente et rigoureuse de sa voiture, du transfert des masses et de la transmission de la puissance.

Certes, Alonso et sa Renault anorexique avaient mené les débats depuis la pole position, mais Fernando devait nourrir sa monture très tôt dans la course et n'était qu'un leader éphémère. Pour trouver le vainqueur

potentiel, il fallait se tourner vers les RB5 de Vettel et Webber, mais aussi vers Hamilton qui, après neuf GP de galère, cinglait toutes voiles dehors sur les bords du Danube. Le KERS d'Hamilton lui a permis de se rapprocher de Webber dans la ligne droite ; la nouvelle adhérence de la MP4-24, la confiance et le doigté de Lewis ont fait le reste pour passer l'Australien à l'extérieur du deuxième virage.

« J'avais presque oublié ce que ça faisait d'avoir du grip ! » s'est réjoui Lewis. « C'était une sensation fabuleuse. Ça faisait tellement longtemps que je n'avais pas été en mesure de courir pour la gagne... J'ai participé à de nombreuses courses, mais dernièrement, c'était pour la 12e place. Aujourd'hui on est de retour, je n'arrive pas à y croire. »

D'où vient le renouveau de la MP4-24 ? Le nouvel aileron avant a probablement dégagé l'horizon aérodynamique de la flèche d'argent. L'écurie de Woking a également récolté les fruits de son dur labeur des dernières semaines, lorsqu'elle a cherché par tous les moyens à abaisser le centre de gravité de sa monoplace. Le résultat est probant : Lewis n'est plus haut perché dans la voiture. McLaren a consciencieusement compromis une infime partie du flux aérodynamique en positionnant les rétroviseurs à leur emplacement idéal et non aux extrémités des pontons. La nouvelle plastique de la voiture grise est mise en valeur par Hamilton. Sa vision ne s'est pas troublée dans le virage 2 où il était sorti de la piste en 2008 (roue crevée).

Bien sûr, le GP de Hongrie ne s'est pas résumé à la résurrection de McLaren ni au regain de forme de Ferrari (Räikkönen 2e). L'épicentre du séisme se situait chez Brawn GP, dont les fondations se sont écroulées à Budapest. Jenson Button a autant détesté la fraîcheur du dimanche qu'il avait adoré la fournaise du vendredi. Il a très rapidement ouvert sa radio pour pester contre « un

Räikkönen a remonté le moral de Ferrari en ce bien sombre week-end, signant son second podium 2009 avec la 2e place.

méchant graining », ou encore « une voiture qui dérape en tout sens » et même pour laisser échapper une supplique : « comment se fait-il que cette voiture soit aussi mauvaise ? »

Si McLaren est sortie de son cauchemar à Budapest, Brawn GP s'est plongée dans le sien : un ressort s'est délogé de la monoplace de Rubens Barrichello pendant la Q2 et est venu frapper Felipe Massa au-dessus de l'œil gauche. Casque et visière ont été robustes, mais la vitesse de l'impact a provoqué de graves blessures. Felipe a été opéré du crâne et plongé dans un coma artificiel ; pour beaucoup, le reste du week-end s'est déroulé sur le mode pilo-

tage automatique. Ross a souffert pour gérer le drame. Brawn GP ayant passé la monoplace de Jenson au peigne fin, l'Anglais a pris la piste avec du retard – il avait donc une surcharge de carburant et a été rejeté à la 8e place. Nous lui avons demandé si les rafales de vent et l'accident de Felipe l'avaient perturbé. « Non, je ne pense pas. Nous n'avons pas réuni les morceaux du puzzle. C'est décevant. Je pense que nous aurions pu – nous aurions dû – être bien plus rapides. »

Exclu des premiers rôles, Button a assisté, impuissant, au duel McLaren/Red Bull/Ferrari – avec un feu de paille nommé Alonso-Renault. Kimi Räikkönen n'est jamais parvenu à bien placer sa F60 dans le dernier

“Le KERS lui a permis de s'approcher de Webber. Le grip de la MP4-24, la confiance et le doigté de Lewis ont fait le reste”



Enorme coup de bluff en qualification et pitieux abandon sur trois roues pour Renault et Alonso.

virage et il n'était donc pas assez rapide en ligne droite. La Ferrari était efficace en Hongrie, mais pas autant que les McLaren. Red Bull Racing a essuyé un revers. Sebastian Vettel s'est brillamment qualifié sur la première ligne, mais il est mal parti et a accusé Kimi de s'être rabattu sous son nez dans le premier virage. Le Finlandais était pris en sandwich entre les deux RB5, il devançait Vettel et il n'avait pas d'autre choix. Il a déclaré qu'il n'avait rien senti et les commissaires ne l'ont d'ailleurs pas sanctionné.

Webber a mal négocié le deuxième virage dans son tour le plus rapide en Q3. Mais il était du côté propre de la piste sur la grille et il s'est admirablement bien défendu contre les adeptes du KERS au départ de la course. ▶

LE SAVIEZ-VOUS ?

■ La Renault d'Alonso est la voiture la plus légère à avoir signé une pole cette année avec 637,5 kg – 6,5 kg de moins que la Red Bull de Vettel en Chine.

■ Le 1er meilleur tour en course de Webber fait de lui le 8e pilote à en signer un en 2009 et le 1er Australien à le faire depuis Alan Jones au GP des Pays-Bas 1981.

■ La 18e pole d'Alonso le place au 11e rang, ex æquo avec Mario Andretti et René Arnoux, dans ce domaine depuis 1950. Sa dernière remontait au GP d'Italie 2007.

■ Alonso, Hamilton mais aussi Kovalainen ayant tous occupé la tête du GP de Hongrie, 12 pilotes différents ont désormais mené au moins une fois un GP en 2009.

LIGNE D'ARRIVÉE

Il a intelligemment ouvert la porte à Hamilton puis l'a passé à l'accélération. Ses efforts ont été annihilés par la superbe manœuvre de Lewis quatre tours plus tard, mais il était un dauphin potentiel de l'Anglais. Il a glissé de la 2e à la 3e marche du podium aux stands (l'arrière de l'auto a été baissé avant que le tuyau de ravitaillement ne soit déconnecté) ainsi que dans une étrange tactique consistant à utiliser les Bridgestone durs pour le long deuxième relais. Mark était désynchronisé de ses rivaux, il a perdu un temps considérable par rapport à Kimi pendant cette période charnière et ses gommes tendres ne lui ont pas été d'un grand secours dans les derniers kilomètres. Le résultat



"Courage Felipe. On est avec toi." Rob Smedley, l'ingénieur de Massa, et les mécanos lui ont envoyé un message de sympathie avant le GP.

aurait peut-être été différent s'il avait roulé avec les mêmes pneus que ses adversaires. En l'occurrence, le duel était McLaren contre Ferrari, Lewis contre Kimi – avec une appa-

rition fugace d'Alonso (les trois champions du monde en activité) avant que sa R29 perde une roue.

Après coup, Lewis s'est exprimé au nom de tous en déclarant : « Felipe occupait mon esprit pendant toute la course. Nous lui souhaitons tous un prompt rétablissement. Nous pensons à lui, à sa famille et à son équipe. »

En revanche, personne ne s'est dit préoccupé par l'interdiction faite à Renault de se présenter au GP d'Europe (une course à domicile pour Fernando). Personne n'a évoqué la sortie de la retraite de Schumacher. Mais chacun était heureux que FIA, écuries (appartenant à la FOTA ou non), CVC et FO aient enfin trouvé un (nouvel) accord... **FO**



Nico Rosberg, 4e pour la seconde course de suite sur la Williams, s'est emparé de la 5e place du championnat devant Felipe Massa.

CLASSEMENT HONGRIE

POSITION	PILOTES	TEMPS DE COURSE	POSITION GRILLE
1er	Lewis Hamilton McLaren-Mercedes	1h36'43"310	4e
2e	Kimi Räikkönen Ferrari	+11"529	7e
3e	Mark Webber Red Bull	+16"886	3e
4e	Nico Rosberg Williams	+26"967	5e
5e	Heikki Kovalainen McLaren-Mercedes	+34"392	6e
6e	Timo Glock Toyota	+35"237	13e
7e	Jenson Button Brawn	+55"088	8e
8e	Jarno Trulli Toyota	+1'08"172	11e
9e	Kazuki Nakajima Williams	+1'08"774	9e
10e	Rubens Barrichello Brown	+1'09"256	12e
11e	Nick Heidfeld BMW Sauber	+1'10"612	15e
12e	Nelson Piquet Renault	+1'11"512	14e
13e	Robert Kubica BMW Sauber	+1'14"046	18e
14e	Giancarlo Fisichella Force India	+1 tour	16e
15e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	+1 tour	19e
16e	Sébastien Buemi Toro Rosso	+1 tour	10e
Abandon	Sebastian Vettel Red Bull	29 hs – suspension	2e
Abandon	Fernando Alonso Renault	15 t. – pompe à ess.	1er
Abandon	Adrian Sutil Force India	1 tour – temp. d'œu	17e
Forfait	Felipe Massa Ferrari	blessé – accident en qualif	

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	10	5	6	10	10	10	10	3	4	2	-	-	-	-	-	-	-	70
2e	Mark Webber Red Bull	0	1,5	8	0	6	4	8	8	10	6	-	-	-	-	-	-	-	51,5
3e	Sebastian Vettel Red Bull	0	0	10	8	5	0	6	10	8	0	-	-	-	-	-	-	-	47
4e	Rubens Barrichello Brown	8	2	5	4	8	8	0	6	3	0	-	-	-	-	-	-	-	44
5e	Nico Rosberg Williams	3	0,5	0	0	1	3	4	4	5	5	-	-	-	-	-	-	-	25,5
6e	Jarno Trulli Toyota	6	2,5	0	6	0	0	5	2	0	1	-	-	-	-	-	-	-	22,5
7e	Felipe Massa Ferrari	0	0	0	0	3	5	3	5	6	0	-	-	-	-	-	-	-	22
8e	Lewis Hamilton McLaren-Mercedes	DQ	1	3	5	0	0	0	0	0	10	-	-	-	-	-	-	-	19
9e	Kimi Räikkönen Ferrari	0	0	0	3	0	6	0	1	0	8	-	-	-	-	-	-	-	18
10e	Timo Glock Toyota	5	3	2	2	0	0	1	0	0	3	-	-	-	-	-	-	-	16
11e	Fernando Alonso Renault	4	0	0	1	4	2	0	0	2	0	-	-	-	-	-	-	-	13
12e	Heikki Kovalainen McLaren-Mercedes	0	0	4	0	0	0	0	0	0	1	4	-	-	-	-	-	-	9
13e	Nick Heidfeld BMW Sauber	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	6
14e	Sébastien Buemi Toro Rosso	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	3
15e	Robert Kubica BMW Sauber	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	2
16e	Sébastien Bourdais Toro Rosso	1	0	0	0	0	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	2
17e	Giancarlo Fisichella Force India	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0
18e	Kazuki Nakajima Williams	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0
19e	Adrian Sutil Force India	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0
20e	Nelson Piquet Renault	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0
21e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Brawn 114 pts	6	Williams 25,5 pts
2	Red Bull 98,5 pts	7	Renault 13 pts
3	Ferrari 40 pts	8	BMW Sauber 8 pts
4	Toyota 38,5 pts	9	Toro Rosso 5 pts
5	McLaren-Mercedes 28 pts	10	Force India 0 pts



"J'avais oublié comment ça faisait !" Lewis Hamilton, entouré de Räikkönen et Webber, signe sa première victoire en 2009.

Mark Webber a signé le meilleur tour en course en 1'21"831.



Pour toutes les stats sur la F1 : WWW.FORIX.COM



I-WAY en plein "Grand Prix"



L'adrénaline monte, le stress est palpable, les voitures vrombissent, non nous ne sommes pas sur le grand prix de Monaco mais à Lyon. Non vous ne rêvez pas, I-WAY a bel et bien créé son Grand Prix. Première course automobile sur simulateur de pilotage professionnel, I-WAY réunit les fans de sensations fortes et les passionnés d'auto qui s'entraînent désormais sur Formule 1, Rallye et Endurance. Ils n'ont qu'un but faire partie des 144 meilleurs pilotes pour disputer la finale qui aura lieu les 3 et 4 juillet 2010. D'ici là plusieurs mois d'entraînement sont à venir dans l'espoir de repartir avec un Porsche Cayman promis à celui qui aura parcouru la plus grande distance dans les trois disciplines confondues lors de la finale. L'inscription à cette compétition ouverte à tous est gratuite à partir du moment où vous effectuez une course sur l'un des simulateurs de pilotage professionnel I-WAY. Vous avez jusqu'au 20 juin 2010 pour vous qualifier. Bonne chance à tous.



GRAND PRIX
ANALYSE
EUROPE

VALENCE 28 08 09



RUBENS FAIT DE LA RÉSISTANCE

Barrichello s'est rappelé au souvenir de tous. Le timing ne pouvait pas être meilleur... Par Frédéric Delarue

Il s'est extirpé du cockpit et sa première pensée, son premier geste, sont allés droit au cœur de son ami, Felipe Massa. Victorieux d'un Grand Prix pour la première fois depuis cinq ans – son dernier succès remontait à Shanghai 2004 (déjà sous les ordres du stratège numéro 1 de la F1, Ross Brawn) –, Rubens Barrichello n'a pas pointé du doigt son ingénieur, Jock Clear, ou un autre membre de Brawn GP, mais le sommet

de son casque. Une frise reprenant les couleurs du pilote Ferrari grièvement blessé en Hongrie, assortie d'une promesse : « Felipe, à bientôt sur la piste ! ».

La parenthèse de l'effroyable accident du pilote Ferrari ne sera refermée que le jour où il reprendra place sur une grille de départ, mais à Valence, Rubinho a fermé plusieurs parenthèses personnelles. Une sportive et l'autre mystique. Sportive car Barrichello

s'est parfois senti floué cette saison ; il n'a pas envie de revivre certaines épreuves douloureuses de son époque Ferrari et il sait qu'il ne mérite pas d'être dominé six victoires à zéro par Jenson Button. Mystique car Rubens est très croyant ; comme Senna et comme Massa, dont l'accident de Budapest lui a donné un goût amer de déjà-vu. Il ne s'est jamais senti responsable de l'accident de Felipe mais il lui a rappelé qu'il avait déjà été touché dans son

âme lorsque son ami et mentor, Ayrton Senna, l'avait été dans sa chair. Rubens ne croit pas aux coïncidences. « Les choses arrivent pour une raison, » dit-il. « C'est le second message. Imola 1994 était le premier. Les voitures ont évolué mais malheureusement, nous avons perdu quelqu'un et c'est bien triste. À la GPDA [Grand Prix Drivers' Association], nous en avons beaucoup parlé. Oui, quelque chose doit être fait. »

En attendant de mettre ce projet de longue haleine en chantier, Rubens s'est concentré sur Valence. La chaleur retrouvée, Brawn GP et ses pilotes étaient confiants de pouvoir retrouver leur élan du début de saison. Mieux, Bridgestone proposant deux spécifications de pneus contiguës dans la gamme de dureté, il n'y aurait pas de fossé dans leur exploitation respective. Chez Red Bull Racing, on ne s'était pas encore mis en mode "limitation des dégâts", mais le moteur Renault de Vettel et les lacunes de sa RB5 combinées à celle de Webber ont rapidement fait comprendre au taureau rouge que Brawn GP aurait ses oreilles et sa queue dans l'arène de Valence. « J'ai le résultat que je mérite, à savoir aucun point, » a avoué Webber après la course.

Valence est un circuit typé : multiples phases d'accélération/freinage et absence totale de grande courbe rapide. Barrichello a pris le dessus sur Button dès la première séance du vendredi. Sur une piste sale et peu adhérente, le Brésilien et son pilotage caoutchouc qui épouse les contours des conditions de piste mieux que celui du puriste Button ont trouvé le grip et l'équilibre (P1, 1'42"460) pendant que le leader du championnat cherchait la quadrature du cercle (1'43"074). « Il y a encore du travail avant de trouver les meilleurs réglages pour les qualifs car je ne suis pas pleinement satisfait de l'équilibre, » reconnaissait Button. Dans le garage voisin, Rubens était tout sourire...

Toujours impérial le jour de la course, Jensen a pris l'habitude de souffrir lors des essais. Au point de s'inspirer parfois des



Barrichello a mené un rythme d'enfer, ne laissant jamais Hamilton tranquille et le devançant après une erreur de McLaren au stand.

réglages de son équipier et d'en tirer la quintessence dans les deux seules séances qui comptent : les qualifications et la course. L'Anglais avait déjà réussi à renverser la vapeur à Barcelone et Istanbul, allait-il y parvenir à Valence ? Non. Pour la première fois de la saison, Jensen est passé à côté de sa séance. Pendant que Barrichello progressait d'une seconde pleine entre Q1 et la Q2 (1'38"076), Button bredouillait son pilotage et butait sur son temps de la première phase de qualification (1'38"531 en Q1, 1'38"601 en

Romain Grosjean (ci-dessous) a fait des débuts encourageants.



“Le pilotage caoutchouc de Barrichello épousait mieux les conditions de piste que celui du plus puriste Button”

Q2). De P1, Jensen perdait cinq places en même temps que ses illusions.

En Q3, la différence principale entre les deux frères siamois de Brawn GP ne tenait pas à la quantité d'essence à bord (1kg supplémentaire dans celle du Brésilien), mais dans la stratégie. Rubens a effectué une seule tentative de deux tours, Jensen deux de un tour. Le fidèle lieutenant n'avait pas le droit à l'erreur, il a donné une leçon au général six étoiles (ou victorieux). Manquant d'adhérence, la BGP 001 a sursauté lorsque l'Anglais a tenté de la forcer à s'inscrire dans le virage 4, un gauche serré suivi d'un droite qui commande une longue ligne droite. P5 au départ... et bientôt P9 au 5e tour de course après un mauvais départ.

Barrichello ? P3, calé dans la boîte de Kovalainen et dauphin d'Hamilton dès le premier ravitaillement d'Heikki. Rubens est constamment resté au contact de Lewis, entre trois et quatre secondes derrière. Devant effectuer un deuxième relais plus long, il attendait son heure et a enchaîné les records du tour lorsque la McLaren Mercedes est rentrée aux stands... Six secondes de trop. Les gris ont essayé de retarder le pit-stop du champion du monde, avant de se



Week-end noir pour Red Bull : Vettel a encore dû abandonner, moteur cassé (ci-dessus), et Webber a terminé hors des points (98).

LE SAVIEZ-VOUS ?

■ Avec cette 10e victoire glanée près de cinq ans après celle de Shanghai en 2004, Rubens fixe un nouveau record en termes de temps écoulé entre deux succès.

■ Barrichello a aussi remporté le 100e succès d'un Brésilien. Ayrton Senna, Nelson Piquet, Emerson Fittipaldi, Felipe Massa et Carlos Pace se partagent les 90 autres.

■ Bridgestone a obtenu sa 150e victoire en GP à Valence. Arrivé en 1997, le fabricant japonais est devenu le manufacturier unique de la F1 lors de la saison 2006.

■ C'est moins de la faute de Luca Badoer que des dirigeants de la Scuderia, mais il y a longtemps, très longtemps, qu'on n'avait vu une Ferrari aussi larguée en F1...

LIGNE D'ARRIVÉE

raviser au dernier moment. Lorsque Lewis a bifurqué vers son garage, ses pneus étaient en ordre dispersé. Partie terminée !

Le pilote Brawn GP a aligné trois tours de qualification puis a devancé l'appel du ravitaillement, histoire de parer à toute éventualité (neutralisation, drapeaux jaunes). La griffe de Ross. Le fidèle lieutenant a pris le commandement et ne l'a plus quitté.

Pourtant, la flèche d'argent avait tout pour taper dans le mille : la rapidité de son pilote, des pneus dociles, un châssis parfaitement adapté à un tracé réfractaire aux dépassements, et enfin le KERS grâce auquel Lewis



Button, encore 7e, dit qu'il se méfie de Rubens... Qui l'a eu cru ?



Les McLaren d'Hamilton et de Kovalainen ont débuté la course comme à la parade, avant de perdre respectivement une et deux places.

aurait sans complexe et sans difficulté contenu les assauts de Barrichello si le Brésilien avait fait la jonction en fin de parcours. Chez McLaren Mercedes, on a assuré que Rubens était le plus fort et qu'il se serait imposé, que le ravitaillement de Lewis ait traîné en longueur ou pas. Un podium, le deuxième consécutif après une traversée du désert de six mois, est toujours bon à prendre. N'ayant plus rien à espérer au championnat, l'écurie de Woking peut se permet-

tre d'utiliser la méthode Coué.

Du côté de Jenson, pour la première fois de l'année, le danger vient de l'intérieur. « Tout s'est joué à cause d'un mauvais tour de qualification, » regrettait-il dimanche soir. La morale de Valence ? « C'est tellement serré que je ne peux pas me permettre de commettre la même erreur. Rubens et moi sommes séparés par 18 points mais si je ne me remue pas, l'écart diminuera. Mon plus proche rival est maintenant mon équipier. » **FO**

CLASSEMENT HONGRIE

POSITION	PILOTES	TEMPS DE COURSE	POSITION GRILLE
1er	Rubens Barrichello Brawn Mercedes	1h35'51"289	3e
2e	Lewis Hamilton McLaren Mercedes	+2"358	1er
3e	Kimi Räikkönen Ferrari	+15"994	6e
4e	Heikki Kovalainen McLaren Mercedes	+20"032	2e
5e	Nico Rosberg Williams Toyota	+20"870	7e
6e	Fernando Alonso Renault	+37"744	8e
7e	Jenson Button Brawn Mercedes	+34"913	5e
8e	Robert Kubica BMW Sauber	+36"667	10e
9e	Mark Webber Red Bull Renault	+44"910	9e
10e	Adrian Sutil Force India Mercedes	+47"935	12e
11e	Nick Heidfeld BMW Sauber	+48"822	11e
12e	Giancarlo Fisichella Force India Marc.	+1'03"614	16e
13e	Jarno Trulli Toyota	+1'04"527	18e
14e	Timo Glock Toyota	+1'26"519	13e
15e	Romain Grosjean Renault	+1'31"774	14e
16e	Jaime Alguersuari Toro Rosso Ferrari	+1 tour	19e
17e	Luca Badoer Ferrari	+1 tour	20e
18e	Kazuki Nakajima Williams Toyota	3 tours — abandon	17e
Abandon	Sebastien Buemi Toro Rosso Ferrari	41 tours — freins	15e
Abandon	Sebastian Vettel Red Bull Renault	23 tours — moteur	4e

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	2	2	-	-	-	-	-	-	72
2e	Rubens Barrichello Brawn Mercedes	8	2	5	4	8	8	-	6	3	-	10	-	-	-	-	-	54	
3e	Mark Webber Red Bull Renault	0	1,5	8	0	6	4	8	8	10	6	0	-	-	-	-	-	51,5	
4e	Sebastian Vettel Red Bull Renault	0	0	10	8	5	0	6	10	8	0	0	-	-	-	-	-		
5e	Nico Rosberg Williams Toyota	3	0,5	0	0	1	3	4	4	5	5	4	-	-	-	-	-	29,5	
6e	Lewis Hamilton McLaren Mercedes	DQ	1	3	5	0	0	0	0	0	10	8	-	-	-	-	-	27	
7e	Kimi Räikkönen Ferrari	0	0	0	3	0	6	0	1	0	8	6	-	-	-	-	-	24	
8e	Jarno Trulli Toyota	6	2,5	0	6	0	0	5	2	0	1	0	-	-	-	-	-	22,5	
9e	Felipe Massa Ferrari	0	0	0	0	3	5	3	5	6	0	-	-	-	-	-	-	22	
10e	Timo Glock Toyota	5	3	2	2	0	0	1	0	0	3	0	-	-	-	-	-	16	
11e	Fernando Alonso Renault	4	0	0	1	4	2	0	0	2	0	3	-	-	-	-	-	16	
12e	Heikki Kovalainen McLaren Mercedes	0	0	4	0	0	0	0	0	1	4	5	-	-	-	-	-	14	
13e	Nick Heidfeld BMW Sauber	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	6	
14e	Sebastien Buemi Toro Rosso	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	3	
15e	Robert Kubica BMW Sauber	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	-	-	-	-	-	3	
16e	Sebastien Bourdais Toro Rosso	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	0	-	-	-	-	-	0	
18e	Kazuki Nakajima Williams Toyota	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0	
19e	Adrian Sutil Force India Mercedes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0	
20e	Nelson Piquet Renault	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	0	
21e	Jaime Alguersuari Toro Rosso Ferrari	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	0	
22e	Jaime Grosjean Renault	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0	
23e	Luca Badoer Ferrari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0	

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Brawn 126 pts	6	Williams 29,5 pts
2	Red Bull 98,5 pts	7	Renault 16 pts
3	Ferrari 46 pts	8	BMW Sauber 9 pts
4	McLaren 41 pts	9	Toro Rosso 5 pts
5	Toyota 38,5 pts	10	Force India 0 pts



Deuxième podium consécutif pour Lewis et Kimi, tandis que Rubens n'y avait plus goûté depuis GP de Grande-Bretagne.

Timo Glock a signé un surprenant meilleur tour en 1'38"683.



OFFREZ UN ÉCRIN A VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE
PEUT CONTENIR
JUSQU'À DOUZE
NUMÉROS



POUR VOUS
19⁹⁰ €
LA RELIURE
F1 RACING

<http://books.redirection-moi.fr>

**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

* 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.



BORDS DE PISTES

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

Autant vous l'avouer tout de suite, je n'ai jamais été un supporter inconditionnel de Michael Schumacher. Il est d'ailleurs clair qu'un journaliste ne doit l'être en aucun cas. En revanche, il serait idiot de ma part de ne pas lui reconnaître un talent et

une détermination hors du commun derrière le volant d'une voiture de course. Je me souviens même d'avoir regretté qu'il ne parvienne pas à monter une dernière fois sur le podium, au GP du Brésil 2006, après une ultime démonstra-

tion sous la forme d'une remontée dont lui seul (avec Ferrari) avait le secret à l'époque. Et puis l'Allemand a remballé ses sept trophées et a battu en retraite (un peu forcée, avions-nous subodoré à l'époque).

La première occasion de revenir aux affaires serait donc la bonne. Il a fallu le malheureux accident de Felipe Massa et sa longue indisponibilité pour que cette opportunité se présente. Aussi, quelle ne fut pas le petit séisme médiatico-sportif lorsque Ferrari et Schumacher lui-même prirent la décision commune de reformer un attelage de rêve le temps que le petit brésilien se remette en selle sur son cheval cabré.

Comme tous les amateurs de sport automobile, je fus enthousiasmé à un point que je n'imaginai pas – et ma déception fut égale à l'enthousiasme qu'avait soulevé l'idée de voir à nouveau en piste l'homme que j'aimais détester lorsqu'il fut obligé de renoncer à ce défi à cause d'une nuque encore douloureuse à la suite d'une vilaine chute de moto.

Toutefois, grâce à ce vrai-faux retour du champion allemand, nous avons pu mesurer l'exact place qu'occupe Michael Schumacher au Panthéon du sport automobile. Nous avons découvert à cette occasion que l'Allemand est, dans son genre, une icône. Mais comme nous vivons dans une société où l'éphémère domine

nos sentiments, nous avons très vite oublié le pilote, son palmarès, ses belles courses et ses mauvais coups. Il avait disparu du décor et ça ne nous posait pas plus de problème que ça. On voulait le croire. Mais Schumacher senior était toujours là, quelque part dans notre inconscient. L'annonce de son retour l'a révélé.

Les marchands de rêve (sous la forme de billets) des GP de Valence et de Belgique se frottaient déjà les mains, les responsables des télévisions aussi, surtout en cette période estivale peu propice aux audiences record. Tout était en place pour mêler le rêve à la réalité (au réalisme ?). Bref, la soudaine mauvaise forme de Michael Schumacher a fait beaucoup de déçus. Mais côté déception, c'est sans doute l'intéressé lui-même qui fut le plus affecté.

www.bordsdepistes.com

“Schumacher avait disparu du décor et ça ne nous gênait pas plus que ça”



Michael Schumacher avait le sourire à Valence, mais sa paire de lunettes ne masquait-elle pas en fait la tristesse de son regard ?

ROMAIN GROSJEAN PORTE SA CROIX

ALORS, CE ROMAIN GROSJEAN, Suisse ou Français ? Voilà une querelle qui n'est pas à la veille de se régler.

Les arguments pour qu'il soit représentant helvétique ne manquent pas : père suisse, naissance, scolarité, passeport, domiciliation, premiers tours de roues en kart, premier job, etc. Les raisons avancées pour qu'ils soit considéré comme un gars bien de chez nous, non plus. Maman française, licence française, pas la moindre pointe d'accent traînant, écurie française...

Mais à l'heure où la petite confédération semble un peu perdue au milieu de la grande Europe, est-ce bien important ? Grosjean, titularisé à la place de Piquet Jr chez Renault, se considère lui-même comme un européen avant tout, avec un égal mélange de nationalité suisse et de sensibilité française. Peu importe en fait. Comme le soulignent les deux clans, Grosjean sera considéré par les Français comme l'un de leurs représentants s'il casse la baraque et Suisse s'il n'est pas à la hauteur du défi qu'on lui propose. Et inversement, bien sûr, vu du côté du canton de Vaud. L'essentiel est quand même qu'il se montre à la hauteur de la confiance placée dans son talent. Et tout le monde sait qu'en Suisse, on ne plaisante pas avec les placements.

D'UNE INFO, L'AUTRE

VOUS VOUS SOUVENEZ sans doute de l'émoi qu'avait soulevé le retrait de Honda. C'était au cœur de l'hiver de la F1 et cette dérobade avait fait couler beaucoup d'encre.

Le retrait de BMW est intervenu en plein été, alors que la F1 venait d'entamer une pause que l'on espérait enfin sans vague. Pour la marque allemande, ce fut une sortie ratée, une annonce bâclée, très mal pensée en

terme de marketing, risiblement argumentée, piètrement emballée. Un raté en terme de communication, quoi. Mais ce n'est pas très grave.

Cette démission est passée quasiment inaperçue grâce à l'annonce (un peu prématurée celle-là aussi) du retour de Michael Schumacher aux affaires. BMW face à l'ogre Schumacher : le constructeur de Munich n'a pas pesé lourd dans la balance médiatique.

Pas plus que le licenciement de Nelson Piquet, pré-annoncé par le pilote lui-même (c'est une nouveauté), n'a fait pleurer dans les chaumières. Pauvre petit garçon riche aussitôt passé à la moulinette de l'oubli...

Dans son genre, la mise à pied feuilletonnesque de Sébastien Bourdais avait été autrement orchestrée. Avec il est vrai le même résultat à la clé : le pilote est à pied.



DANS LA COULISSE

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

L'avenir du Grand Prix de France n'agite pas l'actualité de l'été. Étant donné le manque d'intérêt des politiques pour le sport auto, ce constat n'a rien d'étonnant, pourrait-on dire. Cela dit, le cadavre du GP de France bouge encore. L'alliance entre

Sarcelles et Magny-Cours, symbolisée justement par deux hommes politiques, François Pupponi (Sarcelles) et Marcel Charmant (Magny-Cours) est en passe de se conforter autour – ou grâce à, peu importe la formulation – d'un troisième homme : le Corrèzien Claude Michy, promoteur de premier ordre et multi-gestionnaire sportif (événementiel ou management de clubs). Michy, qui fuit la publicité, a réussi cette année à augmenter de 8% l'affluence et les recettes du GP de France moto au Mans. Il est réputé comme sachant maîtriser les coûts et drainer des concours financiers dans les situations compliquées.

Indépendant de la FFSA, Claude Michy est totalement disponible. Mais pas pour ressusciter la fantomatique candidature de Flins. La seule perspective qui demeure en France réside dans une entente Magny-Cours/Sarcelles sous forme d'une mutualisation des

programmes, d'un contact direct avec Bernie Ecclestone (qui a été tenu informé de la réussite du GP de France moto), de la concrétisation de l'engagement financier d'équipement des collectivités locales de Sarcelles, etc. D'ici la fin des travaux sur le site, Magny-Cours



Promoteur du GP de France MotoGP, Claude Michy pourrait prendre en charge celui de F1 à Sarcelles... et Magny-Cours.

assurera l'organisation du Grand Prix de France (2010-2011) en attendant une alternance ultérieure avec le Pôle Val de France.

Ce projet possède un triple avantage : utiliser Magny-Cours (après quelques travaux), donner à Sarcelles un délai de préparation, exploiter les compétences du seul véritable promoteur français des sports mécaniques.

Ultime détail : un rapport de la Direction interrégionale des Routes vient d'annoncer à la Préfecture de la Nièvre le doublement de l'autoroute Paris-Auvergne pour juin 2010. Juste avant les élections régionales, celles que les Verts préfèrent et qui effraient tellement les politiques...

“En attendant Sarcelles, c'est Magny-Cours qui assurera l'interim”

BMW-Sauber : LA FOTA S'EN MÊLE...

EN QUALIFIANT comme « le jour le plus noir de sa vie » ce mardi 28 juillet où BMW officialisa unilatéralement son retrait de la F1 au terme de la saison en cours, Peter Sauber (66 ans) a dramatiquement cerné le problème de la non-survie de son écurie (dans laquelle BMW figurait pour 80 % depuis l'année 2006).

Autant Honda, en décembre 2008, avait eu l'élégance de sauvegarder (temporairement) les effectifs à Brackley et (durablement) l'écurie en acceptant la proposition d'un reprenneur en interne, Ross Brawn, qui récupéra du coup les revenus télé de la saison 2008 qui devaient être perçus par l'écurie du constructeur japonais, autant BMW n'a pas

eu ce scrupule.

La situation de l'écurie BMW-Sauber est tellement compromise que nul n'ose s'aventurer à envisager Sauber - la composante valide du duo helvético-allemand – au départ du championnat 2010. Et cette situation est d'autant plus aberrante que des partenaires aussi exemplaires que Petronas et Intel (82 millions d'euros à eux deux dans le budget de l'écurie) ont été écartés sans ménagement...

Dans l'éventail des schémas de crise de la FOTA, celui de BMW-Sauber est le pire. À tel point qu'un sondage (encore) confidentiel suggère une plainte devant les tribunaux... comme les statuts le permettent. Tiens, tiens...

30 AOÛT 2010 : JOCHEN RINDT RESSUSCITERA À SALZBOURG

UNIQUE CHAMPION du monde à titre posthume, l'Autrichien Jochen Rindt (mort à 28 ans, le 5 septembre 1970 à Monza au volant d'une Lotus 72), va revivre sur la scène de l'Opéra de Salzbourg, le 30 août 2010, pour le quarantième anniversaire de sa disparition.

Unique en son genre, cette résurrection théâtrale d'un champion dans le cadre d'un Opéra revêtira un caractère exceptionnel.

D'abord, c'est la première fois que ce type d'événement se produira. Ensuite, tous les familiers de Rindt, de son épouse Nina à Helen et Jackie Stewart ou encore Graham Hill, entre autres, seront incarnés sur scène par des acteurs internationaux. Même la légendaire Lotus 72 signée par Colin Chapman sera de la partie !

Ce projet vient à peine de naître. Sur sa seule annonce, l'Opéra de



Jochen Rindt à Zandvoort en juin 1970, moins de trois mois avant son accident mortel à Monza.

Salzbourg croule déjà sous les demandes d'informations et de billets. En effet, pour mémoire, Rindt est le seul Champion du monde à avoir été sacré en n'ayant pas disputé les trois derniers Grands Prix de la saison (Canada, États-Unis, Mexique) – avec cinq points d'avance (45-40) sur son dauphin, Jacky Ickx.

Avec Eau Rouge, Spa compte l'un des plus beaux virages de la F1 – mais le mythique circuit belge en possède bien d'autres. Ajoutez l'étonnante météo ardennaise, et vous obtenez un classique

« Une Formule 1 peut pleinement s'exprimer à Spa-Francorchamps, ce qui fait de cette piste une merveille. Elle a tout ce qu'il faut : histoire, dépassements, virages fabuleux, bon rythme et météo changeante.

Son tracé est aussi le plus long de tout le calendrier et on a vraiment l'impression de voyager quand on est dans la voiture ! Vers Malmédy et Rivage, on sent qu'on est loin du paddock, et on espère ne pas avoir de problème avec la voiture car il faudra faire un long chemin pour rentrer...

Il reste très peu de circuits sur lesquels on atteint de très hautes vitesses, mais Spa en fait partie car il n'y a que quatre virages lents sur les 19 du tour. Tous les autres sont des courbes en quatre, cinq, six ou septième, où l'on essaie de perdre le moins de temps possible.

Tout le monde connaît Eau Rouge et c'est sans aucun doute un des plus beaux virages de la saison. L'année dernière, on y passait facilement à fond sur le sec et je pense que ce sera pareil avec les F1 de 2009. Mais ça reste un beau défi car on doit se préparer dans le cockpit pour encaisser les G latéraux et verticaux. Et il y a un moment où l'on ne voit plus que le ciel, à 350 km/h.

Le double droite de Pouhon est aussi un virage fabuleux. L'approche est en descente et l'on doit vite remettre les gaz puis rester à fond en négociant le second point de corde et en se dirigeant vers la sortie. C'est exaltant et ça résume bien le défi à haute vitesse qu'est ce circuit.

Spa est comme une course à domicile pour Toyota car l'écurie est installée juste de l'autre côté de la frontière, à Cologne. Beaucoup d'employés de l'usine viennent nous voir courir, et espèrent un bon résultat... »



TIMO GLOCK PRÉSENTE LE GRAND PRIX DE BELGIQUE

SPA-FRANCORCHAMPS 30 08 09

TOURS 44 LONGUEUR DU CIRCUIT 7,004 KM DÉPART 14.00



EAU ROUGE : SEPTIÈME, 312 KM/H

« Un virage qu'il n'y a guère besoin de présenter, je pense, à très haute vitesse et très haut niveau de G. Le principal, c'est d'essayer d'y passer sans lever du tout le pied si possible. »



LA SOURCE : SECONDE, 80 KM/H

« Important pour deux raisons. Une, bien en sortir est vital pour avoir de la vitesse dans la descente ; et deux, c'est le premier virage du GP où l'on peut gagner des places au freinage. »

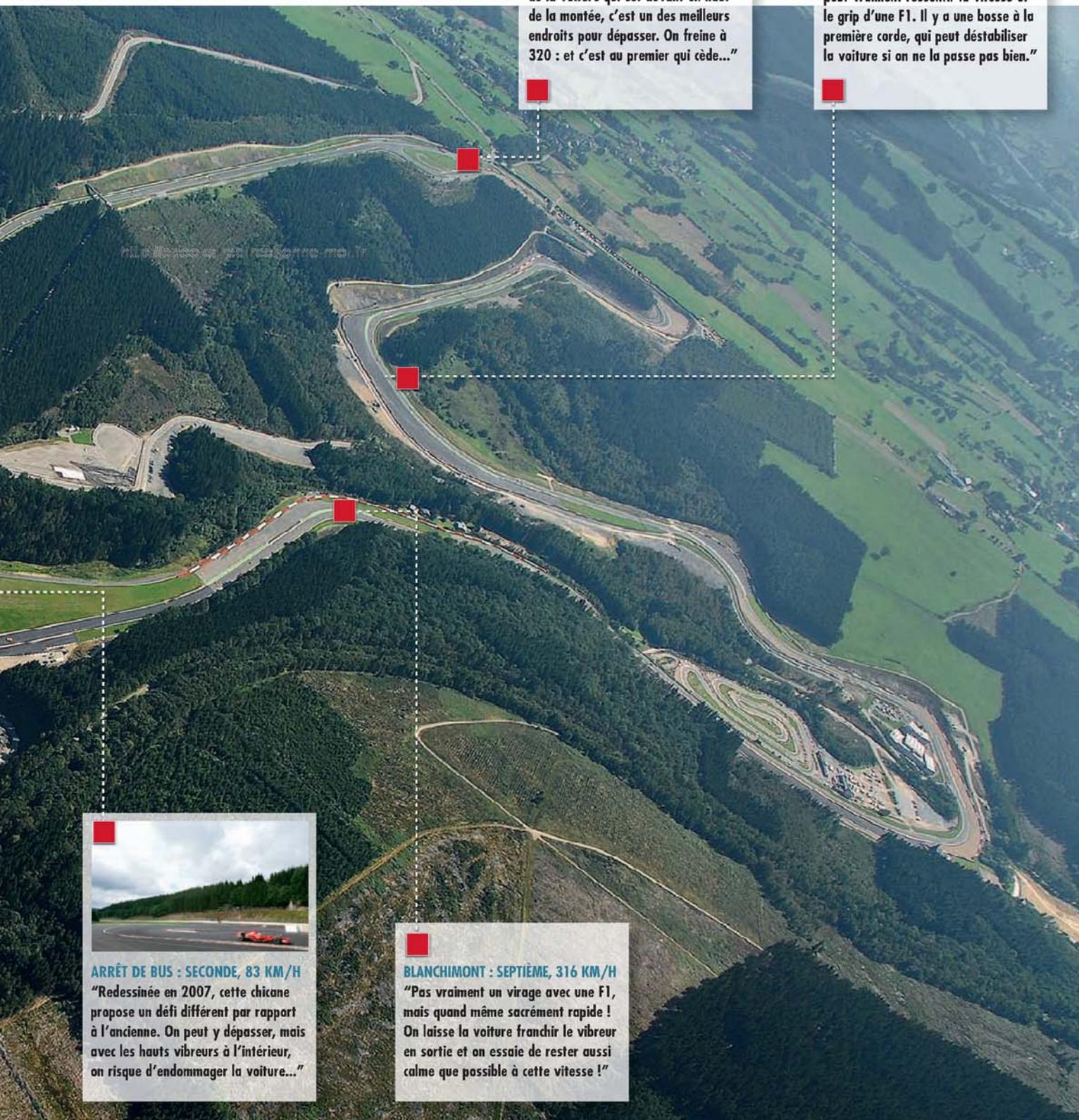


LES COMBES : QUATRIÈME, 149 KM/H

"Comme on peut prendre l'aspiration de la voiture qui est devant en haut de la montée, c'est un des meilleurs endroits pour dépasser. On freine à 320 : et c'est au premier qui cède..."

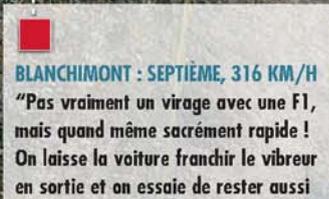
POUHON : SIXIÈME, 294 KM/H

"Un double gauche dans lequel on peut vraiment ressentir la vitesse et le grip d'une F1. Il y a une bosse à la première corde, qui peut déstabiliser la voiture si on ne la passe pas bien..."



ARRÊT DE BUS : SECONDE, 83 KM/H

"Redessinée en 2007, cette chicane propose un défi différent par rapport à l'ancienne. On peut y dépasser, mais avec les hauts vibreurs à l'intérieur, on risque d'endommager la voiture..."



BLANCHIMONT : SEPTIÈME, 316 KM/H

"Pas vraiment un virage avec une F1, mais quand même sacrément rapide ! On laisse la voiture franchir le vibreur en sortie et on essaie de rester aussi calme que possible à cette vitesse !"

LIGNE D'ARRIVÉE



LESMO 1 : QUATRIÈME, 173 KM/H
"Comme la cambrure est favorable, on peut négocier ce virage avec une bonne vitesse. Cependant, la voiture peut-être un peu nerveuse vers la sortie, quand la piste monte un peu."



VARIANTE ASCARI : TROISIÈME, 169 KM/H

"L'endroit où l'on freine avant le gauche et le moment où l'on remet les gaz sont cruciaux. On reste à moitié à fond sur l'accélérateur dans le droite."

LESMO 2 : QUATRIÈME, 199 KM/H

"Un virage très important car il est suivi par une longue ligne droite. Le vibreur en sortie n'est pas méchant – donc il faut bien l'exploiter, surtout dans un tour rapide en qualification."

VARIANTE DELLA ROGGIA (TURN 3) : TROISIÈME, 121 KM/H

"Il faut être prudent au freinage car le niveau de grip varie sous les arbres et le pont. C'est une chicane rapide, où il faut bien soigner sa trajectoire."



VARIANTE DEL RETTIFILLO (TURNS 1&2) : 2ND GEAR, 50MPH
"Une chicane lente, mais dans laquelle on entre à 330 km/h en devant être prudent au freinage. Un bon endroit pour dépasser, surtout au 1er tour."



TIMO GLOCK PRESENTE LE GRAND PRIX D'ITALIE

MONZA 13 09 09

TOURS 53 LONGUEUR DU CIRCUIT 5,793 KM DÉPART 14.00



PARABOLICA : QUATRIÈME, 216 KM/H
"Il faut remettre de la puissance aussi vite que possible à cet endroit, et donc appuyer à fond sur la pédale avant de voir la sortie. Trop de sous-virage tue la vitesse dans la ligne droite qui suit."

Les hautes vitesses de Monza sont un vrai défi pour les teams dans ce GP d'Italie, le dernier rendez-vous européen de la saison. Timo, comme d'autres, adore courir devant les tifosi...

« **Montréal n'étant** plus au calendrier, Monza représente le dernier gros défi technique pour les écuries. C'est le seul tracé à faible niveau d'appui en 2009, et, sans essais privés durant la saison, tout le travail sur les set-up devra être fait le vendredi.

Les équipes développent des packages aéro spéciaux pour ce GP, devant rouler avec le moins d'aileron possible tout en préservant la stabilité au freinage – où les slicks seront une aide car la gomme ne se déplace pas comme elle le faisait avec les pneus rainurés. Il sera intéressant de voir quel effet le large aileron avant aura sur la performance.

Ce qui est certain, c'est que les voitures seront très différentes à piloter avec peu d'appui. Elles bougeront beaucoup plus, en raison du manque de grip mécanique, et accéléreront plus vite. Mais on s'habitue vite à ces différences, de même qu'aux vitesses élevées. À quatre reprises durant le tour, on dépasse en effet les 350 km/h : on trouve que ça va vite au début, mais ça devient vite normal et il faut surtout faire attention de... ne pas dépasser la vitesse limite dans la pitlane en rentrant au stand.

Mais pour être rapide à Monza, rouler vite en ligne droite ne suffit pas : il faut bien utiliser les vibreurs, aussi. On peut gagner ou perdre beaucoup de temps dans les deux premières chicanes et la vitesse en sortie est primordiale pour le temps au tour. La préparation pour la course comprend donc aussi un gros travail sur les suspensions.

Personnellement, j'adore courir à Monza. L'ambiance est toujours fantastique. Les tifosi se font entendre pour supporter Ferrari et font de ce GP un rendez-vous spécial. C'est une belle façon de clore la saison européenne. »

LA F1 D'AVANT...

Nos trésors cachés :
le plein de souvenirs

ITALIE, 1971 : PLUS SERRÉ, TU MEURS !

Ce fut un week-end difficile pour tous ceux et celles qui prenaient les chronos ou faisaient le "tour par tour". Peut-être que le Groupe de Travail sur les Dépassements de la FIA devrait noter ces chiffres : en 55 tours de folie du Monza d'avant les chicanes en 1971, le leader sur la ligne changea à 26 reprises ! Et ceci ne tient donc pas compte de tous les changements survenus en d'autres points du tour...

Dans ce qu'on peut appeler ce classique de l'aspiration, la majeure partie des pilotes resta groupée en un gros peloton, les F1 se dépassant et redépassant dans les lignes droites. La vitesse était telle qu'Henri Pescarolo signa le meilleur tour à 246,96 km/h de moyenne !

Le départ (photo) fut lui-même impressionnant, les officiels feignant de ne pas voir que Clay Regazzoni volait celui-ci, passer de la 8e place à la 1ère par l'extérieur avec la plus grande facilité. Mais la joie du public fut de courte durée, les deux Ferrari devant renoncer sur casse moteur (encadrés page de droite).

À l'entame du 55e et dernier tour, Ronnie Peterson menait devant François Cevert, Mike Hailwood et Peter Gethin. Cevert avait pris la tête dans Lesmo, mais en freinant pour la dernière fois avant la Parabolique, Gethin fit l'intérieur au Français et à Peterson et s'imposa sur la ligne pour 0"1 tandis que les cinq premiers finissaient en 0"61 ! Ce fut la seule victoire en F1 de l'Américain, et ce record du GP le plus rapide de l'histoire ne fut battu qu'en 2003, sur le même circuit... mais avec les chicanes.

1 CHRIS AMON

Le Néo-Zélandais arriva à Monza après quelques jours de repos sous le soleil d'Ibiza où il s'était laissé pousser la barbe. Il était parti pour signer enfin sa première victoire sur sa Matra quand, voulant enlever un *tear-off*, il emmena toute la visière...

2 JACKY ICKX

Le dimanche matin, le leader de la Scuderia Ferrari décida d'arriver en civil au circuit pour ne pas être reconnu par la foule. Un préposé à une entrée qui ne l'avait pas reconnu faillit se faire lyncher par les tifosi pour ne pas l'avoir laissé passer !



3 CLAY REGAZZONI

Comme il n'y avait pas de tour de formation, les voitures se déplaçaient d'une grille factice à la vraie pour le départ. Clay roulait encore quand le drapeau s'abaissa, et catapulta sa Ferrari en tête depuis la huitième place. Mais pas pour longtemps.

4 HOWDEN GANLEY

Dans cette course où les positions changeaient à chaque tour, Ganley réussit une solide performance. Parti 4e, il passa la majeure partie de son après-midi aux alentours de la 6e place. Il se classa finalement 5e, à seulement 0"61 du vainqueur.

5 JO SIFFERT

Les voyants d'eau et d'huile de sa BRM s'affolant en début de course, le Suisse leva le pied pour refroidir la P160. Cela fut efficace, mais il dut encore ralentir à mi-course avec des soucis de boîte. Il ne put faire mieux que rallier l'arrivée à la 9e place.

6 FRANÇOIS CEVERT

Le flamboyant pilote français s'était qualifié devant son mentor, un certain Jackie Stewart, et se retrouva le seul pilote Tyrrell en course quand celui-ci abandonna sur casse moteur au 16e tour. Cevert mena six tours en tout, et une partie du dernier, et finit 3e.



{ QUE SONT-ILS DEVENUS ? }



Avant Bailey inscrit son seul point, sur Lotus et sous la pluie, au GP de Saint-Marin en 1991.



JULIAN BAILEY

<http://leccoks.redirectionne-moi.fr>

APRÈS UN BREF PASSAGE EN F1 CHEZ TYRRELL PUIS LOTUS, LE VOILÀ DEVENU UN VRAI PILIER DE PUB

Wous souvenez-vous de Julian Bailey ? Ce jeune anglais eut un gros accident au début de sa carrière à Snetterton, mais il parvint à se hisser en F3 puis en F3000 et Ken Tyrrell lui donna sa première chance en F1 en 1988. Il fit son retour en GP avec Lotus en début de saison 1991, avec pour meilleur résultat une 6e place à Imola sous le déluge : malgré un arrêt de plus que son coéquipier, un certain Mika Häkkinen, il termina sur les talons du jeune finlandais. Il partit ainsi sur une bonne note, remplacé qu'il fut par Johnny Herbert pour la suite de la saison.

Après la F1, Bailey se reconvertit en championnat britannique de tourisme (le BTCC), et courut pour Nissan en endurance. Puis vint le moment où il décida qu'il en avait juste assez...

« Je négociais les Virages Porsche au Mans quand je me suis soudainement dit que piloter n'était plus ce dont j'avais envie. Ce fut un moment crucial de ma vie, où il a fallu que je décide ce que je voulais faire désormais. Comme les biens immobiliers m'avaient toujours intéressé, je me suis lancé là-dedans.

J'ai acquis un bout de terre à Cobham, dans le Surrey, et construit des maisons dessus. Dix en tout, que j'ai vendues à un certain nombre de gens parmi lesquels le pilote Jeff Allam et un membre de la famille Tyrrell.

Je vis désormais dans le Surrey, à Dorking

où était basée l'équipe Tyrrell, et j'ai trouvé un autre bout de terre sur un autre petit village en pleine campagne. Il n'y avait rien dessus à part un bungalow, mais j'ai employé des gens pour le détruire et construire quatre maisons. Puis j'ai vu que le pub en face était vraiment dans un piteux état...

À Shere, le pub le plus célèbre est le White Horse – on a pu le voir dans le film *Le journal de Bridget Jones*. J'ai donc décidé d'acheter l'autre pub de la ville, le William Bray, pour le rénover. Il était dans un sale état : la cuisine avait été condamnée, et l'établis-



Après Julian s'est spécialisé dans l'immobilier via les maisons dans un premier temps, puis les pubs.

ment fermé complètement. J'ai donc décidé de tout refaire à l'identique – chaque couteau, chaque fourchette. J'avais 12 personnes qui travaillaient 12 heures par jour et en quatre mois, c'était fait. Je suis content, car j'avais revendu mon premier pub en 1988 pour payer mon volant en F1... » **FO**

TOURNEZ LA PAGE

Maintenant, téléchargez **F1 RACING** sur Internet



<http://ebooks.redirectionne-me>

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

ABARTH500

esseeede

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 CO₂ : 155 g/km. *En mode sport.

24hABARTH
0080022278400